

УДК 341.9

DOI: <http://dx.doi.org/10.18524/2411-2054.2019.34.169552>

В. И. Палько, канд. юрид. наук, доцент
Национальный университет «Одесская морская академия»
Кафедра гражданского и трудового права
ул. Дидрихсона, 8, Одесса, 65028, Украина

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РЕПАТРИАЦИИ МОРЯКОВ

В статье рассмотрены актуальные вопросы репатриации моряков, международно-правовые механизмы обеспечения защиты их прав, исследуются источники международного-правового регулирования репатриации, анализируются основные положения Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками от 11 апреля 2014 г., касающихся прав моряков на репатриацию, а также соответствующие нормы Кодекса торгового мореплавания Украины.

Ключевые слова: репатриация, право на репатриацию, моряк, стандарт, правило, компетентный орган, судовладелец.

Постановка проблемы. Актуальность и необходимость исследования института репатриации моряков обусловливается необходимостью защиты их прав при возвращении домой. Ведь международный характер морского судоходства и различие национальных правовых систем иногда приводит к тому, что существующие механизмы правового регулирования репатриации моряков зачастую не выполняются. Это в свою очередь приводит к нарушению социально-трудовых прав моряков, которые зачастую обусловлены иногда экономическими причинами.

На судах, плавающих под флагами стран, которые не осуществляют эффективную юрисдикцию и контроль над ними, как того требует международное право, украинским морякам часто приходится работать в неприемлемых условиях, опасных для их здоровья.

Председатель Государственной службы морского и речного транспорта Украины (Морской администрации) Дмитрий Петренко отметил, что «были ситуации, когда наши моряки не имели возможности вернуться в Украину, не имели возможности возмещения ущерба, который они получили, когда судно было потеряно или был неупорядоченный судовладелец, который оставлял судно без поддержки, без надлежащих условий. Каждый раз государство вмешивалось, чтобы возвращать украинских моряков» [8].

Анализ последних исследований и публикаций. Общие вопросы предмета международно-правового регулирования репатриации моряков были освещены в научной и специальной литературе в трудах А. О. Балабанова, Д. К. Бекашева, К. А. Бекашева, С. Н. Градириковского, С. В. Горчакова, Н. А. Деменевой, Н. Д. Джунусовой, Н. Г. Орловой, Ю. В. Сергеева и других.

В основном авторы анализируют положения Конвенции 1926 года о репатриации моряков (№ 23) [4], Конвенции (пересмотренной) 1987 года о репатриации моряков (№ 166) и Рекомендации 1987 года о репатриации моряков (№ 174).

В тоже время в украинской юридической литературе отсутствуют комплексные теоретические и монографические исследования проблемных вопросов репатриации моряков с учетом положений Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве.

Целью написания статьи является анализ правовой регламентации репатриации моряков, сравнение и оценка международного и отечественного опыта функционирования оперативной и эффективной системы финансовых гарантий в целях содействия морякам в возвращении домой в случае оставления их без помощи.

Изложение основного материала. Рассматривая проблему репатриации моряков необходимо отметить, что они являются специальными субъектами международного и внутригосударственного (национального) права. В связи с этим возникают особенности правового регулирования репатриации украинских моряков, поскольку они работают на судах, плавающих под флагом иностранного государства, и соответственно на них распространяется законодательство этого государства, поскольку оно берет на себя обязательство по репатриации моряка. Поэтому и возникают особенности правового регулирования репатриации украинских моряков, которые определяются сложностью реализации механизмов реализации норм, предусмотренных как в международном праве, так и во внутригосударственном праве Украины.

На сегодняшний день вопросы репатриации моряков комплексно урегулированы Конвенцией о труде в морском судоходстве» (Конвенция 2006 г.) [2, 3] которая была принята 23 февраля 2006 года на 94-й морской сессии Международной конференции труда (вступила в силу 20 августа 2013 г.). Указанная Конвенция(2006) пересмотрела Конвенцию 1926 года о репатриации моряков (№ 23), Конвенцию (пересмотренную) 1987 года о репатриации моряков(№ 166).

Правоприменительная практика реализации Правила 2.5, Стандарта A2.5, руководящих принципов B2.5., B2.5.1. и B2.5.2 Конвенции (2006 г.) о репатриации моряков показала, что существуют проблемы оставленных без средств к существованию моряков, которые могут подвергаться суровым испытаниям в результате банкротства судовладельца, и что в таких условиях своевременная помощь может не поступать от государства флага или государства порта из-за бюрократических проволочек или ввиду того, что соответствующая Конвенция (2006) не ратифицирована отдельными государствами.

