

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики

**Матеріали
XVII Міжнародної науково-практичної конференції**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ
КОЛЕГІЯ ЮРИСТІВ З МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

«Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»

Матеріали
XVII Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса – 2024

УДК 341.225(082)

ББК 67.912.412

М 432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 28 травня 2024 р. (протокол № 10).

Редакційна колегія: Міусов М.В., д.т.н., проф. (голова редколегії); Голіков В.А. д.т.н., проф.; Шемякін О.М., д.ю.н., проф.; Примачов М.Т., д.е.н., проф.; Савінова Н.А. д.ю.н., с.н.с.; Сотниченко Л.Л., д.е.н., доцент; Доннікова І.А., д.ф.н., доцент; Ковбан А.В., к.ю.н., доцент; Скоробагатько А.В., д.ю.н., доцент; Степанов С.В., к.ю.н., доцент та інші.

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА. – Одеса: НУОМА, 2024 – 175 с.

У збірник увійшли матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», що відбулась в Національному університеті «Одеська морська академія» 26 квітня 2024 р.

Видання містить аналіз актуальних проблем ефективного правового регулювання та управління в сфері використання морегосподарського комплексу та інфраструктури в умовах війни та миру. Пропонуються дослідження окремих аспектів історії морського права, міжнародних економічних відносин, стратегічного управління на підприємствах і організаціях морського та річкового транспорту.

УДК 341.225(082)

ББК 67.912.412

Надані учасниками матеріали надруковані із збереженням авторської редакції. Редакційна колегія не завжди поділяє думку авторів.

© Національний університет «Одеська морська академія», 2024

Палько В.І.

Особливості стратегії державної міграційної політики України у сфері запобігання нелегальної міграції 157

Скоробагатько А.В.

Міжнародний захист трудових прав моряків як складова морської безпеки ... 161

Stakhov A.

Challenges and prospects for the development of the maritime trade market in conditions of asymmetry 165

Степанов С.В.

Сучасний стан захисту національного товаровиробника, як необхідної складової економічної безпеки держави..... 168

Liliia Timofieieva.

Provisions of the international documents connected with protection from the marine pollution..... 171

2. Стратегія державної міграційної політики на період до 2025 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 12 липня 2017 року № 482-р. [Електронний ресурс]. – режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/482-2017-%D1%80>

3. Про правовий статус іноземців та осіб без громадянства 22 вересня 2011 року № 3773-VI: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 19-20, ст.179

4. Показники діяльності ДМС України за 2020 – 2023 роки.[Електронний ресурс]. – режим доступу: <https://dmsu.gov.ua/diyalnist/statistichni-dani.html>

Скоробагатько А.В.

*д.ю.н., доцент, завідувач кафедри загальноправових дисциплін
Національний університет «Одеська морська академія»*

МІЖНАРОДНИЙ ЗАХИСТ ТРУДОВИХ ПРАВ МОРЯКІВ ЯК СКЛАДОВА МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Забезпечення прав і свобод людини сьогодні є однією з першорядних проблем усіх демократичних держав. Одним з невід’ємних прав людини є право на працю, що визначено як у багатьох універсальних, так і в регіональних договорах із захисту прав людини. Зокрема, у Загальній декларації прав людини 1948 р., Міжнародному пакті про економічні, соціальні та культурні права 1966 р., Європейській соціальній хартії (1961 та 1996 рр.) закріплено основні трудові права, а також встановлено гарантії прав працівників. Найбільшою ж групою спеціальних нормативно-правових актів, що регулюють умови праці, є конвенції та рекомендації Міжнародної організації праці (МОП). Україна, як демократична країна, яка є членом Ради Європи, приєдналася до низки міжнародних договорів в яких визначено мінімальні стандарти захисту прав і свобод, у тому числі й право на працю та її охорону.

Варто звернути увагу на те, що вище згадані міжнародні нормативні акти також у повній мірі впливають на визначення прав і стандартів у сфері зайнятості на морі, на регулювання праці моряків. Взагалі ж, як вірно згадується у фахових публікаціях, за своєю природою, умови роботи моряків є настільки характерними, що потребують міжнародного правового регулювання, об’єднання спільних зусиль урядів, підприємців та представників профспілок для досягнення соціальної справедливості та встановлення єдиних стандартів у сфері трудових відносин. Такий підхід є вірним, оскільки діяльність на морі має суттєву специфіку, позаяк виконання трудової функції моряками в основному

здійснюється за межами їхньої держави і, таким чином, має доцільність застосування міжнародних правових норм.

