

Галаган О. Я.,
старший викладач кафедри економіки та морського права
Херсонської державної морської академії

ПРАВОВІ ПИТАННЯ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ РОБОТИ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ЕКІПАЖІВ В КАРАНТИННИХ УМОВАХ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ПАНДЕМІЄЮ КОРОНАВІРУСУ (COVID-19)

LEGAL ISSUES OF THE REGULATION OF THE INTERNATIONAL MARITIME CREWS' WORK IN QUARANTINE CONDITIONS, RELATED TO THE CORONAVIRUS PANDEMIA (COVID-19)

Стаття присвячена дослідженню питань міжнародно-правового регулювання забезпечення роботи екіпажів морського комерційного флоту в умовах карантину, викликаного пандемією коронавірусу COVID-19. Обґрунтовано важливість розуміння необхідності забезпечення роботи екіпажів морського комерційного флоту з позиції захисту основоположних прав людини. Також приділено увагу питанням міжнародно-правової регламентації взаємодії суб'єктів публічного та приватного права для забезпечення економічного складника діяльності держав в сучасних умовах. Проаналізовано питання правового забезпечення діяльності членів екіпажів морських суден у частині дотримання їх особистих майнових і немайнових прав. Також наведено деякі приклади порушень прав моряків, зловживань із боку судовласників.

У результаті аналізу норм сучасного законодавства зроблено висновок про неможливість гарантування права на своєчасну ротацію / списання моряка в карантинних умовах через відсутність спеціального міжнародного документа. Проаналізовано питання неспроможності судовласника забезпечити виконання ним умов трудового договору із найманим працівником у частині дотримання передбаченого контактом терміну рейсу, через неможливість здійснення заміни та заборони експлуатації морського судна в умовах неукомплектованості судової команди.

Незалежно від того, чи продовжує член морського екіпажу перебувати на судні після завершення контракту, чи очікує він на своє відправлення, знаходячись на суходолі, оптимальним варіантом для зазначеної особи в умовах карантину вважатиметься продовження / переукладення трудового договору на інший термін.

Зроблено висновок про те, що обмеження ротації членів екіпажу, встановлене на період дії карантину, вважається засобом для захисту від COVID-19, але для забезпечення належного виконання міжнародних вимог вчасне здійснення заміни членів морських екіпажів є необхідним складником безпеки праці на морському транспорті та організації безпечного процесу морських перевезень.

Ключові слова: морський екіпаж, карантин, безпека на морському транспорті, трудовий договір, права моряків.

The article is devoted to the study of the issues of international legal regulation of providing of maritime commercial fleet crews' work in conditions of quarantine, caused by the COVID-19 coronavirus pandemic. The importance of understanding the need to ensure the work of crews of the naval commercial fleet from the point of view of protection of fundamental human rights is substantiated. Attention was also paid to the issues of international legal regulation of the interaction between the subjects of public and private law, in order to ensure the economic component of the activity of states in the present conditions. The issues of legal support of the activity of the crew members of seagoing vessels in the respect of their personal property and non-property rights are analyzed. Some examples of violations of seafarers' rights and abuses by shipowners are also given.

As a result of the analysis of the norms of the current legislation, it was concluded that the right to timely rotation / cancellation of a seafarer in quarantine conditions was not guaranteed due to the absence of a special international document. The question of the inability of the shipowner to provide the fulfillment of the terms of the employment contract with the employee, in terms of compliance with the stipulated flight term of contact due to the inability to replace and prohibiting the operation of a seagoing vessel under conditions of incomplete staffing crew.

Regardless of whether the crew member is still on board after the contract is completed, whether he is waiting for his departure when he is on land, the best option for that person under quarantine, will be considered the extension / renegotiation of the employment contract for another term.

It is concluded that the restriction of a rotation of crew members established during the quarantine period is considered a means of protection against COVID-19, but to ensure that international requirements are properly met, the timely replacement of crew members is a necessary component of maritime safety and of a safe maritime transport process organization.

Key words: maritime crew, quarantine, maritime safety, employment contract, seafarers' rights.

