

4. Роботодавець повинен: за потреби сприяти отриманню дистанційними працівниками індивідуального навчання, підвищення їх кваліфікації; залучати дистанційних працівників до участі в суспільно-політичних, культурних та інших заходах, що проводяться на підприємстві (в установі, організації); здійснювати інші заходи, що сприяють більш ефективному використанню праці дистанційних працівників.

Роботодавець не може створювати перешкод для реалізації дистанційними працівниками колективних прав.

5. У випадках, коли дистанційні працівники розподіляють робочий час на свій розсуд, сторони трудового договору можуть домовитись про здійснення оплати праці за фактично виконану роботу або виготовлену продукцію відповідно до трудового договору з дотриманням гарантій, визначених угодами тих галузей, до яких ці роботи належать за характером виробництва. Уся виконана робота за таких умов оплачується в одинарному розмірі, крім випадків, коли трудовим договором передбачається виконання роботи на умовах, за які трудовим законодавством передбачено підвищену оплату праці».

Список використаних джерел:

1. Ветухова І.А. Правове регулювання нетипових видів зайнятості працівників за сучасних умов. *Проблеми законності*. 2012. № 121. С. 81–92.

2. Носенко В.О. Розмежування дистанційної зайнятості працівників від форми стандартної зайнятості. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2014. Т. 2. Вип. 28. С. 51–54.

3. Яровой В.О. Особливості правового регулювання дистанційних працівників. *Актуальні питання публічного та приватного права*. 2014. № 3 (8). С. 134–138.

4. Середа О.Г. Деякі аспекти впровадження регулювання дистанційної роботи в сучасному законодавстві. *Актуальні проблеми юридичної науки на шляху сучасної розбудови держави і суспільства* : матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Суми, 5–7 черв. 2014 р.). Суми: СумДУ, 2014. С. 245–248.

5. Нуштайкина К.В. Реализация права работников на социальное партнерство в условиях дистанционного труда. *Вестник Пермского университета. Серія: Юридические науки*. 2013. № 3 (21). С. 152–156.

6. Васильева Ю.В., Шуралева С.В. О коллективных трудовых правах дистанционных работников: постановка проблемы. *Трудовое право в России и за рубежом*. 2015. № 4. С. 35–38.

УДК 349.2

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.3-2.10>

ПІДПАЛА І.В.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ЧИННИКИ РЕПАТРІАЦІЇ МОРЯКІВ

REGULATORY AND LEGAL FACTORS OF SEAFARERS' REPATRIATION

Право на репатріацію моряків – одне з прав, що в сукупності з іншими правами забезпечує професійні інтереси моряків. Однак, реалізувати це право моряки і, зокрема, українські часто не в змозі. Відносини з приводу репатріації членів екіпажу в Україні регулюються КТМУ, колективними угодами між судновласниками і профспілками моряків, договорами найму членів екіпажу. Репатріація українських моряків, які працюють на суднах іноземних судновласників, регулюється міжнародними угодами України, договорами найму і національними правовими нормами країни прапора судна. По суті репатріація значить повернення в країну

громадянств, постійного проживання осіб, що з'явилися в силу різних обставин на території іншої держави. Репатріація, зазвичай, здійснюється на підставі міжнародних договорів чи внутрішньодержавних нормативно-правових актів. Наголошено, що міжнародний характер судноплавства і відмінність правових систем призводить до того, що система регулювання правовідносин з приводу репатріації часто дає збої. Тому існують не поодинокі випадки залишення судновласником екіпажів напризволяще в різних портах світу. Визначено, що на сьогодні, крім судового примусу в Україні поки, що не існує ефективного механізму для спонукання судновласника виконувати: повною мірою свої зобов'язання по відношенню до екіпажу. З'ясовано, що у випадку, якщо судновласник виявився не в змозі організувати репатріацію або оплатити витрати, пов'язані з репатріацією моряка, який має на неї право, то компетентний орган на території якого судно зареєстроване, організовує та оплачує витрати на репатріацію зацікавленого моряка, якщо він виявився не в змозі це зробити, держава, звідки повинен бути репатрійованим моряк, або держава, громадянином якої є моряк, можуть організувати його репатріацію та утримати витрати на репатріацію з країни, на території якого судно зареєстроване. Витрати на репатріацію підлягають утриманню з судновласника країною, на території якої судно зареєстроване. Зроблено висновок, що моряк вважається належним чином репатрійованим, коли він прибув на визначене відповідне місце репатріації або, якщо моряк не заявляє своїх прав на репатріацію в межах розумного періоду часу, який визначається національним законодавством країни репатріації чи колективними угодами. Але останнім часом репатріація здійснюється дуже повільно, що затягує цей процес на місяці, а той роки.

