

Так, «система згоди» прийнята в законодавствах США, Канади, Франції, Італії; система «відсутності згоди» – в Австрії, Бельгії, Данії, Росії [8].

В умовах лімітованого часу дотримання українськими трансплантологами процедури отримання згоди призводить до не виправданої втрати значної частини донорських органів, у зв'язку з чим існує нагальна необхідність перегляду не лише окремих положень зазначеного Закону, а концептуального підходу загалом.

Вказане обумовлює **перспективу подальших наукових досліджень** цієї проблематики, адже необхідність впровадження та нормативного закріплення такої концепції обумовлюється вимогами часу.

Водночас вважається за потрібне відзначити, що акцент таких досліджень повинен бути направленим у першу чергу на захист реципієнтів та усунення можливостей криміналізації зазначеної галузі.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про схвалення Концепції Державної програми "Трансплантація" на 2006-2010 роки // Офіційний вісник України від 09.08.2006, № 30, стор. 118, стаття 2151.
2. Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон України від 26.01.1993 // Відомості Верховної Ради України, № 4, стаття 19.
3. Про трансплантацію органів та інших анатомічних матеріалів людини: Закон України від 15.10.1999 // Відомості Верховної Ради України, № 41, стаття 377.
4. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України від 03.10.2003, № 40, стаття 356.
5. Сімейний кодекс України // Відомості Верховної Ради України від 31.05.2002, № 21-22, стаття 135.
6. Збірник міжнародного медичного законодавства. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту "Львівська політехніка", 2006. – 316 с.
7. Інструкція щодо вилучення органів людини в донора-група // Офіційний Вісник України від 03.11.2000, № 42, стаття 1804.
8. Трансплантологія / Руководство под ред. В.И. Шумакова. – М.: "Медицина", Тула: "Репроникс Лтд", 1995. – 137 с.

УДК 349.2

ПОНЯТТЯ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МОРЯКА ЯК СУБ'ЄКТА МОРСЬКОГО ЕКІПАЖУ

Підпала І.В., юрисконсульт

Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова

Стаття присвячена дослідженню поняття моряка, визначенню його статусу, особливостей професії та законодавчого закріплення його прав.

Ключові слова: моряк, судно, статус, суднова команда, капітан, служба безпеки, екіпаж морського судна, праця моряка.

Подпала И.В. ПОНЯТИЕ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОРЯКА, КАК СУБЪЕКТА МОРСКОГО ЭКИПАЖА / Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова, Украина

Статья посвящена исследованию понятия моряка, определению его статуса, особенностей профессии и законодательного закрепления его прав.

Ключевые слова: моряк, судно, статус, судовая команда, капитан, служба безопасности, экипаж судна, труд моряка.

Podpala I.V. THE CONCEPT AND GENERAL CHARACTERISTICS OF A SAILOR AS THE SUBJECT OF MARITIME CREW / National university of shipbuilding name of Makarov, Ukraine

The article investigates the concept of a sailor, the determination of its status, the characteristics of a profession and legislative consolidation of his rights.

Key words: sailor, ship, status, ship crew, the captain, security service, labor sailor.

Популярність професії моряка зростає з кожним роком, що обумовлено не її безпекою та престижністю, а високою оплатою праці. Україна – морська держава, не зважаючи на практично повну відсутність військово-морського і торговельного флоту, її морський статус підтримується виключно за рахунок українських моряків, більшість яких працює під іноземними прапорами. Враховуючи цю особливість, на сьогодні, назріло питання щодо визначення статусу цієї категорії осіб, оскільки дана професія набуває все більшої актуальності в умовах економічної кризи в Україні [1].

Сьогодні поняття моряк лише стисло зафіксовано в нормативно – законодавчих актах, а характеристика та статус його взагалі не висвітлені ні в українській, ні в зарубіжній літературі. Зокрема торкаються цього питання такі вчені, як: А.М. Шемякін, А.П. Стахов, В.А. Крутецький, П.П. Криворучко.

Завдання статті полягає в проведенні дослідження особливостей поняття „моряк”, його професійної діяльності тому, що існуюче становище моряків потребує системного аналізу їх статусу, для уникнення створення суперечливих умов праці моряків на існуючому в Україні ринку.

Метою статті є розкриття сутності поняття моряк та його особливостей професійної діяльності з визначенням статусу.

