

ЮРИДИЧНІ НАУКИ

DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-12-88-4>

УДК 331.55:331.5:330.34:332.1

Савич О.С.

Національний університет «Одеська морська академія»

Торопенко Д.Я.

Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Національного університету «Одеська морська академія»

ОБМЕЖЕННЯ ПРАВ МОРЯКІВ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ

Анотація. Стаття присвячена аналізу стану обмеження прав моряків в умовах пандемії викликаної вірусом COVID-19. Пандемія COVID-19 унеможливило дотримання деяких зобов'язань, викладених у Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 р. і є форс-мажорною обставиною. Аналізуються проблеми з якими зіткнулися моряки під час пандемії: безпека та здоров'я, неможливість отримання медичної допомоги у разі хвороби, порушення права на репатріацію, тривалий термін перебування на судні, перевтома моряків, яка впливає на навігаційну безпеку та управління судном, невилплата лікарняних. Визначаються найбільш поширені обмеження з якими стикаються моряки та заходи, які мають проводити держави, які ратифікували Конвенцію про працю в морському судноплаванні 2006 р., а саме: забезпечити доступ на/з судна з метою виконання трудових обов'язків або для репатріації; забезпечити доступ на берег під час перебування судна в порту; надання медичної допомоги в екстрених випадках; сприяння зменшенню терміну понаднормового перебування на судні для виконання трудових обов'язків; пролонгація документів та сертифікатів моряка.

Ключові слова: моряк, обмеження прав, пандемія, COVID-19, форс-мажор, праця в морському судноплаванні, допомога морякам, медична допомога, репатріація, соціальний захист.

Savych Olga

National University «Odessa Maritime Academy»

Tороpenko Diana

Educational and Scientific Institute of Maritime Law and Management

National University "Odessa Maritime Academy"

RESTRICTIONS OF SEAFARERS RIGHTS IN A PANDEMIC CONDITION

Summary. This article focuses on the research about the circumstances in worldwide shipping and restrictions on the rights of seafarers in case of COVID-19 pandemic. The main document relating to the working conditions of seafarers is the Maritime Labor Convention, 2006 (MLC, 2006). According to the Convention – derogations, exceptions, or other provisions that allow the flexible application of the provisions of the Convention must be adopted with mandatory consultation between the governments of the countries that ratified the Convention. According to the MLC – derogations, exceptions, or other provisions that allow the flexible application of the Convention's norms should be adopted with obligatory consultation between the government of the country that has ratified the Convention, shipowners associations, and seafarers' unions. The COVID-19 pandemic – is a force majeure and makes it impossible to comply with some of the obligations set out in the Maritime Labor Convention, 2006. Seafarers' rights to medical care, rights to a safe and secure workplace, repatriation, social protection, to remuneration – are analyzed in the article. The problems faced by seafarers during the pandemic: safety and health, inability to receive medical care in case of illness, violation of the right to repatriation, long stay on board, fatigue, which affects navigation safety and ship management. The most common restrictions faced by seafarers and the measures taken by states that have ratified the Maritime Labor Convention, 2006, are identified: no access on/off-board to perform seafarers duties under the contract or for repatriation; inability to access to the shore at port area; non-ability to get emergency medical care; overtime stay on board; inability to prolongation of seafarers' documents and certificates. The article also highlights the standpoints & recommendations of the International Labor Organization and restrictions, measures that have been taken by States to protect the seafarers' rights. COVID-19 pandemic has caused a humanitarian crisis in which more than 400,000 seafarers have been trapped aboard ships unable to return home; about the same number of seafarers lost their jobs, without an ability to leave countries to replace the crews.

Keywords: seafarer, restriction of rights, pandemic, COVID-19, force majeure, labor in maritime shipping, assistance to seafarers', medical care, repatriation, social protection.

Постановка проблеми. У 2020 році Всесвітня організація охорони здоров'я (далі, ВООЗ) оголосила, що епідемія вірусу COVID-19 досягла рівня пандемії. ВООЗ закликала держави вжити невідкладних і рішучих заходів, щоб приборкати поширення коронавірусу.

Масштаб і гострота такої пандемії безумовно досягають рівня загрози здоров'ю населення,

який може виправдовувати обмеження певних прав і свобод.

