

## **ВІДКРИТІ РЕЄСТРИ: СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЕКІПАЖУ**

*Редіна Є.В.*

---

В статті приведені актуальні проблеми українського екіпажа на судах відкритого реєстра. Обосновані і сформульовані пріоритетні напрямлення і основні пути по вопросам соціальної зашити членов екіпажа судов.

**Вступ.** Однією з основних соціальних проблем реєстрації суден під «зручним» прапором або у так званому відкритому реєстрі є соціальна захищеність їх екіпажів. Індія, Філіппіни, Південна Корея та Індонезія є основними постачальниками моряків на судна під «зручними» прапорами. Проблему багатьох членів таких міжнародних екіпажів можна коротко викласти слідуючим чином: їх, власне кажучи, не захищають закони, їм не сприяють у разі одностороннього анулювання трудових угод, фактично їм не до кого звернутися по допомогу. Тому умови праці на судах «зручного» прапора іноді майже такі ж примітивні, якими вони були і у далекому минулому. Особливо це стосується суден спроектованих і побудованих під наглядом китайського реєстра для використання в каботажних перевезеннях, норми соціально-побутового забезпечення яких не відповідають ніяким міжнародним нормам. Багато з таких суден, через відсутність попиту на перевезення в китайському каботажі були згодом продані, зареєстровані під «зручним» прапором і використовуються на перевезеннях в Південно-Східній Азії та на Далекому Сході.

Зловживання відносно робочої сили відбуваються, як правило, у сфері перевезень масових вантажів, наприклад нафти або ліса, де частка витрат на утримання екіпажів набагато більша, ніж в лінійному суднопластві. Таким чином, робоча сила є тим чинником виробництва, який забезпечує економію за рахунок найма дешевших екіпажів. Хоча ці проблеми зазвичай характерні для перевезень масових вантажів, вони ними не обмежуються. Як відомо, «зручні» екіпажі використовують, зокрема нові круїзні компанії, які працюють з порту Майямі (Флорида) і набирають зі всього світу, де можуть знайти дешеву робочу силу. Одна з поширених стратегій полягає в тому, щоб комплектувати екіпажі з моряків 35 або 40 національностей, уникаючи завдяки цьому солідарності членів екіпажа в їх протесті проти умов праці.

Значення проблеми полягає в зростанні чисельності моряків з країн Азії. У 1960 році вони склали 15% загальної чисельності моряків в світі, в 1987 році -67%, а в 1992 році - близько 75%, сьогодні, у зв'язку із зростанням частки моряків з України і Росії, частка азіатських екіпажів незначно збільшилася.

Діяльність Міжнародної транспортної Федерації полягає в поверненні суден в країни, резидентами яких є судновласники, що створює обстановку більшої підзвітності. Для цього МТФ намагається об'єднати в профспілки екіпажі вказаних суден. Проте, відповідні судноплавні компанії використовують багато методів протидії. Одним з них служить подвійний комплект бухгалтерських документів. Ця практика настільки поширена, що її зазвичай називають подвійною бухгалтерією. По суті, вона полягає в підписанні моряками контракту, в якому вказані рівні зарплат, схвалені федерацією, і паралельно – другого контракту із значно меншими ставками зарплати, що фактично підлягають виплаті. Застосовують різні варіанти даного методу, але у всіх однаковий мотив – прагнення уникнути виплати більшої зарплати. Подібну практику використовують щоб уникнути конфліктів з профспілками, які контролюють зарплату моряків. Інспекторів федерації, який проводить контроль, капітан показує бухгалтерські документи з вказівкою величини зарплати, прийнятою федерацією, і інспектор нічого не може довести, навіть якщо підозрює, що члени екіпажа отримують менше. Моряків, які не бажають миритися з подібною практикою, заносять в чорні списки, і вони не можуть знайти роботу на судах. Тому нашому морякові при роботі на судах під іноземним прапором доцільно зберігати, якщо можна, відомості про свою зарплату, що може послужити доказом шахрайства у разі виявлення подвійної бухгалтерії. Навіть якщо інспектор федерації не зможе допомогти в даному порту, то можна зв'язатися з іншим портом заходу судна і зажадати там виплату зарплати відповідно до правил федерації.