Ключові слова: репатріація, моряк, міжнародні угоди, судновласник, нормативні акти, компетентний орган, законодавство держав-учасниць.

The right to repatriate seafarers is one of the rights that, together with other rights, ensures the professional interests of seafarers. However, seamen and, in particular, Ukrainian seamen are often unable to exercise this right. Relations regarding the repatriation of crew members in Ukraine are regulated by the KTMU, collective agreements between shipowners and seamen's trade unions, and crew recruitment agreements. Repatriation of Ukrainian seamen working on ships of foreign shipowners is regulated by international agreements of Ukraine, employment contracts and national legal norms of the country of the ship's flag. In fact, repatriation means the return to the country of citizenship, permanent residence of persons who have stayed in the territory of another state due to various circumstances. Repatriation, as a rule, is carried out on the basis of international treaties or domestic regulations. It is emphasized that the international nature of shipping and the difference in legal systems leads to the fact that the system of regulation of legal relations regarding repatriation often fails. Therefore, there are not isolated cases of leaving the ship's crews at random in different ports around the world. It is determined that today, in addition to judicial coercion in Ukraine, there is still no effective mechanism to encourage the shipowner to perform: in full its obligations to the crew. It is found that if the shipowner is unable to organize repatriation or pay the costs associated with the repatriation of the seafarer who is entitled to it, the competent authority in whose territory the vessel is registered, organizes and pays the costs of repatriation of the seafarer concerned, if he is unable to do so, the State from which the seafarer is to be repatriated, or the State of which the seafarer is a national, may arrange for his repatriation and withhold the costs of repatriation from the country in which the ship is registered. Repatriation costs shall be withheld from the shipowner by the country in which the vessel is registered. It is concluded that a seafarer is considered to be duly repatriated when he arrives at the designated repatriation place or if the seafarer does not claim his repatriation rights within a reasonable period of time determined by the national law of the country of repatriation or collective agreements. But lately, repatriation is very slow, which delays this process for months or years.

Key words: repatriation, seafarer, international agreements, ship owner, regulations, competent authority, legislation of the member states.

Вступ. Репатріація моряка значить не тільки повернення його на вітчизну чи за його проханням в інше місце, але і відшкодування йому витрат і заробітної плати за відповідний період [1]. В українському КТМ (1995р.) репатріації присвячена ст. 55, основу якої складають положення Конвенції «Про репатріацію моряків» (1987р.) Згідно КТМ члени екіпажу судна, що плаває під державним прапором України мають право на репатріацію в наступних чотирьох випадках: 1) розірвання трудового договору з ініціативи судовласника чи уповноваженого ним органу по закінченні строку, зазначеному в повідомленні, зробленому в відповідності з трудовим договором; 2) корабельної аварії; 3) захворювання чи травми, що потребує лікування не на судні; 4) неможливість виконувати судовласником своїх обов'язків, що впливають з чинного законодавства України та трудового договору (контракту), внаслідок банкрутства, продажу судна чи зміни держави реєстрації судна [2].

Виклад основного матеріалу. Галузевими тарифними угодами чи колективними договорами перелік таких випадків може бути розширений. Наприклад, доцільно було б зазначити такі випадки для членів екіпажу, що мають право на репатріацію із іноземного чи українського порту, а саме: при арешті судна (з членом екіпажу чи без них) при умові, що судно знаходиться під арештом більш 14 суток; при висновку експерта про непридатність судна до плавання; при серйозній хворобі чи смерті близьких родичів. Таким чином, національне законодавство змогло б розширити перелік підстав репатріації моряків в порівнянні з міжнародно – правовими нормами.

На сьогодні багато нормативних актів, що стосуються моряків не містить терміну «репатріація», що призводить до невиконання регламенту порядку репатріації і лише загальні положення правових норм зазначають про організацію доставки в порт прописки для лікування і поховання членів екіпажу, що постраждали при аваріях чи нещасних випадках. Доставка в порт прописки для моряка не є приємною, оскільки не завжди моряку необхідно бути доставленим саме в порт прописки судна, особливо, якщо судно зареєстровано під іноземним прапором, а включити, що доставка членів екіпажу здійснюється в зазначене ним місце то не відомо скільки буде строк ще до зазначеного місця з порту приписки. Згідно цього міжнародні норми зобов'язують судовласника надавати моряку оплатну відпустку, безкоштовний проїзд в порт приписки у випадку смерті, тяжкого стану здоров'я їх найближчих рідних чи членів сім'ї, порядок і умови цих заходів визначаються колективним договором. Для моряка забезпечення безкоштовного проїзду саме в порт приписки судна, не завжди є вигідним, адже в тому випадку, якщо члену екіпажу судна необхідно дістатися в інше місце, судовласник не буде зобов'язаний оплачувати проїзд моряка, тому необхідно змінити дану норму на доставку у погоджене місце [3].