Сектор морського судноплавання забезпечує перевезеннями більш 80% світової торгівлі, у тому числі продовольства, палива та життєво-важливих ліків, і грає вирішальну роль для стабільного функціонування економіки багатьох держав світу. Безпосереднім наслідком пандемії

COVID-19 для цього сектора є той факт, що моряки, рушійна сила сектору, зіткнулися зі значними труднощами при проведенні необхідних заходів по зміні екіпажів та репатріації.

Крім інших причин це пов'язано з обмеженнями в пересуванні, при посадці і висадці в портах; з карантинними заходами; із скороченням кількості авіарейсів; а також з обмеженнями по видачі віз та посвідчень особи.

Найгостріша експлуатаційна проблема в морському секторі, загрозлива для безперервної та ефективної глобальної торгівлі, – це дії, що вживаються багатьма урядами щодо обмеження операторів суден в проведенні зміни екіпажів або недопущення такого проведення. Це стало причиною гуманітарної кризи, за якої приблизно 400 000 моряків опинилися замкненими на борту суден, не в змозі повернутися на батьківщину; приблизно така ж кількість моряків залишилися без роботи, не маючи можливості виїхати на заміну.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Наукові праці стосовно обмеження прав людини в умовах пандемії виконані такими вітчизняними авторами: Марина Медведева, Микола Гнатівський, Тимур Короткий, Анна Першина, Ольга Банчук-Петросова. Але, що стосується обмеження прав моряків в умовах пандемії COVID-19, наукові праці майже відсутні. Варто відмітити публікацію Юрія Сергієва та Каріни Романішиної щодо дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. визначення обмежень з якими стикаються моряки, під час виконання трудових обов'язків

Метою статті є визначення меж та засобів обмеження прав моряків в умовах пандемії COVID-19.

Виклад основного матеріалу. Одним з основних документів, який регламентує умови праці моряків є Конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 р (далі МLC, МОП 2006 р.). Згідно з МLC 2006 – відступи, винятки, або інші положення, що дозволяють гнучко застосовувати Конвенцію повинні прийматися з обов'язковою консультацією між урядом країни, що ратифікувала Конвенцію, асоціаціями судовласників та об'єднань моряків, для вирішення низки питань у контексті створеному пандемією COVID-19.

Саме пандемія COVID-19 унеможливило дотримання деяких зобов'язань, викладених у МLC 2006 і є форс-мажором. Форс-мажор це "Виникнення непереборної сили або непередбачуваної події, за межами держави, що робить істотно неможливим виконання зобов'язань", і виправдовує не дотримання або відхилення від таких зобов'язань. Таким чином, такі обставини не анулюють та не припиняють зобов'язання, а лише дають обґрунтування або виправдання невиконання, поки обставина, про яку йде мова, існує. Але відповідні зобов'язання повинні будуть відновитись, як тільки фактори, що викликають обґрунтоване невиконання вимог будуть відсутні [1].

Першочерговою проблемою з якою зіткнулися моряки під час пандемії стала їх безпека та здоров'я.

Відповідно до конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. про працю в морському судноплаванні, держави порту повинні забезпечити

морським на борту суден на їх території, які потребують негайної медичної допомоги, доступ до медичних установ на березі. На думку МОП, виняткові заходи, прийняті деякими урядами для стримування пандемії COVID 19, не можуть розглядатися як вагомі причини для недотримання цього міжнародного зобов'язання [1].

Зобов'язання надавати допомогу морякам, що зазнали лиха, включаючи медичну допомогу, також закріплене в міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS), міжнародній конвенції про пошук і рятування на морі (SAR), а також в конвенції Організації об'єднаних націй з морського права (UNCLOS).

Відповідно до пункту 1 та 4 статті IV МLC 2006 р. кожен моряк має право на безпечне та надійне робоче місце, яке відповідає стандартам безпеки, стандартам охорони здоров'я, медичної допомоги, заходів добробуту та інших форм соціального захисту [1].

Відповідно до пункту 4.1 Положення 4.1 МLC 2006 р., Держава прапора судна повинна забезпечити, зокрема в контексті пандемії COVID-19, та беручи до уваги нинішній глобальний дефіцит деякого медичного обладнання та медикаментів, всіх моряків на судах, під їхнім прапором, повним набором засобів індивідуального захисту (захисні маски та рукавички, антисептичні засоби для обробки рук та засоби для дезінфекції поверхонь). Також, згідно цього стандарту моряки повинні мати доступ до швидкої та адекватної медичної допомоги під час роботи на судні [1].