Моряк – член екіпажу цивільного або військового судна на морі. Це поняття включає в себе людей різних професій, якщо вони працюють на судні, яке ходить у море. Моряком можна вважати кухаря, вченого-океанолога, капітана судна і навіть прибиральника на палубі – всі вони працюють далеко від берега. До цієї професії можна зарахувати навіть тих, хто не вмів плавати, але працює на кораблі.

Вчені визначили, що людина виходила в море ще 23 тисячі років тому. Але назвати це професійним мореплаванням було не можливо. Судячи по залишених малюнках, люди просто переправлялися на маленьких примітивних човнах на невеликі відстані. Перші більш-менш професійні моряки з'явилися 7000 років до нашої ери в Червоному морі і Перській затоці – це були дрібні рибальські судна, на яких, швидше за все і народилися перші професійні моряки. В Україні флот існував ще до нашої ери, але більш розвиненим він став за часів Київської Русі, коли судна будувалися за подобою варязьких човнів. Тоді вже моряки брали активну участь у торгівлі та обороні країни.

З тих пір як виникло розвинуте мореплавання, Світовий океан завжди служив основним засобом спілкування народів, розвитку їхніх торговельних та економічних зв'язків. У сучасних умовах, особливо морський торговельний флот, здійснюючи основну масу міжнародних вантажоперевезень, найтіснішим чином пов'язаний з усіма економічними і структурними змінами світового господарства.

Давно відомо, що наявність сильного морського флоту є найважливішим показником стану економіки держави, показником її ролі в міжнародному економічному товаристві та престижу в світі. Для України як морської держави функціонування морської галузі має особливе значення [2].

Після розвалу Радянського Союзу як цивільний, так і військовий флот пережив період руїни. І після цього вітчизняні фахівці почали працювати під іноземними прапорами. Українських моряків можна зустріти в різних портових містах світу. Там це вважається поширеною професією (якщо флот добре розвинений). На кораблі немає зайвих моряків – всі виконують свої функції. Такі люди повинні бути готові працювати далеко від дому, добре вміти плавати і бути хорошими фахівцями у своїй галузі, оскільки в морі допомогу доведеться чекати довго.

Моряк – це небезпечна професія. Імунітет людей, що населяють різні регіони планети, відрізняється. Тому часто прибулі в іноземний порт службовці судна хворіють заморськими хворобами. Погода на морі теж не завжди сприятлива і існує небезпека краху. Мають місце випадки піратства і викрадення людей – навіть у Європі. Проте зброю екіпажам видавати

заборонено. Шланг для гасіння пожежі – це все, що є на судні з оборонного арсеналу. Зате робота в морі – це романтика, кожен день є можливість дивитися в його безкраї простори. Служба на кораблі – відмінний спосіб побачити далекі країни. Крім того, повітря насичене іонами йоду, корисними для здоров'я.

Відомо, що спеціальності, пов'язані із судноплавством, можна отримати в численних морських, військово-морських інститутах та академіях. Такі фахівці, як мотористи, механіки, кухарі, медики отримують освіту у своїх профільних навчальних закладах, без попередньої підготовки до роботи на судні. Після деякої практики зі звичайного сухопутного фахівця виходить кваліфікований моряк. Щоб стати матросом або мотористом, достатньо закінчити річний курс морехідної школи. Її випускники зазвичай потрапляють на роботу на українські судна, але охочим працювати під іноземним прапором необхідно задовільне знання англійської мови та досвід роботи. Ті ж, хто вирішив стати морським офіцером, вступають на навчання до вищих морехідних навчальних закладів, де навчаються, набираючись досвіду роботи під час практики. Також є заочні відділення, де навчаючись вже працюють моряками. У випускників морських ВНЗ є всі шанси влаштуватися на роботу в іноземну компанію. Англійська мова в морських навчальних закладах вивчається поглиблено: саме ця мова визнана міжнародною мовою на флоті. Англійською складаються всі документи, ведуться радіопереговори, відбувається спілкування в змішаних екіпажах, набраних у різних країнах [3].

Палубна команда готує до експлуатації вантажні трюми й палубні механізми – займається мастилом, прибиранням, фарбуванням. Палубні офіцери прокладають курс на картах, перевіряють обладнання, тренують екіпаж, несуть ходову вахту в морі і стежать за навантаженням судна в порту. Моряк обов'язково повинен вміти плавати так, щоб плисти самому і буксирувати свого непритомного товариша. Кожні п'ять років це перевіряється. Морякам не можна бути безвідповідальними: занадто багато що їм довірено. [4].

