

РОЗДІЛ 11. МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.96:349.2

МІЖНАРОДНИЙ МЕХАНІЗМ ЗАХИСТУ ТРУДОВИХ ПРАВ МОРЯКІВ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ТРУДОВОМУ ПРАВІ INTERNATIONAL MECHANISMS FOR PROTECTING OF SEAFARERS' LABOR RIGHTS IN PRIVATE INTERNATIONAL LABOR LAW

Белогубова О.О.,
кандидат юридичних наук, доцент
кафедри міжнародного права та міжнародних відносин
Національного університету «Одеська юридична академія»

У статті розглядаються особливості міжнародного механізму захисту трудових прав моряків у міжнародному приватному трудовому праві. Підкреслюється, що специфіка праці моряків обумовлює складність дотримання та захисту їх прав виключно національними засобами, причинами чого є міжнародний характер судноплавства. У зв'язку із цим проблема захисту трудових прав моряків не може бути вирішена зусиллями окремих держав, а ефективність прийняття заходів залежить насамперед від поєднання національних засобів із міжнародним співробітництвом на універсальному й регіональному рівнях. Тому створення та дотримання міжнародно-правових стандартів праці моряків стало проблемою міжнародного рівня, вирішення якої можливе тільки в рамках міжнародного співтовариства.

Ключові слова: праця моряків, міжнародно-правові стандарти праці моряків, захист прав моряків, зручні прапори.

В статье рассматриваются особенности международного механизма защиты трудовых прав моряков в международном частном трудовом праве. Подчеркивается, что специфика труда моряков обуславливает сложность соблюдения и защиты их прав исключительно национальными средствами, причинами чего является международный характер судоходства. В связи с этим проблема защиты трудовых прав моряков не может быть решена усилиями отдельных государств, а эффективность принятия мер зависит прежде всего от сочетания национальных средств с международным сотрудничеством на универсальном и региональном уровнях. Поэтому создание и соблюдение международно-правовых стандартов труда моряков стало проблемой международного уровня, решение которой возможно только в рамках международного сообщества.

Ключевые слова: труд моряков, международно-правовые стандарты труда моряков, защиту прав моряков, удобные флаги.

The article deals with the peculiarities of international mechanism for protection of labor rights of seafarers in private international labor law. It is emphasized that the specific work of seafarers causes difficulty observance and protection of their rights exclusively by national means, the reason to what is the international nature of shipping. In this regard, the issue of protection of labor rights of seafarers can not be solved by efforts of individual states, and the effectiveness of taking action depends primarily on a combination of national means of international cooperation at the universal and regional levels. Therefore, the creation of international sailors' labor standards became an internationally problem whose solution is only possible within the international community.

Key words: labor of sailors, international legal standards for seafarers labor, protection of seafarers' rights, flags of convenience.

Постановка проблеми. Специфіка праці моряків і рибалок обумовлює складність дотримання та захисту їх прав виключно національними засобами. Причинами цього є інтернаціональний ринок праці в морській сфері; міжнародний характер судноплавства; поширення на трудові відносини на судні юрисдикції держави прапора; складність контролю за умовами праці моряків із боку держави прапора; низький рівень захисту моряків державою громадянства як у процесі працевлаштування на іноземні судна, так і в процесі роботи «під прапором»; існування системи «зручних прапорів» із низьким рівнем оплати та умов праці. У зв'язку із цим проблема захисту трудових прав моряків не може бути вирішена зусиллями окремих держав, а ефективність прийняття заходів залежить насамперед від поєднання національних засобів із міжнародним співробітництвом на універсальному й регіональному рівнях. Тому створення й дотримання міжнародно-правових стандартів праці моряків стало проблемою міжнародного рівня, вирішення якої можливе тільки в рамках міжнародного співтовариства.

