

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

Кафедра морського права

УДК 347.793-049.65(079.2)

Сердіченко Юлія Олександрівна

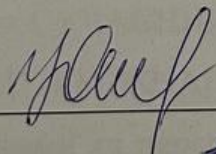
СОЦІАЛЬНИЙ ЗАХИСТ МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО
МОРСЬКОГО ПРАВА

Дипломна робота магістра

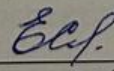
Науковий керівник,
к.ю.н., доцент
Костиря О. В.

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

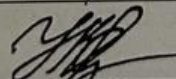
Здобувач

 Юлія Сердіченко

Науковий керівник

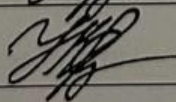
 О.В. Костиря

Завідувач кафедри



Наталя КРЕСТОВСЬКА

Нормоконтроль



Наталя КРЕСТОВСЬКА

м. Одеса – 2024 р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ.....	8
1.1. Історичний розвиток правового регулювання соціального захисту моряків	8
1.2. Поняття соціального захисту моряків та його правова природа	14
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВІ ОСНОВИ ПРАЦІ ТА СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА.....	21
2.1. Міжнародне співробітництво в сфері соціального захисту моряків	21
2.2. Нормативно-правове регулювання соціального захисту моряків в Україні.....	30
2.3. Роль профспілок та інших організацій у захисті прав моряків	35
РОЗДІЛ 3. ОСНОВНІ СОЦІАЛЬНІ ГАРАНТІЇ ДЛЯ МОРЯКІВ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ	44
3.1. Захист моряків у разі хвороби та виробничого травматизму	44
3.2. Допомога у зв'язку з вагітністю й пологами та по інвалідності.....	54
3.3. Сімейна допомога та допомога у зв'язку із втратою годувальника.....	57
3.4. Допомога морякам по безробіттю та старості.....	59
РОЗДІЛ 4. СУЧАСНИЙ СТАН СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА	64
4.1. Проблеми та перспективи вдосконалення системи соціального захисту моряків на міжнародному рівні	64
4.2. Актуальні виклики та стратегічні напрями розвитку системи соціального захисту українських моряків.....	70
ВИСНОВКИ.....	85
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	90

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми та її актуальність. Важливість професії моряка полягає в її стратегічному, економічному та соціальному значенні як для окремої держави, так і для світової спільноти в цілому, що включає перевезення сировини, промислових товарів, продуктів харчування. Моряки забезпечують рух суден, що дає можливість функціонувати глобальним економічним ланцюгам постачання й торгівлі.

Актуальність даного дослідження полягає в тому, що соціальний захист є невід'ємною складовою прав людини та вимагає особливої уваги до формування стандартів на міжнародному й національному рівнях морського ринку праці. Захист прав моряків є одним із ключових аспектів гідної праці та водночас одним із найскладніших у реалізації, особливо в умовах високої глобалізації морського судноплавства. Тривале перебування на морі, фізичні та психологічні навантаження, небезпека нещасних випадків і захворювань – усе це створює потребу в надійній системі соціального захисту, адже забезпечення трудових і соціальних прав сприяє не лише безпеці та благополуччю самих моряків, а й стабільності та ефективності морської галузі загалом, створюючи умови для збереження професійних кадрів.

Мета та задачі роботи. Метою роботи є висвітлення механізмів правового регулювання соціального захисту моряків у міжнародному морському праві.

Для досягнення поставленої мети визначено такі основні задачі роботи:

1. Проаналізувати історичний розвиток правового захисту соціальних прав моряків.
2. Сформулювати поняття соціального захисту моряків та його правову природу.
3. Охарактеризувати міжнародне співробітництво в сфері соціального захисту моряків.

4. Розглянути нормативно-правове регулювання соціального захисту моряків в Україні.
5. Дослідити роль профспілок та інших організацій у захисті прав моряків.
6. Визначити види допомоги морякам у разі хвороби та виробничого травматизму.
7. З'ясувати зміст допомоги у зв'язку з вагітністю й пологами та по інвалідності.
8. Провести аналіз реалізації сімейної допомоги та допомоги у зв'язку із втратою годувальника.
9. Охарактеризувати допомогу морякам по безробіттю та старості.
10. Виокремити проблеми та перспективи вдосконалення системи соціального захисту моряків на міжнародному рівні.
11. Зазначити актуальні виклики та стратегічні напрями розвитку системи соціального захисту українських моряків.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері міжнародно-правової регламентації соціального захисту моряків.

Предметом дослідження є особливості правового регулювання соціального захисту моряків у міжнародному морському праві.

Методи дослідження. Методи обрано відповідно до поставленої мети, з урахуванням об'єкта та предмета дослідження. У процесі дослідження історико-правовий метод визначив особливості становлення та розвитку напрямів правового регулювання питання соціального захисту моряків; логіко-семантичний та аналітичний методи – зміст понять «соціальний захист», «соціальне забезпечення», «соціальне страхування», «соціальна допомога», «соціальний захист моряків»; метод тлумачення та діалектичний методи – зміст окремих нормативно-правових актів та механізми правового регулювання захисту соціальних і трудових прав моряків у міжнародному праві та національному законодавстві України; інституціональний метод –

роль профспілок та інших організацій у захисті прав моряків; системно-функціональний і нормативно-порівняльний методи – зміст та реалізацію основних гарантій для моряків у міжнародному морському праві; формально-логічний метод – актуальні виклики системи соціального захисту моряків та пропозиції щодо її подальшого вдосконалення на міжнародному й національному рівнях.

Аналіз використаних джерел та літератури. У процесі підготовки роботи були використані нормативно-правові акти міжнародного права (Конвенція про працю в морському судноплавстві 2006 р., Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення 1952 р. та ін.), українського законодавства (Кодекс торговельного мореплавства України 1995 р., Положення Міністерства інфраструктури України «Про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України» 2012 р. та ін.), а також наукові праці О. О. Белогубової, І. В. Підпали, І. С. Ярошенко, Н. М. Орлової, І. О. Данилової та інших.

Наукова новизна одержаних результатів:

вперше доведено, що існуючі підходи до правового регулювання соціального захисту моряків у рамках міжнародного морського права потребують суттєвого вдосконалення з огляду на нові виклики глобалізації та розвиток міжнародного права;

удосконалено концепцію міжнародно-правового забезпечення прав моряків шляхом розробки чіткіших механізмів імплементації міжнародних стандартів на національному рівні;

вперше основним безпосереднім об'єктом дослідження стали не лише загальні принципи соціального захисту моряків, а й специфічні правові інструменти, що забезпечують їх реалізацію в умовах міжнародного судноплавства;

дістали подальшого розвитку положення щодо взаємодії національного законодавства та міжнародного права, що дозволяє ефективніше реагувати та вирішувати проблеми у контексті соціального захисту моряків;

вперше розроблено комплексну модель правового забезпечення соціального захисту моряків та оцінено ефективність міжнародних механізмів, які є результатом співпраці всієї морської спільноти.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені у магістерському (дипломному) дослідженні положення, висновки та пропозиції можуть бути використані: а) у науково-дослідницькій сфері – як основа для подальшої теоретичної розробки питань про особливості правового регулювання соціального захисту моряків у міжнародному морському праві; б) у правотворчості – як підґрунтя для розробки або вдосконалення існуючих національних нормативно-правових актів, спрямованих на регулювання захисту прав моряків; в) у правозастосовній діяльності – як орієнтир для застосування актів національного законодавства та міжнародного права щодо захисту прав моряків у практиці органів державної влади й інших компетентних установ; г) у навчальному процесі – при викладанні дисциплін, курсів із захисту соціальних прав моряків, підготовці підручників, навчальних посібників і методичних вказівок, а також у науково-дослідницькій роботі здобувачів.

Апробація результатів. Основні положення магістерського (дипломного) дослідження розглядались на засіданні кафедри морського права та оприлюднені на таких наукових конференціях: XIV Міжнародній науково-технічній конференції «Суднова електроінженерія, електроніка і автоматика» НУ «ОМА» 19-20 листопада 2024 року, науково-теоретичній конференції «Судноводіння, морські перевезення та технології» НУ «ОМА» 20-21 листопада 2024 року, X Всеукраїнській науково-практичній онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» НУ «ОМА» 28 листопада 2024 року.

Обґрунтування структури роботи. Виходячи з мети та основних задач роботи, дипломна робота складається зі вступу, чотирьох розділів,

одинадцяти підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи – 99 сторінок.

У першому розділі «Теоретичні основи соціального захисту моряків у міжнародному морському праві» розглядаються особливості історичного розвитку правового регулювання питання захисту трудових і соціальних прав моряків, визначається поняття соціального захисту моряків та його правова природа.

У другому розділі «Правові основи праці та соціального захисту моряків у контексті міжнародного морського права» аналізується нормативно-правове регулювання соціального захисту моряків у міжнародному праві та національному законодавстві України, а також досліджується роль профспілок та інших організацій у захисті прав моряків.

У третьому розділі «Основні соціальні гарантії для моряків у міжнародному морському праві» характеризується зміст та реалізація допомоги морякам у разі хвороби, виробничого травматизму, у зв'язку з вагітністю й пологами, із втратою годувальника, по інвалідності, безробіттю, старості та сімейної допомоги.

У четвертому розділі «Сучасний стан соціального захисту моряків у контексті міжнародного морського права» виокремлюються актуальні виклики системи соціального захисту моряків та пропозиції щодо її подальшого вдосконалення на міжнародному та національному рівнях.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

1.1. Історичний розвиток правового регулювання соціального захисту моряків

Розвиток судноплавства та встановлення відповідних правових відносин відображалися в співпраці між різними державами, особливо тими, які мали вихід до моря. Вони змагалися за контроль над морськими шляхами та створювали письмові джерела з правилами, що були спрямовані на забезпечення ефективності та безпеки мореплавства.

Зведення законів Хаммурапі або Кодекс царя Хаммурапі — один з найдавніших і найкраще збережених законодавчих кодексів стародавнього Вавилону. Ці закони були записані в 1750-х роках до нашої ери та склалися з 282 статей.

Вони містили в собі таке поняття як «корабельник», його права та обов'язки: «Якщо людина найме корабельника і судно, і навантажить його хлібом, вовною, олією, фініками або яким би то не було вантажем, а цей корабельник буде недбалий і потопить судно або погубить те, що знаходиться на ньому, то мореплавець повинен відшкодувати судно, яке він потопив і все, що він знищив на ньому».

Окрім цього, стаття 238 передбачала: «Якщо корабельник потопить судно, але підніме його з води, то він повинен віддати сріблом половину його покупної ціни»¹. Судячи зі змісту цієї статті, можливо припустити, що ми маємо справу із зародженням такого правового поняття як «компенсація морякам у випадку втрати або затоплення судна».

Важливу роль в історичному розвитку морських професій і прав моряків відіграла Фінікія – стародавнє державне об'єднання. Ще з найдавніших часів фінікійці організували міжнародну торгівлю, створивши мережу колоній і

¹ Лазоренко В. В. Розвиток міжнародного морського торговельного права в морських кодексах: історичний аспект. *Електронне наукове фахове видання з юридичних наук «Правова просвіта»*. 2017. №12. С. 17-22.

торгових постів по всьому Середземномор'ю в період з 1200 по 900 роки до нашої ери. Вони виступали в ролі посередників у перевезенні таких товарів, як папірус, текстиль, метали та спеції між багатьма цивілізаціями.

Фінікійці створювали певні правила та стандарти в мореплаванні, щоб забезпечити ефективність і безпеку торгівлі. Вони встановлювали домовленості щодо морських перевезень, прав власності на товари, захисту торгових шляхів і вирішення спорів, що виникали під час морських подорожей. Це стало стандартом для морського права, які пізніше були перейняті іншими народами, зокрема греками та римлянами.

У Стародавній Греції мореплаводство і торгівля були важливими аспектами економіки. На цій території купці-пірати укладали угоди щодо розподілу як прибутків від торгово-розбійницьких операцій, так і втрат, що виникали через різні морські небезпеки. Таким чином, навіть грабіжники намагалися забезпечити собі своєрідний соціальний захист на випадок різних несприятливих обставин.

Грецькі міста-держави (поліси) мали власні закони, які стосувалися морської торгівлі та праці на судні. Так, наприклад, Родоський кодекс або Право острова Родос, розроблений на острові Родос у Стародавній Греції III – II ст.ст. до н.е., містив норми, що визначали загальну аварію та розподіл аварійних збитків, а також регулювали діяльність капітана, екіпажу та умови праці на судні. Наприклад, капітан був відповідальний за безпеку судна й вантажу, а також за прийняття рішень у разі надзвичайних ситуацій.

З часом контроль над морями, який раніше належав Греції та Карфагену, перейшов до Риму. Крім активних зв'язків із країнами Середземномор'я, Рим встановив торгові відносини з Індією, Суматрою та Китаєм. Зі сходу привозили бавовняні тканини, шовк і прянощі, а вивозили оливкову олію, вино, сукно, золоті та срібні монети.

Варто зазначити, що у Стародавньому Римі соціальний розвиток значно відставав від економічного. Моряки не завжди були вільними громадянами.

Багато з них були найманцями або навіть рабами, які вимушено гарували на судні.

Поняття «моряк» включало в себе також і веслярів на галерах. Можна припустити, що умови праці та життя веслярів були важкими і неприйнятними, недарма вислів «посилання на галери» вважали синонімом каторжних робіт. Вони піддавалися жорстокій експлуатації, їх соціальний захист практично був відсутнім. Права веслярів на галерах того часу описані в роботі П. Стороженко: «...життя рабів-веслярів постає як неймовірно тяжке, виснажливе й криваве. Усе їхнє тіло вкривали рубці від шмагання батогами. Вони спали між лавами валетом, тут же їли, відбували фізіологічні потреби. Інколи їх мили, поливаючи з відер морською водою»².

Морська справа у Київській Русі IX—XIII століть має особливе значення в контексті історичного розвитку держави, яка була потужним торговельним та політичним центром Східної Європи. Річковий шлях через Дніпро в Чорне море мав стратегічне значення для держави, тому захист інтересів купців і мореплавців був важливим аспектом політики Київських князів.

«Руська Правда» – перший кодекс законів Київської Русі, створений у XI столітті, не містила прямих норм щодо захисту моряків у сучасному розумінні, проте встановлювала загальні правила для врегулювання конфліктів, пов'язаних з перевезенням товарів водними шляхами. У «Руській Правді» містилися положення про відповідальність за крадіжку майна та відшкодування збитків, що могли стосуватися моряків та купців, які брали участь у морських чи річкових подорожах. Зокрема, передбачалася відповідальність за псування товару під час перевезення, що можна розглядати як певні форми соціального захисту. Правда стала своєрідним наріжним каменем писаного законодавства Київської держави, її розквіту і

² Стороженко П. С. Розбійники з лебединого шляху. Київ: Мистецтво, 1995. 192 с.

могутності за часів Ярослава Мудрого, важливою складовою правової культури наших далеких пращурів³.

Важливим аспектом правового регулювання були міжнародні договори Київської Русі з іншими державами. Наприклад, договори з Візантією, укладені за часів князів Олега (911 р.) та Ігоря (944 р.), містили положення, що стосувалися захисту купців і, ймовірно, моряків, які перебували на території Візантійської імперії: «Прибуваючи до країни, посли чи купці мали забезпечити себе відповідними документами чи печатками, які могли б засвідчити їхній офіційний статус і убезпечити від безпідставних підозр у шпигунстві чи інших протиправних діях щодо країни свого перебування»⁴.

У частинах текстів цих договорів, що дійшли до нас, гарантувався захист інтересів торговців, включаючи їхнє право на компенсацію за втрату товару або у разі корабельної аварії. Такі договори, по суті, забезпечували захист прав моряків та купців на міжнародному рівні і закріплювали взаємну відповідальність держав за дотримання умов безпеки торгівлі.

Нагадаємо, за тих часів у Західній Європі безроздільно панувало так зване берегове право, що узаконювало безсоромний грабіж мореплавців феодалами та мешканцями прибережних територій. Князівська влада грала важливу роль у забезпеченні захисту осіб, що займалися торгівлею та морською справою. Князі Київської Русі організовували й підтримували військові походи, які нерідко здійснювалися морським шляхом, зокрема на Константинополь. Моряки, які брали участь у таких походах, були під захистом князівської влади.

У цей же час сформувався ще один кодекс – так звані Закони Олерона або Олеронські сувої (XII ст.), що окрім положень про загальну аварію та вирішення спорів, забезпечували хворим або пораненим морякам безкоштовне медичне обслуговування, а витрати і виплата заробітної плати

³Демиденко Г. Г., Єрмолаєв В. М. «Правда Руська» Ярослава Мудрого: початок вітчизняного законодавства: навч. посіб. Харків : Право, 2017. 392 с.

⁴Захарченко П. П. Русько-візантійські договори IX-X ст. у фокусі еволюції та юридичної компаративістики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. № 49 (1). С. 22-25.

протягом їхнього одужання покладалася на судновласника⁵. Також зазначалися обов'язки капітана щодо допомоги членам екіпаж у разі хвороби або травми: «Якщо трапиться, що хвороба охопить когось із моряків, які перебувають на службі на кораблі, капітан повинен висадити його на берег, забезпечити йому нічліг, а також одного з корабельних або найняти жінку, щоб доглядала за ним і так само дозволяла йому харчуватися, як зазвичай на кораблі; тобто стільки, скільки він мав на кораблі за станом здоров'я; і якщо він одужає – повинен отримати повну платню, вираховуючи лише ті витрати, які капітан заплатив за нього. А якщо він помре, це дістанеться його дружині чи найближчим родичам»⁶.

Consolato del Mare (XIV ст.) – найбільш відома і важлива із середньовічних збірок місцевих правил і звичаїв морського права у межах Середземномор'я. У збірнику були прописані умови праці і харчування екіпажу. Зокрема, зазначалося, що судновласники зобов'язані забезпечувати екіпаж хлібом щодня. М'ясо повинно було видаватися три рази на тиждень, що для того часу вважалося достатньо щедрим раціоном. Вино видавалося двічі на день, три рази на тиждень. Ці положення свідчать про те, що харчування екіпажу мало важливе значення не лише з точки зору фізичного здоров'я, але й як фактор мотивації та підтримки порядку на судні.

Частина «Олеронських законів» була запозичена англійцями і в XV столітті включена в законодавчий морський збірник, що мав назву «Black book of Admiralty» («Чорна книга Адміралтейства»).

Те, що це була дійсно «чорна книга», свідчить хоча б такі законоположення, що визначають міру покарання матросів за різні провини: «Всякий, хто вб'є іншого на борту судна, повинен бути прив'язаний міцно до вбитого і кинутий у море. Всякий, законно звинувачений у злочинстві, має бути підданий наступному покаранню: голова брита і полита киплячою смолою, а потім обсипана пір'ям для відмінності від інших. При першій

⁵ Гольбін М. І. Історія міжнародно-правового співробітництва держав у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків. *Вісник Маріупольського державного університету*. 2014. № 8. С. 108-117.

⁶ The Rules of Oleron (circa 1266). URL: <http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html>

можливості він повинен бути висаджений на березі. Захоплений сплячим на вахті повинен бути в кошику підвішений до ноку бушприта з кухлем пива, шматком хліба і гострим ножем, щоб сам вибрав, що краще: висіти там, доки не загине від голоду, або відрізати прикріплюючу кошик мотузку і впасти в море»⁷. Треба сказати, що ще довгий час покарання на морському флоті залишалися наджорстокими.

З розвитком морської торгівлі у XVIII-XIX століттях необхідність у правовому регулюванні соціального захисту моряків стала ще більш актуальною. Великі морські держави, такі як Велика Британія та Франція, почали активно розробляти правові акти, спрямовані на захист моряків. Важливу роль у цьому процесі відіграло підписання перших міжнародних угод, які закріплювали права моряків на соціальне забезпечення.

Промислова революція ознаменувала революцію у ставленні суспільства до морської праці, зокрема, створення у 1852 році Вільямом Хіллари в Англії Королівського національного інституту рятувальних шлюпок, за яким виникли аналогічні нововведення у Франції (1865) – Центральне товариство порятунку моряків, в Іспанії (1880) – Іспанська спілка порятунку мореплавців. Також у цей час було створено Товариство для поліпшення умов життя торговельних моряків, а один з членів Товариства, доктор Гаррі Ліч з Морського госпіталю, консультував уряд щодо формату медичного огляду моряків.

Подальше розширення морської торгівлі між різними країнами викликало необхідність в уніфікації регулювання торговельного мореплавства, що з кожним роком дедалі більше здобувало статусу міжнародного. Десятки конвенцій щодо захисту трудових і соціальних прав моряків, розроблені та прийняті у XX ст., сприяли підвищенню рівня захисту моряків на міжнародному рівні і стали основою для національного морського законодавства.

⁷ Підпала І. В. Адміністративно-правові засади проходження служби на морському торговельному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 – адміністративне право та процес; фінансове право; інформаційне право. Київ, 2015. 202 с.

1.2. Поняття соціального захисту моряків та його правова природа

Поняття «соціальний захист» в українській науці досліджували ще наприкінці минулого століття. У 1998 р. О. Скомароховою соціальний захист визначається комплексно: як складова соціальної політики, спрямованої на зниження рівня негативних наслідків щодо диференціації населення; як багаторівнева ієрархічна система заходів щодо унеможливлення соціальної напруги, конфліктів, суперечностей; як запорука економічного росту; як заходи держави щодо зайнятості населення, оплати праці, податкової політики, мобільності населення, підготовки та перепідготовки кадрів, професійної підготовки, удосконалення правового поля⁸.