Постановка проблеми. З кожним роком зростає ступінь схильності моряків до ризиків, пов'язаних не тільки зі специфікою мореплавства, а й із низкою політичних, правових і соціальних проблем. На додаток до політико-правових і соціально-економічних проблем, пов'язаних з оголошенням карантину або режиму надзвичайного стану, нині тисячі моряків знаходяться у ситуації невизначеності, викликаній пандемією коронавірусу COVID-19. З метою запобігання поширенню коронавірусу маже всі країни

світу ввели серйозні обмеження на пересування країнами, перетин кордону та на діяльність морських портів, що вже має серйозний вплив на судноплавну та портову галузі.

Епідемія COVID-19 вплинула на всі сфери життя суспільства, не обійшла стороною вона й морську індустрію. Через введення численних карантинів одна частина моряків, у яких закінчилися контракти, змушена перебувати на морських судах без жодної можливості перетнути кордон і повернутися додому

на Батьківщину, а інша не має змоги прибути на судно у закордонному порту та розпочати працювати. Проблема набуває глобального масштабу і вимагає негайного вирішення.

У своїх дослідженнях проблеми забезпечення прав моряків вивчали З.С. Бекашев, Д.К. Богатиренко, С.О. Іванов, І.Я. Кисельов, А.С. Кокін, Л.А. Костін, О.В. Попов, Р. Тіянко, Г.І. Чанишева та інші науковці, проте питання їх правового забезпечення в карантинних умовах не вивчалися, оскільки раніше вони не були настільки актуальними як нині.

Мета статті. Метою статті є здійснення правового аналізу регламентації роботи міжнародних морських екіпажів в карантинних умовах, пов'язаних із пандемією коронавірусу (COVID-19).

Виклад основного матеріалу. Про важливість функцій, які виконують працівники комерційного морського флоту, свідчить велика кількість звернень від різних суб'єктів міжнародного права, наприклад Міжнародної палати судноплавства (ICS) і Міжнародної асоціація портів і гаваней (IAPH). У цих зверненнях йдеться про те, що моряки торговельного флоту виконують не менш серйозну і важливу роль в умовах загрози поширення коронавірусу, ніж медичний персонал і співробітники авіакомпаній, оскільки забезпечують захист світової системи постачання необхідних вантажів і критично важливих товарів. Немоżliвість здійснення заміни морського екіпажу може зруйнувати як систему постачання товарів, так і можливість пересування морського транспорту [3].

Розуміючи тяжкість глобальної пандемії та складність ситуації, у якій вони опинилися, члени екіпажу відчувають себе покинутими та ізольованими. У випадку недобросовісного судновласника члени морського екіпажу зустрічаються з проблемами неузгодженої зміни маршруту руху суден, необхідністю контактувати під час заходу в порт з іншими особами, не маючи жодних засобів захисту від вірусних хвороб. Потребуючи інформаційної підтримки, члени морських екіпажів взаємодіють лише з менеджерами судноплавних компаній, вони позбавлені можливості долучатися до процесу прийняття рішень щодо їхньої діяльності, відчувають себе обмеженими у реалізації прав на працю, особисту свободу та свободу пересування.

Члени морського особового складу фактично не володіють жодною інформацією про те, коли завершиться їх контракт, коли буде здійснена ротація, чи є можливість притягти до відповідальності сторону, яка не виконує зобов'язання щодо тривалості виконання договору. Постає питання, як буде визначатися відповідальність і хто нести її у випадку несвоєчасної організації здійснення ротації та заміни моряка. Судноплавство є ризикованим видом діяльності і особа, на яку покладена відповідальність, повинна відповідати усім вимогам щодо стану свого фізичного та психічного здоров'я. Судновласник в умовах пандемії перестає володіти необхідним обсягом прав для того, щоб забезпечити моряку, який працює в його компанії, повернення додому і своєчас-

ну ротацію відповідно до умов трудового договору. За адекватних обставин моряк продовжує працювати та отримувати належні йому виплати за виконану роботу. Після зняття карантинних обмежувальних заходів судноплавна компанія повертає членів морських екіпажів додому.

Проаналізувавши сучасне законодавство, дійшов висновку про неможливість гарантування жодним міжнародним документом права на своєчасну ротацію моряка. Крім того, процес експлуатації морського судна в умовах неуплектованості судової команди є забороненим, і судновласник не має можливості відправити додому моряка до моменту його заміни. Також не існує жодного нормативно-правового акту, який би містив у собі вимоги щодо здійснення судновласником у примусовому порядку ротації працівників.