Стан дослідження. В Україні питання міжнародного приватного трудового права досліджували А.С. Довгерт, С.М. Сергєєва, О.В. Довжук. Окремі аспекти розглянутої проблематики досліджували Д.К. Бекашев, А.С. Довгерт, О.В. Довжук, О.Б. Зайцева, Г.Г. Іванов, І.О. Калінін, І.Я. Кисельов, О.С. Кокін, В.О. Контальов, В.М. Корещий, Л.А. Костін, О.М. Номоконова, як правило, або в контек-

сті загальних питань міжнародного приватного трудового права, або щодо змісту міжнародних трудових стандартів праці моряків, процесу їхнього вироблення в рамках Міжнародної організації праці (далі – МОП). Про діяльність МОП було написано значну кількість робіт, проте далеко не в усіх із них розглядалася діяльність МОП щодо охорони трудових прав моряків. Найбільш докладними дослідженнями правового статусу МОП, у яких тією чи іншою мірою порушувалися питання охорони трудових прав моряків, є праці І.Я. Кисельова [1] та Л.О. Костіна [2].

Метою роботи є висвітлення основних рис міжнародного механізму захисту трудових прав моряків у міжнародному приватному трудовому праві.

Виклад основного матеріалу. Міжнародний механізм забезпечення трудових прав моряків складають міжнародно-правові стандарти праці моряків і міжнародні інституції, що забезпечують створення та реалізацію цих стандартів.

Інституційну систему забезпечення трудових прав моряків складають різні за правовою природою міжнародні організації – МОП, Міжнародна морська організація (далі – ІМО), міжнародні морські профспілки на чолі з ІТФ, неурядові міжнародні організації. У центрі уваги останніх, як правило, іноземні моряки, а способи захисту носять як правовий, у тому числі приватноправовий, так і не правовий характер. Причому, на думку О.С. Костіна, Міжнародна організація транспортних робітників

(далі – МФТ) є суб'єктом міжнародного приватного права [3, с. 336]. Ми згодні із цією точкою зору, уточнюючи, що будь-який суб'єкт, у тому числі й держава, можуть бути суб'єктами міжнародного приватного права, виходячи з характеру відносин, у яких вони беруть участь. Безсумнівно, будь-який публічно-правовий суб'єкт, що бере участь у приватноправових відносинах, може прирівнюватися до статусу юридичної особи. З іншого боку, природа МФТ (й інших аналогічних інституцій) і характер діяльності швидше свідчать про його статус суб'єкта міжнародних приватних трудових відносин. ІМО та МОП – це класичні міжнародні міжурядові організації, які мають стандартоустановлюючі й у низці випадків контрольні функції в контексті захисту прав моряків, працюючих на суднах під «зручним» прапором, що обумовлює розгляд цих організацій у контексті міжнародного механізму захисту трудових прав моряків у міжнародному приватному морському праві.

У центрі уваги Міжнародної організації праці знаходяться питання умов праці моряків, нормативної регламентації цих умов норми, ефективності внутрішньодержавних механізмів забезпечення захисту трудових прав моряків – ці та багато інших питань потребують постійного міжнародно-правового регулювання, тому однією з функцій МОП є правове регулювання праці моряків [4, с. 5]. Незважаючи на те, що деякі автори відносять контрольні механізми діяльності МОП до сфери міжнародного приватного права [5, с. 132–131], ми не підтримуємо таку радикальну точку зору, і зазначені механізми в існуючому вигляді відносимо до сфери міжнародного публічного (трудоного) права. Проте діяльність МОП включає низку спеціальних й особливих процедур, що мають безпосередній вплив на захист трудових прав моряків й непрямо стосуються теми нашого дослідження.

У своїй роботі МОП використовує різні форми. З них можна виділити три головні:

1. Розробка та прийняття міжнародних трудових норм, конвенцій і рекомендацій, а також контроль за їх виконанням.
2. Надання країнам допомоги у вирішенні соціально-трудоових проблем (технічним співробітництвом).
3. Проведення досліджень та здійснення публікацій із соціально-трудоових проблем.

