



УДК 347.793.54

<https://orcid.org/0000-0003-4306-9959>

DOI <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2021-2-10-147-154>

Клюєва Євгенія Миколаївна,

доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри господарського та
транспортного права Юридичного факультету
Інституту управління та технологій
Державного університету інфраструктури та
технологій,
м. Київ, Україна

Тимченко Олександра Олександрівна

студентка 2 курсу магістратури юридичного факультету
Державного університету інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

ПОГІРШЕННЯ ПРАВОВОГО СТАНОВИЩА МОРЯКІВ, ПОВ'ЯЗАНЕ З ПАНДЕМІЄЮ COVID-19

Анотація. Стаття присвячена дослідженню питань порушення прав моряків, як працівників, так і особистостей в умовах карантину, викликаного пандемією Коронавірусу COVID-19. Невизначеність, пов'язана з оголошенням карантину або надзвичайного стану, лише посилила скрутну ситуацію для робітників морської сфери, що також відобразилось на економічному секторі нашої та інших держав. Вона обґрунтовує важливість необхідності забезпечення роботи екіпажів морського комерційного флоту з позиції захисту основоположних прав людини. Також в ній наведено деякі приклади порушень прав моряків та зловживань судновласниками. У результаті аналізу норм чинного законодавства зроблено висновок, що право на своєчасну ротацію/відмову моряка в умовах карантину не гарантується, через відсутність спеціального міжнародного документа. Приділено увагу питанню про неможливість судновласника забезпечити виконання умов трудового договору з працівником. Зроблено висновок, що обмеження ротації членів екіпажу, встановлене в період карантину, вважається засобом захисту від COVID-19, але для забезпечення належного дотримання міжнародних вимог своєчасна заміна членів екіпажу є необхідною складовою морського транспорту, безпеки та організації процесу безпечного морського транспорту. Зміст даної статті доводить обмеження важливої потреби в особистому людському контакті для моряків, адже морські компанії схильні до тримання своїх працівників подалі від суші. Актуальною проблемою сьогодення виступає ще те, що багато держав вимагають не просто вакцинацію, а вакцинацію певними препаратами, позбавляючи права вибору та ускладнюючи роботу мореплавцям. При цьому правове регулювання діяльності суб'єктів морського права в умовах карантину має здійснюватися з позиції захисту як основоположних прав людини, так і з позиції забезпечення економічного складника діяльності держав.

Введення обмежень для учасників комерційного флоту у подальшому може призвести до кризи, пов'язаної з відсутністю у країнах необхідних і критично важливих вантажів та товарів. Проблема набула глобального масштабу і потребує негайного та детального дослідження.

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

Summary. *The article is devoted to the study of violations of the rights of seafarers, both workers and quarantined, caused by the COVID-19 coronavirus pandemic. Uncertainty related to the quarantine or state of emergency has only exacerbated the difficult situation for maritime workers, which has also affected the economic sector of our country and other countries. This justifies the importance of ensuring the work of the crews of the commercial fleet from the standpoint of protection of fundamental human rights. It also provides 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. Attention is paid to the question of the inability of the shipowner to ensure compliance with the terms of the employment contract with the employee. 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. The content of this article proves the limitations of the important need for personal contact with people for seafarers, as shipping companies tend to keep their employees away from the land. Another pressing problem today is that many countries require not just vaccinations but vaccinations with certain drugs, which deprives them of the right to choose and complicates the work of seafarers. In this case, the legal regulation of the activities of the subjects of maritime law in quarantine should be carried out from the standpoint of protection of both fundamental human rights and from the standpoint of ensuring the economic component of the activities of states. The introduction of restrictions for members of the commercial fleet in the future may lead to a crisis associated with the lack of necessary and critical cargo and goods in the country. The problem has become global and needs immediate and detailed research.*

Key words: *fundamental human rights, maritime crew, quarantine, safety in maritime transport, employment contract, seafarers' rights.*