Міжнародний характер судноплавства і відмінність правових систем призводить до того, що система регулювання правовідносин з приводу репатріації часто дає збої. Тому існують не поодинокі випадки залишення судовласником екіпажів напризволяще в різних портах світу. Найчастіше це траплялося ще на початку 2000-х років, де за даними МФТ, щорічно реєструвалося понад 50 випадків залишення судовласником екіпажу на сваволу долі.

В останні роки, на хвилі зростання кон'юнктури фрахтового ринку, становище з репатріацією моряків дещо поліпшилося. Однак сьогодні, під час фінансової кризи, що наступила після економічної значно скоротилися морські перевезення, які знову спровокували виникнення передумов для невиконання судовласниками своїх обов'язків по репатріації моряків. МОП згідно цього запровадила ведення електронної бази даних по залишеним екіпажам, для можливої надання їм допомоги. Хоча в теперішній час кількість суден під прапором України незначна, але все ж є факти залишення судовласниками українських екіпажів за кордоном. Так, в базі даних МОП в теперішній час значиться про екіпаж судна-земснаряд «Перекопський», кинутий судовласником в порту Ла-Плата (Аргентина) в травні минулого року, який до цих пір чекає вирішення своєї долі. «Перекопський» в Аргентині стоїть під прапором України і відповідальність за виплату заробітної плати екіпажу та за повернення моряків на батьківщину повністю несе український судовласник, до речі, підвідомчий Міністерству інфраструктури України [1].

Норми щодо умов здійснення репатріації були зазначені на 74 – й (морській) сесії МОП ще в 1987 р. і схвалені в Конвенції «Про репатріацію моряків» № 166, яка розширила коло осіб, на яких поширюється її дія, вступила в силу у 1991 р., Україна не є учасником. Генеральна конференція беручи до уваги, що з часу прийняття Конвенції «Про репатріацію моряків» (1926 р.) і Рекомендації «Щодо репатріації капітанів суден і учнів» (1926 р.) прогрес у морському флоті зробив необхідним перегляд цієї Конвенції, з тим щоб вона включала відповідні елементи цієї Рекомендації, приймаючи до уваги той значний прогрес, який став можливим завдяки національним законодавствам і практиці у справі забезпечення репатріації моряків, в різноманітних

областях, не охоплених Конвенцією. Відповідно, таке проведення подальшої діяльності за допомогою нового міжнародного акту, що містить певні додаткові аспекти репатріації моряків та нові пропозиції, одержало широке поширення на світовому морському флоті зростання найму іноземних моряків.

Ця Конвенція охоплює всі морські судна, що є державною або приватною власністю, зареєстровані на території будь-якої держави – члена, для якого ця Конвенція є чинною і звичайно використовуються в торговельному мореплаванні, а також судновласників і моряків таких суден.

Компетентний орган влади тією мірою, якою він вважає це практично здійсненим, застосовує після консультації з представницькими організаціями власників риболовецьких суден та рибалок положення цієї Конвенції стосовно комерційного морського рибальства. Якщо є які-небудь сумніви щодо того, чи повинно те чи інше судно вважатися, в цілях цієї Конвенції, як зайняте торговельним мореплаванням або комерційним, морським рибальством, то це питання вирішується компетентним органом влади після консультації з зацікавленими організаціями судновласників, моряків і рибалок. В цілях цієї Конвенції термін «моряк» означає будь-яку особу, яка працює в будь-якій якості на борту морського судна, стосовно якого ця Конвенція має силу.

Згідно цього ст. 2 Конвенції наголошує, що моряки користуються правом на репатріацію в таких випадках: а) після закінчення за кордоном терміну найму на конкретний період чи на конкретний рейс; б) після закінчення періоду, зазначеного в повідомленні, виданому відповідно до положень статей угоди чи договору про наймання укладених з моряком; в) у разі захворювання чи травми, чи іншої медичної причини, котрі спричиняють репатріацію, якщо лікарі вважають моряка транспортабельним; г) у випадку аварії корабля; д) у разі, коли судновласник не здатний надалі виконувати свої зобов'язання згідно із законом чи контрактом, як наймач моряка з причини банкрутства, продажу судна, зміни реєстрації судна чи по будь-якій іншій аналогічній причині; е) у випадку призупинення чи припинення дії трудового договору згідно з рішенням суду чи колективним договором, чи припинення дії трудового договору по будь-якій аналогічній причині [4].