Робота щодо захисту моряків і рибалок шляхом технічного співробітництва полягає в діяльності Міжнародного бюро праці та його органів у регіонах із надання консультативно-організаційної допомоги країнам у створенні, розвитку та поліпшенні роботи галузі, а також у питаннях професійної підготовки й визначенні кваліфікації кадрів, вдосконалення трудового законодавства, організації соціального забезпечення, поліпшення охорони праці, працевлаштування та репатріації моряків та з інших питань.

Організація розробила універсальний механізм співробітництва з питань взаємодії з МОП. На практиці соціальні партнери в будь-якій державі, яка є членом МОП, повинні визначити зміст і форму тристороннього співробітництва. Що стосується змісту, найбільш вичерпні інструкції викладені в Конвенції № 144 і Рекомендації № 152 МОП.

У більшості держав є тристоронні консультативні комітети на національному рівні, які обговорюють трудові питання, що зачіпають усіх трудящих. Однак при цьому, морським трудовим стандартам там не приділяють належної уваги. Є досить актуальним створення морських тристоронніх комітетів за участю всіх представницьких організацій судовласників і моряків, включаючи інших

роботодавців (наприклад, круїзні компанії), зі специфічних питань застосування морських трудових стандартів [6, с. 5–6]. Такі комітети також повинні відігравати роль у розвитку регіональних програм шляхом участі в засіданнях державного портового контролю та організації інспекційних служб.

Для вирішення проблеми порушення трудових прав необхідна взаємодія всіх цих організацій, ратифікація державами Конвенцій МОП, створення компетентних органів для перевірки виконання міжнародно-правових норм і стандартів забезпечення трудових прав моряків.

Діяльність МОП пов'язана з встановленням мінімуму заробітної плати моряків. У кінці 70-х рр. XX століття у зв'язку зі зростанням якості суден під «зручним» прапором більшість країн «відкритої» реєстрації та країн-постачальників «морської» робочої сили, збільшення експорту дешевої робочої сили на судна, що плавають під прапорами розвинених країн, посилювалася конкуренція між морськими розвиненими країнами і державами, що розвиваються, як на міжнародному, так і на національному рівнях. Певному пом'якшенню умов цієї конкуренції служить встановлений МОП мінімум заробітної плати (мінімальна місячна базова ставка) матроса 1 класу, що переглядається час від часу Паритетною морською комісією МОП [7, с. 1].

У механізмі захисту міжнародних прав моряків та реалізації положень міжнародних стандартів у цій сфері особлива роль належить Міжнародній федерації транспортників¹. Завдання МФТ викладені в Статуті організації. Серед членів МФТ не було радянських профспілок. У 1992 р. членом МФТ стала Федерація морських професійних спілок України.

МФТ – одна з небагатьох міжнародних неурядових організацій, яка практично захищає інтереси моряків на міжнародному ринку праці. Допомога може полягати у виконанні таких завдань:

- а) організації моральної підтримки членської профспілки та позиції, займаної нею в трудовому спорі;
- б) зверненні до урядів відповідних країн і міжурядових організацій;
- в) наданні фінансової допомоги або поєднанні перерахунків цих видів підтримки;
- г) прийнятті інших заходів, які є доцільними в конкретній ситуації (п. 2 Правила XIV Статуту МФТ).

МФТ готує та публікує перелік порушень умов праці моряків і прав профспілки. Найбільш значущими із цього переліку є такі:

- недотримання безпеки мореплавства. Вік суден та їх технічний стан не відповідають мінімальним світовим стандартам безпеки мореплавства. Моряки часом називають судна «зручного» прапора «плаваючими домовинами». Суднами «зручного» прапора набагато частіше виявляються учасники різних пригод;
- недотримання техніки безпеки праці. За оцінкою МФТ у середньому в рік гинуть 2 тисячі моряків. У моряків практично немає шансів самостійно домогтися компенсації отриманого збитку;
- низька заробітна плата в поєднанні із затримкою її виплати. Навіть тоді, коли екіпаж судна «зручного» прапора отримує пряму заробітну плату, рівень якої можна порівняти із заробітною платою членів екіпажів на суднах традиційних морських держав, може мати місце значна економія на внесках до фондів соціального забезпечення, на пенсійній допомозі тощо.