Публікації 2004 р. висвітлюють різні проблеми соціального захисту, зокрема в контексті: «державно-регіональної системи підтримки соціально прийняттого життя населення», де соціальний захист тлумачиться як «солідарна, державно-регіональна, багатофункціональна система підтримки благополуччя населення на рівні, не нижчому від діючих стандартів і нормативів, яка попереджує нагромадження соціальних дефіцитів з метою досягнення суспільної стабільності на основі використання механізмів законодавчого, економічного, інформаційного та організаційно-програмного забезпечення» і яка охоплює «соціальне страхування, державне забезпечення та надання соціальних пільг і послуг окремим категоріям населення за рахунок державного бюджету, соціальну допомогу та соціальну підтримку непрацездатних громадян за рахунок державного і місцевого бюджетів» (В. Бідак⁹). У дослідженнях С. Богославця 2009 р. соціальний захист тлумачиться в контексті соціального блага¹⁰. А. Вольська у 2011 р. розкриває

⁸ Скомарохова О. І. Соціальна політика та соціальний захист економічно активного населення України: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.09.01. Київ, 1998. 21 с.

⁹ Бідак В. Я. Соціальний захист населення та вдосконалення державних механізмів його регулювання: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.09. 01. Львів, 2004. 25 с.

¹⁰ Богославець С. В. Недержавне пенсійне забезпечення як один із напрямів реалізації соціальної функції держави: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: Львів, 12.00.05. 2009. 22 с.

проблеми інституту соціального страхування як важливої форми здійснення прав громадян на соціальний захист¹¹.

Останні декілька років українські вчені продовжували досліджувати поняття «соціальний захист» та його правову природу.

М. Даніліна стверджує, що соціальний захист визначається в аспекті заходів трьох рівнів (правові, соціально-економічні, організаційні), які реалізуються державою задля «матеріальної забезпеченості на рівні стандартів сучасного розвитку суспільства і вільного розвитку людини»¹².

В. Крижна соціальний захист характеризує як окрему ланку суспільних відносин для «забезпечення достатніх можливостей особи для її всебічного розвитку та нормальної життєдіяльності»¹³.

І. Юрійчук визначає соціальний захист як основну суспільну потребу, яка реалізується «шляхом надання різного роду відповідних послуг»¹⁴.

І. Ярошенко розуміє соціальний захист як діяльність держави, яка здійснюється у рамках державного управління та спрямована на запобігання ситуаціям соціального ризику в житті особи, що забезпечує підтримання оптимальних умов життя та закріплена у системі правових норм¹⁵.

Попри численні визначення поняття «соціальний захист», більшість науковців сходяться на тому, що його можна розглядати як у широкому, так і у вузькому контексті. Однак варто зазначити, що така двозначність тлумачення ускладнює вироблення єдиного узагальненого поняття.

У широкому розумінні «соціальний захист» визначається як діяльність держави, яка спрямована на формування та розвиток гармонійної

¹¹ Вольська А. О. Соціальне страхування в умовах трансформаційної економіки: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.08. Київ, 2011. 17 с.

¹² Даніліна М. Конституція України та соціальний захист населення. *Соціальні права та їх захист адміністративним судом: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф.* 2020. С. 25–29.

¹³ Крижна В. І. Соціальні права громадян: соціальний захист та соціальне забезпечення. *Соціальні права та їх захист адміністративним судом: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф.* 2020. С. 70–74.

¹⁴ Юрійчук І. М. Належне врядування та надання адміністративних послуг у сфері соціального захисту. *Соціальні права та їх захист адміністративним судом: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф.* 2020 р. С. 129–133.

¹⁵ Ярошенко І. С. Організаційно-правові форми соціального захисту людини і громадянина в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2006. 19 с.

особистості, виявлення і усунення негативних факторів, які на неї впливають, а також на створення умов для самореалізації та утвердження у житті.

У вузькому розумінні соціальний захист розглядається як система економічних і правових гарантій, що забезпечують дотримання основних соціальних прав громадян і сприяють досягненню соціально прийнятного рівня життя.

Проаналізувавши вищезазначені тлумачення досліджуваного поняття, вважаємо за потрібне навести власне розуміння соціального захисту як комплексу організаційно-правових та економічних заходів, спрямованих на підтримку громадян у випадках соціальної вразливості, основною метою яких є забезпечення гідних умов життя та підвищення соціальної справедливості.

Поряд із поняттям «соціальний захист» часто використовують схожі терміни: соціальне забезпечення, соціальне страхування, соціальна допомога.

На думку І. Ярошенко, соціальне забезпечення – організаційно-правова діяльність держави, спрямована на матеріальне забезпечення осіб, які не мають виходу на ринок праці, не застраховані в системі загальнообов'язкового соціального страхування, зазнали соціального ризику, внаслідок чого втратили здоров'я та/або засоби до існування і не можуть матеріально забезпечити себе та своїх утриманців¹⁶.

С. Устинов зазначає, що сам термін «соціальне забезпечення» є складником поняття «соціальний захист», хоча при цьому вчений стверджує, що не буде помилкою використовувати ці терміни як синоніми¹⁷.

Водночас існують протилежні погляди на співвідношення цих понять. Наприклад, С. Прилипко критично ставиться до правової позиції, відповідно до якої соціальний захист включає в себе соціальне забезпечення¹⁸.

¹⁶ Ярошенко І. С. Вказ. праця. 19 с.

¹⁷ Устинов С.О. Співвідношення термінів «соціальний захист» та «соціальне забезпечення» в законодавстві України. *Юридична наука і практика*. 2011. №2. С. 90-95.

¹⁸ Прилипко С.М. Предмет права соціального забезпечення : автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.05. Харків, 2007. 47 с.

На нашу думку, соціальний захист, на відміну від соціального забезпечення, охоплює гарантії в таких сферах, як охорона праці, здоров'я, навколишнє середовище, оплата праці та інші заходи, необхідні для забезпечення нормального функціонування людини та держави.

Соціальне забезпечення є більш вузьким поняттям і зосереджується на практиці виплати пенсій, соціальної допомоги та наданні соціальних послуг з догляду. Згідно з міжнародними стандартами, соціальне забезпечення також включає право на медичну допомогу, медичне страхування, державну підтримку сімей, материнства й дитинства, а також утримання та виховання дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування, за рахунок державних коштів.

Соціальне (обов'язкове) страхування передбачає матеріальне забезпечення економічно активного населення та пенсійне забезпечення. Фінансове забезпечення механізмів соціального захисту у системі соціального страхування здійснюється за рахунок страхових внесків членів страхового об'єднання, які при настанні страхового випадку отримують виплати. Громадяни мають вільний доступ до системи соціального страхування, незалежно від наявності у них соціальних ризиків (похилий вік, хронічна хвороба, інвалідність тощо) і ступеня ймовірності цих ризиків. Це надає соціальному страхуванню суспільної значимості й обумовлює обов'язковість участі громадян у цій системі.

Соціальна допомога – це вид підтримки, достатній для подолання проблем, що надається особі, яка потрапила в скрутне становище та в силу різних обставин суттєво знизили свій рівень життя. Соціальна допомога може бути як фінансовою (грошові виплати), так і не фінансовою (соціальні послуги) і часто надається без урахування внесків або страхового стажу¹⁹.

Отже, можемо підсумувати, що «соціальний захист» є загальним поняттям, основними формами розвитку якого є соціальне забезпечення,

¹⁹ Смирнова І. І., Лихошва О. Ю., Рак Н. В., Горієва Л. А. Соціальний захист населення на сучасному етапі: стан і проблеми в Україні. *Економічний вісник Донбасу*. 2020. № 3 (61). С. 205-212.

соціальне страхування та соціальна допомога, що мають свої особливості й механізми функціонування.

Тлумачення поняття «соціальний захист» є надзвичайно важливим, оскільки правильне розуміння та застосування цього терміну визначає модель соціального захисту в країні та впливає на рівень захищеності як загального населення, так і окремих професійних груп.

Незважаючи на велику кількість досліджень, що аналізують соціальний захист різних категорій населення, класифікованих за професіями, дослідження, яке стосувалося б саме соціального захисту моряків з урахуванням їх професійної мобільності та глобалізаційних процесів, досі відсутнє.

Моряк – це особа, яка професійно працює на борту морського судна, виконуючи різні обов'язки, пов'язані з навігацією, технічним обслуговуванням, забезпеченням безпеки судна, а також з іншими завданнями, необхідними для ефективного функціонування судна.

Правова природа соціального захисту моряків полягає в тому, що це система правових норм і механізмів, спрямованих на забезпечення мінімальних життєвих стандартів у разі втрати працездатності, безробіття, хвороби, старості або інших обставин, що можуть вплинути на їхнє економічне становище.

Крім того, правова природа соціального захисту моряків охоплює низку унікальних аспектів, які відрізняють їх від працівників інших професій, завдяки специфіці їхньої діяльності, умовам праці та мобільності. Соціальний захист моряків не обмежується лише стандартними механізмами, притаманними більшості трудових відносин, але включає додаткові норми і гарантії, що відповідають на особливі виклики цієї професії.

У зв'язку з нестандартними умовами праці моряки наділяються не тільки правами, що мають усі інші категорії працівників (наприклад, право на відпочинок, право на участь у профспілках тощо), але і правами, які жодна інша категорія працівників мати не може, наприклад право на репатріацію,

право на одержання заробітної плати, мінімальні розміри якої встановлюються міжнародними об'єднаннями моряків (Міжнародна федерація транспортників)²⁰.

Таким чином, соціальний захист моряків – це комплекс організаційно-правових та економічних заходів, спрямованих на встановлення системи правових і соціальних гарантій, що забезпечують реалізацію конституційних прав і свобод, задоволення матеріальних і духовних потреб моряків та їхніх сімей відповідно до особливого виду їхньої діяльності та підтримання соціальної стабільності у морському середовищі.

²⁰Белогубова О. О. Правова регламентація праці моряків на іноземних судах. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. № 62. С. 399-405.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

Підсумовуючи викладене в першому розділі дипломної роботи, слід зробити наступні висновки:

1. У процесі розвитку суспільства інтереси людей та відповідно види додаткового соціального захисту дещо видозмінювались, або взагалі були відсутніми, але природне прагнення людини до матеріальної захищеності та бажання бути впевненим у майбутньому, залишалась протягом усіх часів. Соціальний захист має давню історію, яка нерозривно пов'язана з розвитком мореплавства, змінами в міжнародному праві та національних законодавствах. Упродовж років соціальний захист моряків зазнавав значних змін, які були викликані необхідністю захисту специфічної категорії працівників, чия професійна діяльність супроводжується високими ризиками. Зокрема, можемо виділити наступні історичні документи, які мали ключове значення для розвитку трудових і соціальних прав моряків: Зведення законів Хаммурапі, Родоський кодекс, Олеронські сувої, Consolato del Mare, Чорна книга Адміралтейства тощо.

2. Соціальний захист моряків являє собою комплекс організаційно-правових та економічних заходів, спрямованих на встановлення системи правових і соціальних гарантій, що забезпечують реалізацію конституційних прав і свобод, задоволення матеріальних і духовних потреб моряків та їхніх сімей відповідно до особливого виду їхньої діяльності та підтримання соціальної стабільності у морському середовищі. Тривале перебування на морі, фізичні та психологічні навантаження, небезпека нещасних випадків і захворювань – усе це створює потребу в надійній системі соціального захисту. Вона включає медичне обслуговування, страхування, компенсації у разі нещасних випадків, а також захист прав моряків у випадках трудових спорів. Забезпечення трудових і соціальних прав сприяє не лише безпеці та благополуччю самих моряків, а й стабільності та ефективності морської галузі загалом, створюючи умови для збереження професійних кадрів.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВІ ОСНОВИ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

2.1. Міжнародне співробітництво в сфері соціального захисту моряків

Ключову роль у становленні та розвитку міжнародно-правового співробітництва у сфері трудових і соціальних прав відіграє Організація Об'єднаних націй (далі – ООН), яка закріпила фундаментальні принципи регулювання трудових відносин працівників, що беззаперечно стосуються й моряків.

Зокрема, 1948 року Генеральною Асамблеєю ООН була схвалена у вигляді резолюції Загальна декларація прав людини – перший документ універсального характеру.

Декларація закріпила основні трудові права людини, що є фундаментальними для трудової діяльності моряків, встановивши мінімальні стандарти, такі як право на справедливі та сприятливі умови праці, право на рівну оплату за рівну працю без дискримінації, право на створення та вступ до професійних спілок для захисту своїх інтересів, право на відпочинок та дозвілля, включаючи право на обмеження робочого дня й оплачувану відпустку тощо²¹.

У Міжнародному пакті про економічні, соціальні та культурні права, прийнятий Генеральною Асамблеєю ООН на XXI сесії у 1966 р., міститься більш повний перелік прав людини у сфері праці²².

Центральне місце в системі міжнародно-правового регулювання праці моряків належить Міжнародній організації праці (далі – МОП), яка була створена в 1919 р. та стала першою спеціалізованою установою ООН.

Нормотворча діяльність МОП була і залишається основною формою роботи організації. З моменту заснування було прийнято понад 190

²¹Загальна декларація прав людини, ООН, 10 грудня 1948 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text

²²Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, ООН, 16 грудня 1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_042#Text

конвенцій і 200 рекомендацій, що стосуються різних аспектів праці. З них майже 25% присвячені проблемам умов, охорони праці та соціального захисту моряків²³.

Провідну роль відіграє Конвенція № 22 «Про трудові договори моряків» від 24 червня 1926 року. Саме за допомогою трудового договору (контракту) можна забезпечити реалізацію прав моряків, створити сприятливі умови для соціального забезпечення, попередити порушення прав, свобод та інтересів у процесі здійснення трудової діяльності. Відповідно до ст.6 Конвенції, договір може укладатися на невизначений період, якщо це передбачено національним законодавством, або на певний період, чи то на одне плавання. Розірвати договір кожною стороною можливо за умови, що про це завчасно було зроблено повідомлення в строк, який не повинен становити менше ніж 24 години²⁴.

Відповідно Конвенції № 68 «Про харчування і столове обслуговування екіпажів на борту судна» 1946 року, компетентні органи влади зобов'язані: опрацьовувати і запроваджувати в життя правила щодо забезпечення їжею, водою та столового обслуговування, а також будування, вибору місця розташування, вентиляції, опалення, освітлення, водопостачання та обладнання кухонних і морозильних камер; інспектувати запаси їжі та води, які є на борту, а також приміщення, установки і обладнання для складування, обробки й приготування продуктів харчування²⁵.

Конвенція № 69 «Про видачу судновим кухарям свідоцтв про кваліфікацію» 1946 року містить положення про те, що ніхто не може бути прийнятий на службу за кухаря на борту судна без свідоцтва про кваліфікацію, обов'язковою умовою отримання якого є складання іспиту. Встановлений іспит передбачає практичне випробування, метою якого є

²³ Черноус О. В. Джерела міжнародно-правового регулювання праці та їх вплив на національне законодавство. *Право і безпека*. 2012. №4 (46). С. 249-253.

²⁴ Конвенція про трудові договори моряків № 22, МОП, 24 червня 1926 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_193#Text

²⁵ Конвенція про харчування і столове обслуговування на борту суден № 68, МОП, 27 червня 1946 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_219#Text

перевірка вміння кандидата приготувати їжу, оцінювати поживність харчових продуктів, складати різноманітні та вміло комбіновані меню, обробляти й зберігати на борту продукти харчування²⁶.

Ще одним важливим кроком у справі захисту соціальних прав моряків стало ухвалення Конвенції № 102 «Про мінімальні норми соціального забезпечення» 1952 року, яка зобов'язує держав-членів гарантувати захищеним особам, коли їхній стан потребує допомоги щодо: медичного обслуговування профілактичного або лікувального характеру; у випадку трудового каліцтва або професійного захворювання; по інвалідності; безробіттю; старості; у зв'язку з вагітністю та пологами тощо²⁷.

Основний принцип міжнародно-правового регулювання праці – рівність у здійсненні прав і свобод людини. Рівність у праці виключає дискримінацію, під якою розуміється будь-яка відмінність, недопущення або перевага, що встановлюється за ознакою раси, статі, релігії, політичних переконань, іноземного, соціального походження, віку, сімейного стану, що приводять до порушення рівності можливостей у галузі праці і занять. На це, наприклад, вказує Конвенція МОП № 111 «Про дискримінацію в галузі праці й занять» 1958 року²⁸.

Визначальним документом є Конвенція № 147 «Про мінімальні норми на торговельних суднах» 1976 р. Вона встановлює мінімальні норми з багатьох питань праці на торгових суднах: безпеки, тривалості робочого часу і комплектації екіпажу з метою забезпечення безпеки для життя на борту судна, умови праці, засоби соціального страхування тощо²⁹.

У 2006 р. в м. Женеві пройшла 94-а (морська) сесія Міжнародної конференції праці, на якій було прийнято Зведену конвенцію про працю в

²⁶ Конвенція про видачу судовим кухарям свідоцтв про кваліфікацію № 69, МОП, 27 червня 1946 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_130#Text

²⁷ Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011#top

²⁸ Конвенція про дискримінацію в галузі праці та занять № 111, МОП, 25 червня 1958 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_161#Text

²⁹ Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах № 147, МОП, 29 жовтня 1976 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052#Text

морському судноплавстві, що стало значним кроком уперед у кодифікації і вдосконаленні міжнародних стандартів праці моряків.

Зокрема, Конвенція запроваджує 5 найголовніших стандартів праці моряків:

1) Мінімальні вимоги відносно праці моряків на борту судна.

Так, забороняється приймати і залучати до роботи на борту судна осіб віком до 16 років. Також особам до 18 років забороняється праця у нічний час і така, яка може загрожувати здоров'ю або безпеці.

Моряки зобов'язані мати чинне медичне свідоцтво, що засвідчує їхню придатність за станом здоров'я до виконання обов'язків, які вони мають виконувати в морі. У кожному свідоцтві має зазначатися, що слух, зір і відчуття кольору є цілком задовільними, а також, що моряк не страждає від будь-яких медичних відхилень, які можуть загостритися в результаті роботи в морі.

2) Умови зайнятості. Положення Конвенції регулюють умови підписання трудового договору, питання заробітної плати, тривалість робочого часу й часу відпочинку, щорічної відпустки, репатріації, компенсації морякам у разі втрати або затоплення судна, укомплектовування суден екіпажами, розвитку кар'єри, підвищення кваліфікації та можливостей для зайнятості моряків.

Так, максимальна тривалість робочого часу не має перевищувати 14 годин протягом будь-якого 24-годинного періоду; і 72 годин протягом будь-якого семиденного періоду; мінімальна тривалість часу відпочинку має становити не менше: 10 годин протягом будь-якого 24-годинного періоду; і 77 годин протягом будь-якого семиденного періоду.

Для молодих моряків віком до 18 років тривалість робочого часу не повинна перевищувати 8 годин на день і 40 годин на тиждень, а робота в понаднормовий час допускається тільки в неминучих обставинах, пов'язаних із міркуваннями безпеки. Також молодим морякам щодня слід надавати

обідню перерву принаймні на 1 годину, і як тільки з'являється можливість, 15-хвилинний відпочинок після кожних двох годин безперервної роботи.

3) Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування і столове обслуговування, вимоги, що стосуються попередження дії шуму і вібрації у виробничих і житлових зонах.

Так, усі житлові приміщення моряків повинні бути допустимого розміру, з належною ізоляцією, вентиляцією та освітленням. Каюти не повинні мати прямого сполучення з вантажними відсіками й машинним відділенням або з камбузом, складськими приміщеннями, сушильними кімнатами або санітарними вузлами загального користування. Чоловікам і жінкам надаються окремі каюти. Настільки, наскільки практично можливо, спальні каюти моряків повинні розташовуватися таким чином, щоб вахтові зміни були розділені й щоб моряки, які працюють протягом дня, не жили в одній каюті з моряками, які несуть вахту.

Їдальні мають належні розміри й зручності, а також оснащені меблями й устаткуванням (у тому числі для забезпечення прохолодними напоями в будь-який час). Усі приміщення для умивання забезпечуються холодною та гарячою проточною прісною водою.

Наскільки це практично можливо, слід передбачити включення наступних засобів, не потребуючих витрат з боку моряків: курильна кімната; перегляд телепередач і прийом радіопередач; демонстрація кінофільмів; спортивний інвентар, що включає гімнастичне знаряддя, настільні ігри та палубні ігри; наскільки можливо, умови для занять плаванням; бібліотека; можливості для занять рукоділлям; електронна апаратура, така як радіоприймач, телевізор, відеомагнітофони, програвач DVD/CD, персональний комп'ютер; залежно від обставин слід обладнати на борту суден бари для моряків, якщо це не суперечить національним, релігійним або соціальним звичаям; надання доступу в розумних межах до телефонного зв'язку між судном і берегом, до засобів електронної пошти й Інтернету, за їхньої наявності.

4) Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування і захист у галузі соціального забезпечення. Регулюються питання медичного обслуговування на борту судна і на березі, охорони здоров'я, забезпечення безпеки і попередження нещасних випадків, доступу моряків до берегових об'єктів соціально-побутового призначення, соціального забезпечення.

Так, суднова аптечка та її вміст, а також медичне устаткування й медичний посібник, що знаходяться на борту судна, повинні підтримуватися в належному стані та інспектуватися через регулярні проміжки часу, що не перевищують 12 місяців. Усі судна повинні мати повний та постійно оновлюваний список радіостанцій, за допомогою яких можна одержати медичну консультацію.