До речі, зарплата МТФ для моряків, які працюють на судах під «зручними» прапорами, з 1994 р. постійно збільшується, як і ставки МТФ, що приводить до щорічних підвищень окладів впродовж цього періоду. На останньому, такому, що відбувся у вересні 2007 року міжнародному переговорному форумі представники МТФ і судновласників досягли домовленості підвищити зарплату морякам судів зручних прапорів на 8 %. Угода вступила в силу з 1 січня 2008 року і торкнулася майже 70 тис. моряків. При цьому мінімальна зарплата кваліфікованого матроса (АВ) з урахуванням овертаймів і відпускних склала 1675 доларів США. Виходячи з неї і диференційованого коефіцієнта, мінімальна зарплата капітана судна складає 5345 дол., старшого механіка - 4871 дол. і т.д. Багато судновласників категорично проти таких витрат.

Морякам, найнятим на судна «зручного» прапора, заборонено скаржитися на свої умови життя або роботи іноземній владі або профспілкам, вступати в профспілки або створювати їх. До того ж робота, що надається морякам з країн, що розвиваються, значно краще, ніж та, яку вони мають на батьківщині, тому багато моряків не хочуть висувати претензії або вступати в контакт з владою, навіть коли в них є для цього підстави.

Сутність вказаних проблем розглядалася в роботах [1-6] і в цілому ряді інших, проте ні в одній з вказаних робіт не розкриваються причини, недостатньо аналізуються наслідки і не обґрунтовуються реальні шляхи запобігання ситуації, що склалася.

Виходячи з цього, метою даної роботи є формування сучасних трансформацій поняття «зручного» прапора і обґрунтування ефективних шляхів

соціального захисту українських екіпажів в умовах подальшої інтернаціоналізації міжнародного судноплавства. Для реалізації поставленої мети в роботі сформульовані і вирішені **наступні основні завдання**. Дослідження процесу трансформації поняття «зручний» прапор в тимчасовому розрізі під впливом змін в міжнародному торговому судноплавстві. Аналіз трансформації міжнародного права, що забезпечує соціальну захищеність моряків і його дієвість. Дослідження особливостей української практики реєстрації суден і обумовлених нею проблем. Обґрунтування ефективних умов забезпечення ефективності українського судноплавства як основи соціальної захищеності національних екіпажів.

**Результати.** Проблеми трудових відносин збільшуються в результаті деяких загальних змін в судноплавстві. Найбільш істотним є скорочення часу на стоянці в порту. У деяких суден- контейнеровозів і суден для перевезення автомобілів цей час складає декілька годин, а у інших суден (таких, як танкери) часу на стоянку в порту може взагалі не бути, тому, що їх розвантажують на рейді в трубопроводи або танкери меншого розміру. Крім того, зменшується чисельність екіпажа, що веде до подальшої ізоляції і без того замкнутої професії. Моряки працюють, харчуються і відпочивають на судні, що створює ширший круг питань трудових відносин, ніж той, з якими стикаються берегові працівники. Тому важливо, щоб у моряків була можливість покинути судно, хоча характер сьогоднішніх розкладів і графіків руху суден, як правило, цю можливість обмежує більшою мірою, чим це було раніше. Інакше кажучи, хоча у моряків, існує більше причин покинути свою роботу із-за умов праці, чим у берегового складу, вони обмежені в часі виходу з судна і продовжують отримувати зарплату. На практиці це серйозна проблема, що може бути побічно пов'язане із зловживанням робочої сили.

«Зручний» прапор забезпечує відхід від трудового регулювання в країні - власниці судна, і стає засобом оплати низької заробітної плати і примушення до наднормової роботи, яка часто відбувається в небезпечних робочих умовах. Оскільки судна зручного прапора не мають національності, вони тим самим знаходяться поза досяжністю будь-якого професійного союзу моряків.