В связи с этим были приняты поправки к Кодексу во исполнение Правил 2.5 и 4.2 и к приложениям к Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, которые утверждены Международной конференцией труда на ее 103-й сессии (2014 г.) и 105-й сессии (2016 г.).

Остановимся кратко на анализе и содержании разделов указанной Конвенции (2006 г.). Конвенция включает три различных, но взаимосвязанных элемента: Статьи, Правила и Кодекс (Части А и В). В Статьях и Правилах заложены основополагающие права и принципы и предусмотрены основные обязательства государств-членов, ратифицирующих Конвенцию. Они могут изменяться только Генеральной конференцией Международной организации труда. Кодекс детализирует требования, касающиеся выполнения Правил. Он состоит из Части А (обязательные Стандарты) и Части В (необязательные Руководящие принципы).

При этом необходимо иметь в виду, что необязательность Руководящих принципов (Части В) является весьма относительной. Если государство не следует этим руководящим принципам, то компетентные органы МОТ могут потребовать обосновать принятый в стране порядок выполнения соответствующих обязательных положений (Части А) Конвенции.

Таким образом, в статьях и правилах устанавливаются основные правила и принципы, а также базовые обязательства государств-членов, ратифицировавших Конвенцию 2006 г., они направлены, прежде всего, на обеспечение финансовых гарантий при возвращении моряков домой и эффективную защиту их прав.

Согласно международному праву, Конвенция 2006 г. не является обязательной для стран, которые ее не ратифицировали. Существующие конвенции МОТ по вопросам репатриации моряков будут постепенно закрываться, как только страны, которые ратифицировали эти конвенции, станут ратифицировать Конвенцию 2006 г., но предусмотрен переходный период, когда некоторые конвенции будут действовать параллельно с Конвенцией 2006.

Страны, которые ратифицировали Конвенцию 2006 г., больше не будут связаны существующими конвенциями, как только Конвенция 2006 г. вступит в силу для них.

Страны, которые не ратифицировали КТМС, остаются связанными существующими конвенциями, которые они ратифицировали, но эти конвенции будут закрыты для дальнейшей ратификации. Они останутся обязательными для государств, которые их ратифицировали, независимо от Конвенции 2006 г.

К сожалению, Украина до настоящего времени не ратифицировала Конвенцию 2006 г. и на сегодняшний день является стороной Конвенции № 23 о репатриации моряков, которую она ратифицировала 17 июня 1973 года [4].

Затягивание Украиной ратификации Конвенции 2006 г. негативно влияет на решение многих вопросов, связанных с репатриацией украинских моряков. Вследствие чего украинским морякам периодически задерживается выплата заработной платы, не выполняются условия трудовых контрактов по срокам нахождения на судне, не обеспечивается своевременная репатриация на родину. Имеют место неединичные случаи отказа судовладельца от судна, бросив его в каком-либо порту и предоставив экипаж самому себе, иногда украинские моряки становились жертвами злоупотреблений в отношении их прав на репатриацию.

Украинские моряки имеют высокий уровень специальной подготовки, но заботу о них государство, к сожалению, проявляет очень редко.

Одним из подтверждений пренебрежения проблемами больше 100 тыс. граждан является отсутствие контроля за выполнением ряда международных соглашений в сфере защиты прав моряков. Это не только делает их малозащищенными в конфликтных ситуациях, но и ослабляет позиции Украины на мировом морском рынке труда [6].

На судах под иностранным государственным флагом работают свыше 200 тысяч украинских моряков. Об этом во время пресс-конференции в Укринформе 06 декабря 2018 г. сообщил председатель Государственной службы морского и речного транспорта Украины Дмитрий Петренко [8].

Рассматривая проблему репатриации моряков необходимо отметить, что в Конвенции 2006 г., Конвенции № 23 о репатриации моряков и Кодексе торгового мореплавания Украины [1] (далее – КТМУ) не раскрывается понятие термина «репатриация моряка».

В соответствии со ст. 1 Конвенции о социальном обеспечении моряков № 165 от 08.10.1987 г. [5] термин «репатриация» – означает перевозку моряков в такое место, куда они имеют право быть возвращенными согласно законам и регламентам или согласно применимым к ним коллективным договорам.

Имеются и другие определения указанного термина. Например, в ст. 4 Модельного закона «Об особенностях регулирования труда моряков», принятого постановлением Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств от 24 ноября 2001 г. № 18-14, указывается, что репатриация – это обеспечение возвращения в место найма или жительства моряка согласно национальному законодательству, коллективному или трудовому договору [7].