Моряк, перебуваючи на судні після завершення свого контракту, продовжує отримувати заробітну плату, залишається забезпеченим роботою, а судновласник, виконуючи гарантовані працівникові трудові і соціальні права, відповідно до встановлених вимог і правил забезпечує утримання належного йому морського судна, за необхідності контролює його знаходження в умовах ізоляції.

Кожна особа має право використовувати всі можливі способи захисту своїх прав для повернення додому. Проте під час карантину навіть посилення на Конвенцію Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві не дасть позитивного результату. Тому після закінчення терміну дії контракту членам морських екіпажів доцільно продовжувати термін дії трудового договору. Крім того, не можна плутати явище пролонгації трудового договору із фактом переведення моряка у статус пасажера, що може відбутися в тому випадку, якщо член команди відмовлятиметься продовжувати термін дії контракту, який закінчився. Важливо те, що переукладений договір неодмінно вважатиметься підставою для виплати заробітної плати моряку незалежно від того, чи перебуватиме його судно у зоні дії карантину чи ні.

За умов, коли член команди продовжує трудові відносини через дію карантину, перед ним постає не менш важлива проблема, а саме його відповідності та компетенції, яка підтверджується діючими морськими документами. В карантинних умовах та в ізоляції моряк не має можливості оновити свої документи і залишається з протермінованими документами. Оскільки функція видачі документів в першу чергу покладається на державний орган країни походження моряка, тов. такому випадку передбачається механізм, коли державна установа, яка видавала ці документи, має можливість підтвердити, що термін дії цих документів продовжується, тобто держава походження моряка отримує повноваження на продовження морських документів у зв'язку з карантинними заходами через пандемію коронавірусу.

Особиста присутність моряка не вимагається, оскільки держава самостійно вживає необхідних заходів і доручає її компетентним органам здійснити

необхідні дії для цього. Таким чином закінчення терміну дії морських документів моряка не є підставою для розірвання трудових відносин із працівником морської галузі. Судновласник зобов'язується вживати активних дій під час епідемії коронавірусу, він має негайно реагувати та організовувати перевезення хворих співробітників до лікарні для отримання ними кваліфікованої допомоги. Цілком зрозуміло, що у випадку хвороби когось із членів екіпажу до нього будуть застосовуватися різного роду заходи карантинного характеру. Не виключається можливість запрошення і доставки лікаря на судно, який здійснить огляд і інших моряків у випадку встановлення хвороби на борту судна. Крім того, можуть застосовуватися різного роду медичні та карантинні заходи, в тому числі примусового характеру як до якогось конкретного члена екіпажу, так і до всієї команди.

З цього приводу засновник і керуючий директор компанії Danica Maritime Services капітан Х. Йенсен зазначив, що «велика частина суден торговельного флоту недосить добре обладнана і забезпечена всім необхідним для лікування важкохворих» [2]. Він закликав операторів суден призупинити процес ротації екіпажів через те, що моряки, які приїхали на заміну, вже можуть вже бути інфікованими й існує дуже велика ймовірність того, що вірус потрапить на борт судна і нестиме смертельну загрозу для всього екіпажу. Особа, яка може інфікуватися на суходолі, може розраховувати на професійну медичну допомогу, але якщо хвороба застане знезацька моряка на борту судна, шансів на його одужання в нього може не залишитися.

Х. Йенсен переконливо доводить свою думку щодо небезпеки здійснення ротації в карантинних умовах, оскільки «жодне комерційне судно не обладнане нічим із того, що є необхідним для боротьби з COVID-19. На суднах немає апаратів штучної вентиляції легень, немає нічого для проведення інтенсивної терапії. І навіть якщо судно знаходиться не у відкритому морі, а стоїть у порту, це абсолютно не означає, що хворому зможуть допомогти. По-перше, якщо вірус потрапить на борт, то хвороба майже напевно вразить декількох осіб, якщо не весь екіпаж. Оператор судна навряд чи зможе забезпечити медичну підтримку всьому екіпажу судна, що знаходиться в морі. Звідси питання: як довго в такій ситуації судно буде залишатися в робочому стані?» [2].

