

ності та відповідності міжнародній практиці морських та транспортних перевезень. Тим більше, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України “Про концепцію адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу”, законодавство про морські порти повинно бути зробленим у відповідним до міжнародного законодавства.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95 // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 17. – Ст. 319.
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94 // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436 // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18-22. – Ст. 144.
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (в ред. Федеральных законов от 26.06.2001 г. № 59-ФЗ, от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 02.11.2004 № 127-ФЗ с изм.) // <http://www.internet-law/kodeks/ktm.htm/>

УДК 349.22:331.106-057

*А.В. Кирилюк*

### ПОСЕРЕДНИЦТВО У СФЕРІ ЗАЙНЯТОСТІ МОРЯКІВ НА РИНКУ ПРАЦІ

Постановка проблеми в загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими або практичними завданнями: з огляду на розмаїтість і складний характер міжнародних трудових норм, доцільно установити гармонію українського трудового права і практику трудових відносин з іншими країнами в питаннях працевлаштування моряків.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Основна мета статті полягає в тому, щоб: досліджуючи саме поняття практики наймання і працевлаштування моряків через посередницькі (крюїнгові) організації, з'ясувати умови, що визначають порядок наймання і працевлаштування громадян України як на українські, так і на іноземні судна посередницькими організаціями, а також державне регулювання посередницької діяльності в працевлаштуванні моряків.

Аналіз останніх досягнень і публікацій, у яких почате вирішення даної проблеми і виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Виклад матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів, щоб розглянути питання, пов'язані з посередницькою діяльністю в працевлаштуванні моряків, насамперед доцільно охарактеризувати ситуацію, що склалася в морсько-господарському комплексі України в даний момент.

Стан справ у морській галузі України, як і раніше, залишається дуже важким і має багато проблем. 2005 р. – скоротилися обсяги перевезення вантажів суднами національного флоту (до 7-8 %); різко зменшилися обсяги фінансування програм соціального забезпечення трудових колективів, що вже викликало соціаль-

ну напругу серед працівників морської галузі; стрімко зросла заборгованість по заробітній платі, яка на 1 липня 2005 р. в 5 разів перевищувала показник кінця 2004 р.

Якщо рік назад у галузі було 3 збиткових підприємства, то за результатами 1 півріччя 2005 р. їх стало 13, із них 8 – морські торговельні порти. У стадії банкрутства знаходяться підприємства “Черазморпуть” (ЧАМП), ГСК ЧМП і Державна морська аварійно-рятувальна служба (ГП “МАС”). Три унікальних судна, що належать ЧАМП, і чотири буксири ГП “МАС” у даний момент знаходяться з екіпажами за кордоном і питання повернення їх в Україну є проблемним.

У першому півріччі 2005 р., у порівнянні з аналогічним періодом 2004 р., майже в 2 рази зросла аварійність на морському і річковому транспорті, не виконується галузева програма поліпшення стану безпеки і гігієни праці на 2001-2005 роки, яка затверджена наказом Мінтрансв'язку від 26. 10. 01 р. № 822.

Нарешті, через відсутність засобів у підприємств морської галузі й у Державному бюджеті України, залишилася нереалізованою Національна “Програма стабілізації і розвитку морського і річкового транспорту України на період від 1997 по 2005 роки”, затверджена наказом Мінтрансу № 335 від 16. 09. 97 р., відповідно до якої передбачалося побудувати 184 судна різних класів і типів, включаючи криголам. Досить сказати, що за 8 років не було побудовано жодне з намічених суден.

З огляду на стан справ у морегосподарському комплексі України, можна сказати, що питання працевлаштування моряків має принципово важливе значення. Цьому питанню приділяється значна увага з боку світової і національної морської громадськості.

У зв'язку з цим під егідою Міжнародної організації праці (МОП) триває обговорення положень “Зведеної конвенції по праці в морському судноплаванні” (далі-Зведена конвенція).

Міжнародна організація праці має намір запропонувати державам-членам МОП ратифікувати Зведену конвенцію замість 39 чинних сьогодні морських Конвенцій, положення яких складають основу Зведеної конвенції [4].