При визначенні «зручного» прапора МТФ вважає найбільш важливим критерієм те, щоб національність судовласника відповідала національності прапора. У 1974 році МТФ дала наступне визначення «зручному» прапору. Так, судно вважається плаваючим під «зручним» прапором, якщо бенефіціарне володіння і контроль над судном проводиться в країні відмінній від країни прапора судна.

Організована опозиція зручним прапорам почалася в 1930 -му році в США як наслідок переходу американських суден під прапори Португалії і Гондурасу. Поштовх цього руху був зроблений після другої Світової війни, коли МТФ об'єднувала більше 400 профспілок і більше 90 країн, що представляють більше 5 млн. транспортних робочих. Кампанія МТФ проти «зручних» прапорів, що почалася формально в 1948 році на Світовому Конгресі в Осло (Норвегія), передбачала наступні дії :

- встановити на підставі міжнародної урядової угоди дійсний зв'язок між прапором, під яким ходить судно, і національністю або місцепроживанням його

власників, менеджерів і моряків, і тим самим виключити «зручний» прапор повністю;

- гарантувати морякові, службовцеві на судах зручного прапора, незалежно від його національності, захист від експлуатації судновласниками.

Слід зазначити, що флот під зручним прапором стрімко росте і примусити, судновласників реєструвати судна під національним прапором виявилось неможливим. Спроби МТФ поліпшити умови праці і зарплату моряків у багатьох випадках є неефективними, оскільки багато моряків, що наймаються на судна під зручним прапором, не мають права звертатися в профспілку, що обумовлене в їх контрактах.

Сьогодні все більше екіпажів на судах іноземних судновласників повністю укомплектовані російськими і українськими моряками, які у свою чергу, відпрацювавши по декілька контрактів, вважаються висококваліфікованими фахівцями міжнародного класу. Професія моряка є досить важкою оскільки пов'язана з тим, що вони працюють далеко від будинку, з відривом від сім'ї і в стресових ситуаціях, але при цьому вони часто отримують зарплату нижче за ту, яку отримують фахівці країн, – судновласників.

На жаль, проблема з невиплатою морякам законної зарплати стала вже звичною. Міжнародна організація праці в своїй діяльності постійно повертається до проблем зайнятості і працевлаштування моряків. З цих актуальних питань були прийняті ряд конвенцій (№№ 9, 22, 145) і рекомендацій (№№ 107, 139, 154), в яких в тому або іншому ступені закладені основні принципи працевлаштування моряків, забезпечення зайнятості, положення про трудові договори моряків. Першою конвенцією МТФ, що регламентує питання працевлаштування стала Конвенція № 9 «Про працевлаштування моряків» (1920 р.) Вона передбачає наступні основні принципи: працевлаштування моряків не може бути предметом комерційної діяльності, здійснюваної якою-небудь особою, суспільством або установою з метою здобування грошового прибутку; працевлаштування моряка на будь-якому судні не спричиняє за собою ніякої прямої або непрямої винагороди якому якій-небудь особі, суспільству або установі; працевлаштування як комерційна діяльність, здійснювана з метою здобування прибутку допускається тимчасово на підставі ліцензії, за умови, що дана діяльність відбуватиметься під контролем уряду в цілях охорони прав всіх зацікавлених осіб; при цьому держава зобов'язується прийняти всі здійсненні заходи по швидкому припиненню комерційної діяльності по працевлаштуванню моряків, здійснюваною з метою витягання прибутку; держава, що ратифікувала конвенцію, організовує і підтримує ефективну і відповідну потребам систему безкоштовних державних служб зайнятості для моряків; керівництво роботою таких служб зайнятості покладається на осіб з практичним досвідом мореплавання; в процесі працевлаштування морякам забезпечується вільний вибір судна, а судновласникам - вільний вибір членів екіпажа. Таким чином, держава - член МТФ, що ратифікує Конвенцію № 9, покладає на себе обов'язки встановити систему безкоштовних державних бюро зайнятості під контролем центрального органу. У тих випадках, коли в країні існує бюро, що здійснює комерційну діяльність по працевлаштуванню моряків, то вони повинні мати державну

ліцензію і здійснювати свою діяльність під контролем держави і безкоштовно для моряків.

