



УДК 656.128

**WAYS TO SOLVE THE PROBLEM OF EMPLOYMENT OF SEAFARERS
IN UKRAINE****ШЛЯХИ РОЗВ'ЯЗУВАННЯ ПРОБЛЕМИ ПРАЦЕВЛАШТУВАННЯ МОРЯКІВ В
УКРАЇНІ****Kotenko O.V. / Котенко О.В.***sen .lect. /ст. викл.***Vasilchenko A.E. / Васильченко О. Є.***as. /ас.**Odessa National Maritime University, Odessa, Mechnikova 34, 65029**Одеський національний морський університет, Одесса, ул.Мечникова 34, 65029*

Анотація. У статті розглядаються проблеми працевлаштування моряків в Україні і пропонуються шляхи їх вирішення.

Ключевые слова: працевлаштування, кріюінгова компанія, дипломування моряків, соціальний захист.

Вступ.

Однією з особливостей трудових відносин у морській галузі є значний рівень використання праці іноземних моряків. Застосування законодавства прапора судна породжує складності в забезпеченні захисту трудових прав моряків.

Початковим етапом виникнення трудових відносин між моряком і іноземним судновласником є, як правило, звернення моряка в агентство з працевлаштування в державі громадянства моряка. Оскільки агентство перебуває під юрисдикцією держави громадянства моряка, то саме на цьому етапі найбільше просто створити умови для максимального захисту трудових прав моряка.

Метою даного розділу є дослідження особливостей регулювання відносин в Україні з працевлаштування моряків для роботи на суднах під іноземним прапором і розробка пропозицій з підвищення ефективності захисту прав цієї категорії громадян України на стадії працевлаштування.

Основний текст

На сьогоднішній день чимало труднощів виникає при працевлаштуванні моряків, зокрема однією з проблем є корупція в сфері мореплавства, що підтверджується чисельними мітингами моряків України.

Враховуючи те, що Україна не може надати всім морякам роботу за фахом, 95 % з них влаштовуються на судна під іноземним прапором, вдаючись до допомоги фірм-посередників – кріюінгових агентств.

Робота таких фірм контролюється Міністерством праці та соціальної політики, за допомогою видачі ліцензій та здійснення перевірок дотримання ними ліцензійних умов. Та незважаючи на державний «контроль», тільки 25 % діючих кріюінгових агентств мають ліцензії на право займатися працевлаштуванням моряків.

Питання працевлаштування моряків є досить специфічним завдяки посередницькому елементу. Таким елементом є кріюінгові компанії. У цьому



разі існує спектр проблемних питань. Так, права моряків порушуються крьюінговими компаніями в посередництві із судновласниками. Із моряка стягується плата від 500 доларів США в обмін на сприяння в пошуку роботи і укладення контракту з компанією-працедавцем (судновласником). В Україні досі не існує нормативного документа, який би передбачав, що під час найму моряка крьюінгові агенції повинні вимагати від іноземних судновласників гарантій мінімальної заробітної плати, оформлення медичної та пенсійної страховки, компенсації в разі травмування або загибелі. Поряд із зазначеним основним спектром порушень прав моряків судновласниками або роботодавцями моряки також стикаються з порушенням правил репатріації, недодержанням вимог до житлових приміщень на борту судна, умов праці, відпочинку, харчування й обслуговування в їдальні тощо [8].

У якості прикладу для України, можна привести навіть Філіппіни, де законом встановлено типовий трудовий договір моряка, який включає в себе обов'язкові пункти із соціального захисту моряків при влаштуванні на іноземні судна.

Вирішити дану проблему можна шляхом запровадження в Україні на рівні Міністерства праці особливого контролю над агентствами по найму моряків для дотримання мінімальних стандартів при укладенні контрактів.

Так, якщо в 2018 році, моряку для того щоб піти у рейс необхідно було заплатити 1500 доларів США за пакет документів для працевлаштування, то в 2020 році, ця сума зросла до 8000 доларів. В цей перелік документів для працевлаштування входять сертифікати, курси підвищення кваліфікації, іспит, диплом і посвідчення особи моряка. Влаштовують штучні затримки з питань верифікації моряка і призначенням іспиту. Моряк може півроку просидіти вдома в очікуванні іспиту. Через це моряки змушені звертатися до приватних агентів і платити за все в десятки разів більше.

Крім цього, до проблем працевлаштування моряків можна віднести те, що на сьогоднішній день можливість верифікації в Державному реєстрі моряків України доступна через незаконно існуючих агентів, які беруть за свої послуги гроші. На сьогодні верифікація можлива лише через незаконних посередників – агентів, які пропонують морякам передати їм оригінали всіх документів (у тому числі паспорта), сплатити послугу і миттєво отримати верифікацію. Дана проблема передбачає також необхідність сприяння у отриманні інформації про те, хто є розпорядником Державного реєстру моряків України, де зберігаються особисті дані, чи дотримуються вимоги Закону України «Про захист телекомунікаційних мереж».