Репатриация (от лат. repatriate – возвращение на родину) возвращение в страну гражданства, постоянного проживания или происхождения лиц, оказавшихся в силу различных обстоятельств на территории других государств.

По мнению К. А. Бекяшева и Д. К. Бекяшева в широком смысле репатриация означает возвращение в страну гражданства, постоянного проживания или происхождения лиц, оказавшихся в силу различных обстоятельств на территории другого государства [10].

Репатриация моряка означает не только возвращение его на родину или по его просьбе в иное место, но и возмещение ему расходов и заработной платы за соответствующий период [11, с. 18].

На наш взгляд, репатриация моряка – это возвращение в Украину моряка–гражданина Украины, согласно международному и внутригосударственному праву, коллективному или трудовому договору.

В соответствии с Правилем 2.5 Конвенции 2006 г. целью репатриации является обеспечение возможности возвращения моряков домой.

Право на репатриацию моряков – одно из прав, в совокупности с другими правами обеспечивающее профессиональные интересы моряков [12, с. 6].

Может ли моряк решить не использовать право на репатриацию, когда возникает это право? Стандарт А2.5.1 п. 2 (b) Конвенции 2006 г. требует, чтобы каждое государство флага предписывало, посредством законов и правил или других мер или коллективных договоров, ряд положений, в том числе «максимальную продолжительность периодов работы на борту, после которых моряк имеет право на репатриацию – такие периоды должны быть менее 12 месяцев».

В соответствии с п. 1 Правила 2.5, Конвенции 2006 г. моряки имеют право без каких-либо затрат для них. В п. 7, 8, 9 указанного Правила установлено, что каждое государство-член: способствует репатриации моряков, служащих на судах, которые заходят в его порты или проходят через его территориальные или внутренние воды, а также их замене на борту судна (п. 7); не отказывает в праве на репатриацию моряку по финансовым обстоятельствам судовладельца или из-за неспособности или нежелания судовладельца найти замену моряку (п. 8); требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели на борту и предоставляли морякам копию соответствующих положений национального законодательства, регулирующих вопросы репатриации, составленную на соответствующем языке.

Анализ законодательства Украины по вопросам репатриации моряков свидетельствует о том, что из 9 пунктов Стандарта А 2.5.1. Конвенции 2006 г. законодательство Украины соответствует только 3 пунктам. Речь идет, прежде всего, о ст. 55 КТМУ.

Например, в п. 1 Стандарта А 2.5 Конвенции 2006 г. указывается пять условий репатриации моряков, а ч. 1 ст. 55 КТМУ – 4. Правда, есть в КТМУ определенные несоответствия терминологического характера, но эти пробелы можно устранить в ходе разработки соответствующих нормативно-правовых актов, касающихся репатриации моряков.

В п. 1 Стандарта А 2.5 отмечается, что каждое государство-член обеспечивает разработку соответствующих процедурных положений о репатриации в своих национальных законодательствах, нормативно-правовых актах, иных документах или коллективных договорах. Требования этого Стандарта, частично урегулированы в ч. 2 ст. 55 КТМУ.

Третья и самая важная проблема, – это финансирование расходов по репатриации моряков. В п. 2 Стандарта А 2.5 четко урегулированы вопросы ответственности судовладельца по репатриации моряков. Расходы на репатриацию несет судовладелец. Требованиям этого Стандарта соответствует ч. 2 ст. 55 Кодекса торгового мореплавания Украины.

В п. 5 Стандарта А 2.5.1 урегулированы случаи, когда судовладелец оказался не в состоянии организовать репатриацию или оплатить расходы в связи с репатриацией моряков.

В этом случае компетентный орган под флагом, которого плавает судно, организует репатриацию соответствующих моряков; если он не в состоянии сделать это, то государство, откуда должны быть репатрированы моряки, или государство, гражданами которого они являются, может организовать их репатриацию и взыскать расходы по репатриации с государства-члена, под флагом которого плавает судно.

При этом расходы по репатриации, ни при каких обстоятельствах не покрываются за счет моряков, за исключением случаев, указанных в п. 3 настоящего стандарта.

В п. 3 каждое государство-член запрещает судовладельцам требовать от моряков оплачивать авансом стоимость репатриации в начале их работы и удерживать расходы по репатриации из заработной платы моряков или других выплат, за исключением случаев, когда в соответствии с национальным законодательством, нормативно-правовыми актами, иными документами или действующими коллективными догово-

рами будет обнаружено, что моряк серьезно нарушает свои трудовые обязанности. Это требование Стандарта частично отражено ч. 3 ст. 55 КТМУ.