Якщо вантаж, класифікований як небезпечний, морякам повинна бути надана необхідна інформація про характер речовин, про пов'язані з ними ризики, про необхідні засоби індивідуального захисту, про відповідні медичні процедури та про конкретні протиотрути.

5) Дотримання і забезпечення виконання положень Конвенції.

Так, коли моряк розуміє, що його права порушенні, він завжди може звернутися до держави прапора, яка повинна розглянути його скаргу. Також, держави-члени мають перевіряти дотримання вимог Конвенції завдяки інспекціям, моніторингу та інших заходів. Інтервал між інспекціями в жодному випадку не перевищує трьох років.

Усі недоліки мають бути усунуті, а якщо в інспектора виникають питання, щодо серйозності порушення питань Конвенції (включаючи права моряка, загрозу охорони праці, здоров'я або безпеки) він має право затримати судно у порту до тих пір, поки ці порушення не будуть виправлені.

Згідно Конвенції «кожна держава-член виконує свої обов'язки відповідно до цієї Конвенції таким чином, щоб суднам будь-якої держави, яка не ратифікувала цю Конвенцію, не надавався сприятливіший режим, ніж

суднам, які плавають під прапором держави, яка ратифікувала її». Це означає, що судна будь-якої держави, що не ратифікували конвенцію, прапором можуть бути перевірені портовими органами влади будь-якої держави, що ратифікувала Конвенцію³⁰.

Отже, можемо стверджувати, що особливістю Конвенції МОП 2006 року є вимога системних змін у національному законодавстві держав-учасниць, які мають забезпечити гарантії дотримання трудових прав моряків. Ратифікація цієї Конвенції накладає на органи публічної влади позитивні зобов'язання щодо здійснення правових і організаційних заходів для виконання її вимог.

Повноваження з міжнародного співробітництва у галузі соціального захисту моряків також покладено на Міжнародну морську організацію (далі – ІМО), основною задачею якої є встановлення правил, які стосуються судноплавства в області забезпечення безпеки на морі.

Ключовим міжнародним нормативним актом у сфері безпеки мореплавства є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (далі – СОЛАС-74), яку було змінено та доповнено Протоколом 1978 року та поправками, прийнятими Генеральною асамблеєю ІМО.

У лютому 1988-го було ухвалено Протокол 1988 року до неї, що запровадив гармонізовану систему огляду та оформлення свідоцтв. 1988 року також ухвалено Додаток до Конвенції стосовно введення Глобальної морської системи зв'язку під час лиха – всесвітньої системи автоматизованого сигналу про надзвичайні ситуації для суден у морі для забезпечення термінової передачі та приймання сигналів лиха, навігаційних та метеорологічних попереджень.

1 липня 2004 р. набув чинності Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів, що є частиною СОЛАС-74, та встановлює три рівня охорони, закріплюючи правило, першого рівня, відповідно до якого будь-

³⁰Maritime Labour Convention, ILO, 23 February 2006. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO:91:P91_INSTRUMENT_ID:312331:NO

який огляд повинен проводитися таким чином, щоб повністю бралися до уваги права людини та не принижувалась елементарна людська гідність.

Основною метою СОЛАС-74 є встановлення мінімальних стандартів щодо конструкції, обладнання та експлуатації суден для забезпечення безпеки мореплавства. Кожне судно, що перебуває в порту держави, яка є учасником СОЛАС-74, підлягає контролю з боку порту, що полягає у перевірці наявності дійсних сертифікатів, після чого судну дозволяється або забороняється вихід у море. Згідно з СОЛАС-74, кожна держава зобов'язана проводити розслідування будь-якої аварії, що сталася з її судном. Результати такого розслідування повинні бути передані до ІМО³¹.

Міжнародна Конвенція «Про підготовку і дипломування моряків та несення вахти» 1978 року передбачає, що члени екіпажу, залежно від їхніх посад та професій, повинні мати дипломи (для командного складу), кваліфікаційні свідоцтва, спеціальні свідоцтва або свідоцтва про кваліфікацію, які видаються капітанами морських торговельних портів. Кандидат на отримання диплома або відповідного свідоцтва повинен бути не молодше 18 років, мати необхідну освіту, досвід роботи на морських суднах, бути придатним за станом здоров'я та пройти випробування в кваліфікаційних комісіях³².

На Міжнародній конференції в Гамбурзі 1979 р. було прийнято Міжнародну конвенцію з пошуку й рятування на морі. Так, держави-учасниці зобов'язані вжити необхідних заходів для пошуку та рятування осіб, які потрапили в біду на морі поблизу їхніх берегів. Кожна держава-учасниця координує проведення пошуково-рятувальних операцій у межах свого району, кордони якого визначаються угодами між державами. Крім того, країни створюють національні рятувально-координаційні центри, а за

³¹International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), ILO, 1 November 1974. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>

³² Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти, ІМО, 7 липня 1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text

необхідності – рятувальні підцентри в окремих частинах пошуково-рятувального району³³.

Важливе значення для захисту прав моряків мають регіональні норми. При їх аналізі ми звернемося саме до європейських, а саме до норм, які прийняті та застосовуються Європейським Союзом (далі – ЄС).

Звернемо окрему увагу на деякі законодавчі акти ЄС, які безпосередньо стосуються сфери захисту трудових та соціальних прав моряків.

Так, було ухвалено Директиву Ради 2008/106/ЄС від 19 листопада 2008 року «Про мінімальний рівень підготовки моряків» (переглянута версія). Щодо мінімального періоду відпочинку персоналу, що несе вахту. Цей рівень має ґрунтуватися на міжнародних узгоджених стандартах підготовки, проте держави-члени можуть встановлювати й вищі вимоги. Крім того, з метою підвищення морської безпеки та запобігання забрудненню моря, до цієї Директиви були додані положення щодо мінімального періоду відпочинку для персоналу, що несе вахту³⁴.

Відповідно до ст. 2 Директиви Ради 92/29/ЄС від 31 березня 1992 р. «Про мінімальні вимоги охорони праці для поліпшення медичного обслуговування на борту суден», кожна держава-учасниця зобов'язана вживати заходи, спрямовані на забезпечення наявності на кожному судні, що плаває під її прапором, медичних засобів (ліків, протитрути, устаткування та медичних приладів) належної якості.

Окрім того, зазначеною Директивою встановлено вимогу щодо наявності на кожному судні з командою від п'ятнадцяти осіб і масою понад п'ятсот тонн, якщо судно перебуває в плаванні понад три дні, корабельного лазарету, який відповідає гігієнічним вимогам та забезпечений медичними матеріалами для надання медичної допомоги. Також передбачено обов'язок

³³International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), ILO, 27 April 1979. URL: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201405/volume-1405-i-23489-english.pdf>

³⁴ Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council on the minimum level of training of seafarers (recast), 19 November 2008. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32008L0106>

нааявності лікаря на борту судна, який відповідає за медичне обслуговування, у випадку, якщо судно перебуває в міжнародному плаванні понад три дні, а команда судна складає більше ста осіб³⁵.

Ключовим інститутом на рівні ЄС у сфері покращення міжнародних стандартів є Європейське агентство з морської безпеки, яке займається запобіганням морських аварій, забрудненню води від суден і загибелі людей на морі шляхом сприяння виконанню відповідного законодавства ЄС.

Основними завданнями та цілями Агентства є підтримка Європейської комісії в розробці законів щодо морської безпеки, сприяння ефективному впровадженню законодавства ЄС з безпеки на морі, допомога у розробці методики розслідування морських інцидентів, а також сприяння покращенню виявлення та переслідування суден, що здійснюють незаконні дії³⁶.

Отже, правові норми міжнародного права, вироблені багатовіковою практикою мореплавства, на теперішній час є головним регулятором відносин у сфері соціального захисту прав моряків. Міжнародне співробітництво у даній сфері спрямоване на контроль за дотриманням стандартів, зокрема щодо умов праці та найму, допуску до роботи, професійну підготовку та кваліфікацію, питання охорони праці, здоров'я, побутового та медичного обслуговування, заробітної плати, відпустки та репатріації моряків.

2.2. Нормативно-правове регулювання соціального захисту моряків в Україні

Українські моряки переважно перебувають за кордоном, і вся їхня діяльність пов'язана насамперед із перебуванням за межами нашої держави. У цих умовах забезпечення їхніх прав неможливе без застосування положень міжнародного морського права, що робить надзвичайно актуальним

³⁵ Council Decision 92/29/EEC on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels, 31 March 1992. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A31992L0029>

³⁶ Гольбін М. І. Специфіка регіональних європейських норм у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків. *European political and law discourse*. 2017. № 4. С. 43-48.

приєднання України до важливих міжнародно-правових документів та їх імплементацію в національне законодавство.

Зокрема, Україна є учасницею 21 базової конвенції ІМО. Крім того, Україною ратифіковано 9 із 10 основоположних конвенцій МОП, 4 з 4 директивних конвенцій, і 59 із 177 технічних конвенцій - усього 72 конвенція, 11 з яких спрямовані на захист трудових відносин моряків.

Важливу роль відіграють угоди щодо захисту трудових і соціальних прав моряків, які укладаються на двосторонній і багатосторонній основі.

Наприклад, Угода між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про трудову діяльність і соціальний захист громадян України та Республіки Молдова, які працюють за межами кордонів своїх держав (1993 р.)³⁷ та Угода між Урядом України та Урядом Республіки Вірменія про трудову діяльність та соціальний захист громадян України та Республіки Вірменія, які працюють за межами своїх держав (1995 р.)³⁸ містять положення щодо відшкодування працівникові шкоди внаслідок каліцтва, професійного захворювання або іншого ушкодження здоров'я, одержаного у зв'язку з виконанням трудових обов'язків.

Україна є учасницею Угоди про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі 1998 р. Згідно зі ст. 9 зазначеної Угоди передбачено проведення щорічних зустрічей представників компетентних організацій договірних сторін із метою розвитку взаємовигідного співробітництва причорноморських держав, обміну інформацією та досвідом³⁹. Так, 14-та Конференція країн Чорного моря з пошуку й рятування проходила в м. Одеса з 20 по 21 вересня 2017 року.

³⁷ Угода між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про трудову діяльність і соціальний захист громадян України та Республіки Молдова, які працюють за межами кордонів своїх держав, 13 грудня 1993 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/498_159#Text

³⁸ Угода між Урядом України та Урядом Республіки Вірменія про трудову діяльність та соціальний захист громадян України та Республіки Вірменія, які працюють за межами своїх держав, 17 червня 1995 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/051_628#Text

³⁹ Угода про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі, 27 жовтня 1998 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_071#Text

Загальні положення, що стосуються правового статусу моряків, у тому числі їхніх трудових прав, знаходять відображення в Кодексі торговельного мореплавства України від 1995 року. Так, відповідно до ст. 55 Кодексу кожне судно повинно мати на борту екіпаж, члени якого мають належну кваліфікацію і склад якого достатній по чисельності для забезпечення безпеки плавання судна, захисту морського середовища, виконання вимог по дотриманню робочого часу на борту судна, недопущення перевантаження членів екіпажу судна роботою.

Згідно зі статтею 57 зазначеного Кодексу, судновласник несе відповідальність за необхідність забезпечення безпечних умов праці та належного режиму праці на судні, вжиття заходів для охорони здоров'я екіпажу, застосовуючи всі необхідні засоби та обладнання, підтримання належного стану приміщень судна, забезпечення постачання води та продовольства відповідної якості в достатній кількості⁴⁰.

Для правового регулювання праці моряків домінуюче значення має трудове законодавство. Працевлаштування моряків на судна під юрисдикцією України відбувається згідно із Кодексом законів про працю від 10 грудня 1971 р., яким передбачено, що в трудовому договорі повинні бути вказані відомості: про працівника (прізвище, ім'я, по батькові) і про роботодавця (найменування юридичної особи або прізвище, ім'я, по батькові роботодавця – фізичної особи); про документи, які засвідчують особу працівника і роботодавця; ідентифікаційний номер сторін; про представника роботодавця, що підписав трудовий договір, та підстави наділення його відповідними повноваженнями; місце і дата укладення трудового договору⁴¹.

На сьогодні в Україні діє Статут служби на суднах морського флоту Союзу РСР, затверджений наказом Міністерства морського флоту СРСР 9

⁴⁰ Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>

⁴¹ Кодекс законів про працю України: Закон України від 10 грудня 1971 р. № 322-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text>

січня 1976 року № 6, який визначає порядок організації служби, а також основні права та обов'язки осіб суднового екіпажу.

Статут визначає основи організації судна, обов'язки службових осіб командування та інших працівників, а також регулює підготовку, експлуатацію, ремонт і забезпечення живучості судна. Він також включає питання базування судна, матеріального забезпечення, заходи щодо збереження та зміцнення здоров'я екіпажу, порядок віддання почесностей, проведення урочистостей і організацію візитів суднами. Права та обов'язки членів екіпажу деталізуються в судових розкладах, серед яких: штатний, по судовим тривогам, по завідуванням, по швартовим операціям, промислові, за розпорядком життя екіпажу, його розміщенням та правилами поведінки на судні⁴².

Наказом Міністерства охорони здоров'я України № 347 від 19.11.1996 року (зі змінами та доповненнями) затверджено Правила визначення придатності за станом здоров'я для роботи на судах, якими закріплено перелік основних професійних груп, що підлягають медичному огляду:

I група – особи, професійна діяльність яких не пов'язана з безпекою мореплавання (кочегари на рідкому паливі, дизелісти самохідних кранів, працівники харчоблоків і судових ресторанів, завідувачі білизняним господарством, завідувачі камерою зберігання тощо);

II група – особи, що виконують рішення, пов'язані з питаннями безпеки мореплавання (кранові машиністи, кранівники плавкранів, радіотехніки, боцмани, матроси, машиністи-матроси, мотористи-боцмани тощо);

III група – особи, що приймають рішення, пов'язані з безпекою мореплавання (капітани, помічники капітанів (штурмани), капітани-механіки, рефрижераторні механіки, електромеханіки тощо).

Проведення первинного або періодичного огляду моряка проводиться з метою встановлення фізичної, психофізіологічної придатності моряка для

⁴² Статут служби на судах морського флоту Союзу РСР: Наказ Міністерства морського флоту СРСР від 09.01.1976 № 6. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/FIN49841>

роботи по його спеціальності, а також виявлення хвороб або ознак хвороби, які можуть загостритися під час перебування на судні, привести до втрати працездатності, смерті або створити загрозу для життя членів екіпажу судна.

Кратність періодичних медоглядів і обсяг необхідних обстежень визначаються професійною групою моряка і його віком: до 21 року – I група щорічно, II група щорічно, III група щорічно; 21-40 років – I група 1 раз/2 роки, II група 1 раз/2 роки, III група щорічно; від 40 років – I група щорічно, II група щорічно, III група щорічно.

Основні вимоги для допуску моряків включають: гостроту зору та слуху, адекватність психоповедінки, здатність зберігати орієнтацію у просторі, збереження функцій опорно-рухового апарату, відсутність захворювань, які можуть загостритися в умовах служби на морі або зробити моряка непридатним до такої служби, а також не становити небезпеку для інших осіб на борту судна, матеріальних об'єктів і навколишнього середовища⁴³.

Так як Україна не ратифікувала жодну з конвенцій, що стосуються робочого часу та часу відпочинку моряків, дані питання регулюються національним законодавством. Положення «Про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України», затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України № 135 від 2012 р. визначає, що максимальна тривалість роботи моряків на судах зазвичай становить 150 календарних днів, однак її можна збільшити до 180 календарних днів, якщо зміна екіпажу призводить до значних витрат та втрати часу для судновласника. Для членів екіпажу встановлений п'ятиденний робочий тиждень з двома вихідними (субота й неділя), при цьому нормальна тривалість робочого часу не повинна перевищувати 40 годин на тиждень або 36 годин на тиждень при роботі в шкідливих та важких

⁴³ Про затвердження Правил визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на судах: Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 19.11.1996 № 347. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0108-97#Text>

умовах праці. Тривалість щоденного відпочинку моряків має становити від 12 до 16 годин, залежно від характеру суднових робіт⁴⁴.

Згідно з Порядком визначення мінімального складу екіпажу судна, затвердженим Наказом Міністерства інфраструктури України 2014 року, мінімальний склад екіпажу судна визначається чисельністю членів екіпажу, які мають відповідну кваліфікацію та достатні для забезпечення безпечної експлуатації судна. Це включає дотримання вимог щодо робочого часу та часу відпочинку на борту. При укомплектуванні судна екіпажем враховуються такі фактори: тривалість і характер рейсу, район плавання (режим експлуатації), обов'язковий відпочинок членів екіпажу, тип вантажу або кількість пасажирів, що перевозяться, конструкція та технічне обладнання судна тощо⁴⁵.

Правовий статус моряків-громадян України, які працюють на судах, визначено Постановою Кабінету Міністрів України «Про посвідчення особи моряка» 2015 року. Так, посвідчення моряка видається капітаном морського порту в співпраці з Морською адміністрацією, Головним обчислювальним центром Єдиного державного демографічного реєстру та Державним центром персоналізації документів державного підприємства «Поліграфічний комбінат «Україна». Це посвідчення дає право його власнику на виїзд та в'їзд в Україну на судні, членом екіпажу якого він є, а також на виїзд з України та в'їзд в Україну в індивідуальному порядку під час прямування чи переходу на інше судно або списання з судна⁴⁶.

Отже, у національному законодавстві нашої держави містяться спеціальні нормативно-правові акти, які регулюють питання порядку

⁴⁴ Про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 29.02.2012 р. № 135. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0445-12#Text>

⁴⁵ Про затвердження Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна: Наказ Міністерства інфраструктури України від 10.11.2014 р. № 575. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1507-14#Text>

⁴⁶ Про посвідчення особи моряка: Постанова Кабінету Міністрів України від 26 червня 2015 р. № 441. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/441-2015-%D0%BF#Text>

прийому на роботу членів екіпажу, їхні права й обов'язки, умови роботи на судні й оплати праці та соціально-побутового обслуговування.

2.3. Роль профспілок та інших організацій у захисті прав моряків

Окрім міжнародних організацій інституційну систему забезпечення трудових прав моряків складають міжнародні морські профспілки та неурядові міжнародні організації.

У механізмі захисту міжнародних прав моряків та реалізації положень міжнародних стандартів у цій сфері особлива роль належить Міжнародній федерації транспортників (далі – МФТ), яка була заснована європейськими профспілками моряків і докерів у 1896 році. Федерація представляє всі категорії транспортних робітників у восьми галузях промисловості, серед яких моряки, працівники річкового судноплавства, портові робітники, а також працівники рибної промисловості⁴⁷.

МФТ готує та публікує перелік порушень умов праці моряків і прав профспілки. Найбільш значущими із цього переліку є недотримання безпеки мореплавства, адже технічний стан суден часто не відповідають мінімальним світовим стандартам безпеки мореплавства.

Так, у 2024 році через несправність електропостачання 300-метровий контейнеровоз «Maersk Dali», що плавав під прапором Сінгапуру, зіткнувся з Балтиморським мостом. Екіпаж судна, що складався з 21 моряка, залишався на борту майже два місяці після аварії, навіть під час операції з видалення частини моста з носової частини судна за допомогою вибухівки. Крім того, Федеральне бюро розслідувань негайно конфіскувало мобільні телефони членів екіпажу. Представники МФТ, відвідавши моряків, відзначили, що вони знаходяться у дуже пригніченому стані. Членам екіпажу були надані

⁴⁷ Белогубова О. О. Міжнародний механізм захисту трудових прав моряків у міжнародному приватному трудовому праві. *Електронне наукове видання «Порівняльно-аналітичне право»*. 2015. № 2. С. 308-311.

нові мобільні пристрої та точки доступу Wi-Fi, щоб вони могли підтримувати зв'язок зі своїми родинами⁴⁸.

Варто зазначити, що у сфері невивлати заробітної плати МФТ досягла найбільшого успіху. За її даними, за 2023 рік завдяки зверненню до Федерації моряки отримали 500 000 млн. дол. США виплат заборгованості.

МФТ має мережу своїх інспекторів у численних морських портах. Їхня роль включає такі важливі аспекти: відвідування суден, що плавають під прапорами країн без угод, прийнятних для МФТ, та спроби домовитися з власниками суден про підписання таких угод; проведення бесід з моряками щодо їхніх проблем, надання консультацій та допомоги, де це можливо; надання підтримки морякам під час страйків, зокрема постачання продуктів, води та житла в екстремальних ситуаціях; взаємодія з портовими органами влади, імміграційною службою, поліцією та іншими урядовими структурами для перевірки, чи є судно придатним для плавання та чи відповідає воно мінімальним міжнародним стандартам безпеки, чисельності екіпажу та умов їхнього проживання; підрахунок заборгованості по заробітній платі та обробка претензій моряків.

Міжнародний Фонд соціального забезпечення моряків — організація, основним завданням якої є зобов'язати судноплавні компанії оплатити борги по соціальному забезпеченню та покрити інші витрати морякам.

Прикладом такої ситуації є випадок з балкером «Дайнемік страйкер», який прибув до Мумбаї з Хорватії з вантажем вугілля вартістю 1,7 млн. доларів. Команда судна, що складалася з 22 громадян, уже тривалий час не отримувала заробітної плати, їхні права регулярно порушувалися. Родини моряків звернулися до Міжнародного Фонду соціального забезпечення моряків, який видав розпорядження судноплавній компанії сплатити внески по соціальному забезпеченню та оплатити інші витрати моряків, однак

⁴⁸ Baltimore bridge collapse: What will happen to the 21 sailors stranded on the Dali? 02.04.2024. URL: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-68708593>

отримав відмову. Лише через суд Фонд зміг стягнути борги з компанії, після чого моряки отримали заборговану заробітну плату⁴⁹.