Конвенція «Про репатріацію моряків» містить і ряд уточнюючих: моментів відносно місця репатріації моряка. Згідно ст.3 кожна держава-член, для якої конвенція є чинною, передбачає у національному законодавстві чи правилах місця призначення, куди моряки можуть бути репатрійовані. До цих місць репатріації належать: пункт, у якому моряк дав згоду бути найнятим, пункт, обумовлений в колективній угоді, країна проживання моряка чи інший такий пункт, взаємно погоджений на момент найму. Моряк має право обирати серед визначених місць репатріації пункт, в який він повинен бути репатрійований. Дану норму доцільно ввести в українське законодавство [5].

Дана Конвенція проголошує, що судновласник несе відповідальність за організацію репатріації у відповідний та швидкий спосіб (п. 1 ст. 4). Моряк не повинен нести витрати по репатріації, якщо він був залишений по причині: а) каліцтва отриманого при роботі на борту; б) корабельна аварія; в) хвороби, не признаної його навмисною дією чи виною; г) звільнення по причині, за яку він не несе відповідальності. Виключенням із цього правила може бути лише випадок, коли моряк винен в репатріації, тобто коли він своїми винними діями (наприклад, порушення трудової дисципліни) змусив роботодавця до репатріації.

Згідно Конвенції, моряк вважається репатрійованим, якщо він висаджений в своїй країні чи в порту, в якому він був найнятий, чи в сусідньому з ним порту чи в порту, із якого почався рейс. Судновласник несе відповідальність за організацію репатріацію швидким чином, при цьому звичайним видом транспорту є повітряний [4]. КТМУ п. 2 ст.55 в цій частині інкорпорував конвенційні норми і поклав на судновласника обов'язки по належній і скорій репатріації, яка здійснюється повітряним транспортом.

В відповідності зі ст.55 КТМУ витрати на репатріацію несе судновласник. Ці витрати включають в себе плату за: а) проїзд члена екіпажу судна до місця репатріації; б) харчування і проживання члена екіпажу судна з моменту, коли член екіпажу покидає судно, і до моменту, коли член екіпажу судна прибуває до місця репатріації; в) лікування члена екіпажу судна, якщо це необхідно, до тих пір, поки член екіпажу судна за станом здоров'я не буде придатний для переїзду до місця репатріації; г) провезення багажу в кількості, передбаченій контрактом члена екіпажу судна до моменту репатріації. У випадку, якщо причини, що визвали репатріацію члена екіпажу судна, виникли по вині члена екіпажу судна при виконанні ним трудових обов'язків, судновласник має право на відшкодування витрат на репатріацію в відповідності з законодавством [2].

В цілому по питанню про місце репатріації моряків вимоги українського законодавства співпадають з положеннями Конвенції «Про репатріацію», але практика останніх років свідчить про недотримання норм трудового законодавства в області репатріації [5]. Характерними прикладами тому є випадки із судової практики, наприклад на черговому засіданні сумісної робочої групи експертів ad hoc МОП та ІМО по відповідальності і компенсації позовів, пов'язаних зі смертю, каліцтвом і абандоном моряків в вересні 2018р. було відмічено, що загальна кількість покинутих моряків невідома. Випадок зі списанням моряка з борту судна називають абандоном (abandonment), при цьому МФТ виявила 212 випадків абандону моряків з липня 2011р. по червень 2019 р. В результаті виявилися за ці роки покинутими на чужині 3500 моряків – членів екіпажів. Основними причинами абандону моряків стають арешт і аварії суден, посадки на міль, банкрутство підприємств, найбільш часті такі випадки на судах під «вигідним прапором» [6].

В українському законодавстві питання репатріації моряків містяться не лише у ст. 55 КТМУ «Репатріація членів екіпажу», а також згадується в ст. 42 «Морські вимоги» глави 4 «Арешт суден». Згідно п. 16 ст. 42 судно може бути арештовано на підставі морської вимоги в зв'язку з «заробітною платою та іншими засобами, що належать капітану, членам командного складу та іншим членам екіпажу у зв'язку з виконанням ними своїх службових обов'язків на борту судна, включаючи витрати по репатріації ...». Однак, сама репатріація може бути здійснена в цьому випадку тільки після продажу судна в результаті судового рішення, яке не завжди вдається отримати досить швидко.

КТМУ у главі 2 «Привілейовані вимоги» ст. 358 «Черговість вимог» наголошує, що: «Підлягають переважному задоволенню перед іншими вимогами, у тому числі перед вимогами, забезпеченими заставою: у першу чергу – вимоги, що впливають із трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю і після їх повного відшкодування – вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна; у другу чергу...» [2].