Також, до проблем працевлаштування моряків можна віднести положення статті 52 Кодексу торговельного мореплавства України про необхідність кожні 5 років складати іспит у Державній кваліфікаційній комісії для підтвердження диплома про відповідність своєї кваліфікації встановленим стандартам.

Відповідно ст. 51 Кодексу торговельного мореплавства України, до зайняття посад командного складу, для яких не передбачено присвоєння звання, а також членів суднової команди допускаються особи, які мають видані у встановленому порядку відповідні документи, що підтверджують їх



кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні.

Внесення змін до статті 51 Кодексу торговельного мореплавства України в частині визнання умов, при дотриманні яких, моряки зможуть отримувати підтвердження дипломів без здачі іспиту. Цей алгоритм передбачений у Міжнародній Конвенції про підготовку і дипломування моряків, яку Україна ратифікувала ще в 1996 році. На сьогодні зареєстровано законопроект № 3944 про внесення змін до статті 51 Кодексу торговельного мореплавства України щодо вимог до кваліфікації членів екіпажу, який необхідно винести на найближче пленарне засідання Верховної Ради України.

Крім цього до прийняття змін до ст. 51 Кодексу торговельного мореплавства України - доручити Міністру інфраструктури України опрацювати та прийняти Постанову КМУ, яка визначає порядок підтвердження дипломів без іспиту. Звертають увагу, що міністр інфраструктури України, під час спілкування з активом організації в Одесі 13.10.2020 особисто публічно пообіцяв, що з 19.11.2020 буде запроваджений алгоритм підтвердження дипломів без іспитів.

Також, для вирішення проблем працевлаштування моряків, необхідно завершити порочну практику “легітимності сертифікатів тільки від “своїх тренажерних центрів, що знаходяться в корупційній схемі” (на сьогодні легітимні сертифікати тільки 10 % існуючих тренажерних центрів).

Наразі є проблема, що після завершення навчання курсантів змушують здавати додаткові іспити в Державній кваліфікаційній комісії, які неможливо здати без хабара.

На сьогоднішній день, у керівництва Морської Адміністрації та керівництва структурних підрозділів, які займаються дипломуванням і виконанням наглядових і контрольних функцій відсутні морська освіта, досвід роботи на морських судах і в системі дипломування моряків. Тому, виконання ними функцій не є правильним та професійним з точки зору морської діяльності.

Крім цього, необхідним є створення прозорої системи проведення електронних іспитів з урахуванням найкращих прикладів, які успішно працюють в інших країнах – від програмного забезпечення до оприлюднення тестів.

Необхідно також зазначити, що при працевлаштуванні моряків та виході їх в рейс, жодним чином не передбачений порядок сплати єдиного соціального внеску (ЄСВ), що в подальшому може вплинути на призначення моряку пенсії.

Висновки.

Таким чином, на мою думку, щоб розв'язати проблеми, існуючі при працевлаштуванні моряків, необхідно:

1) запровадження Єдиного реєстру компаній, які мають право надавати послуги з працевлаштування моряків;

2) створення державного органу, який здійснюватиме контроль за діяльністю крьюнгових компаній;

3) на законодавчому рівні, внести відповідальність за порушення крьюнговою компанією прав моряків при укладенні трудових договорів;



4) вирішити питання з верифікацією в Державному реєстрі моряків України;

5) внесення змін до статті 51 Кодексу торговельного мореплавства України в частині визнання умов, при дотриманні яких, моряки зможуть отримувати підтвердження дипломів без здачі іспиту.

6) завершити порочну практику «легітимності сертифікатів тільки своїх тренажерних центрів, які є ланками корупційної схеми»;

7) припинити практику вимагання «першого корупційного пропуску для кадетів» – коли після завершення навчання курсантів змушують здавати додаткові іспити в Державній кваліфікаційній комісії, які неможливо здати без хабара;

8) здійснювати контроль внесення в обов'язкові кваліфікаційні вимоги до керівництва Морської Адміністрації та керівництву структурних підрозділів, які займаються дипломуванням і виконанням наглядових і контрольних функцій, – морську освіту, досвід роботи на морських судах і в системі дипломування моряків;

9) взяти під контроль:

- створення прозорої системи проведення електронних іспитів з урахуванням найкращих прикладів, які успішно працюють в інших країнах – від програмного забезпечення до оприлюднення тестів;

- вирішення питання, стосовно сплати єдиного соціального внеску для отримання пенсії.

***Abstract.** For many years in Ukraine there has been a problem of employment of seafarers. This is due to imperfect legislation and social insurance, corruption in the field of navigation. The state cannot provide seafarers with work. Approximately 95 % of seafarers are employed by foreign ships. In Ukraine, the law does not take into account a standard seafarer's employment contract, which includes points of social protection of seafarer's when employed on foreign ships. Measures are proposed to solve these problems.*

***Key words:** employment, crewing company, certification of seafarers, social protection.*

Стаття отримана: 18.05.2021 г.
© Котенко О.В., Васильченко О.Є.