У зарубіжній практиці також функціонують спеціалізовані центри для моряків, засновані громадськими організаціями, які орієнтовані на надання соціального захисту та допомоги морякам.

Наприклад, Амстердамський центр моряків розташований стратегічно у центрі порту, де надається морякам безкоштовні послуги з відпочинку. Зокрема, надаються такі послуги: безкоштовний транспорт до Будинку Матроса і назад; продаж сім-карт; більярд, настільний теніс та багато інших ігор; Інтернет, безкоштовний Wi-Fi; соціальна допомога, інформація.

Інша практика існує у Великобританії, де діє Місія моряків Методистської церкви, яка має довгу історію і заснована у 1843 році. Це добре облаштовані центри для всіх, хто потребує допомоги, включаючи моряків, яким надаються соціальні та психологічні послуги (розмови з капеланом, заповнення анкет щодо індексу щастя). До діяльності залучаються волонтери, пересічні громадяни. Центри розташовані у портах Тілбері, Феліксстоу, Брістоль та Іммінгем.

Досвід створення окремих фондів забезпечення моряків також існує в Індії. Основна мета такого фонду – пенсійне забезпечення для всіх моряків, зайнятих у судноплаванні та членів їхніх сімей у разі смерті моряка⁵⁰.

Важливу роль у захисті прав моряків відіграє Нью-Йоркський Центр захисту прав моряків (далі – Центр). Центр постійно займається дослідженням становища моряків, наданням їм правової допомоги в разі недобросовісної експлуатації їх праці.

Протягом тривалого часу консульські установи України за кордоном отримували практичну допомогу від Центру у вирішенні проблемних ситуацій. Зокрема, співпраця між Генеральним консульством України в Нью-

⁴⁹ Підпала І. В. Соціально-правове забезпечення моряків. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. № 6 (1). С. 92-99.

⁵⁰ Матвеєнко І. В. Вплив громадських об'єднань на соціальний захист моряків в контексті системи впливів публічного управління. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 12 (26). С. 111-119.

Йорку та Центром включає: проведення спільних семінарів і конференцій з питань захисту прав та інтересів моряків; обговорення актуальних проблем і розробка рекомендацій для українських судновласників та екіпажів; захист інтересів моряків-громадян України у державних та недержавних структурах, включаючи іноземні; обмін інформаційними матеріалами щодо захисту прав українських моряків та встановлення необхідних зв'язків з третіми сторонами.

Важливе значення для забезпечення прав українських моряків відіграє Профспілка робітників морського транспорту України (далі – ПРМТУ), яка є єдиною морською членською організацією МФТ з 1993 року.

Зокрема, у 2020 році ПРМТУ активно впливала на процеси правового регулювання галузі та діяльності моряків, а саме: у взаємодії з Міністерством закордонних справ та Міністерством Інфраструктури було забезпечено аналіз експертами МОП бланку посвідчення особи моряка з безконтактним електронним носієм; спільно з МЗС України та Посольством України у Великобританії підготовлено та внесено на розгляд Юридичного комітету ІМО документи щодо принципів справедливого поводження з моряками у разі їх затримання за підозрою у вчиненні кримінальних правопорушень; щодо фінансової відповідальності за залишення моряків без допомоги судновласника та у разі отримання моряками травми чи загибелі під час роботи на морських суднах⁵¹.

Загальна кількість проведених інспекцій та сума повернених морякам коштів у період з 2018 по 2022 роки складає 737 та \$8 млн. відповідно⁵².

У 2023 році моряки найчастіше шукали профспілкової допомоги через заборгованість заробітної плати. Звернення виключно з цієї причини становили близько 31% від загальної кількості скарг моряків. Звернення ж через затримку в списанні з судна склали 28%. При цьому в 11% звернень затримка зміни супроводжувалася заборгованістю заробітної плати.

⁵¹ Юськевич Н. В. Проблеми пенсійного забезпечення моряків України. *Економіко-правовий розвиток сучасної України : матер. III Всеукр. наук. конф. студ., аспір. та молодих вчених*. 2013. С. 304-307.

⁵² IFT в Україні. URL: <https://mtwtu.org.ua/itf-in-ukraine>

Звернення від моряків, які потребували медичної допомоги, становили 13%; звернення по допомогу в отриманні компенсації через втрату працездатності та втрату життя від моряків та їх родичів – 10%. Останні 7% – це інші причини, серед яких – проблеми постачання та достатнього харчування на судах, відсутність засобів зв'язку, заборона звільнення на берег тощо⁵³.

Так, у грудні 2023 року в гирлі Бистре суховантаж VYSSOS (Панама), що прямував до порту Ізмаїл для завантаження зерном, підірвався на міні та отримав значні пошкодження корпусу. Капітан судна звернувся до Інспектора МФТ в Україні Наталії Єфріменко зі скаргою на затримку судновласником виплати заробітної плати та неналежні побутові умови для екіпажу. Представники ПРМТУ перевірили ситуацію та підтвердили скарги екіпажу. Виявилося, що електропостачання було недостатнім для опалення та побутових потреб, що призводило до температури 12 градусів за Цельсієм у житлових приміщеннях. Камбуз та холодильники не працювали, екіпаж отримував ланч-пакети від агента, які не відповідали потребам частини екіпажу з релігійними особливостями. Дев'ятеро членів екіпажу, які були єгиптянами, не мали дозволу зійти на берег через відсутність візи, і змушені були жити в антисанітарних умовах, що негативно впливало на їхнє здоров'я та моральний стан.

Завдяки ефективній роботі Інспектора МФТ 8 з 18 членів екіпажу були швидко репатрійовані та отримали заробітну плату. Однак репатріація єгипетських моряків була ускладнена відсутністю українських віз. Врешті-решт, завдяки спільним зусиллям Інспектора МФТ в Україні, ПРМТУ, українського посольства в Єгипті та агента судна, всі члени екіпажу отримали заробітну плату за період з 1 грудня 2023 року до дати звільнення, премію за роботу у зоні бойових дій та були безпечно репатрійовані⁵⁴.

⁵³ Показники IFT за 2023 рік. URL: <http://itf.org.ua/>

⁵⁴ Повернення додому: Історія успішної репатріації екіпажу судна VYSSOS. 20.02.2024. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/povernenna-dodomu-istoria-uspisnoi-repatriacii-ekipazu-sudna-vyssos>

У 2024 році в Марокко відбувся 46-й Конгрес МФТ, на якому профспілки виголошували промови та представляли свої резолюції. Однією з основних резолюцій була заява, підготовлена ПРМТУ, закликала до активної підтримки українських транспортників на тлі триваючого російського вторгнення. У документі наголошується на важливій ролі працівників у забезпеченні глобальних ланцюгів поставок, доставки гуманітарної допомоги та підтримки економіки України, незважаючи на численні ризики, з якими їм доводиться зіштовхуватися.

Резолюція отримала підтримку від шведських профспілок «Unionen» та SEKO, Профспілки моряків Хорватії та Міжнародної спілки берегових робітників і складських служб (ILWU), лідери яких також виступили на конференції, висловлюючи свою солідарність з українськими транспортниками.

Важливо зазначити, що у захисті трудових та соціальних прав моряків значну роль відіграють благодійні організації. Так, в Україні діє Фонд допомоги морякам «Ассоль», створений дружинами моряків, який співпрацює з міністерствами закордонних справ, соціальної політики, інфраструктури України, а також з МОП, ІМО ТА МФТ. До Фонду надходять звернення від моряків і членів їхніх сімей за допомогою в більшості випадків щодо невивлати заробітної плати, пошуку зниклих моряків, арешту суден і членів екіпажу та за юридичною консультацією.

Так, у 2017 р. судно «Рута» під українським прапором затримали у Лівії через звинувачення у контрабанді. За міжнародним правом, члени екіпажу відповідають лише за доставку, адже ліцензії та дозволи на транспортування – це відповідальність власника вантажу. Проте, в «Ассоль» зазначили, що всі вказівки від судновласника надходили на комп'ютер капітана «Рути» електронною поштою, а після арешту комп'ютер вилучили, тому моряки втратили можливість довести невинуватість. За 3 роки перебування у в'язниці двоє моряків захворіли на гепатит, у декількох загострилися хронічні хвороби. Завдяки невпинній боротьбі Фонду та родичів моряків, у

2020 році 14 українських моряків були повернуті на батьківщину, найстарший з яких 72-річний капітан, наймолодший - 25-річний механік⁵⁵.

Також в Україні діє Благодійний фонд морського транспорту «МОТРАНС», який надає допомогу працівникам галузі морського транспорту, морякам та їх сім'ям, морякам-пенсіонерам, учням морських навчальних закладів та іноземним морякам. За часи війни Фонд розширив свою діяльність, адаптував її під виклики сучасності, реалізуючи проекти щодо матеріальної, благодійної допомоги всім морякам, хто цього потребує.

Варто згадати про Громадську організацію «Українське об'єднання моряків», що розглядає свою діяльність в контексті боротьби за права моряків і проводить відповідні заходи.

У 2020 було створено телеграм-чат «Моряк більше не буде мовчати», який згодом перетворився на офіційно зареєстровану громадську організацію «Ukrainian Seafarers Union». Тоді вперше за всі роки боротьби із корупцією в галузі дипломування моряків організувалася команда професіоналів морської галузі, яка об'єднала громадські об'єднання (Морська палата України, «Ukrainian Seafarers Union»), судноплавні компанії, кріюінгові агенції, керівників тренажерних центрів післядипломної підготовки тощо. Також були створені ініціативні групи під назвою «Морський бій сухопутним піратам», метою яких є подолання корупції у морській сфері. Зокрема, у 2020 і 2021 роках учасники груп провели мітинги та автомарші морського протесту проти корупції в сфері отримання сертифікатів та дипломів у Києві, Одесі, Ізмаїлі, Миколаєві та Херсоні.

Отже, морські профспілки та громадські організації забезпечують правову підтримку, колективні переговори з роботодавцями, укладення колективних договорів, які регулюють умови праці, зарплати та соціальні гарантії, а також допомагають у вирішенні конфліктів, які виникають через порушення трудових прав.

⁵⁵ Чотирнадцять моряків прилетіли в Україну після трьох років у в'язниці Лівії. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3048530-14-morakiv-prileteli-v-ukrainu-pisla-troh-rokiv-u-vaznici-livii.html>

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

Підсумовуючи викладене в другому розділі дипломної роботи, слід зробити наступні висновки:

1. Ключову роль у становленні та розвитку міжнародно-правового співробітництва у сфері соціальних прав моряків відіграють міжнародні організації. Зокрема, Міжнародною організацією праці було розроблено та прийнято ряд конвенцій, провідне місце серед яких займає Зведена конвенція про працю в морському суднопластві 2006 р., яка містить: мінімальні вимоги щодо праці моряків на борту судна; умови зайнятості; вимоги до житлових приміщення, умов для відпочинку, харчування й столового обслуговування; охорони здоров'я та медичного обслуговування. Основною задачею Міжнародної морської організація є встановлення правил, які стосуються суднопластва в області забезпечення безпеки на морі.

2. Ефективність захисту прав моряків залежить, насамперед від поєднання національних засобів з міжнародним співробітництвом на універсальному та регіональному рівнях. Так, Україна приєдналася до важливих міжнародно-правових документів та імплементувала їх. Національне законодавство нашої країни містить спеціальні нормативно-правові акти, які регулюють питання порядку прийому на роботу членів екіпажу, їхні права й обов'язки, умови роботи на судні й оплати праці та соціально-побутового обслуговування.

3. Морські профспілки та громадські організації є важливими механізмами у захисті прав моряків. Вони забезпечують правову підтримку, колективні переговори з роботодавцями, укладення колективних договорів, які регулюють умови праці та соціальні гарантії, а також допомагають у вирішенні конфліктів, які виникають через порушення трудових прав. Діяльність організацій не тільки дозволяє вирішити проблеми моряків, такі як репатріація та заборгованість по заробітній платі, а й демонструє важливість спільних зусиль у захисті прав і добробуту моряків, що є свідченням сили солідарності та взаємодопомоги в морській спільноті.

РОЗДІЛ 3

ОСНОВНІ СОЦІАЛЬНІ ГАРАНТІЇ ДЛЯ МОРЯКІВ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

3.1. Захист моряків у разі хвороби та виробничого травматизму

Однією з найбільш поширених проблем, що виникають під час роботи в морському судноплаванні, є захворювання на борту суден. Фактори, які впливають на організм моряків протягом усього рейсу, можуть призвести до погіршення їхнього здоров'я. Одним з найбільш специфічних впливів є зміна природно-кліматичних умов під час рейсу в різних частинах світу.

Так, під час тривалих арктичних рейсів часто у членів екіпажу фіксується напруга вегетативного тону, підвищується збудливість у психоемоційній сфері, збільшується кількість надмірних метеопатичних реакцій на кліматичні умови. Такі зміни реактивності можуть спровокувати виникнення або загострення соматичних захворювань, пов'язаних з дихальною, нервовою, травною системами, а також обміном речовин.

У разі здійснення морських рейсів у тропічні широти на організм працівників також впливають специфічні природні умови. У процесі адаптації до жаркого клімату у людей спостерігається підвищення температури тіла, почастищення пульсу і дихання, зниження артеріального тиску, відзначається пригнічення секреторної і моторної функції шлунково-кишкового тракту. Дослідженнями доведено наявність змін у моряків вітамінного, вуглеводного, водно-сольового та білкового обміну.

Члени екіпажу піддаються ризику захворювання більш ніж у 90 країнах по всьому світі. Серед небезпечних хвороб, якими може бути інфікований член екіпажу під час рейсу – жовта лихоманка (ризик захворювання у разі перебування у субтропічних районах Африки, Центральної і Південної Америки), малярія (трапляється у тропіках та субтропіках), лихоманка денге (тропічна інфекція), гепатит А і В, поліомієліт (ризик захворювання у

районах Африки та Азії) тощо. Останніми роками стурбованість також викликають часті випадки захворювань від лихоманки Ебола та вірусу Зика⁵⁶.

Так, у справі №668/1610/15-ц дружина моряка, який під час рейсу захворів на малярію та помер у госпіталі на Багамських островах звернулася до суду щодо встановлення факту смерті. Рішенням Суворовського районного суду м. Херсона позов було задоволено⁵⁷.

Конвенція про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків № 164 від 1987 р. зобов'язує кожну державу-учасницю вживати заходи щодо охорони здоров'я і медичного обслуговування моряків на борту судна, які гарантують їм право невідкладного звернення до лікаря в порту заходу, якщо це можна практично здійснити; забезпечує, щоб медична допомога і заходи з охорони здоров'я під час праці моряка за договором надавались йому безоплатно; охоплює заходи профілактичного характеру, у яких особлива увага приділяється розробленню програм щодо охорони здоров'я і санітарного просвітництва, щоб моряки самі могли відігравати важливу роль у зниженні випадків захворювань серед них.

Кожне судно, на яке поширюється дія цієї Конвенції, зобов'язане мати суднову аптечку, яка має оглядатися через регулярні проміжки часу, що не перевищують 12 місяців, відповідальними особами, призначеними компетентним органом влади, які перевіряють терміни придатності та умови зберігання всіх медикаментів. В екстрених випадках та у разі, коли лікарський засіб, призначений моряку кваліфікованим медиком, відсутній в судновій аптечці, судновласник повинен зробити все необхідне для того, щоб отримати його якомога швидше.

Відповідно до Конвенції, усі судна, чисельність команди яких становить 100 і більше осіб і які звичайно перебувають у міжнародному плаванні більш трьох днів, мають лікаря у складі команди, котрий відповідає за надання

⁵⁶ Орлова Н. М. Особливості правового регулювання охорони праці на водному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 6. С. 78-85.

⁵⁷Рішення Суворовського районного суду м. Херсона від 27 лютого 2015 року у справі №668/1610/15-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/42923995>

медичної допомоги. У разі відсутності лікаря, на борту, у складі команди має бути принаймні одна або кілька призначених осіб, відповідальних за медичне обслуговування і видачу ліків як частину своїх звичайних обов'язків⁵⁸.

Важливе значення має відповідальність судновласника у разі хвороби, травми або смерті моряка.

Так, Конвенцією № 55 «Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків» 1936 року передбачено зобов'язання судновласника у разі хвороб і травм, які виникли в період між датою початку роботи відповідно до трудового договору і датою закінчення строку найму, або смерті, яка сталася через таку хворобу або травму. Проте національним законодавством може бути передбачено, що якщо особа, яка поступила на службу, відмовилася пройти медичний огляд на момент зарахування на службу, у такому разі судновласники не є відповідальними за хворобу або смерть такої особи, безпосередньо спричинену хворобою.

Судновласник бере на себе всі витрати з надання допомоги до одужання захворілого чи травмованого чи до того моменту, коли буде встановлено, що хвороба або втрата працездатності через травми є постійною. Національне законодавство та правила можуть передбачати, що від моменту, коли моряк дістає медичний догляд на підставі системи страхування чи відшкодування, зобов'язання судновласника відносно такої особи закінчуються.

Крім того, судновласник виплачує заробітну плату в повному розмірі за весь час перебування хворої або травмованої особи на борту, якщо хвороба або травма призвели до втрати працездатності. Відповідно до національних законів чи постанов, у разі, якщо захворіла чи травмована особа мають утриманців судновласник виплачує заробітну плату в повному або частковому розмірі, з дати списання на берег до одужання або до моменту, коли буде встановлено, що хвороба або втрата працездатності є постійними⁵⁹.

⁵⁸ Конвенція про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків № 164, МОП, 8 жовтня 1987 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_151#Text

⁵⁹ Конвенція про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків № 55, МОП, 24 жовтня 1936 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_156#Text

Так, у справі № 2-2811/11 було повністю встановлено відповідальність судновласника щодо невиконання зобов'язань під час хвороби моряка. Чоловік працював на посаді електромеханіка на теплоході «Асканія Нова» (пізніше «Оболонь»). Після аварії, приблизно півроку, судно ремонтувалося в африканському порту, під час чого моряк змушений був користуватися хімічними препаратами, які мали канцерогенні властивості, проводив ремонтні роботи у затопленому приміщенні машинного відділення практично цілу робочу зміну, перебуваючи по пояс у воді. Пізніше він занедужав, однак, з вини роботодавця й власника судна не одержав належного медичного обслуговування. Під час перебування на борту судна він втратив 12 кілограмів у вазі, і був списаний, коли вже не міг самостійно пересуватися. На літак і з літака моряка перевозили на кріслі колісному в аеропортах Відня й Одеси. Прибувши в Одесу, був госпіталізований у лікарню, де помер. Приморський районний суд м. Одеси задовольнив позов дружини померлого моряка щодо стягнення компенсації у зв'язку з захворюванням та смертю у розмірі 80000 тис. дол. США⁶⁰.

Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102 від 1952 року зазначає, що допомога у зв'язку із хворобою надається протягом усієї тривалості охоплюваного ризику за винятком того, що вона може бути обмежена 26 тижнями для кожного випадку захворювання і не виплачуватися за перші три дні призупинення заробітку.

Положення Конвенції дозволяє державі, економіка та медичні установи якої ще не досягли достатнього рівня розвитку, тимчасово застосовувати спрощені умови для виплат і соціальних гарантій.

Так, поки діє заява держави-члена щодо тимчасового вилучення даного положення, тривалість допомоги може обмежуватися: 1) періодом, щоб загальна кількість днів, за які надається допомога у зв'язку з хворобою в цьому році, перевищувала би щонайменше в десять разів середню

⁶⁰ Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 26 жовтня 2012 року у справі № 2-2811/11. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/27621460>

чисельність захищених осіб у цьому році, або 2) 13 тижнями для кожного випадку захворювання з можливістю невивлати допомоги за перші три дні призупинення заробітку⁶¹.

Одним із основних викликів у сфері захисту здоров'я моряків було визнано епідемію вірусу COVID-19, яка досягла рівня пандемії.

Судновласник зобов'язувався вживати активних дій під час епідемії коронавірусу, він мав негайно реагувати та організовувати перевезення хворих працівників до лікарні для отримання ними кваліфікованої допомоги. Цілком зрозуміло, що у випадку хвороби когось із членів екіпажу до нього застосовувалися різного роду заходи карантинного, у тому числі примусового характеру як до якогось конкретного члена екіпажу, так і до всієї команди.

Через постійне переміщення моряків через кордони, у деяких країнах було встановлено необхідність підтвердження вакцинації від COVID-19.

Так, у квітні 2021 року МОП прийняла Резолюцію по глобальній програмі вакцинації членів екіпажів морських суден. У ній міститься заклик до закупівлі достатньої кількості запасів вакцин для щеплення моряків у країні їхнього проживання або іншому відповідному місці розташування. Крім того, Резолюція закликає уряди розглянути можливість створення центрів вакцинації для моряків у портах, у які заходить значна кількість суден і де можуть бути доступні регулярні поставки вакцин⁶². При цьому Резолюція не має обов'язкового характеру, так само як і відповідно до національного законодавства України, вакцинація є рекомендованою, а не обов'язковою.