З поганим здоров'ям моряків у морі не буває: жоден лікар не візьме на себе таку відповідальність – випустити хворого в рейс. Робота в морі традиційно вважається чоловічою, але на деякі посади, в майбутньому можуть розраховувати і дівчата, які бажають отримати морську освіту нарівні з чоловіками. Традиційно це – буфетниця, кухар, днювальний (прибиральниця), також це може бути, наприклад, і штурман [5].

Важливо пам'ятати, що характер моряка не є сукупністю окремих задатків, здібностей та інших елементів, він є живою нерозривною їх єдністю, пов'язаною загальним внутрішнім принципом – єдиним духом особистості. Особливості життя моряка виявляються у вимогах середовища, в очікуваннях та можливостях їх реалізації. Суперечності та протиріччя стримують особистісний вияв, яскраво драматизуються, і життя, як таке дедалі повніше розкривається для нього. Індивід усвідомлює факт існування явищ, що виходять за межі його волі, не підкоряються їй, існує певний код подій, який має об'єктивний зміст [6].

Люди на судні, як правило, на практиці працюють за графіком «6 годин роботи – 6 годин відпочинку». В умовах плавання на ефективність професійної діяльності корабельних спеціалістів впливають такі соціально-психологічні фактори, як емоційна напруга, монотонія, гіподинамія, режим праці та відпочинку, режим сну та бадьорості, дефіцит інформації, обмеження потоку подразників природного та соціального середовища, характер внутрішньогрупових взаємовідносин, тривале перебування в ізольованому середовищі, згуртованість та сумісність особового складу підрозділів, самотність і інше. Значний вплив на ефективність професійної діяльності корабельних спеціалістів створюють технічні, хімічні та природні фактори.

Характерні особистісні риси моряка виявляються в тому, що він має володіти здатністю до протистояння в життєвих ситуаціях, боротьби протиріч, має володіти духом ініціативи, запобігання, стійкості, мужності. Для спрямування цієї сили необхідні здоровий глузд, розум, стійкі моральні принципи. Вчинки, які він здійснює, є результатом вияву його характеру, у той же час характер формується й розвивається в моральному, цілеспрямованому діянні відносно явищ світу та власного «Я» [7].

В останні роки багато досліджень спрямовано на досягнення оптимальних умов діяльності, раціонального співвідношення професійно-важливих якостей спеціалістів і машини як елементів загальної системи судноплавства. У межах цього напрямку сформована концепція функціонального комфорту щодо створення такого робочого стану моряка, при якому

досягається відповідність засобів, умов праці, можливостей і індивідуально-психологічних особливостей людини, що зумовлює адекватну мобілізацію її здібностей. Практично всі сучасні судноплавські професії пов'язані з особливими умовами праці, що зумовлені впливом соціально-психологічних, технічних, природних та біологічних чинників, які пред'являють до моряка підвищені вимоги. На сучасних кораблях праця членів екіпажів стала переважно операторською. Операторська діяльність корабельних спеціалістів розглядається, як складна і напружена аналітико-синтетична робота головного мозку, яка потребує високої стійкості уваги, напруги функцій аналізаторів. Поряд із цим у моряків, особливо в тривалих плаваннях, відмічаються зміни показників, які характеризують силу процесів збудження і гальмування, їх рухомість, точність реагування на подразники, величину порогових сприймань, а також пам'яті, уваги і мислення. Для опанування професією фахівець на судні повинний мати комплекс якостей уваги, мислення, оперативної пам'яті, стійкості до гіпоксії, перевантаження, гіподинамії, вестибулярній стійкості і просторового орієнтування. Проблема дезорієнтації в плаванні є частиною комплексної проблеми безпеки судноплавства. Втрата просторового орієнтування – звичайна причина негативних подій, пов'язаних із людським фактором. Тобто моряку приходиться виявляти фахові здібності в несприятливих умовах. До цього треба готуватися заздалегідь, обираючи позитивну мотивацію, розвиваючи конкретні здібності [8].

Моряк є загально визначеним заняттям. Залежно від виконуваних функцій або спеціалізації моряки можуть бути розділені на більш точні професії, наприклад: капітан, штурман, лоцман, матрос і т.д. У залежності від цього вони належать до відповідної команди на судні, наприклад, палубної команди. Тобто це ті громадяни, що за характером своєї роботи працюють на транспортному або спеціальному судні чи служать на військовому кораблі.

