

Аналітична записка

з питань порівняльного законодавства щодо правового статусу моряка*

Анотація. В аналітичній записці здійснено правовий аналіз регламентації правового статусу моряка у контексті досвіду держав-членів Міжнародної організації праці (далі – МОП), яка є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй, щодо імплементації норм відповідних конвенцій до національного законодавства в частині:

- забезпечення в'їзду моряків на територію держав-членів МОП та вимог щодо оформлення документа, що посвідчує особу моряка, – відповідно до Конвенції № 185 про посвідчення особи моряка (переглянута) 2003 року, що переглядає Конвенцію про посвідчення особи моряків;

- механізмів соціального захисту, створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їхніх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, медичне обслуговування згідно з Конвенцією про працю у морському судноплаванні 2006 року (з поправками).

Вступна частина.

МОП, яка є єдиною тристоронньою агенцією ООН, що об'єднує представників урядів, організацій працівників та роботодавців 187 держав-членів задля спільної розробки й встановлення трудових стандартів з метою визначення політики й впровадження програм сприяння гідній праці, за час своєї багаторічної діяльності напрацювала комплекс стандартів щодо статусу моряка. Нині вони втілені у двох ключових конвенціях. Конвенцією № 185 про посвідчення особи моряка (переглянута) 2003 року (далі – Конвенція № 185)¹, передбачено новий документ, що посвідчує особу моряка, який посилює безпеку на морі, одночасно полегшуючи відпустку на берег і професійне переміщення моряків. Конвенція про працю у морському судноплаванні 2006 року (з поправками) (далі – MLC 2006)² об'єднала майже всі попередні стандарти МОП для моряків в єдину Конвенцію, встановивши мінімальні стандарти праці та життя для всіх моряків на судах морського судноплавання. Основна увага морської програми МОП нині спрямована на просування цих стандартів за допомогою всіх засобів діяльності МОП, зокрема шляхом публікації кодексів практики, настанов і звітів, що стосуються питань праці моряків.³

Україна, яка є членом МОП з 12 травня 1954 року, не ратифікувала зазначені конвенції. Разом із тим, питання правового забезпечення в Україні статусу моряків, гарантій їх трудових прав та соціального захисту є досить актуальними, що

¹ Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003, as amended (No. 185). International Labour Organization. URL: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C185

² Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). International Labour Organization. URL: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C186

³ Shipping and inland waterways. International Labour Organization. URL: <https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/shipping/lang--en/index.htm>

зумовлено об'єктивними обставинами та викликами, які загострюються в умовах триваючої повномасштабної російської воєнної агресії проти нашої держави. Тому питання імплементації положень вказаних конвенцій до національного законодавства України є актуальними і потребують правового аналізу.

Законодавче регулювання в Україні охоплює відповідні положення Конституції України⁴ в частині загальних засад забезпечення прав та свобод людини і громадянина та їх гарантій, зокрема, статтею 43 визначено зміст та гарантії права на працю, у статті 46 закріплено право громадян на соціальний захист, визначено також його зміст та гарантії, у статті 49 утверджується право на охорону здоров'я, медичну допомогу та медичне страхування. Правовий статус моряка регулюється нормами Кодексу законів про працю України та Закону України «Про зайнятість населення».

Кодексом торговельного мореплавства України⁵ визначено особливості регулювання деяких питань, як-от: видача центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту, посвідчень особи і кваліфікаційних документів моряків (частина перша статті 10); функції капітана морського порту щодо видачі посвідчень моряка особам, які входять до складу суднового екіпажу (пункт 6 частини першої статті 78); трудові відносини на судні (стаття 54). Згідно зі статтею 54 Кодексу порядок прийняття на роботу суднового екіпажу, їх права і обов'язки, умови роботи на судні та оплати праці, соціально-побутового обслуговування на морі і в порту, а також порядок і підстави звільнення регулюються законодавством і міжнародними договорами України, цим Кодексом, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами).

Проаналізовано також підзаконні акти національного законодавства з окремих аспектів правового статусу моряка, що знайшло відображення у цій аналітичній записці в контексті висвітлення відповідних питань.

Метою даного аналітичного дослідження є правовий аналіз імплементації норм зазначених конвенцій МОП, що регулюють питання статусу моряка, до національного законодавства.

Основна частина.