Таким чином, на сьогодні, крім судового примусу в Україні поки, що не існує ефективного механізму для спонукання судовласника виконувати повною мірою свої зобов'язання по відношенню до екіпажу. Тим не менш, в інших країнах українські моряки можуть у суді захистити свої права на отримання заробітної плати та репатріацію. Так, у 2010 р. в Італії теплохід «Одеса» був заарештований на вимогу кредиторів, до яких приєдналися і члени екіпажу судна зі своїми вимогами з приводу виплати заробітної плати та витрат по репатріації, керуючись міжнародними нормами, а саме Конвенцією «Про репатріацію моряків, яка наголошує, що моряк, списаний на берег, має право бути доставленим за рахунок судовласника назад у свою країну, в порт, де він був найнятий, або в порт, з якого почався рейс. Моряк не повинен, нести витрати з репатріації, якщо він був залишений з причини, за яку не несе відповідальності [1].

Враховуючи безліч негативних випадків з репатріацією МОП на 94-й морській сесії у Женеві в 2006 році прийняла Конвенцію «Про працю в морському судноплаванні», яка акумулювала в собі майже всі більш ніж 70 існуючих правових актів про працю моряків. Дана Конвенція набуде чинності через 12 місяців після того, як її ратифікують не менше 30 держав - членів МОП. При цьому, загальна частка валової місткості торгового флоту повинна скласти не менше 33% [7]. МОП очікує, що з приводу ратифікації цієї конвенції буде прийнято спеціальне рішення Єврокомісії і всі країни Євросоюзу подбають про її ратифікацію. Згідно цього бюро праці МОП розробило план дій широкомасштабної ратифікації в першу чергу країнами з досить високою часткою морських перевезень. Це держави прапора, держави порту і держави – постачальника робочої сили. Цим державам з боку МОП буде надана допомога при підготовці національного законодавства на виконання вимог конвенції [8].

Україна поки не ратифікувала зведену Конвенцію МОП «Про працю в морському судноплаванні» і на сьогоднішній день є стороною Конвенції «Про репатріацію моряків» № 23 (1926р.) з 17 червня 1970 р., яка застосовується до всіх морських суден, зареєстрованих на території будь-якої країни, що ратифікувала цю Конвенцію та до власників і моряків таких суден. Ця Конвенція не застосовується до: військових кораблів; урядових суден, які не займаються торгівлею; суден, зайнятих в каботажних перевезеннях; прогулянкових яхт; індійських плоскодонних суден; рибальських суден; суден тоннажністю менше ніж 100 брутто – реєстрових тон ч 300 куб. м, а також до суден, зайнятих місцевою торгівлею, тоннажністю нижче за межу, встановлену національним законодавством щодо спеціального регулювання такої торгівлі на дату ухвалення цієї Конвенції. Згідно цього, не відомо, які будуть наслідки репатріації українських моряків при працевлаштуванні на судна, які не підпадають під конвенційні норми.

Ст. 10 даної Конвенції передбачає зобов'язання кожної держави-члена МОП ввести в дію положення Конвенції та зробити такі дії, які необхідні для ефективного виконання цих положень. Слід зазначити, що положення цієї Конвенції поширюються лише на членів команди, але не на капітана і не на практикантів. Порівнюючи положення цієї Конвенції та положення КУМУ Розділ 3 «Екіпаж судна», глава 1 «Загальні правила», ст. 55 «Репатріація членів екіпажу», можна відзначити відмінності в правових підставах репатріації за рахунок судновласника, яка здійснюється у таких випадках:

- при звільненні з ініціативи власника або уповноваженого ним органу;
- при захворюванні і травмі;
- при загибелі судна;
- якщо судновласник не може виконувати свої обов'язки, що впливають з чинного законодавства України, договору (контракту)».

В той же час ст. 4 Конвенції № 23 містить таку норму: «Моряк не несе витрат по репатріації, якщо він залишений по причині:

- травми, отриманої під час роботи на борту судна;
- загибелі судна;
- захворювання, не визвано його навмисною дією або виною;
- звільнення по причині, за яку він не несе відповідальності» [9].

Як бачимо, зазначені норми дійсно по-різному визначають правові підстави репатріації.

За положеннями КТМУ, ініціатива судновласника є ознакою, що визначає правові наслідки репатріації і у випадку, якщо судновласник формально не виявляє такої ініціативи, КТМУ мало може допомогти морякам. Остання з причин репатріації, передбачена в ст. 55 – невиконання своїх обов'язків за законодавством або договором – повинна бути якимось чином встановлена фактично [2]. А в якому порядку, встановлюється факт невиконання судновласником своїх обов'язків – нероз'яснене. Її встановлення ускладняється відсутністю порядку визначення факту невиконання судновласником своїх обов'язків [10].