Речь идет о том, что если судовладелец не может организовать репатриацию и оплачивать расходы, эти обязанности исполняют уполномоченные на то Кабинетом Министров Украины органы с последующим взысканием ими с судовладельца понесенных затрат в безакцептном порядке. В Украине орган государственной власти, который обязан обеспечивать соблюдение норм при репатриации моряков, не определен.

Не разработан также на законодательном уровне и механизм принудительного взыскания с судовладельца понесенных затрат (в безакцептном порядке). Для оперативного решения вопросов о репатриации моряков-граждан Украины, оказавшихся без средств существования, необходимо ежегодно в Государственном бюджете Украины предусматривать деньги на репатриацию моряков.

Репатриация моряка может проводиться как по инициативе моряка, так и по инициативе судовладельца. По инициативе судовладельца репатриация осуществляется при серьезном нарушении моряком своих трудовых обязанностей.

Репатриация по инициативе моряка осуществляется в соответствии с Руководящим принципом В2.5.1. в котором указано, что моряки должны иметь право на репатриацию: а) в случаях, предусмотренных в подпункте а) пункта 1 стандарта А2.5: по истечении срока действия уведомления, подаваемого в соответствии с положениями трудового договора моряка; б) в случаях, предусмотренных в подпунктах б) и с) пункта 1 стандарта А2.5: i) в случае заболевания или травмы, или по иным медицинским сообщениям, которые требуют их репатриации, если врачи считают моряка пригодным для транспортировки; ii) в случае кораблекрушения; iii) в случае, если судовладелец не способен далее выполнять свои обязательства по закону или по договору как работодатель моряка по причине банкротства, продажи судна, изменения регистрации судна или по любой другой аналогичной причине; iv) в случае, если судно направляется в зону военных действий, как она определена национальным законодательством, нормативно-правовыми актами или трудовыми договорами моряков, и при отсутствии согласия со стороны моряка; v) в случае прекращения или приостановки действия трудового договора в соответствии с решением промышленного арбитража или коллективным договором, либо прекращения действия трудового договора по любой другой аналогичной причине.

Для доказательства соблюдения данного положения Конвенции 2006 г. судовладелец в соответствии с Руководящим принципом В 2.5.2 должен продемонстрировать эксперту, что: моряки репатрируются в соответствии с национальным законодательством; судовладельцем не нарушаются сроки репатриации; судовладельцем оплачивается проезд к месту назначения, избранному для репатриации; в качестве средства перевозки обычно использоваться воздушный транспорт, страховка моряков на случай невозможности судовладельца произвести репатриацию.

Репатриация осуществляется за счет судовладельца. В соответствии с п.3. Руководящего принципа В2.5.1 расходы, которые несет судовладелец в связи с репатриацией в соответствии со стандартом А2.5, должны включать как минимум следующее: а) проезд к месту назначения, избранному для репатриации в соответствии с пунктом б) настоящего руководящего принципа; б) расходы на проживание и питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации; с) заработную плату и пособия с момента, когда он сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено национальным законодательством, нормативно-правовыми актами или коллективными договорами; d) провоз 30 кг личного багажа моряка до места репатриации; e) лечение, в случае необходимости, до тех пор, пока моряк не будет пригоден по состоянию здоровья для переезда к месту репатриации.

При этом время, затраченное на ожидание репатриации, и время в пути в течение репатриации не должно вычитаться из оплачиваемого ежегодного отпуска, накопленного моряком. Судовладельцы должны продолжать покрывать расходы на репатриацию до тех пор, пока соответствующие моряки не придут в место назначения, предписанное в соответствии с настоящим Кодексом Конвенции 2006 г., или не получат подходящую работу на борту какого-либо судна, направляющегося в одно из этих мест назначения. В то же время каждое государство-член должно требовать, чтобы судовладельцы несли ответственность за организацию репатриации надлежащим и срочным образом. В качестве средства перевозки обычно должен использоваться воздушный транспорт.

Государство-член Конвенции 2006 г. должно предписывать места назначения, куда можно репатриировать моряков. Местом назначения могут быть страны, с которыми моряк может иметь существенные связи, включая: а) место, в котором моряк дал согласие на устройство на работу; б) место, обусловленное в коллективном договоре; в) страна постоянного места жительства моряка; или д) любое другое место, которое может быть согласовано обеими сторонами в момент устройства на работу. Кроме того, моряки должны иметь право выбора из предписанных мест репатриации пункта, в который они должны быть репатриированы. При этом Стандарт А2.5, п. 3 Конвенции 2006 г. запрещает судовладельцам требовать от моряков вносить авансовый платеж в счет стоимости репатриации в начале их трудовой деятельности, а также взыскивать стоимость репатриации из заработной платы моряков или других выплат за исключением случаев, когда обнаружилось, что моряк, в соответствии с национальным законодательством или другими мерами или применимыми коллективными соглашениями, в своей деятельности серьезно не выполнял обязательства.

