

праворозуміння".

Отже, як видно, у пострадянській науковій і навчальній літературі й досі триває дискусія про співвідношення права і закону. В межах цієї дискусії зустрічаються твердження про те, що нібито у всьому світі право ототожнюється із законом. Наприклад, М.Н. Марченко вважає, що "у правотворчій і правозастосовній діяльності державних органів Росії і інших країн домінуючими є ідеї єдності, неподільності права і закону; між правом і законом не проводиться жодного розмежування". Таке твердження провокує думку про те, що незважаючи на обраний державами пострадянського табору новий шлях розвитку, свідомість (зокрема, правосвідомість) суспільства, окремих громадян, владних кіл, а також способи і методи досягнення цілей демократії все ще залишаються "старими" (радянськими).

Дійсно, в українській посттоталітарній свідомості, як і у правотворчій та правозастосовній діяльності й досі переважає ототожнення права і закону. При цьому, таке ототожнення суперечить положенням чинної Конституції України. У ній природні права людини постулюються як критерій правового характеру законів. Основний Закон встановлює вимогу щодо підпорядкування діяльності органів державної влади і місцевого самоврядування правам людини, забороняє видавати і застосовувати приписи, що порушують закони. Деякі теоретики права упевнені, що ця правова інтенція Української Конституції відображає злам, що намітився в пострадянській свідомості (і навіть свідомості багатьох представників владної еліти). Однак, це не означає, що пошук відповіді на запитання "що таке право"? буде припинено, а проблеми щодо ролі правових принципів, зокрема, принципу верховенства права та правової держави, в правотворчій та правозастосовній діяльності буде остаточно вирішено за посередництвом інтегрального підходу до праворозуміння.

**Орлова Н.Г.,
НУ "Юридична академія України
імені Ярослава Мудрого",
аспірант кафедри трудового права**

РЕПАТРІАЦІЯ ЯК ВАЖЛИВА МІРА ЗАХИСТУ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ПРАВ МОРЯКІВ

Проблема забезпечення своєчасної репатріації є найбільш актуальною частиною загальної проблеми захисту соціально-трудова прав моряків. Це пов'язано з різким збільшенням кількості морських судів, плаваючих під так званим "зручним прапором". Саме на таких судах зафіксована більшість конфліктних ситуацій,

що виникають із-за порушення судновласниками міжнародних норм в сфері трудових правовідносин. Але реалізувати право на репатріацію моряки, в тому числі українські, в більшості випадків не можуть. В Україні відносини, пов'язані з репатріацією членів екіпажу регулюються Конвенцією Міжнародної організації праці №23 "Про репатріацію моряків" 1926 р. і Кодексом торговельного мореплавства України 1995 р. Репатріацію українських моряків, які працюють на суднах іноземних судновласників, регулюють положення міжнародних угод України, договорів найму та національних нормативно-правових актів країни прапора судна.

Зважаючи на міжнародний характер судноплавства та на наявність розбіжностей у правових системах, регулювання правовідносин, пов'язаних з репатріацією, часто не спрацьовує. Доказом цього є численні випадки, коли судновласник залишає екіпаж у різних портах світу напризволяще (за даними Міжнародної федерації працівників транспорту щорічно реєструється понад 50 таких випадків). Іноді різні державні служби докладають колосальних зусиль, щоб повернути українського моряка на батьківщину, але термін повернення все одно затягується на місяці чи навіть роки.

Порівняння положень Конвенції № 23 і національного законодавства виявляє наявність розбіжностей щодо правових підстав репатріації. Зокрема, ст. 55 КТМ України передбачає, що репатріація за рахунок судновласника здійснюється в кількох випадках – у разі звільнення з ініціативи власника або уповноваженого ним органу; у разі захворювання і травми; у разі загибелі судна; а також якщо судновласник не може виконувати свої обов'язки, що впливають з чинного законодавства України, договору (контракту) – встановлення причини репатріації в останньому випадку ускладнюється відсутністю порядку визначення факту невиконання обов'язків.

Судновласник репатріює моряка в порт, зазначений у контракті, колективному договорі, а у разі їх відсутності – в порт прийняття на роботу. Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати з репатріації в обсязі затрат на проїзд (як правило, літаком), оплату проживання і харчування, оплату праці і допомогу, перевезення багажу в кількості, передбаченій договором (контрактом), лікування (до тих пір, поки моряк не буде транспортабельним). Це положення фактично дублює положення трудового законодавства України й жодним чином не прояснює те, коли моряку виплачується його заробітна плата. Саме відсутність в українському законі чіткого положення про те, що перед репатріацією моряку виплачується заробітна плата в повному обсязі, примушує українських моряків місяцями, а подекуди й

роками чекати розрахунку на борту українських суден на чужині.