Щодо питання імплементації норм Конвенції № 185, якою переглянуто Конвенцію про посвідчення особи моряків, до національного законодавства стосовно в'їзду моряків на територію держав-членів МОП та вимог щодо оформлення документа, що посвідчує особу моряка.

Конвенція МОП № 185, що прийнята Міжнародною конференцією праці на 91-й сесії 2003 року з поправками, прийнятими Міжнародною конференцією праці

⁴ Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

⁵ Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>

на 105-й сесії 2016 року, набула чинності 09 лютого 2005 року і нині ратифікована 38 державами-членами. Метою прийняття Конвенції № 185 є встановлення єдиних вимог до документів моряків, що дозволяють їх «позитивну ідентифікацію, яку можна перевірити». Вимога такої ідентифікації у багатьох країнах є також умовою надання морякам спеціальних можливостей для виконання міжнародних професійних переїздів, трансферу та транзиту для моряків, необхідних для їхньої роботи та добробуту, а також полегшення доступу до відпустки на берег. Адміністративною радою на її 289 сесії (березень 2004 року) було прийнято стандарт МОП SID-0002⁶ із внесенням до нього змін на 294 сесії (листопад 2005 року). Після тестування біометричної сумісності в 2004, 2005, 2006 і 2008 роках було встановлено, що 12 біометричних продуктів узгоджуються із відповідними вимогами Конвенції № 185 і стандартом МОП SID-0002. Таким чином, Конвенція № 185 є технічним документом, який у поєднанні зі встановленим до неї стандартом, по суті, започаткував впровадження біометрії на ринку праці.

Змінена версія Конвенції 185, що набула чинності 08 червня 2017 року, включає останні стандарти, прийняті Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO). Видача нового SID із технологією, подібною до тієї, що зараз використовується в електронних паспортах, сприяє спрощенню доступу до відпустки на берег, трансферу та транзиту для моряків, одночасно підвищуючи безпеку в портах і на кордонах завдяки використанню безпечного та міжнародно визнаного документа.

Згідно з Конвенцією № 185 передбачено домовленості щодо списку держав-членів, які повністю відповідають мінімальним вимогам стосовно процесів і процедур видачі посвідчень моряків – документів, що посвідчують особу⁷. У 2020 році Адміністративна рада схвалила включення **Філіппін** до числа перших держав-членів, які ратифікували Конвенцію № 185, яка повністю відповідає мінімальним вимогам, зазначеним у пункті 1 статті 5 Конвенції зі змінами, внесеними в 2016 році⁸. На сьогодні ця держава значиться єдиною у цьому Списку.

Щодо процесу впровадження Конвенції № 185, у 2010 році МОП провела Консультації з представниками урядів держав-членів, які ратифікували Конвенцію або були серйозно налаштовані на ратифікацію, з метою обговорення деталей стандарту та застосування його технічних рекомендацій⁹. За наслідками

⁶ Seafarers' Identity Documents convention (Revised), 2003 (No. 185) - The standard for the biometric template required by the Convention (Geneva, 2006). // International Labour Organization. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_144265.pdf

⁷ Arrangements concerning the list of Members which fully meet the minimum requirements concerning processes and procedures for the issue of seafarers' identity documents. Geneva, 2005. // International Labour Organization. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_191714.pdf

⁸ Decision concerning the inclusion of the Philippines in the list to be established under Article 5, paragraph 6 of the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003, as amended (No. 185). 08 December 2020. // International Labour Organization. URL: https://www.ilo.org/gb/GBSessions/GB340/ins/WCMS_763474/lang--en/index.htm

⁹ Consultations on the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No.185) (23 - 24 September 2010). // International Labour Organization. URL: https://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_163456/lang--en/index.htm

обговорення було підготовлено Фінальний звіт¹⁰, в якому акцентується увага на важливості Конвенції № 185 та впроваджених нею стандартів документів, що посвідчують особу моряка, як технічних універсальних інструментів забезпечення права допуску до професії моряка, здійснення трудової діяльності на судні, права брати відпустку на берег. Також у Звіті наголошено на досконалості Конвенції № 185, що полягає, зокрема, в її змісті, особливо статей 4, 5 і Додатку 3 (пункт 4); відзначається складність технологій щодо випуску та перевірки документів, що посвідчують особу моряка (пункт 7). У Звіті також представлено узагальнення ситуації щодо ратифікації Конвенції окремими державами із зазначенням складнощів, з якими вони стикалися.