Захист інтересів моряків МФТ здійснює двома способами. Здійснюються заходи, спрямовані на визнання (за допомогою міжнародних угод) «реального зв'язку» між прапором судна та національною приналежністю судовласника аж до ліквідації системи «зручного» прапора; на захист праці моряків, які працюють на суднах «зручного» прапора, від неправомірної експлуатації з боку судовласників.

¹ МФТ є одним із 16 Міжнародних секретаріатів профспілок – всесвітніх федерацій, членами яких є національні профспілки з різних галузей промисловості. Федерація представляє всі категорії транспортних робітників у восьми галузях промисловості: залізничників, працівників річкового судноплавства, працівників автодорожнього транспорту, моряків, портових робітників, а також працівників рибної промисловості, цивільної авіації та сфери туризму. МФТ була заснована європейськими профспілками моряків і докерів у 1896 р. У Федерацію входять 759 профспілок, які представляють 4 698 076 працівників транспорту з 155 країн. Офіційний сайт МФТ: <http://ktmarine.ucoz.ru/index/itf/0-37>.

Через затримку виплати заробітної плати або її невилати моряк часто не може повернутися додому². На прохання моряків МФТ ініціює захист їх трудових прав у судах зарубіжних країн.

МФТ практикує опублікування «чорного» списку країн «зручного» прапора, на судах яких порушуються права моряків та профспілкових організацій моряків. Нині в цьому списку фігурують Барбадос, Беліз, Болівія, Гвінея, Камбоджа, Кайманові Острови (Великобританія), Кіпр, Ліван, Ліберія, Мальта, Монголія, Маршаллові острови (США), Панама, Північна Корея та інші. Додатково до цього «чорного» списку країн МФТ складає «чорний» список компаній, фізичних осіб (судновласників, 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. в «чорний» 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».

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

Оскільки місцезнаходженням Секретаріату МФТ є Лондон, а згідно з англійським правом, якщо юридична особа матиме місце знаходження у Великобританії, то навіть за наявності органу управління в будь-якій іншій державі ця особа «завжди буде вважатися компанією, інкорпорованою за законом Великобританії (або який-небудь її частини), і розглядатиметься як компанія, що має місце знаходження Великобританію» [8, с. 10]. Значимість колективного договору МФТ, таким чином, не відрізняється від значимості колективного договору в рамках правопорядку Великобританії. Тому для колективного договору МФТ вибрала англійське право. Ним виключно регулюється колективний договір. Згідно з англійським правом суб'єктами колективного договору є федерація професійних спілок і федерація (об'єднання) підприємців. В англійському трудовому праві відсутні норми, які зобов'язують підприємців укладати колективні договори. Як правило, колективні договори не мають обов'язкової юридичної сили, їх вважають «джентльменськими угодами» [9, с. 473]. Примусове виконання може бути здійснене за допомогою особливої процедури, що нагадує арбітражний розгляд [3, с. 336–337]. Однак членами МФТ є національні профспілкові організації, вони належать певним державам, їх діяльність регулюється правопорядком кожної окремо взятої країни, у тому числі імперативними нормами такого правопорядку. О.С. Кокін, приводячи вказані аргументи, заперечує наявність характеру нормативності колективного договору МФТ й обов'язкової юридичної сили [3, с. 337]. Погоджуючись з автором, ми не цілком солідарні з відомим ученим із першим твердженням. На нашу думку, будучи членами МФТ, національні профспілкові організації застосовують колективний договір МФТ для загального й повторюваного використання, що і є ознакою нормативності. Із цього приводу німецькі юристи висловилися таким чином: «Нормативна частина договорів МФТ, викладена в колективному договорі, являє собою те, що в німецькій термінології юридично називається «загальними умовами укладання угод», а відповідний учасник за договором і тарифами – судновласник або об'єднання судновласників – зобов'язується з урахуван-

ням зобов'язального права «спеціальною угодою» ввести їх в окремі індивідуальні трудові договори». На питання, чи було юридично правомочним складання «спеціальної угоди», і якщо так, то чи можуть позивачі вивести з нього права, слід відповісти згідно із законодавством, яке діє для трудових договорів [10, с. 47].

