

трудоуих правовідносин несе в собі індивідуально-договірне, а не колективне регулювання.

Список літератури:

1. Советское трудовое право / Под ред. проф. А. И. Процевского. – Киев: Вища школа, 1981. – 286с.

2. Трудовое право и научно-технический прогресс. / Под ред. проф. С. А. Иванова – М.: Наука, 1974. – 276с.

3. Пашерстник А. Е. Правовые вопросы вознаграждения за труд рабочих и служащих. – М., 1949. – 158с.

4. Бугров Л. Ю. Принципы «неправа» в области действия советского трудового законодательства. // Советское государство и право.-1991. – №12. – С. 21–25.

5. Процевский О. І. Шляхи розвитку прав профспілок в умовах ринкових відносин. Концепція розвитку законодавства України: Матеріали науково-практичної конференції. – Київ, 1996. – 155-167.

6. Реформа трудового законодательства в СССР (Обзор докладов и выступлений на Всесоюзной научной конференции в ВНИИСЗ). // Советское государство и право. – 1991 – №4. – С.56-60.

7. Гончарова Г. С. Переводы и перемещения в судебной практике. – Харьков: Вища школа, 1982. – 168с.

8. Молодцов М. В., Сойфер В. Г. К вопросу о трудовой функции рабочих и служащих: Сб. уч. трудов. – Свердловск, 1972. – Вып.18. – 189с.

9. Лившиц Р. З. Правовые средства формирования производственных коллективов. / В кн.: Трудовое право и повышение эффективности общественного производства. – М.: Наука, 1972. – 348с.

Орлова Н. Г.,

аспірантка кафедри трудового права
Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого

ЩОДО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ УКОМПЛЕКТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДІВ ЕКІПАЖАМИ

Питання про склад суднового екіпажу тісно пов'язане з питанням працевлаштування працівників водного транспорту та питанням трудових договорів, укладених з працівниками водного транспорту. Наявність на борту судна необхідної кількості членів екіпажу впливає на виконання вимог стосовно робочого часу, недопущення перевантаження членів екіпажу судна роботою, надання належного часу відпочинку.

Загальне визначення екіпажу судна можна сформулювати з урахуванням поняття «член екіпажу судна», що міститься у Конвенції Міжнародної морської організації «Про полегшення міжнародного морського судноплавства» 1965 р. Відповідно до цього документа екіпаж судна – це колектив осіб, дійсно зайнятих під час рейсу на борту виконанням обов’язків, пов’язаних з експлуатацією судна або обслуговуванням на ньому, та включених у судову роль.

Правило 13 глави 5 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі вимагає, щоб кожне судно, яке здійснює міжнародні рейси, було укомплектовано безпечним екіпажем з точки зору охорони людського життя на морі і мало свідоцтво про мінімальний безпечний склад екіпажу, видане урядом держави, під прапором якої судно має право плавання. Кожна країна має розробити законодавство та правила, що встановлюють для зареєстрованих на її території суден норми безпеки, включаючи норми відносно кваліфікації, тривалості робочого часу і комплектації екіпажу. Йдеться не про зменшений «екстремальний» склад, а про екіпаж, розрахований для нормальної експлуатації судна з повним дотриманням усіх конвенційних вимог з безпеки судноплавства, трудового законодавства, а також з урахуванням ризиків, пов’язаних з людським фактором.

У Конвенції Організації Об’єднаних Націй з морського права 1982 р. зазначено, що кожна держава стосовно суден, що плавають під її прапором, вживає заходів з комплектування та навчання екіпажів суден. Судно має бути очолене капітаном та офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема у сфері судноводіння, навігації, зв’язку, суднових машин і устаткування, а екіпаж – за кваліфікацією та у чисельності відповідати типу, розмірам і обладнанню судна.

Згідно статті 49 Кодексу торговельного мореплавства України до складу судового екіпажу входять капітан судна, інші особи командного складу і суднова команда.

У законодавстві України закріплено норму, яка вказує на те, що до складу екіпажу судна, крім громадян держави – прапора судна (тобто судна, що плаває під державним прапором) можуть входити іноземні громадяни та особи без громадянства (ст. 53 КТМ України). Однак є застереження про те, що капітаном судна може бути тільки громадянин держави – прапора судна.