Але за даними Міжнародної організації праці тільки на початку пандемії до МОТ надійшло 8 запитів, коли моряки не отримали такого ж захисту, як пасажери на борту круїзних суден [5].

Наприклад, 7 лютого 2020 року МОП отримала запит на термінову допомогу від афільюваного члена Міжнародної федерації транспортників у Російській Федерації щодо ситуації на борту круїзного судна "Dimond Princess", на якому перебували понад 3500 осіб. Моряки були стурбовані можливим впливом COVID-19 та відсутністю на борту їх судна засобів індивідуального захисту (таких як маски та спеціальні дезінфікуючі засоби) та медична допомога [5].

Наступною проблемою під час пандемії стало унеможливлення отримання моряками медичної допомоги, через закриття урядами країн портів та заборони іноземним громадянам залишати судна.

Відповідно до положення 4.1, пункт 3, МLC, 2006, держава порту повинна забезпечити, морякам, які перебувають на борту суден на їхній території та потребують негайної медичної допомоги, доступ до медичної допомоги на березі [1].

Виключні заходи, прийняті деякими урядами, щоб стримати пандемію COVID-19, не можуть бути використані як наприклад, поважна причина невиконання цього міжнародного зобов'язання [5].

Ще одна проблема з якою зіткнулися моряки, які знаходилися, як на березі так і на судах – це трансфер/транзит на судно та репатріація.

Дві конвенції Міжнародної організації праці розглядають важливість сприяння транзиту та перевезення моряків. Зокрема, згідно з пунктом 7 статті 6 Конвенції про документи, що посвідчують особу моряка (переглянута), 2003 р.,

з поправками (№ 185), «Кожна держава для якої діє ця Конвенція повинна в найкоротший час дозволити в'їзд на свою територію моряків, які мають дійсний документ, що посвідчує особу моряка, доповнений паспортом, коли прохання про в'їзд вимагається з метою:

(а) приєднання до їх судна або пересадка на інше судно;

(б) проїзд транзитом для приєднання до свого судна в іншій країні або для репатріації; або будь-яка інша мета, затверджена органами відповідної держави [3].

Також, згідно з Положенням 2.5 MLC, 2006, моряки мають право бути репатрійованими без жодних витрат для себе (згідно трудового контракту) за обставин та в умовах, зазначених в Конвенції.

Відповідно до стандарту A2.5.1, пункт 7, кожна держава, яка ратифікувала Конвенцію повинна сприяти репатріації моряків, які несуть службу на суднах, які заходять у її порти або проходять через її територіальні або внутрішні води, а також потребують заміни на борту [1].

Дуже важливо, щоб право моряків повертатися додому було гарантовано під час пандемії відповідно до положень Конвенції МОП, 2006.

Так, в результаті вживаних урядами заходів в умовах поточної кризи, морякам було запропоновано залишатися на борту за межами періоду, який спочатку передбачався трудовими контрактами моряків. Моряк мав можливість прийняти подовження контракту до підписання або відмовитися, але на практиці відмова моряка від пролонгації трудового контракту не була гарантією репатріації або заміни в першому ж зручному порту, як зазначено у Конвенції [4].

Таким чином, наступною проблемою для моряків став доволі тривалий термін перебування на суднах, який у багатьох випадках значно перевищував стандартний 11-місячний максимальний термін служби, який закріплений у стандарті A2.4 MLC, 2006 [1].

У відповідь на конкретне запитання сформульоване одним урядом з цього приводу, МОП [4] зазначила, що компетентні органи можуть дозволити в певних межах – виключення до заборони на щорічну відпустку за стандартом A2.4, пункт 3 MLC, 2006 р. з імперативних міркувань щодо охорони здоров'я у надзвичайній ситуації, такі як необхідність стримувати поточну пандемію COVID-19. Але такі винятки повинні супроводжуватися відповідними гарантіями і регулярно переглядатися через короткі проміжки часу, щоб уникнути будь-якого ризику зловживання, включаючи положення, що вимагають згоду моряка, щоб забезпечити репатріацію або щорічної відпустку. Таким чином, ряд країн на національному рівні закріпили максимальний термін перебування на судні – 14 місяців [5].

Наступною проблемою, з якою зіткнулися моряки стала небезпека, яку створює втома для моряків, особливо тих, чії обов'язки включають навігаційну безпеку, управління судном та безпечну експлуатація судна.