У межах цього можливо визначити особливості трудового статусу моряків:

- працевлаштування моряків, враховуючи режим пересування (перетин державного кордону), виключає значною мірою (обмежує) неофіційні трудові відносини;
- здійснення трудової діяльності вимагає особливих умов, з урахуванням таких факторів, як знаходження в обмеженому колективі і просторі, розлука з сім'єю, знаходження в зоні підвищеного ризику;
- моряки несуть значні витрати на отримання, підтвердження і підвищення кваліфікації, чим створюють умови для успішного функціонування суб'єктів спеціального виду господарської діяльності і відповідно, є учасниками поповнення державного бюджету;
- моряки мають обмежені можливості для захисту своїх інтересів у суді за кордоном у разі порушення їх прав;
- загалом у глобальному потоці трудової міграції моряки є самою контрольованою, свідомою, передбачуваною категорією громадян, що працевлаштовується за кордоном;
- стабільний попит на працю моряків і віднесення їх до категорії, що працевлаштовується за кордон легально і впорядковано створюють сприятливі передумови й умови для використання результатів їхньої праці, а саме іноземної валюти, на території України;
- спеціальна кваліфікація моряків, в основному офіцерського складу, дозволяє їм після припинення роботи на суднах успішно трудитися в морських компаніях лоцманами, суперінтендантами, менеджерами, забезпечуючи морський сервіс від навчання до страхування [4].

Підтвердженням особливого характеру праці моряків є віднесення їх до категорії громадян, які мають право на пенсію за вислугою років, тобто зайнятих на роботах, виконання яких призводить до втрати професійної працездатності або придатності до досягнення віку, що дає право на пенсію за віком (ст.52 і 55 Закону України «Про пенсійне забезпечення»). Таке право мають лише моряки, які підтвердили страховий стаж роботи на території України [9].

Статус моряка є «комбінованим», оскільки має одночасно ознаки і трудящих-мігрантів і осіб, які здійснюють незалежну професійну діяльність, але моряки не відносяться ні до однієї із зазначених категорій працездатних громадян [2].

В Європейській конвенції «Про правовий статус трудящих-мігрантів» 1977 року встановлено виняток щодо моряків. Зрозуміло, що таке виключення є обґрунтованим, оскільки неможливо реалізувати норми конвенції щодо прав працівника, статус роботодавця якого може визначатися законодавством більш ніж однієї держави. Наприклад, реєстрація судовласника – в одній державі, а оператора (менеджера) – в іншій. Фактично статус моряків відповідає визначенню: трудящий-мігрант – особа, яка постійно проживає на території Сторони виїзду і на законних підставах займається оплачуваною діяльністю в Стороні працевлаштування [10].

Відносно незалежної професійної діяльності, за змістом п.1.9. ст.1 Закону України «Про податок з доходів фізичних осіб», зрозуміло, що моряки не відносяться до осіб, які здійснюють незалежну професійну діяльність, оскільки незалежна професійна діяльність – це діяльність, яка полягає в участі фізичних осіб у науковій, літературній, артистичній, художній, освітній або викладацькій діяльності, так само, як діяльність лікарів, адвокатів, приватних нотаріусів, аудиторів, бухгалтерів, оцінювачів, інженерів чи архітекторів або помічників зазначених осіб, або осіб, зайнятих релігійною (місіонерською) діяльністю, іншої аналогічної діяльності, за умови, що такі особи не є найманими працівниками чи суб'єктами підприємницької діяльності. При цьому моряки з урахуванням специфіки їх кваліфікації самостійно, незалежно від національних роботодавців, реалізують свої професійні навички.

Незважаючи на фактично існуюче особливе становище моряків, національним законодавством України особливий статус моряків, що працевлаштовуються за кордон, не врегульовано [11].

Чинний порядок працевлаштування за кордоном встановлює лише дозвільну систему і порядок контрольно-наглядової діяльності державних органів, врегульовану в аспекті взаємодії державних органів та суб'єктів господарської діяльності – посередників працевлаштування за кордоном. Населення, яке працевлаштовується згідно з цим порядком, не виступає активним учасником зазначених відносин, а виступає тільки носієм предмета регулювання. Серед громадян, що працевлаштовуються за кордоном, моряки є особливою категорією [12].