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».

У своєму прагненні вирівняти умови конкуренції між моряками розвинених країн і країн на судах під «зручним» прапором МФТ закріпила мінімальні щомісячні посадові оклади (базові місячні ставки) екіпажам у міжнародному колективному договорі в більш високому розмірі, ніж передбачено мінімумом МОП. У рішенні лондонського комерційного суду в справі «The Sanko Steamship Co. Ltd. v. Fearnley and Eger A/S» від 24 липня 1984 р. зазначено: «МФТ є міжнародною федерацією національних профспілок, і одна з її головних цілей – забезпечити, щоб західноєвропейський рівень заробітної плати не був знижений екіпажами «третього світу», приймаючими ставки заробітної плати нижче, ніж для європейських екіпажів» [11, с. 140]. Однак МФТ не вдалося зберегти рівень заробітної плати моряків західноєвропейських країн, зайнятих на судах під «зручними» прапорами, зменшити конкуренцію між моряками розвинених і країн, що розвиваються, у зоні судноплавства під «зручними» прапорами [3, с. 195–196].

МФТ має мережу своїх інспекторів у багатьох морських портах. Спостерігаючи за суднами «зручного» прапора, її інспектори насамперед звертають увагу на виплату заробітної плати та на умови роботи моряків на борту судна, за необхідності роблять практичні дії з реалізації політики МФТ. Їх роль варіюється від країни до країни в залежності від національних умов і законів, але в основному вона включає в себе такі аспекти: відвідування суден під дешевими прапорами, які не мають угод, прийнятих МФТ, і спроби домовитися з власником або капітаном про підписання таких угод; взаємодія з профспілками докерів, які, коли це можливо, можуть здійснити акції проти суден, що не мають прийнятих угод; перевірка дотримання умов існуючих прийнятих МФТ (й інших) колективних угод, юридичні та промислові акції, що вживаються з метою отримання моряками належної їм заборгованості; бесіди з моряками про їхні проблеми, поради та надання допомоги, де це можливо; надання підтримки в екстремальних випадках (продуктами, водою, житлом) морякам, які проводять страйк або покинуті судновласником; взаємодія з портовими органами влади, імміграційною службою, поліцією та іншими урядовими органами, яке здійснюється для того, щоб стежити, чи придатне судно для плавання та чи дотримуються належним чином мінімальні міжнародні та національні стандарти безпеки, сертифікації, кількості членів екіпажу та умов проживання екіпажу; ведення від імені екіпажу переговорів із представниками судновласника про скарги, що виникли в них.

Важливу роль у захисті прав моряків відіграють неурядові організації, наприклад Нью-Йоркський Центр захисту прав моряків. Центр захисту прав моряків (далі – Центр) постійно займається дослідженням становища моряків, наданням їм правової допомоги в разі недобросовісної експлуатації їх праці. Центр безкоштовно консулює моряків торгового флоту, працює над вдосконаленням національного та міжнародного права щодо захисту моряків і підвищення безпеки судноплавства. Випадок із захопленням українських моряків у заручники на теплоході «Дубай Валор» у Нігерії підштовхнув Центр на спеціальний розгляд інцидентів з українськими моряками як на

² У захисті інтересів моряків у цій сфері МФТ досягла найбільшого успіху. За її даними, у період 1996–2001 рр. завдяки втручанням МФТ стягнуто 163,3 млн дол. США (у середньому 28 млн дол. США на рік) на користь моряків.