Так, матроса 1 класу м/б «Смілий» було відсторонено від роботи без збереження заробітної плати на час відсутності щеплення проти COVID-19

⁶¹ Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8#Text

⁶² Resolution concerning COVID-19 vaccination for seafarers from Fourth Meeting of the Special Tripartite Committee of the MLC, 2006 – Part I (19-23 April 2021). URL: https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/%40ed_norm/%40normes/documents/genericdocument/wcms_782880.pdf

до закінчення карантину або отримання щеплення чи медичного висновку про протипоказання до вакцинації. У справі № 501/4812/21 він звернувся до суду з позовом щодо скасування наказу про відсторонення від роботи, відновлення доступу до роботи, зобов'язання виплатити заробітну плату за час незаконного відсторонення від роботи, в якому йому було відмовлено. Проте, постановою Одеського апеляційного суду апеляційну скаргу моряка було задоволено та стягнуто із судновласника середню заробітну плату за час відсторонення від роботи в сумі 42 947,10 грн з відрахуванням із вказаної суми всіх обов'язкових платежів і утриманням податків і зборів⁶³.

Відповідно до стандарту A4.2.1, параграф 1 (а), Конвенції 2006 р. судновласники несуть відповідальність за оплату праці моряків, які працюють на їх суднах у контексті хвороб та травм моряків, що трапляються між датою початку роботи на судні та фактичною датою репатріації в національний аеропорт моряка.

Варто зазначити, що відповідно до параграфу 1 (с) Стандарту A4.2. Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006 року судновласники відповідають за покриття витрат, пов'язаних з медичним обслуговуванням, включаючи лікування, забезпечення необхідними ліками і терапевтичними засобами, а також харчування та проживання не вдома до тих пір, поки хворий або травмований моряк не одужає або поки не буде оголошено про постійний характер захворювання або про повну втрату ним працездатності⁶⁴.

У цьому контексті, моряк, який втратив працездатність внаслідок хвороби, в тому числі має підтверджений тест на COVID-19, повинен мати оплачуваний лікарняний або пільги, допоки він непрацездатний, з метою компенсації за призупинення заробітку, який він зазнає внаслідок хвороби.

⁶³ Рішення Одеського апеляційного суду від 19 червня 2023 року у справі № 501/4812/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111633432>

⁶⁴ Maritime Labour Convention, ILO, 23 February 2006. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO:91:P91_INSTRUMENT_ID:312331:NO

У свою чергу, у випадку смерті моряка під час або внаслідок роботи на судні, номінований ним особисто найближчий родич або бенефіціар, а у випадку його відсутності – спадкоємець, наділені правом на отримання компенсації та на покриття витрат на поховання⁶⁵.

Так, у справі № 522/1150/18 до суду звернулася дружина померлого моряка, який працював на посаді електромеханіка на судні «Victoria May» (прапор Кіпра). У період рейсу у зв'язку з поганим самопочуттям, моряк потребував госпіталізації з наданням кваліфікованої медичної допомоги, яка йому не була надана, у наслідок чого при переході судна в порт Банджуа, Гамбія, у чоловіка зупинилося серце. Суд постановив стягнути із судновласника компенсацію по смерті в розмірі 2 563 000, 40 грн. та витрати на поховання у розмірі 16 680 грн⁶⁶.

Водночас, вищезазначені особи часто стикаються з тим, що роботодавці моряків відмовляються виплачувати компенсацію, аргументуючи це тим, що захворювання, яке стало причиною смерті, виникло до початку роботи на судні, про що моряк не знав або навмисно приховав. У такому випадку родичі моряка мають право звернутися до суду. Їхня позиція повинна бути підтверджена сертифікатом (свідоцтвом) про медичний огляд, що засвідчує придатність моряка для роботи на судні, а також висновком медико-соціальної експертної комісії, в якому повинно бути зазначено, що шкода здоров'ю сталася саме на судні під час виконання обов'язків моряка.

Окрім хвороб, моряки стикаються й з професійними захворюваннями, які можуть бути наслідком специфічних умов праці на судні. Основні категорії таких захворювань включають: м'язово-скелетні розлади (викликані тривалою роботою в незручних позах або підняттям важких предметів); проблеми з диханням (через тривалий контакт з морським повітрям, вологою

⁶⁵ Савич О. С., Торопенко Д. Я. Обмеження прав моряків в умовах пандемії. *Молодий вчений*. 2020. № 12 (88). С. 15-18.

⁶⁶ Рішення Одеського апеляційного суду від 6 серпня 2020 року у справі № 522/1150/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90878726>

на судні); дерматологічні захворювання (внаслідок тривалого контакту з хімікатами або алергенами) тощо.

Так, у справі № 22560/2011 моряк звернувся до суду з позовом про встановлення факту отримання професійного захворювання, пов'язаного з роботою та стягнення з Державного підприємства «Одеський морський торговельний порт» моральної шкоди, мотивуючи позовні вимоги тим, що будучи мотористом м/б «Циклон», матросом т/х «Бодрий» та мотористом-котельним машиністом т/х «Робочий», майже 4 роки він працював з постійним впливом шкідливих виробничих факторів та відчував недомагання, втомленість, утруднене дихання, що призвело до виникнення в нього бронхіальної астми, а пізніше встановлено другу групу інвалідності безстроково. Таким чином, на момент виникнення в нього хвороби легенів, умови його праці мали однаковий шкідливий характер та на нього постійно впливав один і той ж шкідливий виробничо-професійний фактор – отруйна середовище дихання. Позов було задоволено та стягнуто з ДП «ОМТП» на користь моряка моральну шкоду в сумі 100 000 грн⁶⁷.

Варто зазначити, що доволі частим явищем під час роботи через низку ризиків, зокрема важкі умови праці, складні погодні умови, обмежений простір і високу фізичну напругу, є трудові каліцтва. Вони можуть включати падіння з висоти (з палуби, щогли), травми під час роботи з важкими механізмами (крани, лебідки), опіки від парових або електричних систем, отруєння газами у закритих приміщеннях, а також інші інциденти, пов'язані з технічними несправностями судна або порушенням правил безпеки.

Прикладом може бути справа № 22/1590/6309/2012, відповідно до якої з матросом другого класу під час виконання трудових обов'язків на теплоході «Сгорьївськ» стався нещасний випадок, у результаті якого він отримав перелом ноги. Рішенням Апеляційного суду Одеської області було

⁶⁷ Рішення Приморського районного суду м. Одеса від 21 червня 2011 року у справі № 22560/2011. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/17019371>

задоволено позов про стягнення моральної шкоди завданої каліцтвом у розмірі 20 000 грн⁶⁸.

З метою недопущення нещасних випадків серед моряків, що є причинами трудових каліцтв у 1932 році МОП була прийнята Конвенція № 32 «Про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні та розвантаженні суден (переглянута в 1932 році)».

Так, коли на судні мають виконувати операції, всі місця на борту, де працівники працюють або куди їх можуть направити під час роботи, ефективно освітлюються. Якщо судно стоїть біля причалу чи біля іншого судна для виконання операцій, працівникам надають безпечні засоби доступу для проходу на судно і назад (трап, сходи чи аналогічні пристрої).

Після введення в експлуатацію будь-який підіймальний механізм, підлягає ретельній перевірці та огляду на таких умовах: 1) ретельно перевіряють кожні чотири роки і оглядають один раз на рік: вантажні стріли, шпори стріл, щоглові бугелі й бугелі стріл, кільця, шкентелі і будь-які інші закріплені механізми, демонтаж яких становить особливу трудність; 2) ретельно перевіряють один раз на рік: будь-які підіймальні установки (такі, як підіймальні крани, лебідки), блоки, скоби й будь-які інші допоміжні пристрої. Усі рухомі частини (наприклад, ланцюги, троси, кільця, гаки) оглядають щоразу перед їхнім використанням, якщо їх не оглядали протягом попередніх трьох місяців⁶⁹.

Конвенцією № 134 «Про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків» 1970 року передбачено, що компетентні органи влади вдаються до розслідування причин та обставин виробничих нещасних випадків зі смертельним наслідком або таких, що спричинили серйозні тілесні ушкодження, та інших нещасних випадків, які може бути вказано у національних законодавстві чи правилах.

⁶⁸ Рішення Одеського апеляційного суду від 24 вересня 2012 року у справі № 22/1590/6309/2012. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/27419256>

⁶⁹ Конвенція про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні та розвантаженні суден (переглянута в 1932 році) № 32, МОП, 27 квітня 1932 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_135#Text

Положення, що стосуються запобігання виробничим нещасним випадкам, встановлюються законодавством чи правилами, зведеннями практичних правил або іншими належними засобами і охоплюють такі питання: конструктивні особливості судна; спеціальні заходи безпеки на палубі та у внутрішніх приміщеннях судна;вантажно-розвантажувальне обладнання;протипожежні заходи і гасіння пожеж; якорі, ланцюги, троси; небезпечні вантажі та баласт;індивідуальні засоби захисту для моряків.

Крім того, компетентні органи влади, у співпраці з організаціями судновласників і моряків, мають розробляти програми щодо запобігання нещасним випадків, а також заохочувати і, наскільки це доречно з урахуванням національних умов, забезпечувати введення курсів з питань запобігання нещасним випадкам і тих, що стосуються заходів виробничої гігієни до навчальних програм установ професійної підготовки моряків усіх категорій та рангів як елемента професійної підготовки⁷⁰.

Охоплювані Конвенцією МОП № 102 ризики включають такі, якщо вони спричинені нещасним випадком або встановленим захворюванням: хворобливий стан; непрацездатність, зумовлену таким станом, яка спричиняє призупинення заробітку; повну втрату здатності заробляти або її часткову втрату тощо. У випадку хворобливого стану допомога повинна надаватися у вигляді медичного обслуговування, яке включатиме: обслуговування лікарем; утримання в лікарнях, будинках для одужуючих, санаторіях або інших лікувальних закладах; забезпечення стоматологічними, фармацевтичними та іншими медичними чи хірургічними засобами, включаючи протезні пристрої, підтримувані в справному стані, й окуляри; обслуговування, здійснюване під наглядом лікаря або дантиста, працівниками іншої професії, яку в законному порядку визнано суміжною з медичною.

⁷⁰ Конвенцією про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків № 134, МОП, 30 жовтня 1970 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_115

Стосовно непрацездатності, повної втрати здатності до заробітку, коли вона може набути постійного характеру, або відповідної втрати функціональної повноцінності, а також у разі смерті годувальника допомога надається у вигляді періодичних виплат⁷¹.

Отже, шкода здоров'ю моряка може виражатися через травму, хворобу (захворювання) та професійне захворювання (обумовлено внаслідок професійної діяльності), тому створення безпечних умов праці, мінімізація негативного впливу виробництва на здоров'я та життя працівників водного транспорту є нагальним та актуальним питанням, яке потребує чіткої регламентації.

3.2. Допомога у зв'язку з вагітністю й пологами та по інвалідності

Допомога у зв'язку з вагітністю та пологами серед жінок, працюючих на судні, є важливим аспектом, який потребує особливої уваги через специфіку їхньої професії. Наявність підтримки, інформації та медичних ресурсів може значно полегшити цей особливий період у житті кожної жінки.

Положення Конвенції про мінімальні норми соціального забезпечення 1952 р. зазначають, що під час вагітності, пологів та їхніх наслідків медична допомога надається у вигляді медичного обслуговування, що включає щонайменше: обслуговування до, під час та після пологів, що надається або лікарем, або кваліфікованою акушеркою, і госпіталізацію, у разі необхідності.

Зазначене медичне обслуговування, надається для збереження, відновлення і поліпшення здоров'я захищеної жінки, а також її працездатності і здатності самостійно задовольняти особисті потреби.

Установи чи урядові відомства, що управляють медичною допомогою у зв'язку з вагітністю і пологами, заохочують захищених жінок такими способами, які можуть вважатися доцільними, користуватися службами

⁷¹ Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8#Text

загальної охорони здоров'я, що надаються їм державними органами або іншими службами, визнаними такими органами.

Крім того, у разі призупинення заробітку у зв'язку з вагітністю, пологами та їхніми наслідками допомога надається у вигляді періодичних виплат, розмір яких може змінюватися протягом усієї тривалості охоплюваного ризику за умови, що середній розмір таких виплат буде відповідати цим вимогам. Медична допомога та допомога у вигляді періодичних виплат надається протягом усієї тривалості охоплюваного ризику, проте періодичні виплати можуть бути обмежені 12 тижнями або таким тривалішим періодом відсутності на роботі, який є не меншим, ніж такий, що вимагається чи допускається згідно з національним законодавством⁷².

Допомога по інвалідності серед моряків включає нездатність у встановленій мірі займатися будь-якою прибутковою діяльністю, коли ця нездатність може набути постійного характеру або зберігається після припинення виплати допомоги у разі хвороби, і надається у вигляді періодичних виплат.

Зазначена допомога гарантується у разі настання охоплюваного ризику щонайменше: захищеній особі, яка до настання охоплюваного ризику набула відповідно до встановлених правил стаж, який може передбачати 15 років сплати внесків чи зайнятості або 10 років проживання, або захищеній особі, яка набула встановлений трирічний стаж сплати внесків і за яку в період її працездатного віку було внесено установлену середньорічну кількість внесків, коли, в принципі, захищеним є все економічно активне населення.

Коли допомога, обумовлена мінімальним стажем сплати внесків або зайнятості, скорочена допомога гарантується щонайменше: 1) захищеній особі, яка до настання охоплюваного ризику набула відповідно до встановлених правил 5-річний стаж сплати внесків або зайнятості, або 2)

⁷² Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8#Text

захищеній особі, яка набула встановлений трирічний стаж сплати внесків і за яку в період її працездатного віку було внесено половину середньорічної кількості внесків, встановленої згідно з підпунктом 1) пункту 1 цієї статті, коли, в принципі, захищеним є все економічно активне населення⁷³.

На жаль травми, які призводять до інвалідності серед представників морської професії трапляються доволі часто. У таких випадках моряки мають право на компенсацію та відшкодування шкоди, завданої здоров'ю.

Так, у справі № 946/8012/19 особа на посаді матроса на т/х «Martin» (компанія «Eagle ship management LLC») в результаті падіння на ліву руку одержав виробничу травму – перелом великого буторка лівої плечової кістки з відривом суходільних м'язів обертальної манжети лівого плечового суглоба. Згідно з довідкою до акта огляду медико-соціальною експертною комісією моряку було присвоєно третю групу інвалідності. Рішенням Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області було частково задоволено позов про стягнення компенсації за трудовим договором (контрактом) та відшкодування шкоди, завданої здоров'ю щодо сплати компенсації у розмірі 102 308 дол. США⁷⁴.

Іншим прикладом може бути справа №2/1522/9786/11, відповідно до якої до суду звернувся матрос, який під час рейсу на борту т/х «GB MED» при виконанні робіт отримав травму хребта, у наслідок чого його було визнано інвалідом 3 групи, та просив суд зобов'язати судновласника довічно сплачувати на його користь відшкодування завданої здоров'ю шкоди в сумі 3030 гривень щомісяця з урахуванням індексу інфляції. Цю вимогу було задоволено⁷⁵.

⁷³ Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8#Text

⁷⁴ Рішення Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області від 1 липня 2021 року у справі № 946/8012/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98206037>

⁷⁵ Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 28 серпня 2013 року у справі № 2/1522/9786/11. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/33181579>

Отже, допомога у зв'язку з вагітністю та пологами, а також допомога по інвалідності має важливе значення для забезпечення рівних можливостей та покращення умов праці у морській галузі.

3.3. Сімейна допомога та допомога у зв'язку із втратою годувальника

Сімейна (родинна) допомога морякам має важливе значення, оскільки вона забезпечує не лише фінансову підтримку, але й емоційну та психологічну стабільність, адже знаючи, що їхні близькі отримують необхідну підтримку, моряки відчують менше стресу й тривоги.

Сімейна допомога відповідно до Конвенції про мінімальні норми соціального забезпечення означає допомогу з утримання дітей. Така допомога включає: періодичні виплати будь-якій захищеній особі, яка досягла встановленого стажу, або надання дітям чи для дітей їжі, одягу, житла, умов для відпочинку чи допомоги на дому, або сукупність вищезазначених видів допомоги.

Дана допомога гарантується щонайменше тій захищеній особі, яка у рамках встановленого періоду досягла стажу, який може включати три місяці сплати внесків або зайнятості чи один рік проживання, як це може бути встановлено.

Загальна сума допомоги, наданої захищеним особам повинна становити: 3 відсотки заробітної плати звичайного дорослого робітника чоловічої статі, визначеної згідно з правилами і помножені на загальну кількість дітей всіх захищених осіб, або 1,5 відсотка зазначеної заробітної плати, помножені на загальну кількість дітей усіх жителів.

Крім того, коли допомога складається з періодичних виплат, які повинні надаватися протягом усього охоплюваного ризику⁷⁶.

Ще одним важливим видом допомоги морякам є допомога у зв'язку із втратою годувальника. Охоплюваний ризик включає втрату засобів до

⁷⁶ Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8#Text

існування вдовою або дитиною внаслідок смерті годувальника; право на допомогу може обумовлюватися визнанням вдовою, згідно з національним законодавством, нездатною утримувати себе самостійно.

Національне законодавство може призупиняти надання допомоги, якщо особа, яка має на неї право, займається будь-якою встановленою оплачуваною діяльністю, а також зменшувати допомогу, яка базується на системі внесків, - коли заробіток бенефіціарія перевищує встановлену суму, а за системою, яка не базується на внесках, - коли заробіток бенефіціарія або його інші кошти чи сукупність таких коштів і заробітку разом перевищують встановлену суму.

Відповідно до Конвенції про мінімальні норми соціального забезпечення 1952 р. допомога у зв'язку із втратою годувальника надається у вигляді періодичних виплат щонайменше: захищеній особі, годувальник якої набув відповідно до встановлених правил стаж, який може передбачати 15 років сплати внесків чи зайнятості або 10 років проживання, або захищеній особі, годувальник якої набув трирічний стаж сплати внесків і в період працездатного віку якого за нього було внесено встановлену середньорічну кількість внесків, коли, в принципі, захищеними є дружини та діти всього економічно активного населення.

Коли зазначена допомога обумовлюється мінімальним стажем сплати внесків або зайнятості, скорочена допомога гарантується щонайменше:

- захищеній особі, годувальник якої набув відповідно до встановлених правил п'ятирічний стаж сплати внесків або зайнятості, або
- захищеній особі, годувальник якої набув трирічного стажу сплати внесків і в період працездатного віку якого за нього було внесено половину середньорічної кількості внесків, коли, в принципі, захищеними є дружини та діти всього економічно активного населення.

Важливо зазначити, що набуття права на допомогу у зв'язку зі смертю годувальника бездітною вдовою, визнаною нездатною самостійно

утримувати себе, може бути обумовлене вимогою мінімальної тривалості перебування в шлюбі⁷⁷.

Так, наприклад, у справі №902/207/2012 заявниця в судовому засіданні пояснила, що із померлим чоловіком, який працював моряком дальнього плавання, вона біля 30 років перебувала у шлюбі. Його стабільний високий заробіток був основним джерелом доходів сім'ї. У зв'язку зі смертю чоловіка вона втратила джерело засобів до існування, і в даний час перебуває у важких матеріально-побутових умовах, тому одержання пенсії по втраті годувальника для неї має вкрай важливе значення. Судом заяву було задоволено⁷⁸.

Отже, сімейна допомога морякам і допомога у зв'язку із втратою годувальника у вигляді періодичних виплат дозволяє захищеним особам мати фінансову підтримку, що полегшує матеріальне навантаження й покриває основні витрати та повсякденні потреби.

3.4. Допомога морякам по безробіттю та старості

Допомога морякам по безробіттю є важливою складовою соціальної підтримки, оскільки морська професія часто пов'язана з нерегулярністю роботи та сезонними коливаннями. Зокрема, охоплюваний ризик включає призупинення заробітку, як це визначається національним законодавством, спричинене неможливістю для захищеної особи, яка здатна і готова працювати, отримати роботу, що їй підходить.

Відповідно до Конвенції про мінімальні норми соціального забезпечення 1952 р. зазначена допомога надається у вигляді періодичних виплат протягом усієї тривалості охоплюваного ризику, за винятком того, що вона може бути обмежена: коли захисту підлягають категорії працюючих, - 13 тижнями в рамках 12-місячного періоду; або коли захисту підлягають всі жителі, кошти

⁷⁷ Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8#Text

⁷⁸ Рішення Болехівського міського суду Івано-Франківської області від 22 березня 2012 року у справі № 902/207/2012. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/22113783>

яких під час охоплюваного ризику не перевищують встановлених меж, - 26 тижнями в рамках 12-місячного періоду.

Допомога може не виплачуватися за період очікування протягом перших 7 днів у кожному випадку призупинення заробітку, причому дні безробіття до і після тимчасового працевлаштування на строк, який не перевищує встановленого періоду, зараховуються як частина одного і того самого випадку призупинення заробітку. Крім того, у випадку сезонних працівників тривалість виплати допомоги та періоду очікування може бути адаптована до умов їхньої зайнятості.

Варто зазначити, що окрім фінансової підтримки, допомога по безробіттю може полягати в наступному:

1. Професійна перепідготовка. Програми з навчання та перепідготовки допомагають морякам здобувати нові навички, що підвищує їх конкурентоспроможність на ринку праці.

2. Консультаційні послуги. Наприклад, надання консультацій щодо пошуку роботи, складання резюме та підготовки до співбесід.

3. Інформаційні ресурси. Зокрема, доступ до бази вакансій, спеціалізованих порталів для моряків, де можна знайти пропозиції роботи.

4. Соціальні програми: Різні програми, які підтримують сім'ї моряків, також можуть бути корисними, оскільки фінансова стабільність сім'ї часто впливає на загальний добробут.