Законодавством врегульовані лише окремі питання, що стосуються захисту інтересів моряків, наприклад:

- встановлений конкретний порядок підтвердження кваліфікації моряків, оскільки це відповідає зобов'язанням України до Міжнародної конвенції «Про підготовку і дипломування моряків та несення вахти» 1978 року (ПДМНВ-78);
- постановою Верховної ради України від 12.06.2007г. № 1167-У прийнятий за основу проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування на випадок безробіття», яким передбачається взаємодія державних органів при перетині безробітними особами державного кордону. Ця норма може стосуватися і моряків, які стали на облік як безробітні. Держава на даному етапі розвитку не може створити умови для реалізації права на працю значної кількості працездатного населення.

Така невизначеність створює суперечливі умови на існуючому в Україні ринку праці моряків щодо їх статусу. Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з посередництва в працевлаштуванні на роботу за кордоном, затвердженими Наказом Держпідприємництва України та Міністерства праці та соціальної політики України № 155/534 від 19.12.2001 р., передбачено, що посередник зобов'язаний заповнювати реєстраційні картки державної статистичної звітності про зовнішню трудову міграцію форми № 1-ТМ (пункт 3.1.3) [13]. Але, як зазначалося вище, Європейською Конвенцією «Про захист прав трудящих-мігрантів» встановлено, що моряки не є трудовими мігрантами. Не викликає сумніву, що кількість працевлаштованих за кордон громадян України, у тому числі моряків, вимагає обліку і аналізу статистичних даних для формування державної соціальної та міграційної політики. Зрозуміло, що міжнародний документ – Європейська Конвенція «Про захист прав трудящих-мігрантів» 1977 р. містить виключення щодо моряків з урахуванням доцільності встановлення реальних для виконання норм. У той же час, жодним національним нормативним актом України не встановлено, що моряки прирівнюються до трудових мігрантів [14].

З урахуванням усіх аспектів регулювання питань працевлаштування моряків очевидно, що вони є особливою категорією працюючих за кордоном. На сьогодні у світі налічується більш ніж

83544 суден, у тому числі країни з розвинутою ринковою економікою володіють більш як 26596 суднами, країни відкритої реєстрації – 41 393, держави центральної та східної Європи – 744, соціалістичні держави Азії – 2 056, країни, що розвиваються – 10 543 суднами. Належність майже 2212 судів не визначена. З року в рік збільшується тоннаж суден торгового флоту. Загальний дедвейт становив в 2001р. 658,4 млн.т, а через десять років вже становить 799 млн.т. При цьому лише 35 держав і територій контролюють 94,2% світового флоту [2].

Одночасно із зростанням світового тоннажу зазвичай збільшувалася і чисельність моряків, яка, за даними Міжнародного бюро праці (МБТ), становить більше двох мільйонів чоловік. У яких умовах трудяться моряки світу, які правові і соціальні норми визначають ці умови, як різні держави забезпечують захист трудових прав моряків – ці та багато інших питань постійно знаходяться в центрі уваги Міжнародної організації праці (МОП) як органу міжнародно-правового регулювання праці на морі. Тому чим ширша торгівля і інтенсивніші морські перевезення, тим гостріша необхідність у розвитку флоту і поповненні його кадрами.

Регулювання праці плавскладу морського флоту, а саме моряків реально існує в рамках діяльності МОП і Україна бере в ній активну участь, наукове дослідження поточних і майбутніх проблем МОП у морській галузі представляє безперечний інтерес. На основі вивчення нормативних матеріалів цієї організації, зарубіжного морського законодавства та національної практики регулювання морської служби формується принципова позиція України на морських сесіях Міжнародної конференції праці та в інших органах МОП про збільшення та зміцнення міжнародно-правової охорони праці моряків. Статус моряка та правове регулювання його праці визначається ще й тим, що дана проблематика в цілому не висвітлена в українській і зарубіжній юридичній літературі [4].

Слід зазначити, що правові системи окремих морських держав щодо морського законодавства та визначення статусу моряка постійно знаходяться під взаємним впливом. Це створює передумови уніфікації багатьох правових умов мореплавання, вантажоперевезень і морської служби. Тому стало характерним прагнення держав до об'єднання морського права на міжнародній основі двома способами: по-перше, шляхом розробки на конгресах представниками транспортних, торговельних і страхових підприємств і наукових установ так званих «неофіційних правових норм», застосування яких надається на розсуд урядів або сторін за договором, по-друге, шляхом прийняття дипломатичними конференціями міжнародних конвенцій з тих чи інших питань морського права. За останній час МОП стала поступово вдосконалюватися, як основний засіб правового регулювання праці моряків. На сьогоднішній день майже всі країни світу є членами цієї Організації (175 держав). При цьому діяльність МОП розвивається досить швидкими темпами. За час її існування були розроблені і закріплені нові і більш прогресивні норми про працю моряків. Вони підвищують інтерес моряків до самої Організації. Поширення прогресивних трудових конвенцій служить для трудівників моря не тільки моральною, а й юридичною підставою вимагати практичного поліпшення умов морської служби [13].