Так, згідно зі Звітом **Франція**, яка нині є учасницею Конвенції № 185, пояснювала причини затримки ратифікації як технічними, так і фінансовими міркуваннями, включно з питаннями щодо захисту персональних даних. Представник цієї держави зазначив, що важливо використовувати наявні інфраструктури та забезпечити контроль доступу до даних, які містяться в SID.

Для **Індонезії** вирішальне значення для прискорення ратифікації Конвенції № 185 у 2008 році, як зазначив представник уряду цієї держави, мали конференція, організована урядом Норвегії у 2006 році, та фінансова допомога від уряду Сполучених Штатів Америки (наразі Норвегія та США не ратифікували Конвенцію № 185).

У **Нігерії**, яка ратифікувала Конвенцію № 185 у серпні 2004 року, процес включення Конвенції у національне законодавство тривав для забезпечення її повної реалізації у національному законодавстві та практиці до завершальної стадії ратифікації у парламенті. Були проведені підготовчі заходи, інформаційні семінари у містах розташування важливих портів, придбано і встановлено обладнання SID, проведено навчання офіцерів у Канаді.

Філіппіни, що є найбільшим постачальником моряків у світі, під час підготовки до ратифікації також стикалася як з юридичними, так і технічними проблемами, для розв'язання яких МОП надала допомогу, зокрема у формі технічних вказівок.

Під час підготовки до ратифікації Конвенції № 185 уряд **Танзанії** зіткнувся з проблемою вартості, яка видалась значною щодо інфраструктури та технологій. Пропонувалося через МОП розглянути питання технічної допомоги, включно з механізмами регіональної співпраці.

Під час обговорення представник **Сполучених Штатів Америки**, які свого часу виступали за необхідність прийняття Конвенції № 185, проте так і не ратифікували її, зазначив, що занепокоєння щодо статті 6, якою, власне, врегульовано питання спрощення виходу на берег, транзиту та перевезення

¹⁰ Final report of the Consultations on the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185) - Geneva, 23-24 September 2010. // International Labour Organization. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/--normes/documents/meetingdocument/wcms_150402.pdf

моряків, продовжує перешкоджати ратифікації. Такої ж позиції дотримувався уряд **Великої Британії**, який також не ратифікував Конвенцію № 185.

У зв'язку з цим заступник Генерального секретаря МОП, зі свого боку, висловила занепокоєння щодо того, що ратифікація Конвенції не буде економічно ефективною, оскільки SID, видані відповідно до її положень, не будуть корисними, доки вони не будуть визнані в деяких великих портах, що має значення для Конвенції № 185 в цілому.

Україна не ратифікувала Конвенцію 185, як зазначалося вище. Питання оформлення, видачі, обміну, вилучення, повернення державі та знищення посвідчення особи моряка в Україні регулюються відповідним Порядком, затвердженим постановою Кабінету Міністрів від 26 червня 2015 р. № 441 (в редакції постанови від 27 лютого 2019 р. № 813) «Про посвідчення особи моряка»¹¹, що прийнята відповідно до частини шостої статті 25 Закону України «Про Єдиний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус». Цією постановою встановлено також зразок бланка посвідчення особи моряка та його технічний опис (додатки 1, 2). Технічним описом бланка посвідчення особи моряка передбачено, що на обох частинах форзаца друкується текст українською мовою (ліва частина) та англійською мовою (права частина), в якому, зокрема, зазначається: *«Цей документ є посвідченням особи моряка відповідно до Конвенції 1958 р. № 108 Міжнародної організації праці про національні посвідчення особи моряків»*.

Указ Президента України від 05 червня 1993 р. № 58/94 «Про посвідчення особи моряка»¹², що також присвячений питанням видачі та форми посвідчення особи моряка, у своєму тексті посилається на відповідність цілям Конвенції 1958 року про посвідчення особи моряків, положення якої були переглянуті Конвенцією № 185. Відповідно до цього Указу Наказом Міністерства транспорту України від 27 вересня 1993 р. № 322 (в редакції зі змінами, внесеними Наказом Міністерства інфраструктури № 351 від 12 жовтня 2016 р.)¹³ затверджено Інструкцію про порядок видачі, зберігання і знищення посвідчення особи моряка та Перелік морських портів України, капітани яких мають право видавати посвідчення особи моряка. Отже, в Україні правове регулювання цих аспектів статусу моряка ґрунтується на зобов'язаннях, що існують в рамках Конвенції МОП № 108 про національні посвідчення особи моряків 1958 року.