З питань умов праці і соціального захисту моряків МФТ прийняла 25 відсотків від загального числа прийнятих конвенцій і рекомендацій. Нормативні акти МФТ, регулюючі умови праці і соціальний захист працівників морських професій, є найбільшою групою спеціальних (що розповсюджуються лише на осіб, зайнятих в певній галузі економіки) конвенцій і рекомендацій. Це обумовлено специфікою виробничої діяльності в морі, а також тим, що діяльність моряків в основному здійснюється за межами їх країни і тому вимагає міжнародно-правового регулювання.

Недосконала вітчизняна система оподаткування примушує підприємців реєструвати бізнес в офшорних територіях, уникаючи тим самим обов'язку нести податковий тягар в Україні. Саме на таких територіях (державних) судновласники реєструють ті, що належать їм морські судна. Результати цього процесу негативно позначаються і на економіці - скарбниця не поповнюється в результаті несплати податків - і на працівниках, які наймаються до вітчизняного судновласника, але під «зручний» прапор і, тому, підкоряючись іноземному законодавству.

Відкриті реєстри або так звані «зручні» прапори пропонують свою реєстрацію судновласникам інших країн. Реєстри «зручних» прапорів традиційно відрізняються легкістю реєстрації і низькими податками (або їх повною відсутністю). Підняття державного прапора на судні служить юридичним фактом, що дозволяє застосовувати до правовідносин, що виникають на його борту, національне право країни прапора. Оскільки прапор судна є доказом його приналежності до певної держави, національне законодавство не може бути застосоване до трудових правовідносин між працедавцем і членами екіпажа, і тому не здатне захистити величезну кількість російських моряків, що працюють на судах під «зручними» прапорами.

Для українських судновласників основною перешкодою реєстрації суден під національним прапором побудованого і купленого нового тоннажу швидше за все є проблема не стільки оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, скільки наявність ПДВ і митного збору на побудований і куплений флот. Істотною перешкодою є також система регулювання зовнішньоекономічної діяльності, а питання укомплектування екіпажів і оплати праці плавскладу сьогодні взагалі не стоять гостро.

Критичне скорочення чисельності українських суден, що знаходяться в експлуатації, складне фінансове положення галузі висунули перед моряками проблему пошуку нових можливостей по застосуванню своїх знань і сил на іноземних судах. У свою чергу іноземні судновласники купують відносно дешеву робочу силу і економлять на інвестиціях в персонал. Проте судновласники зацікавлені в залученні не тільки дешевої, але і кваліфікованої робочої сили на свої судна. І саме цим двом вимогам повністю відповідають українські моряки.

Разом з цим, в останні десятиліття намітилася тенденція скорочення чисельності екіпажів, яка пояснюється автоматизацією багатьох виробничих процесів на судах. Заснована на науково-технічному прогресі, така тенденція веде до скорочення витрат судновласників на зміст, навчання і перепідготовку

екіпажів. Істотно змінюється система навчання морських фахівців, яке повинне здійснюватися в основному на учбових судах, оснащених сучасним устаткуванням. В результаті необґрунтованого скорочення чисельності екіпажів морських суден різко підвищується фізичне і нервово-психічне навантаження на членів екіпажа. В умовах напруженого судноплавства таке навантаження може самим негативним чином позначитися на безпеці людей, судна, вантажу і навколишнього середовища, а також створює небезпечні умови праці моряків.