Нормативне регулювання праці здійснюється загальним трудовим законодавством, Кодексом торговельного мореплавства України (КТМУ), іншими підзаконними нормативними актами. Моряків, загалом-то, особливо не ототожнювали з іншими категоріями працівників, незважаючи на особливий характер їхньої праці. Після розпаду СРСР виник новий вид власності – приватна власність на морські судна. У результаті цього стали з'являтися приватні комерційні підприємства, у тому числі і в сфері морського транспорту. При цьому їх число зростало досить швидкими темпами, що пояснюється дешевизною морських транспортних суден, що знаходилися на балансі державних підприємств. Причому, розпродавалися часом цілі пароплавства. У результаті державний сектор практично ліквідувався [15].

Ще залишилися в пам'яті спогади про те, як у результаті появи приватного комерційного сектора велика кількість працездатного населення нашої країни звільнялася з державних підприємств і влаштовувалася на роботу в комерційні структури. У результаті цього склалися дещо інші правовідносини з праці, ніж у радянські часи. Помінялися суб'єкти такого роду правовідносин. З одного боку – керівник (адміністрація юридичної особи) в якості роботодавця, а з іншого боку – працівник. Все сказане вище стосується і моряків. Вони також, в основному, працюють в комерції, з тих же причин. Проте слід враховувати, що моряк – це особливий суб'єкт трудового права і на нього поширюються відповідно і спеціальні норми права.

Саме умови виконання трудової функції моряками служать підставою для галузевої диференціації правового регулювання їх праці. Об'єктивні особливості трудових відносин за участю моряків породжують необхідність у встановленні спеціальних норм, що регламентують працю членів екіпажів морських суден та визначають особливий статус моряків. На сьогоднішній день на міжнародному рівні і в Україні діє значна кількість актів про працю моряків. Зміст багатьох з них не узгоджується ні між собою ні з загальними нормами трудового законодавства, що часто породжує різного роду колізії. Цілий ряд проблем виникає через те, що праця моряків регулюється не тільки трудовим законодавством, а й законами, що носять комплексний характер (одним із прикладів яких є Кодекс торговельного мореплавства). Велика нормативна база створює певні складності у правозастосовчій практиці, сприяє здійсненню порушень законодавства. І діяльність моряків, як і раніше регулюється нормами загального трудового законодавства (причому ще союзним), яке потребує змін з урахуванням сучасних реалій і змін в країні і в світі. Необхідно регулювати діяльність моряків спеціальним законодавством. До цього висновку прийшли законодавці в багатьох провідних морських країнах світу, в яких прийняті спеціальні акти, що регулюють трудові відносини на морському торговельному флоті. Як було вже зазначено, на міжнародному рівні проблема регулювання праці моряків отримала своє відображення в конвенціях і рекомендаціях МОП. Причому, прийнята велика кількість актів, на які, безумовно, слід орієнтуватися, але багато з них застаріли і вимагають суттєвого доопрацювання. Все це обумовлює актуальність дослідження питань правового регулювання праці моряків у сучасних умовах [12].

Аналіз колективних та трудових договорів, що укладаються в організаціях морського транспорту, а також судової практики показує – трудові права моряків найчастіше порушуються. У сучасних умовах однією з основних задач правового регулювання праці є гарантованість прав та інтересів найманих працівників. Сторонами трудового договору при виконанні роботи на морському судні є роботодавець і працівник-моряк, а саме, член екіпажу судна. При цьому точне визначення адресата спеціальних правових норм, а саме поняття «моряк» можна визначити наступним чином: «Член екіпажу морського судна (моряк) – це особа, яка відповідає вимогам, встановленим національним і міжнародним законодавством, яка працює за трудовим договором на судні, що використовується для торгового мореплавства », тобто є суб'єктом, якому належить активна роль у певному процесі, як носію прав та обов'язків. [15].