Викликає інтерес перелік посад, що відносяться до командного складу. До нього, крім капітана, входять помічники капітана, судові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судовий

лікар, боцман. Цей перелік не є вичерпним. Законодавством передбачена можливість віднесення до командного складу компетентними державними органами, а також судовласниками інших фахівців. Що стосується судової команди (або іншими словами осіб рядового складу), то до неї зараховують осіб, що не відносяться до командного складу судна.

Ніхто з членів екіпажу судна не може бути прийнятий на роботу на судно без згоди капітана. Відтак, можна зробити висновок, що капітану належить як право прийняття працівників на судно, так і право відмови від непридатних, з його точки зору, членів екіпажу.

Примітно, що останнім часом світові судовласницькі компанії поступово обмежують право капітана у сфері найму та звільнення членів судової команди. Прагнення судовласників до обмеження прав капітана пояснюється процесом ускладнення і подорожчання підготовки судноводіїв і судових інженерів, а також помітним розвитком судової техніки, що вимагає централізованої і продуманої системи навчальної підготовки та підбору кадрів на судна торгового флоту.

Відповідно до статей 35 і 50 Кодексу торговельного мореплавства України для суден, що зареєстровані в Україні, мінімальний склад екіпажу встановлюється центральними органами виконавчої влади у галузях транспорту та рибного господарства, тобто Міністерством транспорту і зв'язку України та Державним комітетом рибного господарства України. Судно повинно мати такі основні судові документи, як свідоцтво про мінімальний склад екіпажу та судову роль (документ, у якому зазначаються відомості про кількість і склад екіпажу).

На сьогодні Правила визначення мінімального складу екіпажу, при якому допускається вихід судна в море та на внутрішні водні шляхи, що були затверджені наказом Міністерства транспорту України 30.01.2001 року, втратили свою чинність з 1 липня 2002 року на підставі наказу Міністерства транспорту України від 23.11.2001 року (однією з причин скасування правил були шаблонні підходи до визначення мінімального складу). На зміну вказаних Правил й досі не прийняті нові, що не відповідає ст. 50 Кодексу торговельного мореплавства та міжнародним угодам.

Тому необхідним є прийняття в Україні нових Правил визначення мінімального складу екіпажу, у яких слід закріпити вимоги стосовно представлення інформації про судовласника і характеристики судна, які впливають на мінімальний склад екіпажу (на-

приклад, наявність засобів автоматизації, тип засобів, що забезпечують зовнішні комунікації, район плавання); запропонований мінімальний склад екіпажу судна (для прибережного та/або необмеженого району плавання), а також доказ того, що запропонований мінімальний склад забезпечить виконання всіх вимог резолюцій Міжнародної морської організації та Міжнародної організації праці (наприклад, вказується кількість і змінність вахт на судні, хто з членів екіпажу забезпечує вахти, комунікації з берегом, технічне обслуговування обладнання, аварійне управління кермом, прибирання технологічних приміщень, ліквідацію аварійних ситуацій, медичний догляд, виконання екологічних вимог, забезпечення роботи вантажних пристроїв в порту, приготування їжі); час роботи кожного члена екіпажу при знаходженні судна в морі і при стоянці в порту.

Якщо судовласник не ставить за мету знизити мінімальний склад екіпажу на шкоду безпеці судноплавства, процедура доведення відповідності чинним вимогам не представлятиме жодних складнощів. Більш того, він отримає можливість мінімізувати екіпаж за рахунок автоматизації судів та застосування сучасних технологій.

Запропонований шлях визначення мінімального складу екіпажів доцільно застосовувати як для морських суден, так і для суден внутрішнього плавання.

Осадько О. О.,
аспірант Науково-дослідного інституту
правового забезпечення інноваційного розвитку
Національної академії правових наук України

ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ ТРУДОВОЇ ЧЕСТІ ТА ГІДНОСТІ ПРАЦІВНИКА ЯК КАТЕГОРІЇ ТРУДОВОГО ПРАВА

В сучасних умовах переходу України до ринкових відносин досить актуальною є проблема вдосконалення трудового законодавства, що в свою чергу спрямоване на забезпечення та розширення прав людини у сфері праці. Не останню роль у цьому процесі відіграє забезпечення матеріального та культурного рівня населення, що у подальшому сприятиме його розвитку як соціально захищеної нації.