У той же самий час Конвенція № 23 містить більш ємне визначення правових підстав репатріації – це будь-яка причина, за якої моряка не може бути визнано відповідальним. При цьому в положенні п.2 ст.5 Конвенції, вказано, що у випадках коли моряк репатріюється, як член екіпажу, він користується ще й правом на отримання заробітку за весь час роботи в рейсі [9]. А у ст.55 КТМУ наголошено, що «судновласник несе відповідальність за організацію і витрати по репатріації в обсязі затрат на проїзд (як правило, літаком), оплату проживання і харчування, оплату праці і допомогу, перевезення багажу в кількості, передбаченій договором (контрактом), лікування (до тих пір, поки моряк не буде транспортабельним) [2]. Це положення фактично переплітається в деяких частинах з трудовим законодавством України і анітрохи не вносить ясність у те коли моряку виплачується його заробітна плата. Якщо (і так найчастіше трапляється) під цим розуміється цивільна відповідальність, то моряку потрібно звертатися до суду, щоб примусити судновласника виконати свої зобов'язання. Якраз відсутність в українському законодавстві чіткого положення про те, що пере; репатріацією моряку виплачується заробітна плата в повному обсязі, примушує українських моряків місяцями, а то й роками чекати розрахунку на борту українських суден далеко від дому [10].

На додаток до цього, важливим є положення ст.6 Конвенції № 23: «Орган державної влади тієї країни, в якій зареєстровано судно, зобов'язаний спостерігати за репатріацією будь-якого члена команди у випадках, до яких застосовується ця Конвенція, незалежно від його громадянства і, при, необхідності, авансом оплачувати йому його витрати» [9]. На жаль, КТМУ не містить навіть згадки про це положення [10].

У цьому зв'язку Україна є учасницею Конвенції МОП «Про мінімальні норми на торговельних судах» № 147 (1976р.) з 17.03.1994 р.,

– де відповідно до ст.2 зазначено, що кожна держава – член, яка ратифікує цю Конвенцію, гарантує мати законодавство та правила, які встановлюють для зареєстрованих на його території суден:

- норми безпеки, включаючи норми відносно кваліфікації, тривалості робочого часу і комплектації екіпажу з метою забезпечення безпеки для життя на борту судна;
- відповідні засоби соціального страхування;

Виконувати ефективну юрисдикцію або контроль над суднами, зареєстрованими на його території відносно:

- заходів соціального страхування, передбачених національним законодавством чи правилами;

– умов праці та умов життя на борту судна, визначених національним законодавством та правилами або установлених рішеннями компетентних судів таким чином, щоб вони зобов'язали однаковою мірою зацікавлених судновласників і моряків;

– у разі відсутності ефективної юрисдикції впевнитися, що заходи ефективного контролю інших умов праці та життя на борту судна погоджені між судновласниками або їхніми організаціями та організаціями моряків.

Забезпечувати:

– наявність відповідних процедур, що підлягають загальному нагляду з боку компетентного органу влади після тристоронніх консультацій між цим органом влади і представницькими організаціями судновласників та моряків, де це передбачається, розгляду будь-якої скарги, яка подається у зв'язку з наймом і, по можливості, на момент найму на його території моряків, що є його громадянами, на судна, які зареєстровані в іноземній державі і щоб така скарга, як і будь-яка інша скарга, що подається у зв'язку з наймом і, по можливості, в момент найму на його території іноземних моряків на судна, зареєстровані в іноземній державі, була негайно доведена його компетентним органом до відома компетентного органу влади тієї країни, в якій судно зареєстроване, а копія була надіслана Генеральному директорові Міжнародного бюро праці;

– перевіряти шляхом інспектування або за допомогою інших відповідних засобів, що судна, зареєстровані на його території, відповідають ратифікованим ним законам та правилам, які застосовуються і набувають чинності в міжнародних конвенціях з питань праці, якщо це відповідає національному законодавству, колективним угодам, що застосовуються;

– проводити офіційні розслідування відносно будь-якого серйозного випадку, коли це трапляється з суднами, які зареєстровані на його території, зокрема тих, що викликали поранення і (або) людські жертви кінцева доповідь про такі розслідування звичайно доводиться до відома громадськості [11].

Наявність законів і правил для суден, зареєстрованих на його території у відношенні умов на борту судна для роботи і життя та репатріації таких, як ті, які, на думку Держави-члена, не покриваються колективними угодами і відповідність положень законів і правил у значній мірі повинна бути еквівалентною Конвенції МОП № 23, зазначеній у Додатку.

Таким чином, вбачається, що КТМУ не містить повного відображення положень про репатріацію моряків не тільки з Конвенції МОП № 23, але також і з Конвенції МОП № 147 [3].