Підтримка моряків у старості є важливою складовою соціальної відповідальності, що допомагає забезпечити гідне життя тим, хто присвятив своє життя морю на завершальному етапі їхньої кар'єри. Зокрема, охопленим ризиком є перевищення встановленого віку.

Конвенцією про мінімальні норми соціального забезпечення 1952 р. зазначається, що встановлений вік не повинен перевищувати 65 років або такої вищої вікової межі, яка може бути визначена компетентними органами державної влади з належним урахуванням працездатності осіб похилого віку в цій країні.

Національне законодавство може призупиняти надання допомоги, якщо особа, яка має на неї право, займається будь-якою встановленою оплачуваною діяльністю, а також зменшувати допомогу, яка базується на системі внесків, коли заробіток бенефіціарія перевищує встановлену суму, а за системою, яка не базується на внесках, коли заробіток бенефіціарія або його інші кошти чи сукупність таких коштів і заробітку разом перевищують встановлену суму.

Допомога надається у вигляді періодичних виплат і гарантується в разі настання охоплюваного ризику щонайменше: захищеній особі, яка набула до настання охоплюваного ризику відповідно до встановлених правил стаж, який може передбачати 30 років сплати внесків або зайнятості чи 20 років проживання, або захищеній особі, яка набула встановлений стаж сплати внесків і за яку в період її працездатного віку було сплачено встановлене середньорічне число внесків, коли, в принципі, підлягає захисту все економічно активне населення.

Коли дана допомога обумовлюється мінімальним стажем сплати внесків або зайнятості, скорочена допомога гарантується щонайменше: захищеній особі, яка до настання охоплюваного ризику набула відповідно до встановлених правил 15-річний стаж сплати внесків або зайнятості; або захищеній особі, яка набула встановлений стаж сплати внесків і за яку в період її працездатного віку було сплачено половину середньорічного числа внесків⁷⁹.

Отже, оскільки робота моряків часто має сезонний характер або пов'язана з короткочасними контрактами, це може призводити до значних фінансових труднощів. Забезпечення допомоги морякам по безробіттю та старості може включати періодичні виплати, які забезпечують гідний рівень життя і допомагають покрити базові потреби.

⁷⁹ Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8#Text

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

Підсумовуючи викладене в третьому розділі дипломної роботи, слід зробити наступні висновки:

1. Працівники морського транспорту постійно перебувають під впливом природних, виробничих, соціально-психологічних факторів, тому цілком очевидно, що важливе значення має захист здоров'я моряка. Зокрема, значна частина нормотворчої діяльності МОП приділена створенню безпечних умов та мінімізації негативного впливу праці на здоров'я та життя моряків, захисту від хвороб, виробничого травматизму та професійних захворювань, а саме: Конвенція № 164 «Про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків» 1987 р., Конвенція № 55 «Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків» 1936 р., Конвенція № 102 «Про мінімальні норми соціального забезпечення» 1952 р., Конвенція № 32 «Про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні та розвантаженні суден (переглянута в 1932 році)» 1932 р., Конвенція № 134 «Про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків» 1970 р.

2. Допомога у зв'язку з вагітністю та пологами серед жінок, працюючих на судні надається у вигляді медичного обслуговування, що включає щонайменше: обслуговування до, під час та після пологів, що надається або лікарем, або кваліфікованою акушеркою, і госпіталізацію, у разі необхідності. Крім того, дана допомога надається у вигляді періодичних виплат. Допомога по інвалідності серед моряків включає нездатність у встановленій мірі займатися будь-якою прибутковою діяльністю, коли ця нездатність може набути постійного характеру або зберігається після припинення виплат допомоги у разі хвороби, і надається у вигляді періодичних виплат.

3. Сімейна допомога означає допомогу з утримання дітей і включає: періодичні виплати будь-якій захищеній особі, яка досягла встановленого стажу, або надання дітям чи для дітей їжі, одягу, житла, умов для відпочинку

чи допомоги на дому, або сукупність вищезазначених видів допомоги. Допомога у зв'язку із втратою годувальника включає періодичні виплати як засоби до існування вдовою або дитиною внаслідок смерті годувальника.

4. Оскільки морська професія часто пов'язана з нерегулярністю роботи та сезонними коливаннями, моряки мають право на допомогу по безробіттю у вигляді виплат, які забезпечують гідний рівень життя і допомагають покрити базові потреби. Крім того, моряки мають право на фінансову допомогу по старості у вигляді періодичних виплат. Охоплюваним ризиком є перевищення встановленого віку. Зокрема, Конвенцією про мінімальні норми соціального забезпечення 1952 р. зазначається, що встановлений вік не повинен перевищувати 65 років або такої вищої вікової межі, яка може бути визначена компетентними органами державної влади з належним урахуванням працездатності осіб похилого віку в цій країні.

РОЗДІЛ 4

СУЧАСНИЙ СТАН СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

4.1. Проблеми та перспективи вдосконалення системи соціального захисту моряків на міжнародному рівні

Однією із найважливіших проблемою у сфері соціального захисту моряків є те, що у зв'язку з відсутністю в законодавстві ряду держав достатніх вимог до реального зв'язку між судном і державою прапора, стало можливим поширення в світовому судноплаванні практики «зручних прапорів», що переважно породжує численні порушення трудових прав моряків⁸⁰.

«Зручними» або «дешевими» прапорами в міжнародній практиці називаються прапори, реєстри яких традиційно відрізняються легкістю реєстрації і низькими податками (або їх повною відсутністю).

У Конвенції 1982 р. вказується, що кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на її території і права плавання під її прапором (п. 1 ст. 91). У зв'язку з тим, що судно має національність тієї держави, під прапором якої воно має право плавати, між судном і державою повинен існувати реальний зв'язок, тобто держава зобов'язана ефективно здійснювати контроль над судном, зокрема приймати на себе у відповідності зі своїм внутрішнім правом юрисдикцію над капітаном, командним складом і членами екіпажу щодо адміністративних, технічних і соціальних питань (ст. 94 Конвенції ООН 1982 р.)⁸¹.

Однак реєстрація судна у відкритому судовому реєстрі призводить до втрати реального зв'язку між державою та суднами, що плавають під її прапором. На судно поширюється юрисдикція держави «зручного прапора»,

⁸⁰ Белогубова О. О. Захист прав членів екіпажу суден, зареєстрованих під зручним прапором. *Права людини – пріоритет сучасної держави : збірник матер. Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конференції*. 2020. С. 120-124.

⁸¹ United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

яка визначає умови національного оподаткування, рівень зарплати, вимоги до комплектування екіпажу та кваліфікації, соціальне страхування, а також технічний стан флоту.

Варто зазначити, що «зручний прапор» є вигідним для країн, які надають такі послуги, оскільки це легке джерело доходу. Бюджет цих країн значною мірою формується за рахунок реєстраційних зборів від судновласників. Це призводить до конкуренції між країнами, які пропонують «зручний прапор», що, в свою чергу, змушує їх знижувати вимоги до безпеки, віку та технічного стану суден, що негативно позначається на безпеці світового флоту і умовах праці моряків. Наприклад, Ліберія та Панама є найбільш популярними серед країн зі «зручними прапорами» (по 16% ринку в 2023 році), чії реєстри активно конкурують за кількість суден та їх тоннаж.

Переваги для судновласників при використанні зручного прапора полягають у тому, що за невелику плату вони отримують низькі податкові ставки і реєстраційні збори. Процедура реєстрації судна відбувається за максимально спрощеною схемою, після якої судновласник може формувати команду на свій розсуд, без вимог щодо громадянства членів екіпажу, а також самостійно визначати рівень оплати праці, який часто є дуже низьким.

Безсумнівно, «зручні прапори» дійсно забезпечують комфорт для судновласників, але водночас створюють багато проблем для самих моряків – недотримання міжнародних стандартів, складнощі з ідентифікацією судновласника, погані умови праці, не виплата заробітної плати, а також використання старих суден, які погано оснащені.

Проблемою існування «зручних прапорів» займається Міжнародна федерація транспортників.

Так, Федерація практикує опублікування «чорного» списку країн «зручного» прапора, на судах яких порушуються права моряків. Нині в цьому списку фігурують Барбадос, Беліз, Болівія, Гвінея, Камбоджа, Кайманові Острови, Кіпр, Ліван, Ліберія, Мальта, Монголія, Маршаллові

острови, Панама, Північна Корея та інші. У 2024 році до списку були додані Габон та Есватіні.

МФТ складає «чорний» список компаній, фізичних осіб (менеджерів), що працюють у сфері найму моряків. У списку наводиться назва компанії та країни її місцезнаходження, причини, з яких ця компанія виявилася включеною в «чорний» список. З 2002 р. у список стали вносити ті компанії, які залишають екіпажі своїх суден у портах зарубіжних країн. МФТ розсилає свій «чорний» список найбільшим вантажовідправникам, деякі з них відмовляються фрахтувати судна з «групи ризику».

Займаючись встановленням мінімальних стандартів роботи на судах «зручного» прапора, МФТ розробила стандартний колективний договір (Collective Bargaining Agreement) – документ, що встановлює розмір заробітної плати та умови праці екіпажів суден «зручного прапора» незалежно від національної належності судна.

Усім суднам, що відповідають вимогам цього колективного договору, секретаріат МФТ видає «синій сертифікат», що підтверджує виплату відповідної заробітної плати та забезпечення відповідних умов праці на борту судна. Згідно з підрахунками МФТ приблизно чверть суден «зручного прапора» мають «синій сертифікат»⁸².

Отже, можемо виділити декілька обов'язкових критеріїв, які варто перевірити морякам перед найманням на роботу на борт судна.

По-перше, місце в рейтингу WGB (White-Grey-Black) List, на якому знаходиться прапор. Якщо він в чорному списку, це означає, що судна під цим прапором часто порушують міжнародні норми безпеки. Це може бути сигналом про погані умови на борту і ненадійність компанії. У такому випадку, краще розглянути інші можливості для працевлаштування.

По-друге, вік судна. Якщо судну 25 років і більше, це може бути підставою для серйозних сумнівів. Зокрема, такі судна можуть мати застаріле

⁸² Белогубова О. О. Міжнародний механізм захисту трудових прав моряків у міжнародному приватному трудовому праві.

обладнання, що підвищує ризик аварій та нещасних випадків. Приміром, Панама зіткнулася з проблемами старіння суден. Наразі держава докладає зусиль щодо покращення якості флоту для забезпечення відповідності. Більше половини (56,7%) суден, які ходили під її прапором у 2023 році, молодші 15 років⁸³.

По-третє, кількість суден, якою володіє судновласник. Якщо у компанії лише кілька суден, це може бути ризиковано. У разі поломки одного з суден, компанія може спрямувати всі ресурси на ремонт, що призведе до затримок у виплаті заробітної плати та погіршення умов праці.

Протягом тривалого часу однією з основних проблем у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків була відсутність єдиних міжнародних стандартів, що спричиняло серйозні труднощі у забезпеченні соціального захисту та безпеки.

Прийняття Зведеної конвенції про працю в морському судноплаванні стало важливим кроком у боротьбі з дискримінацією, експлуатацією та нерівністю серед моряків, оскільки це відкрила можливості для контролю за дотриманням їхніх трудових прав. Зокрема, Конвенція МОП 2006 року запровадила процедуру розгляду скарг на борту судна.

Так, відповідно до правила 5.2.2 Конвенції МОП 2006 р. кожна держава-член забезпечує, щоб моряки на суднах, що заходять у порт, розташований на території цієї держави, які заявляють про порушення вимог Конвенції (включаючи права моряків), мали право подавати скаргу з метою сприяння якнайшвидшому і практичному виправленню ситуації.

Стандартом A5.2.2 Конвенції встановлений такий порядок розгляду таких скарг: уповноважена посадова особа проводить первинне розслідування та перевіряє, чи були вичерпані всі можливості, що є в рамках процедури розгляду скарг на борту судна. Якщо розбіжності по скарзі не були врегульовані на борту судна, то уповноважена посадова особа негайно

⁸³ Panama Ship Registry Grows in 2023 Maintaining 16 Percent Market Share. URL: <https://maritime-executive.com/article/panama-ship-registry-grows-in-2023-maintaining-16-percent-market-share>

повідомляє про це державу прапора, звертаючись до неї з проханням про консультативну допомогу та проведення заходів з виправлення ситуації в запропонований термін. Якщо скарга не розв'язана, держава порту направляє копію доповіді уповноваженої посадової особи Генеральному директорові Міжнародного бюро праці, а також інформуються відповідні організації судновласників і моряків держави порту. У тому разі якщо держава прапора продемонструє у відповідь на повідомлення з боку держави порту, що вона має намір врегулювати це питання і що вона володіє для цього ефективними процедурами і запропонувала прийнятний план дій, то уповноважена посадова особа може утриматися від подальшої участі в розгляді цієї скарги⁸⁴. Таким чином, участь індивідів, тобто таких працівників, як моряки, у процедурі подання індивідуальних скарг до МОП не передбачена.

Можна відзначити прогресивність ідеї приватних скарг у сфері прав людини, однак її впровадження на сучасному етапі в рамках МОП виглядає надзвичайно складним, оскільки Організація наразі не готова реалізувати таку процедуру. Запровадження права на індивідуальні скарги спричинить додаткові витрати для держав-членів, до яких вони не готові. Тому, хоча можливість впровадження цієї процедури у майбутньому не виключається, на даний момент МОП повинна більш ефективно використовувати вже існуючі механізми. Водночас, МОП має звернути увагу на досвід ООН у наданні права на індивідуальні скарги, оскільки скарги, подані державами, часто мають політичний характер. Крім того, необхідно розглянути можливість надання працівникам права на індивідуальні скарги до МОП, якщо порушення прав стосується їх особисто, після того як всі національні інстанції для вирішення трудових спорів уже розглянули справу.

Окремо можемо виділити проблему пов'язану зі звільненням моряків на берег під час стоянки судна в порту.

⁸⁴ Maritime Labour Convention, ILO, 23 February 2006. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO:91:P91_INSTRUMENT_ID:312331:NO

Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року встановлює стандарти для спрощення формальностей для іноземців, які є членами екіпажу суден, що здійснюють міжнародні рейси, зокрема щодо їх звільнення на берег. Згідно з цією Конвенцією, члени екіпажу не зобов'язані мати візу або спеціальний дозвіл, наприклад, перепустку для звільнення на берег. Крім того, до або після звільнення на берег члени екіпажу не підлягають особистому огляду. У разі відмови місцевої влади у дозволі на звільнення на берег, вона повинна надати пояснення причин такої заборони⁸⁵.

Однак не всі країни забезпечують таку вимогу. Так, без візи США моряк не тільки не може отримати звільнення на берег, але й не може навіть покинути борт судна. З цього приводу Центр із захисту прав моряків Інституту церкви мореплавців провів опитування на тему можливості моряків звільнень на берег. Понад 9500 моряків з 400 суден у 27 портах взяли участь в опитуванні. З них 1642 людини (17,3%) зізналися, що влада США відмовила їм у звільненні на берег, в 79% випадків – через відсутність діючої візи. За висновками Центру із захисту прав моряків, вимоги США щодо іноземних моряків суперечать Конвенції 1965 р., яка забороняє вимагати у моряків візу для звільнення на берег. Найпарадоксальніше у цій ситуації, що США входить у список країн, які ратифікували вищезазначену конвенцію⁸⁶.

Отже, постійно перебуваючи в обмеженому просторі під час рейсу, моряки можуть відпочити від щоденної рутини та змінити обстановку тільки на березі, а тому всі держави мають визнати необхідність мінімізувати та спростити правила, що стосуються звільнення моряків під час стоянки судна в порту.

Ще однією із проблем захисту трудових і соціальних прав моряків є недодержання вимог щодо комплектації екіпажу, у результаті чого підвищується фізичне та нервово-психічне навантаження на членів екіпажу

⁸⁵ Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic, 9 April 1965. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1965-Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic.pdf>

⁸⁶ Іванова А. В. Забезпечення умов праці і життя моряків на борту судна як елемент системи контролю держави порту. *Альманах міжнародного права*. 2020. № 25. С. 86-94.

та відповідні відхилення в стані здоров'я. Проблема перевтоми моряків, яка спостерігається нині – це пряма загроза безпеці морського судноплавства та охороні людського життя на морі.

Наприклад, у 2009 р. сухогрузне судно «Jambo», призначене для перевезення генеральних вантажів, сіло на мілину і згодом затонуло при вході у залив Лох-Брум, у західного узбережжя Шотландії. На борту судна було 3.300 т цинкового концентрату, і аварія могла б привести до екологічної катастрофи. Ця подія відбулася через те, що моряки відчували втому, нічну вахту ніс один чоловік, зміна курсу не була помічена та не подалася тривога під час несення вахти. Тривалість вахти і відпочинку складала 6 і 3 часи відповідно⁸⁷.

Для уникнення таких випадків потрібно на борту судна проводити, з метою соціального захисту моряків, більш суворі перевірки у співвідношенні графіків роботи та часу відпочинку моряків, а також правильності реєстрації у судовому журналі даних щодо тривалості часу роботи і відпочинку. Доцільним було би ще удосконалити таблиці для підрахунку часу відпочинку та роботи, які видаються інспекторами та розробити систему накладення стягнень за такі порушення з метою уникнення аварійних ситуацій.

4.2. Актуальні виклики та стратегічні напрями розвитку системи соціального захисту українських моряків

Україна є морською державою, яка в 2021 році посіла шосте місце у світі за кількістю працюючих моряків і четверте місце за кількістю офіцерів, серед яких три жінки-капітана далекого плавання⁸⁸. На сьогодні в нашій країні нараховується близько 100 тисяч моряків⁸⁹, що свідчить про потребу належного правового регулювання соціального захисту цієї категорії громадян.

⁸⁷ Підпала І. В. Сучасні тенденції соціального захисту моряків за національним та міжнародним законодавством. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2023. № 5. С. 60-64.

⁸⁸ Seafarer supply, quinquennial, 2015 and 2021. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.Seafarers>

⁸⁹ «Ми не повинні втратити галузь ані у 2024 році, ані взагалі», – Олег Григорюк. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/mi-ne-povinni-vtratiti-galuz-ani-u-2024-roci-ani-vzagali-oleg-grigoruk>

Конвенція про працю в морському судноплавстві 2006 року приділяє особливу увагу формуванню соціальних стандартів на міжнародному морському ринку праці. На сьогодні вона ратифікована 105 країнами та охоплює 96,6% загального тоннажу світового флоту. На жаль, Україна є єдиною великою країною-постачальником моряків у світі, яка ще досі не ратифікувала дану Конвенцію⁹⁰.

У нашій країні неодноразово проводилися заходи з обговорення переваг участі у Конвенції з метою набуття нею чинності для України.

Так, у березні 2015 року відбулася конференція з питань імплементації Конвенції про працю в морському судноплавстві за участю заступника Міністра інфраструктури України з питань євроінтеграції та делегації МОП. Під час заходу було зазначено, що ратифікація та ефективне впровадження Конвенції сприятиме покращенню іміджу України, як морської держави, що дотримується міжнародних стандартів соціального захисту прав моряків.

Важливість та доцільність ратифікації Конвенції МОП 2006 року Україною також підтверджується профспілковими організаціями та об'єднаннями роботодавців. Зокрема, в кінці 2015 року Федерація профспілок України надіслала листа до Прем'єр-міністра України з пропозицією розпочати підготовку до ратифікації цієї Конвенції, вказуючи, що питання приєднання неї вивчалось в Україні протягом останніх 8 років.

Морська адміністрація також приєдналася до обговорення питань ратифікації Конвенції МОП 2006 року Україною. Так, 6 грудня 2018 року було повідомлено, що Державна служба морського та річкового транспорту сподівається на ратифікацію Конвенції Верховною Радою до кінця 2018 року.

Уся морська громадськість після численних запевнень Міністерства інфраструктури та Морської адміністрації про те, що законопроект повністю готовий і незабаром буде поданий до Верховної Ради, були сповнені надії, що Конвенція МОП 2006 р. буде ратифікована уже найближчим часом. При цьому, у зв'язку з тривалим очікуванням цієї події, невизначеністю і

⁹⁰ MLC, 2006 – на захисті прав моряків. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/mlc-2006-na-zahisti-prav-morakiv>

відсутністю конкретного результату Морська палата України вирішила отримати офіційну інформацію і направила запити до Міністерства інфраструктури та МЗС з приводу поточного стану ратифікації Україною Конвенції⁹¹. У відповідь на запити було повідомлено, що Міністерство інфраструктури України розробило проект Закону України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками», який був направлений на розгляд Президентові України листом Міністерства закордонних справ України від 20 квітня 2018 року⁹².

Однак через набрання чинності поправок до Конвенції, затверджених на 105-й сесії Генеральної конференції МОП 9 червня 2016 року, пропозиції щодо ратифікації цього міжнародного документа були повернуті для доопрацювання, погодження із заінтересованими державними органами та подальшого подання на розгляд Президенту України.

Таким чином, через труднощі з відстеженням змін і доповнень до міжнародної угоди, а також інші фактори, що призводять до затримок у прийнятті рішень, на сьогоднішній день, на жаль, не спостерігається прогресу в процесі приєднання України до Конвенції МОП 2006 року.

На нашу думку, для моряків-громадян України особливо важливо приєднання до цього міжнародного морського стандарту праці, адже наразі десятки тисяч українських моряків працюють на іноземних судновласників під прапорами інших держав, заробляючи для України кошти у цінній вільно конвертованій валюті, які витрачаються та інвестуються в нашої країні, що сприяє підтримці української економіки, особливо в умовах сьогоднішньої кризи.

