

Белогубова Оксана Олександрівна
к.ю.н., доцент,
доцент кафедри міжнародного та європейського права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ЗАХИСТ ПРАВ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ СУДЕН, ЗАРЕЄСТРОВАНИХ ПІД ЗРУЧНИМ ПРАПОРОМ

Однією з найважливіших проблем, безпосередньо пов'язаних з регламентацією праці і захисту прав іноземних моряків, є застосовне до трудових відносин право. У силу специфіки юрисдикційних питань, пов'язаних з поширенням на судно юрисдикції держави прапора судна, і особливо ситуації з «зручними прапорами», переважно породжує численні порушення трудових прав моряків, у тому числі й українських, дана проблематика безпосередньо пов'язана з даним дослідженням.

1. У Конвенції 1982 р. вказується, що кожна держава визначає умови надання свою національність 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.).

Правове становище членів екіпажу та пов'язані з експлуатацією судна відносини між членами екіпажу (внутрішня автономія) повинні визначатися тільки законом держави прапора судна (принцип «Lex banderae»).

Однак Конвенція обмежилася проголошенням реального зв'язку між судном і державою, під прапором якої воно плаває, чи не передбачивши при цьому критеріїв такого зв'язку. Розробники Конвенції 1982 р. ставили перед собою інші цілі і далі опрацювання цього питання не пішли. Тому в Конвенцію було включено лише положення, за яким умови реєстрації та надання національності визначаються самою державою прапора.

2. Юрисдикційні проблеми виникають під час заходу судна в іноземний порт і питання поширення юрисдикції держави порту

на правове становище екіпажу судна і трудові відносини членів екіпажу. При цьому, можлива ситуація заходу іноземного судна в порт громадянства члена екіпажу судна. Окремим аспектом проблеми є контроль держави порту щодо дотримання на судні положень конвенцій і резолюцій МОП.

При заході в іноземний порт, прибережна держава, як правило, не втручається в питання внутрішнього розпорядку, у цивільні та трудові спори моряків, що виникають під час їх служби на судах.

3. Як зазначалося вище, підняття державного прапора на судні є юридичним фактом, що дозволяє застосовувати до виникаючих правовідносин на його борту національне право держави прапора. Оскільки прапор судна є доказом його приналежності до певної держави, законодавство держави громадянства моряка не може бути застосоване до трудових правовідносин між роботодавцем та іноземними членами екіпажу, і тому не здатне захистити величезну кількість іноземних моряків, насамперед на судах під «зручними» прапорами.

У цьому випадку виникають відносини з іноземним елементом. Іноземним елементом трудових правовідносин на морі може виступати будь-який із суб'єктів трудових відносин: працівник (моряк) або роботодавець (власник судна, судовласник, агентство найму). Але, ні в жодній конвенції Міжнародної організації праці (МОП), що стосується регулювання праці моряків, немає вказівки на застосовне право у разі, якщо моряк і його роботодавець є суб'єктами різних національних правових систем [1].

На думку Ю.М. Суханова, відсутність такої регламентації є істотним упущенням держав-учасниць МОП, оскільки саме в трудових відносинах на морському флоті, як ні в яких інших, часто зустрічається колізійна проблема (проблема вибору застосовуваного права). Імперативне ж її врегулювання на рівні універсального міжнародного договору дозволило б раз і назавжди зняти проблему неможливості застосування до трудових правовідносин за участю моряків норм національного трудового законодавства, найбільш вигідного для працівника [1].

Окремим питанням є регламентація допуску моряків на роботу на іноземні судна. У внутрішньодержавних законах, як правило, кодексах торговельного мореплавства, містяться

норми, що регламентують лише порядок залучення (допуску) іноземних громадян для роботи на морських суднах, і застосовне до трудових відносин на морі право. Всі інші норми, що відносяться до екіпажу судна, поширюються рівнозначно і на іноземців, і на громадян.

В Україні згідно зі ст. 53 КТМ України, членами екіпажу судна, зареєстрованого у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, можуть бути громадяни будь-якої держави, за винятком капітана.

4. У зв'язку з відсутністю в законодавстві ряду держав достатніх вимог до реального зв'язку між судном і державою прапора, і стало можливим широке поширення в світовому судноплаванні практики «зручних» прапорів.

Феномен «зручного» прапора виник у XIX столітті. Панама, а слідом за нею Ліберія і Гондурас зробили національний судновий реєстр доступним для реєстрації в ньому суден, що належать іноземним судновласникам. Панама, Ліберія, Гондурас стали першими країнами з відкритим судновим реєстром (open registry vessels). Економічний стимул для панамського законодавства, гадається, не суперечив міжнародному праву того часу. Практика реєстрації суден та видачі їм дозволу плавати у відкритому морі під прапором зазначеної держави вважалася здійсненням суверенних повноважень і державних інтересів. Панамський судновий реєстр став відкритим для іноземних судновласників, а панамський прапор виявився для них «зручним», тобто добре пристосованим для використання в інтересах певних осіб [2, с. 9–10].