¹¹ Про посвідчення особи моряка: постанова Кабінету Міністрів України від 26 червня 2015 р. № 441 (в редакції постанови від 27 лютого 2019 р. № 813). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/441-2015-%D0%BF#n14>

¹² Про посвідчення особи моряка : Указ Президента України від 05 червня 1993 р. № 58/94. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194/93#Text>

¹³ Про затвердження Інструкції про порядок видачі, зберігання і знищення посвідчення особи моряка та Переліку морських портів України, капітани яких мають право видавати посвідчення особи моряка : Наказ Міністерства транспорту України від 27 вересня 1993 року № 322 (в редакції зі змінами, внесеними Наказом Міністерства інфраструктури України № 351 від 12 жовтня 2016 року). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0148-93?find=1&text=%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%86#Text>

Щодо питання імплементації норм MLC 2006 до національного законодавства стосовно покращення соціального захисту, створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, медичне обслуговування тощо.

MLC 2006, що прийнята на 94-й сесії Міжнародної конференції праці 23 лютого 2006 року у місті Женева, набула чинності 20 серпня 2013 року з поправками, затвердженими на 103-й сесії Міжнародної конференції праці 11 червня 2014 року, 105-й сесії Міжнародної конференції праці 09 червня 2016 року та 107-й сесії Міжнародної конференції праці 05 червня 2018 року, ратифікована 105 державами-членами¹⁴ та охоплює 96,6% загального тоннажу світового флоту¹⁵.

MLC 2006 є комплексним документом, що об'єднує 37 існуючих конвенцій МОП у цій сфері і пов'язаних з ними рекомендацій, прийнятих з 1920 року. Метою MLC 2006 визначено створення єдиного погодженого акта, що охоплює настільки, наскільки це є можливим, усі сучасні норми чинних міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському судноплаванні, а також основні принципи, які містяться в інших міжнародних конвенціях про працю. Положення MLC 2006 спрямовані, перш за все, на покращення соціального захисту та створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їхніх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, охорону здоров'я, медичне обслуговування тощо. MLC 2006 охоплює регламентацію різноманітних питань, включаючи мінімальний вік для моряків, медичну придатність, послуги з найму та працевлаштування, репатріацію, розміщення на борту, охорону праці, соціальне забезпечення, інспекцію та сертифікацію праці в морському судноплаванні та державі порту. При цьому MLC 2006 має особливу структуру, яка складається з трьох різних, але пов'язаних частин: Статей, Регламенту та Кодексу. Кодекс містить деталі щодо виконання Регламенту та складається з частини А (обов'язкові стандарти) та частини В (необов'язкові положення).

Відзначаючи на багатьох робочих семінарах, які були організовані після прийняття MLC 2006, її комплексний характер, що може стати проблемою для деяких держав щодо імплементації її положень до національного законодавства, ряд урядів виявив потребу в «модельному законі» на зразок тих, які підготували деякі інші організації ООН. З цією метою МОП розробила довідник, яким запропоновано модель типових положень щодо імплементації норм MLC 2006 до національного законодавства¹⁶. Ця модель точно відповідає положенням MLC 2006, однак не є типовим законом у сенсі стандартного законопроекту, який пропонується

¹⁴ Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). URL:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331

¹⁵ MLC, 2006 – на захисті прав моряків // Профспілка робітників морського транспорту України. URL:

<https://mtwtu.org.ua/news/mlc-2006-na-zahisti-prav-morakiv>

¹⁶ Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 – Model national provisions / International Labour Organization. Geneva, 2012. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170389.pdf

прийняти як такий, хоча з деякими коригуваннями може бути використана для таких цілей. Довідник радше призначений як допомога, повністю або частково, для національних законодавців у розробці необхідних юридичних текстів у різних формах для реалізації MLC 2006.