Так, у Міжнародній організації праці зазначили що продовження терміну служби моряків на борту понад 11 місяців за замовчуванням слід дозволити лише тоді, коли це суворо необхідно для подолання надзвичайної ситуації, створеної пандемією [6].

Унеможливили зміни екіпажів й заборони на поїздки та закриття кордонів держав через введення карантинних заходів. У контексті пандемії COVID-19 деякі морські адміністрації передбачали скорочення мінімальної комплектації суден як можливе вирішення труднощів, з якими стикаються судновласники стосовно наявності на борту необхідної кількості моряків.

Однак, беручи до уваги, що нинішня ситуація призвела до продовження періодів служби на борту для численних моряків, МОП дотримується думки, що зменшення мінімального рівня комплектування, тим самим може лише сприяти підвищенню втоми моряків, та ставить під загрозу безпечну та ефективну експлуатацію суден. Тому усі уряди повинні продовжувати дотримуватися стандарту A2.7, навіть під час пандемії COVID-19 [5].

Поточна криза також завадила можливості поновлення медичних довідок моряків. Згідно з Правилком I / 9 Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, сертифікацію та несення вахти, 1978, із змінами та доповненнями (далі, ПДНВ) та Положення 1.2 MLC, 2006 р. – максимальний термін дії медичних довідок – два роки [2].

Якщо термін дії медичної довідки закінчується під час роботи на судні, тоді медична довідка продовжує діяти до наступного порту заходу, де знаходиться лікар, але треба враховувати, що період затримки не повинен перевищувати трьох місяців.

Міжнародна організація праці визнає, що обмеження, накладені на стримування пандемії за певних обставин можуть становити ситуацію форс-мажорних обставин при якому поновлення медичної довідки стає матеріально неможливим протягом максимального тримісячного періоду, передбаченого MLC, 2006, та Конвенцією ПДНВ [5].

У зв'язку з цим державам рекомендується приймати прагматичний та практичний підхід щодо продовження терміну медичних сертифікатів, якщо це суворо необхідно, і повідомляти про це судна, моряків та відповідні адміністрації [6].

Що стосується ситуації з сертифікацією навчання та кваліфікацією екіпажів. Відповідно до Положення 1.3 MLC 2006, моряки не повинні працювати на судні, якщо вони не пройшли навчання та не сертифіковані компетентними органами для виконання своїх обов'язків. Навчання та сертифікація проводяться відповідно до положень Конвенції ПДНВ [5].

Вказівки, надані МОП з цього приводу, зазначено, що дії, вжиті у всьому світі в результаті спалаху становлять серйозну проблему для морських адміністрацій щодо продовження навчання моряків, перевірки сертифікатів та видачі підтверджень, що засвідчують визнання сертифікатів відповідно Конвенції ПДНВ [6].

У цьому контексті уряди повинні застосувати прагматичний та практичний підхід стосовно продовження таких сертифікатів та підтверджень та повідомляти судна, моряків та відповідні адміністрації щодо продовження терміну документів. Органам державного портового контролю також рекомендується приймати прагматичний та практичний підхід стосовно сертифікатів їх продовження, схвалення та прийняття під час здійснення контролю процедури згідно зі статтею X (Контроль) та правилом I /

4 (Процедури контролю) Конвенції ПДНВ та Розділу 5 MLC, 2006 рік [5].

Обмеження, накладені на стримування пандемії, включаючи заборони на пересування, карантин та скасування навчання, може, за певних обставин становити ситуацію форс-мажорних обставин в якому стає матеріально неможливим дозволити подальше навчання моряків, анулювати свідоцтва та надати підтвердження, що засвідчують визнання сертифікатів відповідно до Правила 1.3 MLC, 2006 р. [1].

Що стосується соціального захисту та права моряків на оплачуваний лікарняний у разі зараження або карантину. Відповідно до стандарту A4.2.1, параграф 1 (а), MLC 2006 р. судновласники несуть відповідальність за оплату праці моряків, які працюють на їх суднах у контексті хвороб та травм моряків, що трапляються між датою вильоту моряка для початку роботи на судні та фактичною датою репатріації в національний аеропорт моряка [1].