⁹¹ Ківалов С. В. Конвенція МОП 2006 року про працю в морському судноплавстві: шлях до ратифікації. *Lex portus*. 2019. № 4 (18). С. 7-27.

⁹² Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками: проект Закону України від 20 квітня 2018 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32793.html>

Ратифікація цієї Конвенції є також важливою для українських судновласників, оскільки її відсутність може ускладнити доступ суднам під українським прапором до іноземних портів. Варто зазначити, що Конвенція МОП 2006 року не передбачає режиму найбільшого сприяння для країн, які її не ратифікували. Таким чином, відсутність ратифікації цієї Конвенції не звільнить українські судна, які діють під юрисдикцією держав-учасниць Конвенції (у портах та територіальному морі), від виконання її вимог, що суттєво ускладнить здійснення торговельного судноплавства для українських суден і судновласників.

Крім того, приєднання до Конвенції є важливим кроком у процесі адаптації національного законодавства України до стандартів Європейського Союзу, оскільки, відповідно до Рішення Ради Європи від 07.06.2007 року № 2007/431/ЄС⁹³, країни-члени ЄС зобов'язані не лише ратифікувати Конвенцію МОП 2006 року, але й забезпечити імплементацію її положень у своє національне законодавство.

На жаль, на сьогодні національне законодавство України у сфері захисту соціальних прав моряків є доволі застарілим.

Це проявляється насамперед у медичному законодавстві, яке знаходиться у пострадянській системі з недіючими механізмами безкоштовного медичного обслуговування. Згідно цьому було би доцільно розробити профільні галузеві національні нормативно-правові акти медичного характеру для забезпечення охорони здоров'я моряків, а також створити науково-медичний центр, який координував би дослідженнями з усіх проблем медичного забезпечення морського транспорту, підвищив би гарантії медичного обслуговування моряків та посприяв вирішенню проблем, які виникають при застосуванні медичної допомоги на борту судна.

Крім того, національне законодавство України наразі не передбачає окремої процедури доступу моряків до берегових об'єктів соціально-

⁹³ Decisions Council № 2007/431/EC of 7 June 2007. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007D0431>

побутового призначення, що вимагає доповнення КТМ України статтею «Доступ моряків до берегових об'єктів соціально-побутового призначення», з урахуванням міжнародних стандартів.

Варто зазначити, що одним із показників стабільності стану економічного розвитку держави є належне фінансове забезпечення громадян пенсійного віку за допомогою належно функціонуючої пенсійної системи. На жаль, цей показник в Україні ще дуже далекий до ідеалу. До верств населення, які у більшості випадків залишаються поза сферою застосування вітчизняної пенсійної системи, безумовно, належать українські моряки.

Річ у тім, що загальнообов'язковому державному пенсійному страхуванню згідно з положеннями Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» підлягають громадяни, які працюють на підприємствах, заснованих відповідно до законодавства України, або на їхніх філіях та представництвах за кордоном, а також у представництвах іноземних компаній, що діють на території України. У цих випадках роботодавці сплачують страхові внески до Пенсійного фонду України, що забезпечує накопичення страхового стажу для працівників, необхідного для нарахування пенсій⁹⁴.

Утім, як відомо, у більшості випадків українські моряки працюють на суднах під іноземним прапором, що належать іноземним компаніям, які і є роботодавцями у відносинах із моряками. Зрозуміло, що іноземні судновласники не сплачують жодних страхових внесків до Пенсійного фонду України, у зв'язку з чим період роботи українського моряка на іноземному судні, як правило, не включається до складу його страхового стажу та не береться до уваги під час розрахунку пенсії. Тобто морякам, які заробили свій трудовий стаж на судні з іноземним прапором, потрібно серйозно задуматися над забезпеченням своєї старості⁹⁵.

⁹⁴ Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування: Закон України від 9 липня 2003 р. № 1058-VI. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2003. №№49-51. Ст. 376. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1058-15#Text>

⁹⁵ Кукшинова О. О., Чербаджи Н. І. Соціальний захист моряків як об'єкт правового регулювання. *Вісник*

Одним із способів вирішення проблеми врахування стажу роботи українських моряків на іноземних суднах може бути їхня добровільна участь у солідарній системі пенсійного страхування. Це відбувається через укладення договору про добровільну участь між моряком і територіальним органом Пенсійного фонду України за місцем проживання моряка, а також шляхом добровільної сплати страхових внесків до Пенсійного фонду України в порядку та розмірах, зазначених у договорі.

На жаль, Україна досі не ратифікувала Конвенцію про пенсії морякам 1946 року, яка передбачає створення системи виплат пенсій морякам, які йдуть на пенсію після служби на морі. Згідно з цією Конвенцією, пенсія виплачується морякам, які відслужили встановлений період на морі, після досягнення ними віку 55 або 60 років. Пенсія, яка виплачується одночасно з іншими пенсіями соціального забезпечення, не може бути меншою за суму, розраховану на основі 1,5% від винагороди за кожен рік служби в морі, якщо пенсія нараховується на 55 років, і 2% цієї винагороди, якщо пенсія нараховується на 60 років. Крім того, система може вимагати фінансування пенсій за рахунок надходжень не менше ніж 10% від загальної винагороди, на основі якої сплачуються внески⁹⁶. Таким чином, вважаємо, що Україна повинна приєднатися до цієї Конвенції.

Дуже часто моряки стикаються з порушенням своїх прав щодо спадкоємців у випадку смерті. Кожен, моряк, що бачив трудовий контракт, який іноземні судновласники укладають з ними, знає про графу з терміном «next of kin», який найчастіше перекладається як «найближчий родич, до якого переходить спадщина за відсутності заповіту».

Спадкове право України не згадує про найближчого родича, обмежуючись поділом спадкоємців за законом на п'ять черг. Кодекс торговельного мореплавства України, який регулює відносини між судновласником та членами екіпажу, також не згадує про найближчого

Запорізького національного університету. 2017. № 2. С. 84-91.

⁹⁶ Конвенцію про пенсії морякам № 71, МОП, 28 червня 1946 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_220#Text

родича та не визначає порядок виплати компенсації родичам загиблого моряка. Таким чином, відсутність належного правового регулювання інституту «найближчого родича» в українському законодавстві часом призводить до різного розуміння кола осіб, уповноважених отримати компенсацію у зв'язку зі смертю моряка, особливо коли графа «next of kin» не була заповнена в трудовому контракті або взагалі відсутня у ньому⁹⁷.

Зокрема, спадкоємці першої черги намагаються переконати судновласника, що компенсація за смерть входить до складу спадщини та повинна бути розподілена між ними в рівних частках. Представники «найближчого родича», навпаки, посилаються на частину другої статті 1229 Цивільного кодексу України, зазначаючи, що оскільки моряк особисто призначив особу, до якої переходить право на одержання страхової виплати у разі його смерті, таке страхове відшкодування не входить до складу спадщини⁹⁸. На нашу думку, достатньою правовою підставою для виплати компенсації за смерть «найближчому родичу» є сам трудовий контракт або інший документ, в якому моряк призначив таку особу, а не зазначена стаття ЦК України.

Отже, судновласникам з метою уникнення непорозумінь варто обов'язково включати в трудові контракти з моряками графу «next of kin» та контролювати її заповнення моряком належним чином, адже такі заходи, допоможуть уникнути конфлікту між зацікавленими особами при настанні страхового випадку.

Працевлаштування моряків за кордоном, у тому числі й в Україні, здійснюється через спеціалізовані агентства, що йменуються крьюінговими. Саме на цій фактично початковій стадії виникнення правовідносин між судновласником і моряком можливо максимально забезпечити захист прав моряка. Звернено увагу на те, що в Україні посередницька діяльність

⁹⁷ Данилова І. О., Кузнichenko О. В., Рибальченко В. С. Відповідальність судновласника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю моряка. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2024. № 82 (3). С. 202-206.

⁹⁸ Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2003. №№ 40-44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#top>

крюїнгових агентств не має належної законодавчої регламентації, не визначено навіть поняття, що таке «крюїнг»⁹⁹.

Користуючись недосконалістю чинного законодавства, такі крюїнгові агенції з'являються та зникають у короткий проміжок часу. Дуже часто вони не володіють інформацією про іноземних судновласників і судна, на яких є вакантні місця, не мають належних технічних умов для контролю за долею моряків, найнятих для роботи за кордоном, до укладення договору не надають морякові інформації щодо характеру майбутньої роботи, умов праці, її оплати, соціального захисту, порядку покриття транспортних витрат.

Слід зазначити, що послугами таких фірм, яких цікавить лише отримання прибутку, як правило, користуються моряки, які за встановленими міжнародними критеріями не можуть бути найняті іноземними судновласниками. Зокрема, це моряки, які не знають іноземної мови, досягли певного критичного віку, не мають відповідних медичних показників, досвіду практичної роботи за фахом тощо. Аби отримати роботу на іноземному судні, вони готові сплатити великі кошти крюїнговій компанії, не звертаючи уваги на порушення при оформленні документів, що надалі у більшості випадків призводить до повної незахищеності їхніх прав та свобод.

Так, наприклад, теплохід «Eternal love» під панамським прапором з екіпажем, найнятим крюїнговою компанією «Антама» у м. Одесі, було кинуто в порту Джорджтаун (Гайана). Судновласник повністю відмовився від своїх обов'язків із виплати заробітної плати екіпажу та його репатріації. На судні скінчилися питна вода, продукти харчування, пальне для підтримання функціонування судна, серед моряків поширилися різні захворювання. Після втручання Міжнародної федерації транспортників на судно було накладено арешт, а після його продажу за отримані кошти екіпаж повернувся в Україну.

⁹⁹ Белогубова О. О. Правові питання захисту прав моряків на стадії працевлаштування для праці за кордоном. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. № 39. 288-291.

Схожа доля спіткала українських моряків теплоходу «Прим-експрес Айленд», які повідомили про порушення їхніх прав з боку органів влади Республіки Кіпр. Судно було заарештоване у зв'язку з господарськими спорами між Одеською туристичною фірмою «Примекспрес» та кількома кіпрськими компаніями. 20 місяців екіпаж судна, найнятий через одеські кріюінгові агентства, не отримував заробітної плати, на судні не було питної води, відключено електроенергію. Одеська туристична фірма та ізраїльська фірма, яка орендувала судно, зникли. Члени екіпажу вдалися до акції протесту, домагаючись виплати заробітної плати та репатріації, проте це не дало позитивних наслідків. Людей продовжували утримувати на судні, на якому за цей час народилося немовля. Пізніше імміграційна влада запросила членів екіпажу до приміщення поліції під приводом фотографування на нові берегові паспорти. Представники служби затримали моряків, піддали їх обшуку й того ж дня депортували авіарейсом до Одеси¹⁰⁰.

Таким чином, необхідно доповнити національне законодавство нормами, що регулюють діяльність компаній, які займаються посередництвом у працевлаштуванні моряків за кордоном. Ці норми повинні включати: визначення поняття кріюінгу та його форми; обмеження щодо посередників, які стягують значні суми з моряків за працевлаштування та доставку на судно; основні трудові та соціальні права моряків; ключові умови трудових договорів моряків; гарантії щодо мінімальної заробітної плати; питання медичного та пенсійного страхування; компенсації у разі травмування або загибелі моряка; компенсації у разі втрати чи затоплення судна; механізм судового захисту порушених прав моряка; механізм репатріації; адміністративну та кримінальну відповідальність для несумлінних посередників при працевлаштуванні моряків; а також відшкодування моральної та матеріальної шкоди морякам, які фактично

¹⁰⁰ Підпала І. В. Правове регулювання праці моряків по українському і міжнародному законодавству: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.05. Харків, 2021. 451 с.

позбавлені можливості працевлаштування через неправдиву інформацію посередницьких агентств.

Також варто звернути увагу на досвід Румунії та Польщі, де крюїнгові компанії вносять депозит, що служить заставою у разі арешту моряків. Цінним для впровадження є також досвід таких компаній, як Navila Shipping ASA (Норвегія) та Delta Marine Personnel Services Ltd. (Великобританія), де захист прав моряків, страхування їхнього здоров'я та життя, а також виплата компенсацій у разі форс-мажорів є частиною контрактних зобов'язань.

Через повномасштабне вторгнення російських військ в Україну 24 лютого 2022 року, інфраструктура нашої держави зазнала серйозних втрат. Тільки через блокаду портів, за експертними оцінками, українська економіка втрачає понад 170 млн. доларів щоденно¹⁰¹.

Із запровадженням в Україні воєнного стану було оголошено про загальну мобілізацію та встановлено обмеження на виїзд за кордон чоловіків у віці від 18 до 60 років, що фактично позбавило моряків можливості працювати через особливості їхньої професії, внаслідок чого близько 40-50% українських моряків залишились без роботи. Ринок праці для моряків є надзвичайно конкурентним, і багато компаній, не чекаючи відкриття кордонів, замінили українських моряків на менш кваліфікованих.

Ключовим кроком у вирішенні цього питання стала Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України» 2022 року, яка визначила порядок перетину кордону для чоловіків віком від 18 до 60 років, які вирушають працювати на морських суднах, суднах внутрішнього плавання або проходити практичну підготовку на суднах під час воєнного стану в Україні.

Пункт 2¹² Правил визначає три категорії осіб та перелік документів, які вони мають надати для перетину державного кордону:

¹⁰¹ Данилова І.О. Проблеми захисту прав моряків в умовах збройного конфлікту в Україні: українські моряки - ключові працівники (key workers). *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2023. № 1. С. 563-567.

1) курсанти закладів освіти: посвідчення особи моряка; довідку від закладу освіти щодо направлення курсанта для проходження практичної підготовки на судні під українським або іноземним прапором; військово-облікові документи з відповідними відмітками районного, міського територіального центру комплектування та соціальної підтримки;

2) особи, які прямують для роботи на суднах у складі екіпажів суден, що здійснюють рейси до/з морських портів України, та які здобули відповідну освіту та кваліфікацію до 24 лютого 2022 р., і випускники закладів освіти, які завершили навчання у період воєнного стану: посвідчення особи моряка; судову роль (список осіб судового екіпажу) (crew list); підтвердження від Адміністрації судноплавства про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів;

3) інші особи, які прямують для роботи на морських суднах, суднах внутрішнього плавання у складі екіпажів таких суден та які здобули відповідну освіту та кваліфікацію до 24 лютого 2022 р., і випускники закладів освіти, які завершили навчання у період воєнного стану: посвідчення особи моряка; підтвердження від Адміністрації судноплавства про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів; військово-облікові документи з відповідними відмітками районного, міського територіального центру комплектування та соціальної підтримки.

Слід зазначити, що остання категорія осіб повинні мати трудовий договір або лист від судновласника, оператора судна про намір укласти з громадянином України трудовий договір для роботи на морському судні або судні внутрішнього плавання. Крім того, зазначені особи можуть безперервно перебувати за кордоном не більше строку дії трудового договору¹⁰².

Моряки повинні зареєструватися в системі seaman.marad.gov.ua та подати заяву разом із копіями своїх документів. Якщо завантажені копії

¹⁰² Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2022 р. № 992. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/992-2022-%D0%BF#Text>

документів відповідають тим, що зазначені у вищезазначеній Постанові, заявка може бути надіслана для підписання Голові Адміністрації судноплавства або його заступнику. Підписане Підтвердження про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів буде необхідно пред'явити під час перетину державного кордону.

Через російську агресію та обмеження на переміщення осіб виникла нагальна проблема репатріації українських моряків, які працюють на судах іноземних судновласників. Для її вирішення Міжнародний переговорний форум ухвалив Рекомендації щодо управління репатріацією моряків, які постраждали від російського вторгнення в Україну.

Ці Рекомендації призначені допомогти морським роботодавцям у процесі узгодження прийнятних варіантів репатріації моряків, які постраждали внаслідок російського вторгнення в Україну. Основна рекомендація полягає в тому, щоб коли це можливо, постраждалих моряків заохочували продовжувати свої контракти та залишатися на борту. Моряки, які або закінчили свій контракт, або бажають розірвати його достроково через події в країні їхнього проживання, повинні мати можливість претендувати на всі витрати, понесені для досягнення українського кордону. За потреби роботодавці повинні надати безкоштовне проживання в узгодженій третій країні мінімум на 2 ночі, а також, якщо потрібне подальше медичне лікування, роботодавець повинен репатріювати моряка до взаємно погодженої країни, де таке лікування може бути запропоноване¹⁰³.

Важливим є те, що в забезпечення дотримання прав українських моряків ПРМТУ звернулася до Міжнародної федерації транспортників та Міжнародної ради морських роботодавців (ІМЕС) щодо безпеки українських моряків, які працюють на судах що прямують до портів РФ.

У відповідь на таку заяву МФТ і Спільна переговорна група роботодавців ІМЕС ухвалили спільну заяву, в якій надали рекомендації щодо

¹⁰³ Recommendations on the management of the repatriation of seafarers affected by the Russian invasion of Ukraine of 22 March 2022. URL: <https://mtwtu.org.ua/en/news/rekomendacii-mezhdunarodnogo-peregovornogo-foruma-ibf-po-upravleniu-repatriaciej-morakov-postradavsih-ot-rossijskogo-vtorozhenia-v-ukrainu>

дій компаній-судновласників у разі необхідності заходу судна з українськими моряками, які працюють на борту в російські порти; та роз'яснення українським морякам їхніх прав у таких ситуаціях. Так, на сьогодні для забезпечення захисту українських моряків Спільна переговорна група роботодавців має застерігати свої компанії від відправки моряків-українців у російські порти¹⁰⁴.

Отже, сьогодні актуальною проблемою є захист прав моряків під час збройного конфлікту в Україні, задля чого необхідно переглянути національне законодавство, яке визначає правовий статус працюючих на судні, з урахуванням вимог міжнародних правових актів, адже лише так можна забезпечити надійний захист трудових і соціальних прав моряків.

¹⁰⁴ Іванова А. В. Актуальні питання зайнятості моряків в умовах дії воєнного стану. *III International scientific conference*. 2023. С. 88-93.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 4

Підсумовуючи викладене в четвертому розділі дипломної роботи, слід зробити наступні висновки:

1. До заходів, які сприятимуть оптимізації системи соціального захисту моряків на міжнародному рівні, передусім, слід віднести: встановлення та дотримання мінімальних стандартів роботи на суднах «зручного» прапора; звернення уваги на можливість впровадження процедури індивідуальних скарг моряків у майбутньому та більш ефективне використання вже існуючих механізмів; спрощення формальностей та мінімізація правил, що стосуються звільнення моряків на берег під час стоянки судна в порту; додержання вимог щодо комплектації екіпажу; проведення більш суворих перевірок у співвідношенні графіків роботи та часу відпочинку моряків, а також удосконалення таблиць для підрахунку часу відпочинку та роботи та розробка систему накладення стягнень за такі порушення.

2. На сьогодні беззаперечним є факт, що Україні, як морській державі, необхідно забезпечити створення на національному рівні всіх умов для ефективного соціального захисту українських моряків на рівні міжнародних стандартів. До заходів, які сприятимуть цьому слід віднести:

- ратифікація Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006 року та імплементація її в національне законодавство;

- розробка профільних галузевих національних нормативно-правових актів медичного характеру, створення науково-медичного центру, який координував би дослідженнями з усіх проблем медичного забезпечення морського транспорту, підвищив би гарантії медичного обслуговування моряків та посприяв вирішенню проблем, які виникають при застосуванні медичної допомоги на борту судна;

- доповнення КТМ України статтею «Доступ моряків до берегових об'єктів соціально-побутового призначення» із дотриманням міжнародних стандартів;

- ратифікація Конвенцію про пенсії морякам 1946 року, що забезпечує встановлення системи виплат пенсій морякам, які йдуть у відставку після служби в морі;
- включення судновласникам з метою уникнення непорозумінь у трудові контракти графу «next of kin» та контроль її заповнення моряком належним чином;
- доповнення національного законодавства нормами щодо питань діяльності кріїнгових агенств, яке має містити: обмеження щодо посередників у стягненні з моряків значних сум за працевлаштування; компенсації на випадок травмування або загибелі моряка; адміністративну та кримінальну відповідальність для несумлінних посередників при працевлаштуванні моряків; відшкодування моральної та матеріальної шкоди морякам у разі надання йому неправдивої інформації тощо;
- активізація зусиль роботодавців, профспілок та уряду стосовно розроблення й реалізації дієвих програмних положень, спрямованих на захист соціально-економічних, у тому числі трудових прав моряків в умовах збройного конфлікту в Україні.

ВИСНОВКИ

Після проведеної роботи ми дійшли наступних висновків:

1. У процесі розвитку суспільства інтереси людей та відповідно види додаткового соціального захисту дещо видозмінювались, або взагалі були відсутніми, але природне прагнення людини до матеріальної захищеності та бажання бути впевненим у майбутньому, залишалась протягом усіх часів. Соціальний захист має давню історію, яка нерозривно пов'язана з розвитком мореплавства, змінами в міжнародному праві та національних законодавствах. Упродовж років соціальний захист моряків зазнавав значних змін, які були викликані необхідністю захисту специфічної категорії працівників, чия професійна діяльність супроводжується високими ризиками. Зокрема, можемо виділити наступні історичні документи, які мали ключове значення для розвитку трудових і соціальних прав моряків: Зведення законів Хаммурапі, Родоський кодекс, Олеронські сувої, Consolato del Mare, Чорна книга Адміралтейства тощо.