Узагальнений аналіз досвіду держав-членів МОП з імплементації положень MLC 2006 в національне законодавство, в рамках Остаточного звіту Другого засідання Підготовчого тристороннього Комітету MLC 2006 (Женева, 12–14 грудня 2011 р.)¹⁷ засвідчив, що така робота проводилася здебільшого у ході підготовки до ратифікації Конвенції (**Німеччина, Фінляндія, Литва, Мальта, В'єтнам**). Втім, деякі держави здійснювали імплементацію її положень (**Болгарія, Ліберія, Іспанія**) та/або впровадження відповідних заходів щодо їх реалізації (**Антигуа і Барбуди, Сінгапур, Швейцарія**) по факту ратифікації MLC 2006.

В основному робота з підготовки до імплементації мала комплексний характер із залученням різних державних органів з відповідною предметною компетенцією, компаній судновласників, профспілкових організації та широкого кола заінтересованих осіб. Наприклад, для проведення відповідної роботи формувалися спеціальні робочі органи, наприклад, міжміністерські робочі групи (**Алжир, Фінляндія**), галузеві ради, як рада морської промисловості (**Філіппіни**). Широко застосовувалася практика проведення консультацій, навчань, семінарів для обговорення засобів впровадження норм MLC 2006 й узгодження з ними положень національного законодавства з урахуванням існуючої практики в морському судноплаванні у координації з судновласниками та моряками (**Єгипет, Бразилія, Мальта, Китай, Австралія**), а також заходи з надання технічної допомоги МОП (**Маршаллові Острови, Кот-д'Івуар, Туніс**).

Так, у **Сполучених Штатах Америки** через широку осяжність MLC 2006 в тристоронньому процесі брали участь, принаймні, п'ять державних установ, при цьому уряд активно співпрацював із секретаріатом МОП для отримання роз'яснень щодо низки питань, що впливають із тристоронніх переговорів. Хоча очікувалося, що будуть необхідні мінімальні зміни до нормативних актів США для імплементації норм MLC 2006 до ратифікації.

Деякі держави, які з числа перших ратифікували MLC 2006, стикнулися з проблемами реалізації вимог щодо конвенційного рівня соціального забезпечення, що вимагало значного нарощування потенціалу та виявилось особливо складним (наприклад, **Хорватія, Панама**).

Відповідно до положень статті II MLC 2006 щодо визначення та сфери її застосування держава-учасник може визначити гарантований обсяг визначених прав, зокрема соціального захисту відповідно до статті IV, за якою кожен моряк має право на: охорону здоров'я та медичне обслуговування (охорону здоров'я та

¹⁷ Second meeting of the Preparatory Tripartite MLC, 2006 Committee (Geneva, 12–14 December 2011): Final report. URL: https://www.ilo.org/gb/GBSessions/previous-sessions/GB313/lils/WCMS_174633/lang--en/index.htm

невідкладний доступ до медичного обслуговування на борту судна та на березі); соціально-побутове обслуговування й інші форми соціального захисту.

Згідно з пунктом 1 Стандарту A4.5 MLC 2006, з метою поступового досягнення всеосяжного захисту в галузі соціального забезпечення відповідно до Правила 4.5 необхідно розглядати наступні його види: медичне обслуговування, допомога по хворобі, допомога по безробіттю, допомога по старості, допомога у зв'язку з виробничим травматизмом, сімейна допомога, допомога по вагітності та пологам, допомога по інвалідності, допомога у зв'язку з утратою годувальника, що доповнюють захист, передбачений згідно з Правилем 4.1 про медичне обслуговування й Правилем 4.2 про відповідальність. Відповідно до пункту 1 Правила 4.5 кожна держава-член на момент ратифікації включає не менше трьох із дев'яти видів забезпечення, наведених у пункті 1 Стандарту A4.5. Відповідно до пункту 1 Правила 4.5 гарантований обсяг захисту може, залежно від обставин, передбачатися у законах або інших нормативно-правових актах, приватних системах або колективних договорах, або на основі їхнього поєднання. Захист, який надається під час ратифікації, повинен включати, згідно з пунктом 2 Стандарту A4.5, як мінімум, такі види забезпечення, як медичне обслуговування, допомога по хворобі та допомога у зв'язку з виробничим травматизмом. Тож, особливості ратифікації державами-учасницями MLC 2006, з урахуванням цих вимог, полягають також у визначених ними шляхом встановлених застережень гарантованих обсягів соціального забезпечення відповідно до стандарту A4.5 (2) і (10)¹⁸. Оскільки передбачено, що офіційний документ про ратифікацію повинен містити або додавати інформацію, яка вимагається відповідно до Стандарту A4.5, пункт 10 MLC 2006 стосовно зобов'язань із соціального забезпечення відповідно до MLC 2006.