Постановка проблеми: *з кожним роком зростає ступінь ризиків для моряків, пов'язаних не тільки зі специфікою мореплавства, а й із низкою політичних, правових і соціальних проблем. На додаток до них у другій половині 2020 року з'явилась невизначеність, пов'язана з оголошенням карантину або режиму надзвичайного стану, нині тисячі моряків як і працівників інших сфер знаходяться у скрутній ситуації, викликаній пандемією Коронавірусу COVID-19. З метою запобігання поширенню Коронавірусу майже всі країни світу ввели суттєві 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 ареали та аспекти життя суспільства, потерпає й морська сфера.

Через введення численних карантинів у другій половині 2020 року, одна частина моряків, у яких закінчилися контракти, змушена була перебувати на морських суднах без жодної можливості перетнути кордон і повернутися на Батьківщину, а інша не мала змоги прибути на судно у закордонному порту та розпочати працювати. Проблема набувала глобального масштабу і вимагала негайного вирішення, яке до сьогодні повністю не існує, лише додалися певні труднощі із нововведенням під назвою «вакцинація».

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

Мета та завдання статті. Метою статті є розкриття проблем з якими зіткнулася морська сфера, зокрема, моряки через пандемію Коронавірусу (COVID-19). Завданнями є: здійснення правового аналізу роботи міжнародних морських екіпажів, виявлення правового забезпечення моряків, наблизитись до вирішення проблем, пов'язаних з безпекою в карантинних умовах.

Для розв'язання поставлених завдань та досягнення мети застосовано комплекс методів наукового дослідження: 1) теоретичні: аналіз, синтез і систематизація науково-теоретичних і методичних джерел, компаративістика матеріалу, аналіз та узагальнення експериментальних даних; 2) емпіричні: бесіда, опитування; 3) математико-статистичні методи опрацювання емпіричних даних.

Виклад основного матеріалу. Моряки торговельного флоту виконують важливу роль в умовах загрози поширення Коронавірусу, оскільки забезпечують захист світової системи постачання необхідних вантажів і критично важливих товарів.

Проблеми організації морської діяльності через Пандемію.

Неможливість здійснення заміни морського екіпажу може зруйнувати як систему постачання товарів, так і можливість пересування морського транспорту. [1] Розуміючи тяжкість глобальної пандемії та складність ситуації, у якій вони опинилися, члени екіпажу відчують 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.

Члени морських екіпажів взаємодіють лише з менеджерами/агентами судноплавних компаній, вони позбавлені можливості долучатися до процесу прийняття рішень щодо їхньої діяльності, відчують 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. Судноплавство є ризикованим видом діяльності і особа, на яку покладена

відповідальність, повинна відповідати усім вимогам щодо стану свого фізичного та психічного здоров'я, але судновласник в умовах пандемії перестає володіти необхідним обсягом прав для того, щоб забезпечити моряку, який працює в його компанії, повернення додому і своєчасну ротацію відповідно до умов трудового договору, тому за адекватних обставин моряк продовжує працювати та отримувати належні йому виплати за виконану роботу, але не завжди ці виплати надходять, не завжди є можливість продовжити контракт, а також продовжити дію необхідних для роботи документів. [2]

Обмеженість прав працівників морської галузі.

Проаналізувавши сучасне законодавство, можна дійти висновку про неможливість гарантування жодним міжнародним документом права на своєчасну ротацію моряка та можливості здійснення судновласником у примусовому порядку ротації працівників. Крім того, процес експлуатації морського судна в умовах неуккомплектованості суднової команди є забороненим, і судновласник не має можливості відправити додому моряка до моменту його заміни. Моряк, примусово 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.

Неспроможність ротації моряків.