Основними порушеннями трудового законодавства, зокрема норм міжнародних конвенцій, є: затримка заробітної плати, виплата її в меншому розмірі, чим передбачено стандартами про працю, неукладення трудових договорів при наймі моряка на роботу, відмову працедавця від укладених трудових договорів, неправильний облік робочого часу і наднормових робіт.

Згідно нормам міжнародних конвенцій МФТ, діяльність агентств найму робочої сили є безкоштовною і підлягає обов'язковому ліцензуванню в порядку, встановленому національним законодавством. Українське законодавство в цій частині формально відповідає міжнародно-правовим вимогам, але що фактично склалася на ринку робочої сили ситуація свідчить про невиконання норм морських конвенцій МФТ: кріюінгові агентства стягують плату з моряків за посередництво при працевлаштуванні.

Існуючі проблеми дозволяють зробити висновки про необхідність ратифікації Україною тих або інших конвенцій МФТ, або про внесення змін до самих конвенцій, або про назрілу необхідність ухвалення нових конвенцій з актуальних проблем правового регулювання праці моряків.

На практиці найбільш ефективним рішенням проблеми утримання суден під національним прапором виявилось створення міжнародним реєстрів суден, що надає вітчизняним судовласникам такі умови які схожі з умовами, що існують в країнах відкритої реєстрації, але забезпечують достатній технічний та екологічний контроль та нагляд за судном та його експлуатацією.

Хоча найбільші економічні вигоди і надаються країнами відкритої реєстрації, проте підняття на судні «зручного прапора» може викликати обережне або навіть негативне відношення з боку певних груп вантажовласників, жорсткіші вимоги страховиків і, таким чином, знижувати потенційний рівень конкурентоспроможності обумовлений перевагами, що надаються країною відкритої реєстрації.

Одним з найбільш ефективних рішень проблеми, що склалася, пропонується створення міжнародного реєстра України. Створення другого Міжнародного реєстру суден України є однією з необхідних умов ефективного розвитку національного торговельного судноплавства. Основним принциповим положенням національного законодавства повинно стати те, що судно, зареєстроване у Міжнародному реєстрі суден України звільняється від сплати мита, акцизу та всіх без винятку податків, зборів і обов'язкових платежів, передбачених чинним законодавством України, на нього не поширюється обмеження встановлені законодавством України з валютного регулювання, та регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні. З судна, яке реєструється у Міжнародному реєстрі суден України стягується тільки щорічний потонажний збір та одноразовий збір за реєстрацію (перереєстрацію). Такий режим оподаткування забезпечить конкурентоздатність суден під

державним прапором України у порівнянні з флотом наших основних конкурентів на чорноморському фрахтовому ринку і сприятиме створенню інвестиційно–привабливих умов функціонування національного торговельного судноплавства.

**Висновки.** Таким чином, реалізація обґрунтованих підходів до процесу реєстрації суден в Україні, які сприятимуть вирішенню соціальних проблем екіпажів дозволяє сформулювати основні положення з соціального захисту членів екіпажем суден, які полягають у такому.

1. Для суден, що зареєстровані у Міжнародному реєстрі суден України кількісний склад екіпажу судна та його кваліфікація повинні бути достатніми для забезпечення безпеки мореплавства, безпеки людського життя на морі, безпеки навколишнього середовища, здійснення на борту судна режиму робочого часу та відпочинку (дозвілля) у відповідності до чинного законодавства України, та укладених Україною міжнародних угод.

2. Для суден, що зареєстровані у Міжнародному реєстрі суден України посади капітана, старшого помічника капітана, головного (старшого) механіка, начальника радіостанції (радіооператора) можуть займати тільки громадяни України.

3. Кожен член екіпажу судна повинен мати контракт, укладений чи безпосередньо з оригінальним судовласником, судовласником, чи з особою, яку останні на це уповноважили (крюїнговою компанією). У контракті мають бути вказано умови оплати праці, ставка окладу, сторона яка здійснює відрахування на пенсійне забезпечення, його рівень та інші соціальні гарантії.

4. Зміст контракту не повинен суперечити чинному законодавству України та укладеним Україною міжнародним угодам.