У ч.1 ст.49 КТМ України визначені три категорії осіб, які входять до складу екіпажу судна: це – капітан, командний склад і суднова команда. Капітан судна відноситься теж до командного складу, але за своєю сутністю займає особливе місце серед членів екіпажу, оскільки є керівником [16]. До командного складу судна крім капітана відносяться: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар та боцман. Однак судновласник має право віднести до командного складу і інших суднових спеціалістів.

Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні і не входять у командний склад судна. До них відносяться: матроси, мотористи, машиністи і інші особи суднової команди.

Залежно від виконуваних трудових функцій усі члени екіпажу поділяються на такі служби:

- служба безпеки (забезпечує безпечне судноводіння, а також виконання всіх функцій, пов'язаних із виробничою діяльністю судна). Цю службу очолює старший помічник капітана;
- служба технічної експлуатації (забезпечує експлуатацію судових технічних засобів: установок, систем, механізмів і іншого обладнання, що підтримують життєдіяльність судна у відповідності до його призначення, і корпусу судна). Вона комплектується із членів екіпажу, що забезпечують вахтове обслуговування енергетичної установки, а також із членів екіпажу, зайнятих профілактичними, ремонтними і налагоджувальними роботами і очолюється старшим механіком. Її склад і чисельність встановлюється окремо для ходового і зупиночного режимів роботи судна;

- служба побуту (забезпечує обслуговування екіпажу судна і очолюється помічником капітана по господарській частині), а де такої посади не має – старшим помічником капітана;
- пасажирська служба (на пасажирських суднах) – забезпечує обслуговування пасажирів і очолюється помічником капітана по пасажирській частині;
- радіотехнічна служба (забезпечує радіозв'язок і роботу радіотехнічних, радіонавігаційних засобів і очолюється начальником радіостанції);
- медично-санітарна служба – забезпечує охорону здоров'я осіб, що знаходяться на судні (членів екіпажу і пасажирів) і надання медичної допомоги, очолюється судовим лікарем;
- навчальна служба (на навчальних і навчально-виробничих суднах) – забезпечує організацію навчального процесу і плавальної практики курсантів і студентів морських навчальних закладів і очолюється помічником капітана по навчальній частині [15].

Нашою державою визначення правового статусу моряків – громадян України, які працюють на суднах, що використовуються для морського плавання встановлено Указом Президента України "Про посвідчення особи моряка" від 5 червня 1993 року, яким затверджено відповідне Положення. Посвідчення особи моряка видається строком до п'яти років (може бути продовжено один раз строком до п'яти років) громадянину України, що займає будь-яку посаду на борту судна, крім військового, зареєстрованого на території України чи інших держав-учасниць Конвенції 1958 року «Про посвідчення особи моряка» і, звичайно, використовуюваного для морського плавання. Документ може бути також видано моряку іншої держави, який несе службу на борту судна, зареєстрованого на території України, або який за реєстрований в Україні у службі зайнятості. З цим посвідченням дозволяється виїзд з України та в'їзд в Україну на судні, також виїзд з України в індивідуальному порядку під час прямування на своє судно чи переходу на інше судно і в'їзд в Україну в такому самому порядку. Посвідчення особи моряка не може бути використано на території України громадянином України, який його має, під час укладення цивільно-правових угод, здійснення банківських операцій, оформлення довіреностей іншим особам для представництва перед третьою особою. У разі списання з судна власник посвідчення особи моряка повинен здати посвідчення за місцем його одержання. Власник посвідчення особи моряка повинен дбайливо ставитись до посвідчення і завжди мати його з собою. У разі втрати посвідчення його власник повинен негайно повідомити про це капітана свого судна або капітана порту, у якому видано посвідчення. Загублене посвідчення особи моряка вважається недійсним [17].

Члени екіпажу морського судна мають спеціальну трудову правосуб'єктність, яка обумовлена вимогами, що пред'являються відповідно до принципу диференціації правового регулювання праці, до віку, громадянства, стану здоров'я, рівнем освіти окремих категорій працівників. Так, членом екіпажу морського судна може бути особа, яка досягла вісімнадцятирічного віку, що пройшла в установленому порядку медичний огляд, має диплом та кваліфікаційні свідоцтва встановленого зразка.