Выводы. С момента принятия Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве на межгосударственном уровне возникло много разнообразных проблем по репатриации моряков. И они вполне могут быть успешно решены в случае скорейшей ратификации Украиной Конвенции 2006 г. Это именно то, чего не хватает нашим морякам, когда они попадают в сложные ситуации за рубежом.

Для этого Украине необходимо внести соответствующие изменения в Кодекс торгового мореплавания Украины, разработать нормативно-правовые акты, регулирующие механизм репатриации и защиты прав украинских моряков.

Список литературы

1. Кодекс торгового мореплавания України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № № 47-52. – Ст. 349.
2. Конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ilo.org>.
3. Международная конвенция труда 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками. Консолидированный текст, составленный Международным бюро труда, включая поправки 2014 и 2016 годов к Кодексу Конвенции. – 2019. – 149 с.
4. Конвенция МОТ № 23 «О репатриации моряков» (Женева, 07.06.26) // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_144.
5. Конвенции о социальном обеспечении моряков № 165 // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---ormes/documents/normativeinstrument/wcms_c165_ru.htm.
6. Денисова А. Конвенция МОТ под килем // Закон и бизнес. – № 36 (1386) – 8.09. – 14.09.2018 г.
7. Постановление Межпарламентская Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств от 24 ноября 2001 г. № 18-14 «О модельном законе «Об особенностях регулирования труда моряков» // «Информационный бюллетень Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ». – 2002. – N 28//.) // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby/mdogov/megd1618.htm>.
8. Украина – морская держава: развитие и перспектива // Укринформ. – 06 декабря 2018 г. // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ukrinform.ru/rubric-presshall/2589617-ukraina-morskaa-derzava-razvitie-i-perspektiva.html>.
9. Балабанов О. О. Правові основи підготовки, працевлаштування та праці моряків / О. О. Балабанов, Н. О. Балабанова. – Одеса: Фенікс. – 2011. – 200 с.
10. Бекяшев К. А., Бекяшев Д. К. Репатриация моряков // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ukrinform.ru/rubric-presshall/2589617-ukraina-morskaa-derzava-razvitie-i-perspektiva.html>http://

dspace.vniro.ru/bitstream/handle/123456789/4920/6%20%D0%91%D0%B5%D0%BA%D1%8F%D1%88%D0%B5%D0%B2.pdf?sequence=9.

11. Бекашев Д. К. Международно-правовое регулирование репатриации моряков. – Московский журнал международного права. – 2002. – № 2.- С. 18-38.
12. Горчаков С. В. Правовые аспекты репатриации моряков // Морские ведомости Украины. – 2009. – № 21(727). – С. 6-7.

Статья поступила 25.05.2019 г.

В. І. Палько, канд. юрид. наук, доцент
Національний університет «Одеська морська академія»
Кафедра цивільного і трудового права
вул. Дідрихсона, 8, Одеса, 65028, Україна

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РЕПАТРІАЦІЇ МОРЯКІВ

Резюме

У статті розглянуто актуальні питання репатріації моряків, міжнародно-правові механізми забезпечення захисту їх прав, досліджуються джерела міжнародно-правового регулювання репатріації, аналізуються основні положення Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року з поправками від 11 квітня 2014 р., що стосуються прав моряків на репатріацію, а також відповідні норми Кодексу торгового мореплавання України.

Ключові слова: репатріація, право на репатріацію, моряк, стандарт, правило, компетентний орган, судовласник.

V. I. Palko, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor
National University «Odessa Maritime Academy»
the Department of Civil and Labor Law
Didrikhson Street. 8, Odessa, 65028, Ukraine

INTERNATIONAL LEGAL REGULATORY REPATRIATION OF SAILS

Summary

The article deals with the actual issues of repatriation of seafarers, international legal mechanisms for ensuring the protection of their rights, sources of international legal regulation of repatriation are researched, the main provisions of the Convention on labor in maritime navigation of 2006, as amended on April 11, 2014, concerning the rights of sailors to repatriation, as well as relevant norms of the Code of Merchant Shipping of Ukraine.

Key words: Repatriation, right to be repatriated, seafarer, standard, regulation, competent authority, ship owner.