Україна не ратифікувала MLC 2006¹⁹. Разом із тим, актуальність ратифікації та імплементації її норм в національне законодавство посилюється з поширенням тенденції працевлаштування українських моряків на судах іноземних судновласників, що зумовлено як загальними процесами глобалізації ринку праці, зокрема в морському судноплаванні, так і складною політико-економічною ситуацією в державі у зв'язку з триваючою воєнною російською агресією. Як наслідок, на трудові правовідносини, залежно від обставин, розповсюджується законодавство держави прапора, держави порту заходу судна, держави реєстрації компанії-судновласника або роботодавця тощо. Також необхідно враховувати віддаленість судна від держави проживання моряка, а часом і від берега, що ускладнює зв'язок із моряками, надання їм юридичної та медичної допомоги, якщо це необхідно. Тож, ратифікація положень MLC 2006 є шляхом до правового вирішення комплексу проблемних питань, пов'язаних із правовим статусом українських моряків.

¹⁸ // International Labour Organization. URL: <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0>

¹⁹Up-to-date Conventions and Protocols not ratified by Ukraine. // International Labour Organization. URL: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11210:0::NO:11210:P11210_COUNTRY_ID:102867

Слід зазначити, що законопроектна робота у цьому напрямку вже проводилася. У 2021 році уряд висловив підтримку профспілковим ініціативам щодо визнання моряків «ключовими працівниками», зокрема у контексті відповідної Резолюції 75/15 Генасамблеї ООН від 01 грудня 2020 р., заяви МОП та Міжнародної морської організації до національних урядів – підтримати та захистити моряків, акцентуючи увагу на важливості ефективної законодавчої роботи²⁰. Того ж року Міністерством інфраструктури України відповідно до пунктів «б» та «е» частини другої статті 9 Закону України «Про міжнародні договори України» було розроблено проекти законів України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками» та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками»²¹.

Висновки.

1. Щодо першого питання стосовно імплементації норм Конвенції № 185, якою переглянуто Конвенцію про посвідчення особи моряків, до національного законодавства стосовно в'їзду моряків на територію держав-членів МОП та вимог щодо оформлення документа, що посвідчує особу моряка.

За наслідками вивчення досвіду підготовки до ратифікації Конвенції № 185, зокрема Франції, Індонезії, Нігерії, Філіппін, Танзанії, а також держав, які впевнено розглядали перспективи ратифікації, зокрема Сполучених Штатів Америки, Великої Британії, а також практики впровадження Конвенції № 185 на рівні співпраці держав-членів в рамках діяльності МОП, слід констатувати загальне визнання того, що Конвенція № 185 встановлює безпрецедентні вимоги щодо ідентифікаційних документів, які посвідчують особу моряка. Конвенція № 185, по суті, є технічним документом впровадження універсальних інструментів біометрії на ринку праці. Встановлені стандарти включають сучасні елементи захисту, вимоги до національних баз даних і національних координаційних центрів, передбачають впровадження мінімальних процесів і процедур, яких повинні дотримуватися держави видачі, котрі повинні також організувати незалежний контроль цих процесів і процедур, а також механізм міжнародного нагляду за відповідністю держав встановленим вимогам, ведення списку ратифікуючих держав-членів, які повністю відповідають мінімальним вимогам.

²⁰ Міністерство підтримує профспілку щодо визнання моряків «ключовими працівниками» // Міністерство інфраструктури України, 16 вересня 2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33074.html?PrintVersion>

²¹ Проекти Законів України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками» та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками» // Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32793.html>

Разом із тим, економічна і соціальна ефективність ратифікації Конвенції № 185, як і впровадження передбачених нею технічних інструментів, передусім SID, може викликати сумніви до тих пір, доки вона не буде ратифікована великими морськими державами. Адже SID не матиме юридичної сили в тих державах порту, які не ратифікували Конвенцію № 185. Слід зазначити, що ряд таких держав перешкодою для ратифікації розглядає саме цілі, задекларовані у статті 6 Конвенції, якою передбачено правила щодо спрощення виходу на берег, транзиту та перевезення моряків.