українських, так і на іноземних судах. Із січня 1998-го по серпень 1999 р. таких інцидентів було 37. Статистика Центру показує, що українські моряки є третьою за чисельністю національною групою, якій потрібна допомога Центру. Центром було проведено дослідження правової захищеності українських моряків та надано конкретні рекомендації щодо реформування вітчизняного законодавства [12].

Велике значення для реалізації трудових прав моряків має діяльність національних профспілок моряків і співпраця між ними. Можна відзначити діяльність регіональних асоціацій національних профспілок. До їхнього числа можна зарахувати Міжнародну Конфедерацію профспілок працівників водного транспорту [13, с. 1–5].

Таким чином, міжнародний механізм захисту трудових прав включає в себе насамперед здійснення захисту трудових прав у рамках МОП. Зазначений механізм поширюється як на громадян, так і на захист трудових прав іноземців, хоча щодо останньої категорії діють спеціальні норми та механізми, які входять у предмет міжнародного приватного трудового права.

Висновки. Специфіка праці моряків обумовлює складність дотримання та захисту їх прав виключно національними засобами. Причинами цього є інтернаціональний ринок праці в морській сфері; міжнародний характер судноплавства; поширення на трудові відносини на судні юрисдикції держави прапора; складність контролю за умовами праці моряків із боку держави прапора; низький рівень захисту моряків державою громадянства як у процесі працевлаштування на іноземні судна, так і в процесі роботи «під прапором»; існування системи «зручних прапорів» із низьким рівнем оплати та умов праці. У зв'язку із цим проблема захисту трудових прав моряків не може бути вирішена зусиллями окремих держав, а ефективність прийняття заходів залежить насамперед від поєднання національних засобів із міжнародним співробітництвом на універсальному й регіональному рівнях. Тому створення та дотримання міжнародно-правових стандартів праці моряків стало проблемою міжнародного рівня, вирішення якої можливе тільки в рамках міжнародного співтовариства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Киселев И.Я. Сравнительное и международное трудовое право : [учебник для вузов] / И.Я. Киселев. – М. : Дело, 1999. – 728 с.
2. Костин Л.А. Международная организация труда / Л.А. Костин. – М. : Издательство «Экзамен», 2002. – 346 с.
3. Кокин А.С. Трудовые конфликты на судах «удобного» и отечественного флага: позиции правительства, судовладельцев, моряков / А.С. Кокин. – М. : Волтерс Клувер, 2008. – 424 с.
4. Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву : дис. ... канд. юрид. наук / Е.Н. Номоконова. – Владивосток, 2003. – 228 с.
5. Хаустова Н.А. Защита трудовых прав граждан в международном частном праве : дис. ... канд. юрид. наук / Н.А. Хаустова. – М., 2006. – 190 с.
6. Международная конференция профсоюзов работников водного транспорта // Информационный бюллетень. – М., 2001. – № 71. – С. 5–6.
7. Owners accept a rise in ILO minimum wage // Lloyd's List. – 1987. – Oct. 8. – P. 1.
8. Stone P. The Conflict of Laws / P. Stone. – London, 1995. – 432 p.
9. Gentlment's agreement. Generally an unsigned and unenforceable agreement made between parties who expect its performance because of good faith. // Black's Law Dictionary. – St. Paul, Minn : West Publishing Co. 1991. – P. 473.
10. Arbeitskampf auf Schiffen fremder Flagge by Ulrich Drobni, Hans-Jürgen Puttfarcken. 1989. – 151 p.
11. Queen's Bench Division (Commercial Court). July 23 and 24, 1984. The Sanko Steamship Co. Ltd. v. Fearnley and Eger A/S (The Manhattan Prince) Before Justice Leggatt // Lloyd's Law Reports. – 1985. – Vol. 1.
12. Украинские моряки недостаточно защищены законодательством [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ua.all-biz.info/news/index.php?newsid=111851>.
13. В Международной конфедерации профсоюзов работников водного транспорта // Информационный бюллетень. – М., 1999. – № 61. – С. 1–5.