Зупинимося коротко на окремих правових аспектах щодо зайнятості моряків, що закріплені двома ключовими Конвенціями МОП. Першою і найбільш вагомою є Конвенція про працю в морському судноплавстві (MLC) 2006 р., що встановлює умови праці моряків у судноплавній сфері. Вона ратифікована багатьма державами і застосовується по всьому світу. Зокрема, саме за правилами, що містяться в даному документі, встановлюється проведення інспекції торгових суден під час їх заходів у порти держав, які готові здійснювати юрисдикцію держави порту. Однією з провідних вимог Конвенції 2006 р. є положення ст. V, згідно з п. 1 якої, кожна держава-член забезпечує, щоб судна, що плавають під її прапором, мали на борту Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві та Декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві відповідно до вимог цієї Конвенції (п. 3) [1]. Наявність даних документів на судні, а також дотримання їхніх положень, беззаперечно, впливає на підвищення рівня безпеки праці моряків та загалом мореплавства.

Іншим важливим актом є Конвенція МОП про працю в Рибальському секторі 2007 р., в нормах якої прописані положення, що мають забезпечити такий же обсяг захисту трудових прав для тих працівників водного транспорту, які займаються рибальством. На жаль, дана Конвенція набула чинності лише у 2017 р. й досі не ратифікована багатьма країнами, саме тому її застосування не є таким розповсюдженим та ефективним, як реалізація положень Конвенції 2006 р.

Незважаючи на те, що положення Конвенції МОП 2006 р. включають заходи щодо забезпечення дотримання прав через здійснення юрисдикції держави порту, наразі відома незначна кількість випадків ефективного моніторингу забезпечення необхідних умов праці. Разом з тим, є наявними факти того, що права осіб, які працюють в морі на торгових або рибальських суднах, не повністю дотримуються. Мають місце приклади неналежних умов праці моряків, недостатньої оплати їх праці, недотримання елементарних правил охорони здоров'я та техніки безпеки, серйозні порушення права на своєчасну ротацію. Таку ситуацію певною мірою можна пояснити тим, що Конвенції 2006 р. та Конвенція про працю в Рибальському секторі не є безпосередньо міжнародними договорами про права людини і не включають усі права та гарантії, якими повинні володіти моряки. Утім слід відзначити, що в цих документах також сформульовано положення, що відображені в міжнародному праві у галузі прав людини.

Аналізуючи питання морської безпеки також слушно наголосити на тому, що професія моряка є ризикованою, оскільки немає належних гарантій від нещасних випадків під час рейсу, немає надійної охорони від піратів, чи навіть щодо захисту трудових прав, порушених, передусім, власниками суднових компаній. Вже очевидним є той факт, що діяльність людини, пов'язана з перебуванням на морі, відноситься до категорії найбільш небезпечних: кількість смертельних випадків у морському флоті в 30 разів вища, ніж у обробній промисловості, і в 3 рази більша, ніж у гірничодобувній промисловості, яка традиційно вважається найнебезпечнішою сферою діяльності людини. До того ж, як вірно зазначає Щенявський Г.С., специфіка роботи на судні має ряд факторів, що негативно впливають на безпеку та здоров'я екіпажу: шум, вібрація, шкідливі речовини, широкочастотні електромагнітні випромінювання, хитавиця, гідродинамічні удари [2, с. 106]. Поза всяким сумнівом, кожне судно є джерелом підвищеної небезпеки, і тому порушення будь-якого процесу його використання, будь то наявність окремих технічних несправностей чи порушення затверджених санітарних норм може призвести до трагічних наслідків.

Все вищезазначене стосується не тільки безпеки членів екіпажу, але й безпеки мореплавства взагалі, оскільки саме моряки є ключовою ланкою у функціонуванні судноплавства.

Дослідження забезпечення трудових прав моряків як важливої складової морської безпеки України підтверджує, що сучасний ринок праці ставить високі вимоги до рівня компетентності осіб, які претендують на ту чи іншу посаду у будь-якій сфері господарської діяльності. Зазначене, вочевидь, відноситься до фахівців морської галузі, і тому ті, хто безпосередньо працює на судні, повинні мати розвинені здібності до виконання складних завдань. Тому навчальні заклади, які взяли на себе відповідальність за підготовку морських фахівців повинні забезпечити їх якісну підготовку для роботи в умовах пов'язаних з певними ризиками та постійними викликами. Мова йде про те, що вимоги до компетентності курсантів мають відповідати міжнародним стандартам, важливу роль серед яких відіграє Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти. Так, наприклад, даним актом встановлено мінімальні вимоги не тільки до освіти та підготовки, але й щодо загальних вмінь та досвіду, моряків задля безпечного та ефективного виконання працівниками водного транспорту своїх обов'язків [3].