Тому сьогодні українські моряки у складі екіпажів морських вантажних, пасажирських, рибальських та інших типів торгових судів працюють по всьому світі. Їх число в Україні за різними підрахунками складає від 40 до 80 тисяч чоловік. Працюють вони, як було відмічено, на судах під іноземними прапорами, оскільки свій торговельний флот за час незалежності Україна майже цілком втратила. На міжнародному ринку праці моряків, для іноземних судовласників та їхніх комерційних судів під «зручними прапорами», Україна входить до десятка провідних країн-постачальників рядового і командного складу екіпажів торгових судів. Серед цих країн – Філіппіни, Китай, Росія, Індонезія, Індія, Польща, Хорватія, Латвія, Румунія. Конкурентоспроможність моряків цих країн, яка характеризується, у першу чергу, якістю їхньої професійної підготовки, визначає сьогодні напруженість цього сектора ринку. За даними кріюїнгових компаній з працевлаштування, підготовлені і сертифіковані українські моряки не завжди відповідають вимогам світового ринку праці моряків – «підфлажників». З кожного десятка українських моряків, які все-таки працевлаштувалися під «іноземним прапором», один-два достроково списуються із судна на берег через їхню невідповідність вимогам

судновласників протягом рейса чи неможливістю виконувати ті вимоги, що до них пред'являються. У зв'язку з цим необхідно створити умови, що сприяють працевлаштуванню населення за кордон і встановлюють рівноправний соціальний захист [3].

Висновки:

1. Професійна діяльність моряків – це фактично існуюче їх особливе становище, залежно від виконуваних функцій або спеціалізації.
2. Законодавчо країнами-учасниками МОП врегульовано лише окремі питання захисту праці моряків, не дивлячись на високий ризик і небезпечність професії. У той же час моряк володіє комплексом якостей: мисленням, оперативною пам'яттю, вестибулярною стійкістю і просторовим орієнтуванням.
3. Моряк – це не тільки особа, яка відповідає вимогам законодавства і працює за трудовим договором, але є суб'єктом морського екіпажу і йому належить активна роль у певному процесі, як носію прав та обов'язків при пізнанні об'єктивної дійсності й до цілеспрямованої діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гольбін М. «Морська хвороба» України / М. Гольбін // Українська правда від 29.09.11 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www/pravda.com.ua/columns/2011/09/29/6625](http://www.pravda.com.ua/columns/2011/09/29/6625)
2. Міжнародне морське право і Чорноморський регіон: матеріали семінару, 12-17 листопада 2001 р., Одеса / під ред. Є.В. Додіна: спец. випуск журналу «Митна справа»; ОНЮА, – 2001. – С. 204.
3. Профессия моряк [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kto-ken.ru/professiya/moryak/>
4. Моряки профессия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://prof.biografuru.ru/about/moryaki/?q=3000&dp=487>
5. Криворучко П.П. Психологічне забезпечення професійної діяльності корабельних спеціалістів у тривалому плаванні: дис. канд. психол. наук.: спец. 20.02.02 «Військова педагогіка і психологія» / П.П. Криворучко. – Київ: КВГІ, 2006. – 263 с.
6. Страхов А.П. Адаптация моряков в длительных океанических плаваниях / А.П. Страхов. – М.: Медицина, 2006. – 380 с.
7. Крутецкий В.А. Психология способностей моряков / В.А. Крутецкий. – М.: Просвещение, 2003. – 352 с.
8. Корольчук М.С. Психофізіологія працездатності корабельних спеціалістів в екстремальних умовах: дис. д. психол. н.: спец. 19.00.02 / М.С. Корольчук. – Київ: Інститут психології ім. Г.С. Костюка АПН України, 2003. – 399 с.
9. Про пенсійне забезпечення: Закон України від 05.11.1991 № 1788-ХІІ // Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
10. Угода про співробітництво в галузі трудової міграції і соціального захисту трудящих-мігрантів від 15.04.1994 р., СНД, Міжнародна організація праці // Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
11. Про податок з доходів фізичних осіб: Закон України від 22.05.2003 № 889-IV // Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
12. Рез С.В. Систематизація нормативних актів, що регулюють працю плаваючого складу транспортних суден морського флоту / С.В. Рез, Ю.М. Явич // Морське право. – Л., 1969. – С. 12-16.
13. Особый статус моряка в Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yurash-online.livejournal.com/1521.html>

14. Про правовий статус трудящих-мігрантів: Європейська конвенція от 24.11.1977 № ETS № 093 // Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
15. Шемякин О.М. Морское право: учеб. пособ. / О.М. Шемякин. – Х.: Одиссей, 2004. – 384 с.
16. Кодекс торговельного мореплавства України: за станом на 1 грудня 2011 р. // Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
17. Про посвідчення особи моряка: Указ Президента України від 5 червня 1993 року № 58/94 // Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>