Відсутність в міжнародному трудовому праві норми про обов'язковість письмової форми індивідуального трудового договору з моряком вабить порушення прав моряків на отримання заробітної плати у встановленому розмірі, права на репатріацію за рахунок судовласника, права на безпечні умови праці, права на відпочинок і інших важливих трудових прав моряків. В цілях забезпечення вказаних прав українських моряків, у тому числі і на судах, плаваючих під іноземними прапорами, Україні необхідно ратифікувати ряд конвенцій МФТ щодо найму і працевлаштування моряків, Конвенцію (145) про безперервну зайнятість моряків 1976 р. Крім того, необхідний перегляд ряду конвенцій МФТ, зокрема Конвенції (22) про трудові договори моряків 1926 р., Конвенції (137) про професійне навчання моряків 1970 р.

Контрактом повинно також бути встановлено те, що якщо міжнародним договором України не передбачене інше, члени екіпажу судна, які не є громадянами України сплачують податок на заробітну платню в Україні, відповідно до її чинного законодавства.

Екіпаж судна повинен мати належну кваліфікацію, підтверджену діючим дипломом, або кваліфікаційним свідоцтвом за встановленими в Україні стандартами. Вимоги до таких документів встановлюються законодавством України та укладеними Україною міжнародними угодами.

5. Необхідно також передбачити введення в національне законодавство норм трудового права в регулюванні умов праці моряків, які мають вплив на їх здоров'я і безпечні умови праці. Норми права, регулюючі працю моряків,

утворюють систему, що складається з норм різних правових систем, і що діють в різних державах. Тому Україні слід укласти договори про правову допомогу з іноземними державами «зручних прапорів» з метою уніфікації норм трудового права і полегшення вирішення трудових суперечок за участю російських моряків.

6. Для підвищення ефективності захисної функції трудового права потрібне введення системи страхування відповідальності судновласників за невиплату заробітної плати морякам, а також для відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю моряків, і компенсації інших фінансових зобов'язань судновласника перед моряком.

Використання викладених положень, зокрема, при створенні другого Міжнародного реєстру суден України є однією з необхідних умов ефективного розвитку національного торговельного судноплавства. Такий режим оподаткування забезпечить конкурентоздатність суден під державним прапором України у порівнянні з флотом наших основних конкурентів на чорноморському фрахтовому ринку і сприятиме створенню привабливих умов праці українських моряків на судах Міжнародного реєстру України.

#### *Література*

1. Суханов Н. М. Подготовка Российской Федерации к выполнению обязательств государства флага по Конвенции МОТ 2006 «О труде в морском судоходстве» Государственный морской университет имени адмирала Г.И. Невельского. Доклад на региональном семинаре «Международное правовое положение российских моряков, работающих на судах под удобными флагами Российского профсоюза моряков» 23-24 июня 2008 года

2. Мельников Н.В. Правовое регулирование и рынок труда моряков// Судоходство №6, 2007

3. Трудовые конфликты на судах удобного и отечественного флагов: позиции правительства, судовладельцев, моряков / А.С. Кокин. – М.: Волтерс Клувер, 2008. 424 с..

4. Перепелица О. Реестр с выдержкой // Транспорт России № 34 (530). 2008. С.3

5. Социальные и политические издержки удобных флагов// Морской бюллетень МФТ №12, 2002

6. Конвенция МОП №180 «Про рабочее время и трудоустройство моряков» от 22 октября 1996 года (одобренная в Женеве, вступила в действие 8 августа 2002 г.)

7. Конвенция МОП №179 «Про найм и трудоустройство моряков» от 22 октября 1996 года (одобренная в Женеве, вступила в действие 22 апреля 2000 г.)

#### *Abstract*

**Redina E.**

#### **Open Registers: social and economic problems of crew**

Article presents the actual problems of Ukrainian crew on the vessels in open registers. Real ways and main provisions of vessel's crew social protection are found and determined.