У давні часи під репатріацією вважали повернення на батьківщину, з поновленням громадянських прав військовополонених та цивільних осіб, які під час війни опинилися за межами своєї країни та перебували довгий час поза батьківщиною. Особливого політичного змісту набув термін «репатріація» у той період коли почалися масові повернення політичних емігрантів до країн їх походження, а на сьогодні право на репатріацію моряків – це право, яке поряд з іншими правами забезпечує професійні інтереси моряків. Вважаючи на міжнародний характер судноплавства та на наявність розбіжностей у правових системах, регулювання правовідносин, пов'язаних з репатріацією, часто не спрацьовує. Доказом цього є численні випадки, коли судновласник залишає екіпаж. Іноді різні державні служби докладають колосальних зусиль, щоб повернути українського моряка на батьківщину, але строк повернення все одно затягується на місяці чи навіть роки [12].

Як зазвичай на сьогодні існує механізм, що судновласник репатріює моряка в порт, зазначений у контракті, колективному договорі, а у разі їх відсутності – в порт прийняття на роботу. Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати з репатріації в обсязі затрат на проїзд, оплату проживання і харчування, оплату праці і допомогу, перевезення багажу [2].

При цьому враховуються випадки, коли моряк користується правом на репатріацію:

– після закінчення за кордоном терміну найму на конкретний період або на конкретний рейс;

– після закінчення періоду, зазначеного в повідомленні, виданому відповідно до положень статей угоди або договору про наймання, укладених з моряком;

– у разі захворювання чи травми або з іншої медичної причини, котрі спричиняють репатріацію, якщо лікарі вважають моряка транспортабельним;

– у разі аварії корабля;

– у разі, коли судновласник не здатний надалі виконувати свої зобов'язання згідно із законом або контрактом, як наймач моряка з причини банкруства, продажу судна, зміни реєстрації судна чи з будь-якої іншої аналогічної причини;

– разі, коли судно без згоди моряка прямує в зону військових дій, як вона визначена національним законодавством або правилами чи колективними угодами; у разі припинення

або призупинення дії трудового договору згідно з рішенням промислового арбітражу чи з колективною угодою, або припинення дії трудового договору з будь-якої іншої аналогічної причини [4].

Слід зазначити, що національне законодавство або колективні угоди визначають максимальні терміни служби на борту судна, які надають морякові право на репатріацію і тривалість таких термінів не перевищує 12 місяців. При визначенні максимальних термінів враховуються фактори, що впливають на виробниче оточення моряків. Кожна країна, у міру можливості, прагне скоротити ці терміни у світлі технологічних змін і прогресу керуючись рекомендаціями щодо цього питання та правилами винесеними Паритетною морською комісією.

Якщо виявляється, що моряк, відповідно до національного законодавства або колективних угод припускається серйозних порушень своїх обов'язків за трудовим договором, що призводить до його репатріації, то країна прапора має право на утримання з нього витрат на репатріацію або частини таких витрат відповідно до її законодавства чи колективного договору.

Судновласник несе відповідальність за організацію репатріації у відповідний та швидкий спосіб. Звичайним транспортом є повітряний і витрати на репатріацію бере на себе також. Але у більшості випадків дані випрати охоплюють:

- проїзд до пункту, обраного для репатріації;
- витрати на проживання і харчування з моменту, коли моряк залишає судно, та до моменту, коли він прибуває до місця репатріації;
- заробітну плату і допомогу з моменту, коли моряк залишає судно, та до моменту, коли він прибуває до місця репатріації, якщо це передбачене національними законами чи колективними угодами;
- перевезення 30 кг особистого багажу моряка до місця репатріації;
- лікування, у разі потреби, доти, поки моряк не буде придатний для переїзду до місця репатріації [9].

Що ж стосується майна члена екіпажу судна, то судновласник зобов'язаний відшкодувати членові екіпажу судна заподіяний збиток у випадку загибелі майна члена екіпажу судна або ушкодження такого майна внаслідок події із судном. Судновласник не повинен відшкодувати збиток, заподіяний майну члена екіпажу судна, якщо останній винен в події із судном.

При цьому, судновласник не вимагає від моряка попередньої оплати вартості репатріації на початку його роботи та не утримує витрати на репатріацію із заробітної плати моряків або інших виплат.

Національне законодавство країн прапора не зачіпають будь-яких прав судновласника, котрі стосуються утримання з наймача моряка витрат на його репатріацію, якщо він не найнятий цим судновласником [13].