Іншою проблемою є ситуація, за якої моряк, який перебуває на суходолі, має бажання працювати і навіть має на руках заздалегідь підписаний трудовий договір, але фактично не має можливості приступити до виконання роботи. Звичайно наявність прав, зазначених у договорі, може передбачати зобов'язання судновласника працевлаштувати такого моряка. Фактично ми маємо справу із ситуацією, коли моряк навіть має можливість вимагати від судновласника компенсацію. Проте неспроможність судновласника виконувати свої зобов'язання, викликані непереборними обставинами (у цьому випадку – пандемією), вважатимуться форс-мажором. За умови форс-мажору сторони звільнюються від необхіднос-

ті виконання зобов'язань, тому фактично моряк не матиме жодної можливості отримати компенсацію від судновласника через затримку в рейсі. Ні судновласник, ні його представники не нестимуть жодної відповідальності. Також жодної вини зазначених вище осіб у ситуації, пов'язаній із отриманням упущеної вигоди моряка, не буде доведено, оскільки жоден судновласник не здатний самостійно впливати на санітарне та епідемічне благополуччя в державі або ситуацію із відкриттям її кордонів.

Незалежно від того, чи продовжує член морського екіпажу перебувати на судні після завершення контракту, чи очікує він на своє відправлення, знаходячись на суходолі, оптимальним варіантом для зазначеної особи в умовах карантину вважатиметься продовження / переукладення трудового договору на інший термін.

Особа, яка не розпочала виконувати свою роботу вчасно, не позбавляється права звернення за правовою допомогою, проте жоден суд, благодійний фонд чи професійний союз не вбачатимуть вини судновласника в умовах форс-мажору. Єдиною можливістю для того, щоб передбачити деякі гарантії або компенсації, є потенційне звернення до страхових компаній із метою укладення договору страхування ризиків, наприклад пов'язаних із безробіттям.

У випадку, коли морське судно не отримує дозвіл на прибуття до порту призначення з низки зрозумілих причин, вантаж вчасно не буде доставленим до отримувача і тоді за ланцюговою реакцією наставатимуть наслідки невиконання умов договору, псування товарів, зриву постачання. Ці негативні наслідки є прямими результатами карантину. Цілком логічними дії, пов'язані із заявленням вимог про відшкодування збитків. За таких умов процес регулювання обмеження відповідальності судновласника здійснюватиметься відповідно до норм національного та міжнародного законодавства. Принцип повного відшкодування завданих збитків закріплюється в ч. 1 ст. 623, ч. 1 ст. 1166 Цивільного кодексу (далі – ЦК) України. Якби відповідальність судновласника не була обмеженою, то «вся діяльність галузі морського транспорту була б під загрозою втрати інтересу до торговельного мореплавства, оскільки судновласник може заподіяти своєю діяльністю таких збитків, які він не буде в змозі відшкодувати» [8].

Оскільки за своєю природою морська діяльність носить переважно міжнародний характер, особлива увага має приділятися саме нормам міжнародного права, які у випадку обмеження відповідальності судновласника автор знаходить у Конвенції про обмеження відповідальності стосовно морських вимог 1976 року.

При аналізі природи невиконання або неналежного виконання умов договору важливе місце займає навіть не скільки настання та покриття збитків, скільки попередження про можливість їх настання. Тому з метою недопущення або попередження збитків або їх зменшення сторонам договору доцільно передбачити неможливість виконання ними своїх зобов'язань і завчасно попередити своїх контрагентів

про такі спрогнозовані явища як, наприклад затримка поставки, та за можливості надати всі необхідні підтверджуючі документи [9].

Без моряків неможливо забезпечити здійснення міжнародної торгівлі. Проте змушення їх перебувати по одну сторону кордону без права його перетину без забезпечення інших відповідних прав, у тому числі на здоров'я, ставить працівників морської галузі у заздалегідь невідгідні умови. У випадку роботи під зручними прапорами та особливо за умов відсутності контролю за морською комерційною діяльністю з боку держави прапора члени екіпажу, який залишається в іноземних державах, нерідко зустрічаються з проблемами невиплати заробітної плати, самостійної спроби потрапити на Батьківщину, продовження трудового договору без їх згоди.