Ст. 4 Конвенції МОП № 23 містить щедро інші положення. Моряк не несе витрат по репатріації, якщо він був залишений з причини: а) каліцтва, отриманого при роботі на борту; б) корабельної аварії; в) хвороби, не викликаній його навмисною дією або провиною; д) звільнення з причини, за яку він не несе відповідальності. Як бачимо, зазначені норми дійсно по-різному визначають правові підстави репатріації. За положеннями КТМ України ініціатива судовласника є ознакою, що визначає правові наслідки репатріації й тоді, коли судовласник формально не виявляє такої ініціативи.

Водночас Конвенція МОП № 23 містить більш ємне визначення правових підстав репатріації – це будь-яка причина, за якої моряка не може бути визнано відповідальним. Зокрема, положення п. 2 ст. 5 цієї Конвенції передбачає, що у випадках, коли моряк репатріюється як член команди, він має право на отримання винагороди за роботу, яку він виконав в дорозі.

Положення Конвенції Міжнародної організації праці № 23 від 1926 р. є на сьогодні вже не такими актуальними і навіть застарілими, крім того, поширюються лише на членів команди й не стосуються капітанів та практикантів. Тому 9 жовтня 1987 р. Міжнародна організація праці ухвалила Конвенцію "Про репатріацію моряків" №166. Згідно нової Конвенції право на репатріацію у члена екіпажу виникає з таких підстав: а) припинення трудового договору (закінчення строку договору, укладеного на визначений термін або на час виконання певної роботи); розірвання трудового договору з ініціативи адміністрації; розірвання трудового договору з ініціативи працівника; б) настання обставин, що перешкоджають члену екіпажа продовжувати роботу на судні (аварія корабля, продаж судна, зміна держави реєстрації судна, захворювання або травма, відсторонення від виконання обов'язків; в) порушення судовласником умов галузевої тарифної угоди колективного договору (напрямок судна в зону військових дій, закінчення максимального терміну роботи на борту). При настанні обставин, зазначених у пунктах "б" і "в", трудовий договір (контракт) не припиняється і член екіпажу продовжує залишатися працівником відповідної організації.

Пунктом 2 ст. 2 Конвенції МОП №166 передбачається, що національне законодавство, або правила, або колективний договір вказують максимальні терміни служби на борту судна, що дають моряку право на репатріацію. Тривалість таких термінів не повинна перевищувати 12 місяців, а кожна держава прагне в міру можливості скоротити ці терміни і може керуватися рекомендаціями з даного питання, винесеними паритетною морською комісією.

Згідно пп. 7 п.1 максимальний термін роботи члена екіпажу на борту судна визначається колективним договором, згідно з яким максимальна тривалість роботи між двома періодами відпочинку на березі (перебування у відпустці, використання підсумованих днів відпочинку) не повинна перевищувати 120 календарних днів.

За бажанням члена екіпажу репатріація здійснюється у державу, в якій він проживає; порт, в якому він був прийнятий на роботу на судно або який вказаний в колективному договорі; будь-який інший пункт, вказаний при наймі (ст. 3 Конвенції №166). Вирішення питання про місце репатріації залишається на розсуд члена екіпажу. Звернемо увагу, що репатріація в державу проживання відбувається лише в разі розірвання трудового договору (контракту).

При репатріації члена екіпажу з іноземного порту йому виплачуються середня заробітна плата з моменту списання з судна і до моменту, коли він прибуває до місця призначення; на відрядження в іноземній валюті за нормами, встановленими для працівників, що направляються у службові відрядження за кордон (до перетину кордону); на відрядження за нормами, встановленими для службових відряджень (з дня перетину кордону).

Якщо член екіпажу поміщений за кордоном в лікарню, йому замість добових виплачується іноземна валюта в розмірі, одержуваному їм на судні. при репатріації члена екіпажу в Україні йому виплачується середня заробітна плата в гривні з моменту списання з судна до моменту прибуття в місце призначення. при поміщенні в лікарню ця особа одержує допомогу з тимчасової непрацездатності.

Сама постановка питання про репатріацію моряків на рівні шанованих міжнародних морських інституцій є свідченням великої актуальності цього питання. Конвенція МОП №166 "Про репатріацію моряків" є частиною зведеної Конвенції "Про працю в морському судноплаванні" 2006 року, і, на нашу думку, є більш досконалою і краще відповідає вимогам сучасності в частині регулювання питання репатріації моряків. тож, зважаючи на вищесказане, вважаємо за потрібне рекомендувати ратифікацію конвенції "Про працю в морському судноплаванні" Україною з метою покращення рівня якості судноплавання та підвищення рівня захисту соціально-трудова прав працівників водного транспорту.