У випадку, якщо судновласник виявився не в змозі організувати репатріацію або оплатити витрати, пов'язані з репатріацією моряка, який має на неї право, то компетентний орган на території якого судно зареєстроване, організовує та оплачує витрати на репатріацію зацікавленого моряка, якщо він виявився не в змозі це зробити, держава, звідки повинен бути репатрійованим моряк, або держава, громадянином якої є моряк, можуть організувати його репатріацію та утримати витрати на репатріацію з країни, на території якого судно зареєстроване. Витрати на репатріацію підлягають утриманню з судновласника країною, на території якої судно зареєстроване.

Моряки, які підлягають репатріації, мають право отримати свої паспорти та інші документи, які засвідчують їхню особу, з метою репатріації. Час, витрачений на очікування репатріації, та час у дорозі під час репатріації не враховуються з оплачуваної річної відпустки, накопиченої моряком [4].

Висновок. Таким чином, моряк вважається належним чином репатрійованим, коли він прибув на визначене відповідне місце репатріації або, якщо моряк не заявляє своїх прав на репатріацію в межах розумного періоду часу, який визначається національним законодавством країни репатріації чи колективними угодами. Але останнім часом репатріація здійснюється дуже повільно, що затягує цей процес на місяці, а той роки.

Список використаних джерел:

1. Международны́й трудовой кодекс моряков. URL: <http://aurora7.com.ua/index.php/2011-05-IT-13>.
2. Кодекс торговельного мореплавства України: за станом на 1 грудня 2020р. *Офіційний сайт Верховної ради України*. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.

3. Горчаков С. Правове регулювання репатріації моряків. URL: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=991>
4. Правовые аспекты репатриации моряков: Законодательство Украины и зарубежный опыт. *Море, судно, экипаж* : материалы Международной конференции 20–22 мая в Коктебеле (Украина). URL: http://www.maritimebusinessriews.com.ua/news/analytcs_and_comments/2009/06/01/4028.html.
5. Конвенція про репатріацію моряків (переглянута) від 09.10.1987 № 166 URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.
6. Беннет С. Чего должен ожидать ответственный судовладелец от ответственного государства флага? Материалы XIV Международного семинара: *Качественное судоходство: стандарт XXI века. Человек и море: долгий путь к гармонии*. 12–13 октября 2011 г. Санкт-Петербург. URL: www.rs-head.spd.ru.
7. Горчаков С. К вопросу о репатриации моряков. URL: http://odessa-daily.com.ua/news/gor_chakovrepatriatsiya.html.
8. Правове регулювання трудової діяльності українських моряків. URL: http://otherreferats.allbest.ru/law/00130323_0.html.
9. Рекомендація щодо репатріації моряків № 174 Міжнародна організація праці; Рекомендації, Міжнародний документ від 09.10.1987 № 174.
10. Підпала І.В. Правові особливості репатріації моряків. *Міжнародна науково-практична конференція*. Одеса: ОНМА, 2013. С. 96-99.
11. Розроблено рекомендації для захисту трудових прав моряків. URL: <http://helsinki.org.ua/index.php?icN1306151624>.
12. Головина С.Ю. Правовое регулирование труда отдельных категорий работников. *Правоведение*. М., 2003. С. 7-18.
13. Иванов С.А. МОТ: контроль за применением международных норм о труде и его проблемы. *Государство и право*. 1997. № 7. 221 с.

УДК 349.2

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.3-2.11>

ТАНГИЯН О.О.

**ЮРИДИЧНІ ГАРАНТІЇ «ЕКВІВАЛЕНТНОГО ЗАХИСТУ»
ДЛЯ ПРАЦІВНИКІВ, ЯКІ ПРАЦЮЮТЬ ЗА СТРОКОВИМИ ТРУДОВИМИ
ДОГОВОРАМИ (КОНТРАКТАМИ)**

**LEGAL GUARANTEES OF "EQUIVALENT PROTECTION" FOR EMPLOYEES
WORKING UNDER TERM EMPLOYMENT AGREEMENTS (CONTRACTS)**

Актуальність статті полягає в тому, що питання припинення трудового договору має соціально-економічне походження, адже як для працівника так і для роботодавця природною є сталість трудових відносин. З позиції працівника залишення без роботи потребує вирішення проблеми щодо забезпечення свого життя за рахунок суспільно корисної праці. Для роботодавця плінність кадрів також не є умовою, що сприяє розвитку бізнесу. За будь-яких умов припинення трудового договору потребує підвищеною увагою суспільства з позиції дотримання роботодавцями гарантій працівників закріплених законодавством. І як показує сучасна практика для працівників, які працюють на умовах строкових трудових договорів юридичні гарантії повинні бути удосконалені. Стаття присвячена проблемі реалізації в Україні юридичних гарантій «еквівалентного захисту» для працівників, які працюють за строковим трудовим договором (контрактом). Проаналізовано зазначену пробле-