Світовий досвід доводить, що в «критичних» професіях (до таких беззаперечно відноситься професія моряка) здатні працювати далеко не всі особи, які отримали відповідну кваліфікацію й освіту. Наявність високого рівня нервово-емоційної напруги зумовлює підвищення вимог до психофізіологічних

якостей людини, особливо це стосується стресостійкості в екстремальних ситуаціях. У багатьох країнах світу проблему «людського фактору» вирішують з допомогою професійного психофізіологічного відбору, кінцевим результатом якого є висновок психофізіологічної експертизи. Для таких професій альтернативи психофізіологічному відбору немає, його відсутність чи ігнорування призводить, як мінімум, до значного відсіву в період навчання чи під час трудової діяльності.

Для покращення захисту трудових прав моряків, їх безпеки на морі, перш за все, необхідно домогтися того, щоб держави не тільки гарантували трудові права людини на національному рівні, а розробили дієвий механізм усунення будь-яких порушень, адже в більшості випадків саме національні бар'єри перешкоджають повноцінній реалізації прав працівників.

Наявність достатньо розвиненої системи міжнародно-правових норм як обов'язкового, так і рекомендаційного характеру, спрямованих на захист праці моряків потребує активізації процесу їх ратифікації Україною та належного дотримання їхніх положень. Разом з тим важливо розуміти, що ефективне узгодження систем національного і міжнародного права не може здійснюватися механічно, а потребує детального аналізу та порівняння нормативних актів внутрішньодержавного і світового рівня задля подальшого забезпечення відповідності та взаємодії між ними.

Сучасні тенденції суспільного розвитку визначають глибоку потребу та актуальність створення дієвої моделі захисту як соціальних, так і трудових прав моряків, оскільки охорона здоров'я та безпека на робочому місці належать до найбільш пріоритетних сфер правового регулювання. Видається очевидним, що дотримання положень згаданих вище конвенцій, якщо вони будуть повністю реалізовані і забезпечені, послужить покращенню умов праці тих хто виконує трудову функцію в морі та забезпечить їх безпеку. Ми займаємо позицію, що морська безпека дуже тісно пов'язана з добробутом самих моряків, особливо це стосується правового захисту трудових та соціальних прав екіпажу судна, оскільки моряки можуть ефективно виконувати свою роботу лише у разі забезпечення гідних умов праці та життя.

Список використаної літератури:

1. Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text
2. Щенявський Г.С. Дослідження сукупності факторів впливу на організацію праці в судноплавстві та безпеку екіпажу судна. *Science for modern man. Part 1*. 2023 р. С. 90-118.

3. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (консолідований текст з манільськими поправками). Київ, 2010. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text

Stakhov A.

*postgraduate student of the department
Public Management and Administration
National University "Odessa Polytechnic"
E-mail: forstudy@i.ua*

CHALLENGES AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE MARITIME TRADE MARKET IN CONDITIONS OF ASYMMETRY

One of the most important characteristics of market relations is the achievement and maintenance of equilibrium within the life cycle of the problem under consideration. However, the trend of competitive positioning refers to one of the factors that disrupts the balance between supply and demand, and, consequently, production potential. At the same time, the characteristics of the current state of the subsystem remain incomplete. To ensure a timely response to the required changes, the completion of digitalization of the maritime industry should be considered. One of the problems of this strategy should be considered the need to develop standards for the effectiveness of labour formation in the maritime trade market system and its payment based on the criteria of the key role and achieving systemic sustainability of servicing cargo flows [3]. The changing role of labour in the formation of added value predetermines the task of not just increasing official salaries, but the need for clear standardization of performance.

Given the breadth of problems and objectives of technology, special attention should be paid to the problems of effective sustainability and optimization of relations with the environment.

Requirements for ensuring cyber security of shipping are increasing. This reflects not only the emergence of new safety risks for shipping, but the need to develop innovative strategies, which in turn drive up costs. In this regard, the increase in average costs for transporting goods in a number of cases is not compensated by tariff rates. This is predetermined by the limited influence on the balance of the state of the sea trade market.

The ultimate goal of developing maritime transport subsystems of a global or differentiated maritime trade market is considered to be the formation of a set of results and, above all, cash flow. Unfortunately, the solution to this problem in merchant shipping is based on the time priority of the individual operator. That is, the