Соціальний захист моряків являє собою комплекс організаційно-правових та економічних заходів, спрямованих на встановлення системи правових і соціальних гарантій, що забезпечують реалізацію конституційних прав і свобод, задоволення матеріальних і духовних потреб моряків та їхніх сімей відповідно до особливого виду їхньої діяльності та підтримання соціальної стабільності у морському середовищі. Тривале перебування на морі, фізичні та психологічні навантаження, небезпека нещасних випадків і захворювань – усе це створює потребу в надійній системі соціального захисту. Вона включає медичне обслуговування, страхування, компенсації у разі нещасних випадків, а також захист прав моряків у випадках трудових спорів. Забезпечення трудових і соціальних прав сприяє не лише безпеці та благополуччю самих моряків, а й стабільності та ефективності морської галузі загалом, створюючи умови для збереження професійних кадрів.

2. Ключову роль у становленні та розвитку міжнародно-правового співробітництва у сфері трудових і соціальних прав моряків відіграють міжнародні організації. Зокрема, Міжнародною організацією праці було розроблено та прийнято ряд конвенцій, провідне місце серед яких займає Зведена конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 р., яка містить: мінімальні вимоги щодо праці моряків на борту судна; умови зайнятості; вимоги до житлових приміщення, умов для відпочинку, харчування й столового обслуговування; охорони здоров'я та медичного обслуговування. Основною задачею Міжнародної морської організація є встановлення правил, які стосуються судноплавання в області забезпечення безпеки на морі.

Ефективність захисту прав моряків залежить, насамперед від поєднання національних засобів з міжнародним співробітництвом на універсальному і регіональному рівнях. Так, Україна приєдналася до важливих міжнародно-правових документів та імплементувала їх. Національне законодавство нашої країни містить спеціальні нормативно-правові акти, які регулюють питання порядку прийому на роботу членів екіпажу, їхні права й обов'язки, умови роботи на судні й оплати праці та соціально-побутового обслуговування.

Морські профспілки та громадські організації є важливими механізмами у захисті прав моряків. Вони забезпечують правову підтримку, колективні переговори з роботодавцями, укладення колективних договорів, які регулюють умови праці та соціальні гарантії, а також допомагають у вирішенні конфліктів, які виникають через порушення трудових прав. Діяльність організацій не тільки дозволяє вирішити проблеми моряків, такі як репатріація та заборгованість по заробітній платі, а й демонструє важливість спільних зусиль у захисті прав і добробуту моряків, що є свідченням сили солідарності та взаємодопомоги в морській спільноті.

Альтернативні форми соціального захисту мають важливе значення не лише для моряків через специфіку їхньої роботи, яка пов'язана з високими ризиками, а й для підтримки стійкості морської галузі. Традиційні системи

соціального захисту часто не здатні забезпечити ефективний захист морякам, тому створення нових і розвиток уже існуючих гнучких й адаптованих механізмів дозволить заповнити прогалини та гарантувати оперативне вирішення соціальних, юридичних, економічних проблем, з якими часто стикаються працівники морської галузі, що дозволить підвищити стандарти їхньої праці та життя.

3. Працівники морського транспорту постійно перебувають під впливом природних, виробничих, соціально-психологічних факторів, тому цілком очевидно, що важливе значення має захист здоров'я моряка. Зокрема, значна частина нормотворчої діяльності МОП приділена створенню безпечних умов та мінімізації негативного впливу праці на здоров'я та життя моряків, захисту від хвороб, виробничого травматизму та професійних захворювань, а саме: Конвенція № 164 «Про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків» 1987 р., Конвенція № 55 «Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків» 1936 р., Конвенція № 102 «Про мінімальні норми соціального забезпечення» 1952 р., Конвенція № 32 «Про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні та розвантаженні суден (переглянута в 1932 році)» 1932 р., Конвенція № 134 «Про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків» 1970 р.

Допомога у зв'язку з вагітністю та пологами серед жінок, працюючих на судні надається у вигляді медичного обслуговування, що включає щонайменше: обслуговування до, під час та після пологів, що надається або лікарем, або кваліфікованою акушеркою, і госпіталізацію, у разі необхідності. Крім того, дана допомога надається у вигляді періодичних виплат. Допомога по інвалідності серед моряків включає нездатність у встановленій мірі займатися будь-якою прибутковою діяльністю, коли ця нездатність може набути постійного характеру або зберігається після припинення виплат допомоги у разі хвороби, і надається у вигляді періодичних виплат.

Сімейна допомога, відповідно означає допомогу з утримання дітей і включає: періодичні виплати будь-якій захищеній особі, яка досягла встановленого стажу, або надання дітям чи для дітей їжі, одягу, житла, умов для відпочинку чи допомоги на дому, або сукупність вищезазначених видів допомоги. Допомога у зв'язку із втратою годувальника включає періодичні виплати як засоби до існування вдовою або дитиною внаслідок смерті годувальника.

Оскільки морська професія часто пов'язана з нерегулярністю роботи та сезонними коливаннями, моряки мають право на допомогу по безробіттю у вигляді виплат, які забезпечують гідний рівень життя і допомагають покрити базові потреби. Крім того, моряки мають право на фінансову допомогу по старості у вигляді періодичних виплат. Охоплюваним ризиком є перевищення встановленого віку. Зокрема, Конвенцією про мінімальні норми соціального забезпечення 1952 р. зазначається, що встановлений вік не повинен перевищувати 65 років або такої вищої вікової межі, яка може бути визначена компетентними органами державної влади з належним урахуванням працездатності осіб похилого віку в цій країні.

4. До заходів, які сприятимуть оптимізації системи соціального захисту моряків на міжнародному рівні, передусім, слід віднести: встановлення та дотримання мінімальних стандартів роботи на судах «зручного» прапора; звернення уваги на можливість впровадження процедури індивідуальних скарг моряків у майбутньому та більш ефективного використання вже існуючих механізмів; спрощення формальностей та мінімізація правил, що стосуються звільнення моряків на берег під час стоянки судна в порту; додержання вимог щодо комплектації екіпажу; проведення більш суворих перевірок у співвідношенні графіків роботи та часу відпочинку моряків, а також удосконалення таблиць для підрахунку часу відпочинку та роботи та розробка систему накладення стягнень за такі порушення.

На сьогодні беззаперечним є факт, що Україні, як морській державі, необхідно забезпечити створення на національному рівні всіх умов для

ефективного соціального захисту українських моряків на рівні міжнародних стандартів. До заходів, які сприятимуть цьому слід віднести:

- ратифікація Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006 року та імплементація її в національне законодавство;
- розробка профільних галузевих національних нормативно-правових актів медичного характеру, створення науково-медичного центру, який координував би дослідженнями з усіх проблем медичного забезпечення морського транспорту, підвищив би гарантії медичного обслуговування моряків та посприяв вирішенню проблем, які виникають при застосуванні медичної допомоги на борту судна;
- доповнення КТМ України статтею «Доступ моряків до берегових об'єктів соціально-побутового призначення» із дотриманням міжнародних стандартів;
- ратифікація Конвенцію про пенсії морякам 1946 року, що забезпечує встановлення системи виплат пенсій морякам, які йдуть у відставку після служби в морі;
- включення судновласникам з метою уникнення непорозумінь у трудові контракти графу «next of kin» та контроль її заповнення моряком належним чином;
- доповнення національного законодавства нормами щодо питань діяльності кріїнгових агенств, яке має містити: обмеження щодо посередників у стягненні з моряків значних сум за працевлаштування; компенсації на випадок травмування або загибелі моряка; адміністративну та кримінальну відповідальність для несумлінних посередників при працевлаштуванні моряків; відшкодування моральної та матеріальної шкоди морякам у разі надання йому неправдивої інформації тощо;
- активізація зусиль роботодавців, профспілок та уряду стосовно розроблення й реалізації дієвих програмних положень, спрямованих на захист соціально-економічних, у тому числі трудових прав моряків в умовах збройного конфлікту в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1.Белогубова О. О. Захист прав членів екіпажу суден, зареєстрованих під зручним прапором. *Права людини – пріоритет сучасної держави : збірник матер. Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конференції*. 2020. С. 120-124.
- 2.Белогубова О. О. Міжнародний механізм захисту трудових прав моряків у міжнародному приватному трудовому праві. *Електронне наукове видання «Порівняльно-аналітичне право»*. 2015. № 2. С. 308-311.
- 3.Белогубова О. О. Правова регламентація праці моряків на іноземних судах. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. № 62. С. 399-405.
- 4.Белогубова О. О. Правові питання захисту прав моряків на стадії працевлаштування для праці за кордоном. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. № 39. 288-291.
- 5.Бідак В. Я. Соціальний захист населення та вдосконалення державних механізмів його регулювання: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.09. 01. Львів, 2004. 25 с.
- 6.Богословець С. В. Недержавне пенсійне забезпечення як один із напрямів реалізації соціальної функції держави: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: Львів, 12.00.05. 2009. 22 с.
- 7.Вольська А. О. Соціальне страхування в умовах трансформаційної економіки: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.08. Київ, 2011. 17 с.
- 8.Гольбін М. І. Історія міжнародно-правового співробітництва держав у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків. *Вісник Маріупольського державного університету*. 2014. № 8. С. 108-117.
- 9.Гольбін М. І. Специфіка регіональних європейських норм у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків. *European political and law discourse*. 2017. № 4. С. 43-48.
- 10.Данилова І. О., Кузніченко О. В., Рибальченко В. С. Відповідальність судновласника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю моряка. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2024. № 82 (3). С. 202-206.

11. Данилова І.О. Проблеми захисту прав моряків в умовах збройного конфлікту в Україні: українські моряки - ключові працівники (key workers). *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2023. № 1. С. 563-567.

12. Даніліна М. Конституція України та соціальний захист населення. *Соціальні права та їх захист адміністративним судом: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф.* 2020. С. 25–29.

13. Демиденко Г. Г., Єрмолаєв В. М. «Правда Руська» Ярослава Мудрого: початок вітчизняного законодавства : навч. посіб. Харків : Право, 2017. 392 с.

14. Загальна декларація прав людини, ООН, 10 грудня 1948 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text (date of access: 20.10.2024)

15. Захарченко П. П. Русько-візантійські договори IX-X ст. у фокусі еволюції та юридичної компаративістики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. № 49 (1). С. 22-25.

16. Іванова А. В. Актуальні питання зайнятості моряків в умовах дії воєнного стану. *III International scientific conference*. 2023. С. 88-93.

17. Іванова А. В. Забезпечення умов праці і життя моряків на борту судна як елемент системи контролю держави порту. *Альманах міжнародного права*. 2020. № 25. С. 86-94.

18. Ківалов С. В. Конвенція МОП 2006 року про працю в морському судноплавстві: шлях до ратифікації. *Lex portus*. 2019. № 4 (18). С. 7-27.

19. Кодекс законів про працю України: Закон України від 10 грудня 1971 р. № 322-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text> (дата звернення 23.10.2024)

20. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 23.10.2024)

21. Конвенція про видачу судновим кухарям свідоцтв про кваліфікацію № 69, МОП, 27 червня 1946 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_130#Text (дата звернення 21.10.2024)

22. Конвенція про дискримінацію в галузі праці та занять № 111, МОП, 25 червня 1958 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_161#Text (дата звернення 21.10.2024)

23. Конвенцією про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків № 134, МОП, 30 жовтня 1970 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_115 (дата звернення 26.10.2024)

24. Конвенція про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні та розвантаженні суден (переглянута в 1932 році) № 32, МОП, 27 квітня 1932 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_135#Text (дата звернення 26.10.2024)

25. Конвенція про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків № 55, МОП, 24 жовтня 1936 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_156#Text (дата звернення 26.10.2024)

26. Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах № 147, МОП, 29 жовтня 1976 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052#Text (дата звернення 22.10.2024)

27. Конвенція про мінімальні норми соціального забезпечення № 102, МОП, 28 червня 1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011#top (дата звернення 21.10.2024)

28. Конвенція про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків № 164, МОП, 8 жовтня 1987 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_151#Text (дата звернення 26.10.2024)

29. Конвенцію про пенсії морякам № 71, МОП, 28 червня 1946 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_220#Text (дата звернення: 04.11.2024)

30. Конвенція про трудові договори моряків № 22, МОП, 24 червня 1926 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_193#Text (дата звернення 21.10.2024)

31. Конвенція про харчування і столове обслуговування на борту суден № 68, МОП, 27 червня 1946 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_219#Text (дата звернення 21.10.2024)

32. Крижна В. І. Соціальні права громадян: соціальний захист та соціальне забезпечення. *Соціальні права та їх захист адміністративним судом: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф.* 2020. С. 70–74.

33. Кукшинова О. О., Чербаджи Н. І. Соціальний захист моряків як об'єкт правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету*. 2017. № 2. С. 84-91.

34. Лазоренко В. В. Розвиток міжнародного морського торговельного права в морських кодексах: історичний аспект. *Електронне наукове фахове видання з юридичних наук «Правова просвіта»*. 2017. №12. С. 17-22.

35. Матвеєнко І. В. Вплив громадських об'єднань на соціальний захист моряків в контексті системи впливів публічного управління. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 12 (26). С. 111-119.

36. «Ми не повинні втратити галузь ані у 2024 році, ані взагалі», – Олег Григорюк. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/mi-ne-povinni-vtratiti-galuz-ani-u-2024-roci-ani-vzagali-oleg-grigoruk> (дата звернення 01.11.2024)

37. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти, ІМО, 7 липня 1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text (дата звернення 22.10.2024)

38. Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, ООН, 16 грудня 1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_042#Text (дата звернення 20.10.2024)

39. Орлова Н. М. Особливості правового регулювання охорони праці на водному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 6. С. 78-85.

40. Підпала І. В. Адміністративно-правові засади проходження служби на морському торговельному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 – адміністративне право та процес; фінансове право; інформаційне право. Київ, 2015. 202 с.

41. Підпала І. В. Правове регулювання праці моряків по українському і міжнародному законодавству: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.05. Харків, 2021. 451 с.

42. Підпала І. В. Соціально-правове забезпечення моряків. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. № 6 (1). С. 92-99.

43. Підпала І. В. Сучасні тенденції соціального захисту моряків за національним та міжнародним законодавством. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2023. № 5. С. 60-64.

44. Повернення додому: Історія успішної репатріації екіпажу судна VYSSOS. 20.02.2024. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/povernenna-dodomu-istoria-uspisnoi-repatriacii-ekipazu-sudna-vyssos> (дата звернення 23.10.2024)

45. Показники IFT за 2023 рік. URL: <http://itf.org.ua> (дата звернення 23.10.2024)

46. Прилипко С.М. Предмет права соціального забезпечення : автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.05. Харків, 2007. 47 с.

47. Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2022 р. № 992. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/992-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.11.2024)

48. Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування: Закон України від 9 липня 2003 р. № 1058-VI. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2003. №№ 49-51. Ст. 376. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1058-15#Text> (дата звернення: 04.11.2024)

49. Про затвердження Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна: Наказ Міністерства інфраструктури України від 10.11.2014 р. № 575.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1507-14#Text> (дата звернення 23.10.2024)

50. Про затвердження Правил визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на судах: Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 19.11.1996 № 347. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0108-97#Text> (дата звернення 23.10.2024)

51. Про посвідчення особи моряка: Постанова Кабінету Міністрів України від 26 червня 2015 р. № 441. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/441-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення 23.10.2024)

52. Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками: проект Закону України від 20 квітня 2018 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32793.html> (дата звернення 04.11.2024)

53. Про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 29.02.2012 р. № 135. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0445-12#Text> (дата звернення 23.10.2024)

54. Рішення Болехівського міського суду Івано-Франківської області від 22 березня 2012 року у справі № 902/207/2012. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/22113783> (дата звернення 27.10.2024)

55. Рішення Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області від 1 липня 2021 року у справі № 946/8012/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98206037> (дата звернення 27.10.2024)

56. Рішення Одеського апеляційного суду від 24 вересня 2012 року у справі № 22/1590/6309/2012. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/27419256> (дата звернення 26.10.2024)

57. Рішення Одеського апеляційного суду від 6 серпня 2020 року у справі № 522/1150/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90878726> (дата звернення 26.10.2024)

58.Рішення Одеського апеляційного суду від 19 червня 2023 року у справі № 501/4812/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111633432> (дата звернення 26.10.2024)

59.Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 26 жовтня 2012 року у справі № 2-2811/11. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/27621460> (дата звернення 26.10.2024)

60.Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 28 серпня 2013 року у справі № 2/1522/9786/11. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/33181579> (дата звернення 27.10.2024)

61.Рішення Приморського районного суду м. Одеса від 21 червня 2011 року у справі № 22560/2011. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/17019371>

62.Рішення Суворовського районного суду м. Херсона від 27 лютого 2015 року у справі №668/1610/15-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/42923995> (дата звернення 26.10.2024)

63.Савич О. С., Торопенко Д. Я. Обмеження прав моряків в умовах пандемії. *Молодий вчений*. 2020. № 12 (88). С. 15-18.

64.Скомарохова О. І. Соціальна політика та соціальний захист економічно активного населення України: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.09.01. Київ, 1998. 21 с.

65.Смирнова І. І., Лихошва О. Ю., Рак Н. В., Горієва Л. А. Соціальний захист населення на сучасному етапі: стан і проблеми в Україні. *Економічний вісник Донбасу*. 2020. № 3 (61). С. 205-212.

66.Статут служби на суднах морського флоту Союзу РСР: Наказ Міністерства морського флоту СРСР від 09.01.1976 № 6. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/FIN49841> (дата звернення 23.10.2024)

67.Стороженко П. С. Розбійники з лебединого шляху. Київ: Мистецтво, 1995. 192 с.

68.Угода між Урядом України та Урядом Республіки Вірменія про трудову діяльність та соціальний захист громадян України та Республіки

Вірменія, які працюють за межами своїх держав, 17 червня 1995 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/051_628#Text (дата звернення 23.10.2024)

69. Угода між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про трудову діяльність і соціальний захист громадян України та Республіки Молдова, які працюють за межами кордонів своїх держав, 13 грудня 1993 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/498_159#Text (дата звернення 23.10.2024)

70. Угода про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі, 27 жовтня 1998 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_071#Text (дата звернення 23.10.2024)

71. Устинов С.О. Співвідношення термінів «соціальний захист» та «соціальне забезпечення» в законодавстві України. *Юридична наука і практика*. 2011. №2. С. 90-95.

72. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2003. №№ 40-44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#top> (дата звернення: 04.11.2024)

73. Чорноус О. В. Джерела міжнародно-правового регулювання праці та їх вплив на національне законодавство. *Право і безпека*. 2012. №4 (46). С. 249-253.

74. Чотирнадцять моряків прилетіли в Україну після трьох років у в'язниці Лівії. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3048530-14-morakiv-prileteli-v-ukrainu-pisla-troh-rokiv-u-vaznici-livii.html> (дата звернення 23.10.2024)

75. Юрійчук І. М. Належне врядування та надання адміністративних послуг у сфері соціального захисту. *Соціальні права та їх захист адміністративним судом: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф.* 2020 р. С. 129-133.

76. Ярошенко І. С. Організаційно-правові форми соціального захисту людини і громадянина в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2006. 19 с.

77. IFT в Україні. URL: <https://mtwtu.org.ua/itf-in-ukraine> (дата звернення 23.10.2024)

78. MLC, 2006 – на захисті прав моряків. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/mlc-2006-na-zahisti-prav-morakiv> (дата звернення 01.11.2024)

79. Baltimore bridge collapse: What will happen to the 21 sailors stranded on the Dali? 02.04.2024. URL: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-68708593> (date of access: 23.10.2024)

80. Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic, 9 April 1965. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1965-Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic.pdf> (date of access: 29.10.2024)

81. Council Decision 92/29/EEC on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels, 31 March 1992. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A31992L0029> (date of access: 22.10.2024)

82. Decisions Council № 2007/431/EC of 7 June 2007. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007D0431> (date of access: 04.11.2024)

83. Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council on the minimum level of training of seafarers (recast), 19 November 2008. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32008L0106> (date of access: 22.10.2024)

84. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), ILO, 1 November 1974. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf> (date of access: 22.10.2024)

85. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), ILO, 27 April 1979. URL: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201405/volume-1405-i-23489-english.pdf> (date of access: 22.10.2024)

86. Maritime Labour Convention, ILO, 23 February 2006. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO:91:P91_INSTRUMENT_ID:312331:NO (date of access: 22.10.2024)

87. Panama Ship Registry Grows in 2023 Maintaining 16 Percent Market Share. URL: <https://maritime-executive.com/article/panama-ship-registry-grows-in-2023-maintaining-16-percent-market-share> (date of access: 29.10.2024)

88. Recommendations on the management of the repatriation of seafarers affected by the Russian invasion of Ukraine of 22 March 2022. URL: <https://mtwtu.org.ua/en/news/rekomendacii-mezdunarodnogo-peregovornogo-foruma-ibf-po-upravleniu-repatriaciej-morakov-postradavshih-ot-rossijskogo-vtorzenia-v-ukrainu> (дата звернення: 05.11.2024)

89. Resolution concerning COVID-19 vaccination for seafarers from Fourth Meeting of the Special Tripartite Committee of the MLC, 2006 – Part I (19-23 April 2021). URL: https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/%40ed_norm/%40normes/documents/genericdocument/wcms_782880.pdf (date of access: 26.10.2024)

90. Seafarer supply, quinquennial, 2015 and 2021. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.Seafarers> (date of access: 29.10.2024)

91. The Rules of Oleron (circa 1266). URL: <http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html> (date of access: 14.10.2024)

92. United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (date of access: 29.10.2024)