Складнощі, пов'язані з репатріацією і зміною екіпажу, мають великий вплив на судноплавну галузь і були визначені як пріоритетна проблема. Міжнародна морська організація та інші міжнародні організації закликали уряди втрутитися. [3] Це питання піднімав навіть генеральний секретар ООН, який висловив стурбованість з приводу зростаючої гуманітарної кризи і кризи безпеки, з якою стикаються моряки у всьому світі, і закликав усі країни офіційно визнати моряків та інший морський персонал «ключовими працівниками» (key workers) та забезпечити своєчасну зміну екіпажів, щоб не залишати судна напризволяще, адже залишення суден є зловісною та небезпечною проблемою для галузі, і в 2020 році випадки злетіли до рекордного рівня. Більш ніж вдвічі більше моряків було покинуто в 2020 році, ніж у 2019 році. Дані Міжнародної морської організації показують, що було 76 випадків за участю понад 1000 моряків, переважно на Близькому Сході та в Азії. Для порівняння, у 2019 році було зафіксовано 40 випадків залишення за участю 474 моряків. [4] Незважаючи навіть на факт визнання деякими країнами моряків - key workers, кожна держава встановлює свої внутрішні вимоги, дотримання яких хоча й можливе, проте потребує додаткових ресурсів, у т. ч. матеріальних, а такі витрати не завжди прийнятні для судновласників.

Психологічний натиск на мореплавців.

В особливо несприятливому становищі опинились українські моряки, члени екіпажів вантажних і пасажирських суден, які упродовж декількох місяців перебували на суднах і не могли повернутися додому, як правило, вони не мали можливості виходу на берег. В окремих випадках після закінчення контракту моряків переводили у статус пасажирів судна і припиняли виплату заробітної плати. Відомі випадки скоєння самогубств членами команд суден, ненадання медичної

допомоги у випадках захворювання, роботи по 12 годин на день і більше, без передбачених перерв тощо. Точна кількість українських моряків, які опинилися заблокованими на суднах через коронавірус, невідома – від 80 до 180 тис. З боку держав не було належного реагування, зокрема багато країн так і не визнали моряків ключовими працівниками, які надають послуги, необхідні для життєдіяльності.

Документаційні складнощі в морі.

Під час карантину навіть посилення на Конвенцію Міжнародної організації праці 2006 року «Про працю в морському судноплавстві» не дасть очікуваного результату. [5] 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. 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 невідповідними.

Оскільки функція видачі документів в першу чергу покладається на державний орган країни походження моряка, то в 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 їй 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.

Небезпека розповсюдження вірусу на судні.

Цілком зрозуміло, що у випадку хвороби когось із членів екіпажу до нього будуть застосовуватися різного роду заходи карантинного характеру. З цього приводу засновник і керуючий директором компанії Danica Maritime Services капітан Х. Йенсен зазначив, що «велика частина суден торгівельного флоту недосить добре обладнана і забезпечена всім необхідним для лікування важкохворих». [6] 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 напевно вразить декількох осіб, якщо не весь екіпаж. Оператор судна навряд чи зможе забезпечити медичну підтримку всьому екіпажу судна, що знаходиться в морі. Він закликав операторів суден призупинити процес ротації екіпажів через те, що моряки, які приїхали на заміну, вже можуть 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 зненацька моряка на борту судна, шансів на його одужання в нього може не залишитися.

Упущена вигода моряка та неспроможність судновласника виконувати свої зобов'язання.

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. Проте неспроможність судновласника виконувати свої зобов'язання, викликані непереборними обставинами (у цьому випадку – пандемією), вважатимуться форс-мажором. За умови форс-мажору сторони звільняються від необхідності 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.

Порушення товарообігу між країнами через невиконання умов договору, пов'язане з Пандемією.

У випадку, коли морське судно не отримує дозвіл на прибуття до порту призначення, вантаж вчасно не буде доставленим до отримувача і тоді 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. [7] Якби відповідальність судновласника не була обмеженою, то «вся діяльність галузі морського транспорту була б під загрозою втрати інтересу до торгівельного мореплавства, оскільки судновласник може заподіяти своєю діяльністю таких збитків, які він не буде в змозі відшкодувати». [8]

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 невідгідні умови.