Крім того, як показує практика ратифікації Конвенції № 185 більшість держав стикнулися з проблемами високої вартості впровадження стандартів і технологій, відсутності доступного обладнання для технічного забезпечення функціонування SID, а також достатньої технічної підтримки та співпраці у цих питаннях. При цьому універсальна прийнятність SID державами-портами визначалася вагомою вимогою для виправдання її значної вартості.

Водночас, визнається, що ратифікація Конвенції № 185 не впливає на 58 держав, які були пов'язані Конвенцією № 108 про посвідчення особи моряків 1958 року (учасницею якої є Україна), яка вимагала від держав-членів визнавати ці документи на основі принципу взаємності. Згідно з останньою моряки не можуть бути позбавлені права на дійсний SID і це залишалось важливим показником для держав. Найважливіше те, що на всі держави-члени МОП було покладено моральне зобов'язання брати до уваги дійсні SID під час прийняття рішення про надання дозволу на доступ під час тимчасової відпустки на берег. Ті, хто переважною більшістю прийняли Конвенцію № 185, не можуть ігнорувати дійсний SID, тому що це було б образою для моряків, судновласників і держав, які її ратифікували.

2. Щодо другого питання стосовно імплементації норм MLC 2006 до національного законодавства щодо покращення соціального захисту, створення справедливих умов зайнятості моряків, забезпечення їх прав на гідні умови праці та життя на борту судна, медичне обслуговування тощо.

За результатами вивчення практики ратифікації MLC 2006, що об'єднує 37 існуючих конвенцій у цій сфері і пов'язаних з ними рекомендацій, прийнятих МОП з часу її існування, слід зазначити, що комплексний характер MLC 2006 зумовив особливості організації загального процесу ратифікації та певні складнощі, з якими стикалися держави-члени.

Так, МОП з метою сприяння державам-членам у процесі підготовки до ратифікації розробила довідник, яким запропоновано модель типових положень щодо імплементації норм MLC 2006 до національного законодавства. Ця модель точно відповідає положенням MLC 2006 і, хоча не є типовим законом, може бути використана для розробки відповідних проектів актів національного законодавства у різних формах.

Узагальнений аналіз досвіду держав-членів МОП з імплементації положень MLC 2006 в національне законодавство засвідчив, що така робота проводилася

здебільшого у ході підготовки до ратифікації MLC 2006, мала комплексний характер з формуванням координаційних, часто тристоронніх, структур за участі компетентних державних органів, компаній судновласників, профспілкових організації моряків та широкого кола заінтересованих осіб. При цьому широко застосовувалася практика консультацій, навчань, семінарів щодо засобів впровадження норм MLC 2006 й узгодження з ними положень національного законодавства, зокрема з наданням технічної допомоги МОП.

Серед найбільш складних проблем, з якими стикалися держави під час імплементації норм MLC 2006, – впровадження вимог щодо конвенційного рівня соціального забезпечення, що, крім змін до законодавства, вимагало внутрішніх системних перетворень і підвищення потенціалу системи соціального забезпечення. Водночас, слід відзначити варіативність встановленого MLC 2006 мінімального обсягу гарантованого соціального забезпечення, що зумовило особливості імплементації державами-членами у визначених ними шляхом встановлених застережень гарантованих обсягів соціального забезпечення відповідно до Стандарту A4.5 (2) і (10).

Імплементація норм MLC 2006 в національне законодавство з метою її ратифікації є шляхом до правового вирішення комплексу проблемних питань, пов'язаних із правовим статусом українських моряків. Законопроектна робота у цьому напрямку вже проводилася у 2021 році, коли Міністерством інфраструктури України було підготовлено проекти законів України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками» та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні, з поправками», які можуть бути використані для відповідних законодавчих розробок з метою впровадження стандартів МОП щодо статусу моряка в національне законодавство та приєднання до конвенційної системи гарантування соціального захисту українським морякам.

*Дослідницька служба
Верховної Ради України*

**Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*

При написанні матеріалів було використано інформацію із бази ECPRD. Відповідні матеріали не призначені для використання у власних наукових дослідженнях.