Згідно з пунктом 3 того самого стандарту, де хвороба чи травма призводять до часткової непрацездатності моряка (*unfit for duty*) судновласник зобов'язаний: виплачувати повну заробітну плату до тих пір, поки хворі або постраждалі моряки залишаються на борту або до повернення моряків відповідно до умов Конвенції у національний аеропорт; і виплачувати заробітну плату повністю або частково, як це передбачено національним законодавством, нормативними актами або якщо це передбачено колективним договором, який діє на судні [1].

У цьому контексті, моряки, які мають підтверджений тест на COVID-19 повинні мати оплачуваний лікарняний або пільги, доки вони непрацездатні (*unfit for duty*), з метою компенсації їм за призупинення заробітку, який вони зазнають внаслідок хвороби.

Важливо зазначити, що до або під час процесу репатріації витрати на медичне обслуговування, харчування та проживання на час, який моряки проводять у ізоляції або в карантині (незалежно від того чи є у моряків симптоми, або вони контактували з хворим на коронавірус) – обов'язково сплачується за кошти судновласника, доки моряки не будуть належними чином репатрійовані, відповідно до чинного національного законодавства, трудового контракту [1].

Відповідно до стандарту A4.2.1, правило 1 (с) MLC 2006 р. судновласники несуть відповідальність перед моряком за покриття витрат на медичну допомогу, включаючи лікування та забезпечення необхідним ліками та терапевтичними приладами, а також харчуванням та проживанням в самоізоляції поки такий моряк не видужає або поки не буде поставлений діагноз про непрацездатність, що має постійний характер, але тільки через хвороби, які виникли під час виконання трудових обов'язків [1].

Висновки. Проаналізувавши можливі межі та засоби обмеження прав моряків в умовах Пандемії COVID-19 необхідно визначити, що найбільш поширеними обмеженнями з якими стикаються моряки під час коронакризи є: проблеми з доступом на/з судна; проблеми з доступом на берег, через закриття портів; проблеми з отриманням медичної допомоги; значне перевищення термінів трудового договору; неможливість репатріації.

Тому надзвичайно важливо, щоб усі уряди невідкладно визнали ключову роль моряків, розробили та імплементували в роботу невідкладні конкретні дії, для усунення перешкод по зміні екіпажів, тим самим пропонуючи вихід з гуманітарної кризи, забезпечуючи безпеку судноплавства, дотримуючись принципів сталого розвитку та сприяючи відновленню економіки після пандемії COVID-19.

Список літератури:

1. Конвенція про працю в морському судноплавстві 23.02.2006. База даних «Законодавство України/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text (дата звернення: 01.12.2020).
2. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 07.07.1978. База даних «Законодавство України / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text (дата звернення: 01.12.2020).
3. Конвенція про національні посвідчення особи моряків N 108 (переглянута), з поправками (№ 185) 19.06.2003. База даних «Законодавство України / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_120#Text (дата звернення: 01.12.2020).
4. COVID-19 response by International Organizations. *Western chamber investment: website*. URL: <https://www.wb6cif.eu/covid-19/covid-19-response-by-international-organizations/> (дата звернення: 01.12.2020).
5. Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19). URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_741024.pdf (дата звернення: 01.12.2020).
6. ILO Monitor: COVID-19 and the world of work. *International Labour Organization: website*. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/documents/briefingnote/wcms_755910.pdf (дата звернення: 01.12.2020).

References:

1. Konvenciya pro pracu v morskomy cydnoplavstvi 23.02.2006. Editoria series «The Law of Ukrainian» / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text (accessed: 01.12.2020).
2. Konvenciya pro pidgotovku I duplomuvannya moryakiv ta nesennya vaxtu 07.07.1978. Editoria series «The Law of Ukrainian» / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text (accessed: 01.12.2020).
3. Konvenciya pro nacionalyni posvidchennya ocobu moryaka N 108 (pereglanuta), z pravkamu (№ 185) 19.06.2003. Editoria series «The Law of Ukrainian» / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_120#Text (accessed: 01.12.2020).
4. COVID-19 response by International Organizations. *Western chamber investment: website*. URL: <https://www.wb6cif.eu/covid-19/covid-19-response-by-international-organizations/> (accessed: 01.12.2020).
5. Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19). URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_741024.pdf (accessed: 01.12.2020).
6. ILO Monitor: COVID-19 and the world of work. *International Labour Organization: website*. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/documents/briefingnote/wcms_755910.pdf (accessed: 01.12.2020).