Складнощі членів екіпажу, які перебувають на іноземній території.

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. [10] 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 вдягненим у спеціальний захисний костюм. У випадку порушення цього правила він нестиме відповідальність відповідно до законодавчих актів, спрямованих на запобігання виникнення коронавірусної хвороби.

Висновки. Ефективне і безпечне постачання товарів до різних країн є основною 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 та товарів. 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.

Обмеження ротації членів екіпажу, встановлене на період дії карантину, є 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 регулювання роботи екіпажів морського комерційного флоту потребує вирішення, шляхом усвідомлених дій всіх зацікавлених осіб у цій сфері. При цьому правове регулювання діяльності суб'єктів морського права в умовах карантину має здійснюватися з позиції захисту як основоположних прав людини, так і з позиції забезпечення економічного складника діяльності держав.

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 судовласника 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.

Наразі, моряки так само як і у 2020 році змушені бути заручниками своїх суден, адже морські компанії схильні до тримання своїх працівників подалі від суші, у певній ізоляції, тому Благодійна морська організація Stella Maris підкреслює життєво важливу потребу в особистому людському контакті для моряків у світі, який працює в умовах пандемії Covid-19. [11] Також проблемою виступає те, що багато держав вимагають на даному етапі не просто вакцинацію, а вакцинацію певними

препаратами, що не тільки ускладнює роботу моряків, а ще й позбавляє права вибору. Незважаючи на те, що право доступу до медичної допомоги передбачене основоположними міжнародними актами, майже кожен день до компетентних органів надходять повідомлення та запити від моряків та їх сімей про неможливість потрапити до медичних закладів у багатьох портових містах світу у зв'язку з низкою обмежень для іноземних громадян. Глобальність проблеми, з одного боку, свідчить про невідкладну необхідність спростити процес зміни членів екіпажів, уникаючи створення небезпечних умов для роботи та життя моряків, а з іншого боку, ускладняється рядом інших чинників, що спрямовані на мінімізацію поширення вірусу. Після різкого падіння на початку пандемії обсяги світової торгівлі відтоді відновилися. Однак нестабільність попиту, обмеження пропускну здатності та поточний вплив Covid-19 спричиняють значні затори в портах та порушення ланцюгів поставок.

Література:

1. ICS і IAPH просять лідерів G20 захистити світове судноплавство від впливу пандемії коронавірусу. 26 березня 2020, 11:42 URL: <https://ports.com.ua/uk/news/ics-i-iaph-prosyat-liderov-g20-zashchitit-mirovove-sudokhodstvo-ot-vliyaniya-koronavirusa>.
2. 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-supporttransparency-and-information-on-covid19/>.
3. Coronavirus (COVID-19) – advice for seafarers and shipping. URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>.
4. New report shows seafarers' need for human contact by The Editorial Team - [August 6, 2021](#) URL: <https://safety4sea.com/new-report-shows-seafarers-need-for-human-contact/>
5. Maritime Labour Convention, 2006 – ILO. URL: www.ilo.org/documents/wcms_090250.
6. Danica Maritime Services рекомендує отменити ротации. URL: seafarers.com.ua.
7. Цивільний кодекс України 2003 р. в редакції від 28.10.2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
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. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/all/opinion/karantin-bolshoy-fors-major-dlya-biznesa-no-etim-ne-stoit-zloupotreblyat>.
10. Галаган О.Я. Legal issues of the regulation of the international maritime crews' work in quarantine conditions? Related to the Coronavirus Pandemia (COVID-19)
11. How seafarers can cope with the mental health impact of COVID-19 by The Editorial Team – August 23, 2021 URL: <https://safety4sea.com/how-seafarers-can-cope-with-the-mental-health-impact-of-covid-19/>