«Зручними» прапорами в міжнародній практиці називаються прапори тих країн, які створюють полегшені реєстраційні умови для іноземних суден. О. М. Номоконова під «зручними», або дешевими, розуміє прапори держав, які пропонують свою реєстрацію судновласникам інших країн. Реєстри дешевих прапорів традиційно відрізняються легкістю реєстрації і низькими податками (або їх повною відсутністю) [3, с. 8].

Наслідком реєстрації судна у відкритому судновому реєстрі є втрата реального зв'язку між державою та суднами, що плавають під її прапором. На судно поширюється юрисдикція держави «зручного прапора» (національне оподаткування, рівень зарплати екіпажу, вимоги до комплектування екіпажів і

рівень їх кваліфікації, соціальне страхування, вимоги до технічного стану флоту). Ще в 1947 р. Міжнародна федерація транспортників визнала, що метою реєстрації суден у деяких країнах, особливо в Панамі і Гондурасі, було «ухилення від оподаткування, валютного регулювання, застосування норм безпеки, соціальних і трудових норм». А Спеціальний комітет, який розглянув законодавство Панами про торговий флот, умови праці та соціальне забезпечення моряків, зайнятих на панамських суднах в 1949 р. зробив висновок, про порушення вимог до віку суден, порушення ними норм безпеки мореплавства, соціальних і трудових норм були справедливими [2, с. 61]. Як правильно сформулював віце-президент Союзу грецьких судновласників Н. Кірьякідес ще в 1932 р., причини переведення суден під «зручні» прапори: «Надмірна кількість моряків, яке судно повинне мати; високі ставки заробітної плати і дороге харчування; відсутність дисципліни на борту суден; високі внески до пенсійного фонду моряків» [4, с. 201].

Характерною особливістю законодавства держав «зручного прапора» є те, що воно не регламентує важливі питання набору екіпажу і не пропонують серйозної системи контролю. Так як забезпечення добробуту екіпажу не може бути для країни «зручного прапора» джерелом доходу, то не дивно, що організаційні, послуги цих країн не передбачають створення підрозділів, які б контролювали умови найму, як це передбачається в законодавстві інших країн, що належать до суден під «зручним прапором».

Консульський корпус країн «зручного прапора» не відрізняється піклуванням про добробут екіпажів суден, що ходять під їх прапорами. В умовах відсутності контролю з боку держави прапора власникам суден ніщо не заважає самим встановлювати норми і правила.

О. С. Кокін обґрунтовано зазначає, що міжнародне приватне право відноситься до правового інструментарію, за допомогою якого держава може виконувати свої зобов'язання в рамках Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р. Немає вказівок на те, що Конвенція виключає право сторін вирішувати, який саме добровільно обраний закон (*lex voluntatis*) регулює їх трудовий договір. Наприклад, якщо російське міжнародне морське (трудове) право допускає застосування замість права прапора (*lex banderae*) інше право відповідно до волі сторін або через

наявність сильнішої колізійної прив'язки, ніж право прапора, держава безсумнівно виконує своє зобов'язання в якості держави прапора щодо надання інструментарію трудового права та забезпечення його застосування [2, с. 30–31].

Ми згодні з цим твердженням, і звертаємо увагу, що застосування колізійного принципу *lex voluntatis* при його допустимості національним законодавством держави прапора судна спричинить застосування іншого права, ніж законодавства прапора судна. Оскільки на судна під зручними прапорами наймаються переважно іноземні моряки, питання міжнародно-правового захисту праці моряків широко розглядаються Міжнародною організацією праці. Саме в цьому контексті ми розглядаємо діяльність МОП як організації, яка формує матеріально-правові норми, спрямовані на врегулювання трудових відносин з іноземним елементом (моряків-іноземців).

Джерела:

1. Суханов Н. М. Международное правовое положение российских моряков, работающих на судах под удобными флагами. URL: http://www.msun.ru/conf_bm/sem-2008/folders/material/Suhanov.doc.
2. Кокин А. С. Трудовые конфликты на судах «удобного» и отечественного флагов: позиции правительства, судовладельцев, моряков / А. С. Кокин. – М. : Волтерс Клувер, 2008. – 408 с.
3. Номоконова, Е. Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву. Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05 – трудовое право; право социального обеспечения. – Владивосток, 2003.
4. Lemos G. Andreas. The Greeks and the Sea. London, Cassal & Company Ltd. 1976.