За умови більш детального вивчення біологічної природи вірусу з метою попередження поширення хвороби доцільно передбачити та закріпити у відповідних нормативно-правових документах положення про те, що моряки можуть набувати право на посадку на судно або списання з нього у зв'язку із завершенням терміну дії контракту за умови попередньої здачі аналізу / експрес-тесту на COVID-19. При цьому зазначений моряк бере на себе зобов'язання, що він під час перельоту та посадки / висадки перебуватиме вдягнутим у спеціальний захисний костюм. У випадку порушення цього правила він нестиме відповідальність відповідно до законодавчих актів, спрямованих на запобігання виникнення коронавірусної хвороби.

За таких умов також слід керуватися ст. 44 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Узазначеній ситуації суб'єктом правопорушення може вважатися особа, яка не дотримуватиметься режиму носіння спецодягу під час переміщення з/на морське судно. Факт не носіння спецодягу вважатиметься порушенням правил щодо карантину людей, санітар-

но-гігієнічних, санітарно-протиепідемічних, а також норм, передбачених Законом України «Про захист населення від інфекційних хвороб», іншими актами законодавства, рішень органів місцевого самоврядування з питань боротьби з інфекційними хворобами.

Висновки. Ефективне і безпечне постачання товарів до різних країн є обов'язковою умовою виконання зобов'язань, які виникають на підставі договорів перевезення вантажів. Введення обмежень для учасників комерційного флоту у подальшому може призвести до кризи, пов'язаної з відсутністю у країнах необхідних і критично важливих вантажів. В умовах неузгодженого продовження терміну контрактів та через переживання за свою родину стан членів екіпажу погіршується, що вимагає серйозного втручання компетентних органів у цей процес. Беззаперечно, слід вживати усіх необхідних засобів для захисту від COVID-19, але це питання вже має бути предметом розгляду на найвищому рівні за участю представників країн і міжнародних організацій.

З іншого боку обмеження ротатії членів екіпажу, встановлене на період дії карантину, вважається засобом для захисту від COVID-19, але для забезпечення належного виконання міжнародних вимог вчасне здійснення заміни членів морських екіпажів є необхідним складником безпеки праці на морському транспорті та організації безпечного процесу морських перевезень.

Проблема міжнародно-правового регулювання роботи екіпажів морського комерційного флоту потребує свого прагматичного вирішення шляхом створення науково обґрунтованого керівництва діями всіх зацікавлених осіб у цій сфері. При цьому правове регулювання діяльності суб'єктів публічного та приватного права в умовах карантину має здійснюватися з позиції захисту як основоположних прав людини, так і з позиції забезпечення економічного складника діяльності держав.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Coronavirus (COVID-19) – advice for seafarers and shipping. URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>.
2. Danica Maritime Services рекомендує отменить ротации. URL: seafarers.com.ua.
3. ICS і IAPH просять лідерів G20 захистити світове судноплавство від впливу пандемії коронавірусу. 26 березня 2020, 11:42 <https://ports.com.ua/uk/news/ics-i-iaph-prosyat-liderov-g20-zashchitit-mirovove-sudokhodstvo-ot-vliyaniya-koronavirusa>.
4. Maritime Labour Convention, 2006 – ILO. URL: www.ilo.org/documents/wcms_090250.
5. Seafarers call for better support, transparency and information on COVID19-[Updated]. 23rd March 2020 Policy, Press Release, Seafarers, Welfare, Wellness. Press-Release. URL: <https://www.humanrightsatsea.org/2020/03/23/seafarers-call-for-better-support-transparency-and-information-on-covid19/>.
6. Інтернет-сайт Профспілки працівників морського транспорту України (ITF). URL: <https://mtwtu.org.ua>.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток № 51, ст. 1122.
8. Мельников Н., Лебедев В. Ограничение ответственности судовладельцев. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/ogranichenie_otvetstvennosti_sudovladelcev.
9. Шкарапута В. Карантин – большой форс-мажор для бизнеса. Но этим не стоит злоупотреблять. <https://biz.liga.net/ekonomika/all/opinion/karantin-bolshoy-fors-major-dlya-biznesa-no-etim-ne-stoit-zloupotrebyat>.