Оскільки Україна є членом МОП і стороною-учасницею 10 конвенцій МОП (№ № 16, 23, 32, 58, 69, 73, 92, 108, 133, 147), у разі ратифікації Україною Зведеної конвенції це пошириться на підприємства національного морегосподарського комплексу, накладаючи на державу, що приєдналася, чималу економічну, політичну і соціальну відповідальність.

Варто мати на увазі, що багато проблем неможливо вирішити автоматичним приєднанням до Зведеної конвенції, яка не містить механізму для відновлення морегосподарського комплексу України.

У Зведену конвенцію МОП, що поєднує положення 39 нині чинних конвенцій, входить Конвенція № 179 “Про наймання і працевлаштування моряків”, яка передбачає на безкоштовній основі надання послуг з працевлаштування для фахівців морських професій. Слід зазначити, що до неї приєдналося всього 9 держав із 176 членів МОП, серед яких немає США, Греції, Голландії, Німеччини, Кіпру, Японії, Ліберії, Панами, Великої Британії.

Наведена статистика дозволяє дійти трьох висновків:

Перший – питання приєднання до конвенцій МОП кожна держава вирішує суворо в індивідуальному порядку і диференційовано, вибираючи зі зводу трудових стандартів тільки ті, котрим може гарантувати безумовне виконання.

Друге – держави-лідери світової економіки, що володіють більш могутнім морегосподарським комплексом, проте, утримуються від приєднання до Конвенції № 179.

І третє – одностороння ратифікація Україною Конвенції призведе до руйнування системи посередництва в працевлаштуванні за кордоном, залишить без роботи десятки тисяч громадян України, яким держава не може забезпечити працевлаштування, і завдасть нищівного удару по міжнародному морському іміджу України.

У листі на адресу Кабінету Міністрів України від 13. 08. 2002 за № 4/27-2-425 Міністерство транспорту виключило Конвенцію № 179 з Переліку Конвенцій МОП, що пропонувалися до розгляду від цього відомства.

Міністерство праці і соціальної політики України, що є центральним органом виконавчої влади в реалізації державної політики у сфері зайнятості населення, також неодноразово висловлювалося за передчасність приєднання України до конвенції № 179.

Антимонопольний комітет України неодноразово висловлювався з даного приводу, і, зокрема, у листі за № 24-29/03-1452 від 07. 04. 2000 відзначав:

”З метою недопущення штучного поділу цілісного ринку по посередництву в працевлаштуванні за кордоном на окремі сегменти за колом суб'єктів, які будуть надавати певний асортимент послуг, що в результаті призведе до зменшення рівня конкуренції на кожному з таких ринків, а також створення умов для адміністративних бар'єрів на шляху до ринків, Комітет запропонував Міністерству праці і соціальної політики залишити без змін існуючі умови і правила ліцензування підприємницької діяльності по посередництву в працевлаштуванні за кордоном”.

Нагадаємо, що пункт “а” ч. 1 ст. 4 Конвенції МОП № 179 “Про наймання і працевлаштування моряків” і стаття 7 Конвенції МОП № 181 “Про приватні агентства зайнятості” передбачають, що посередницькі підприємства будуть надавати послуги громадянам з працевлаштування за кордоном безкоштовно. Передбачається, що оплачувати ці послуги повинна держава або іноземний роботодавець-судновласник.

Морська громадськість України у своїх численних звертаннях у вищі органи державної влади неодноразово вказувала на те, що подібна практика фінансування процесу працевлаштування властива тільки країнам з тоталітарним державним укладом. До того ж у нашій державі – навіть якби вона захотіла фінансувати діяльність приватних посередницьких підприємств – немає і ніколи не буде для цього коштів, а іноземним роботодавцям стане простіше найняти значно дешевшу робочу силу з країн Південно-Східної Азії, Північної Африки, Південної Америки, Китаю, ніж оплачувати діяльність українських посередницьких підприємств.

Таким чином, ратифікація Конвенції № 179 неминуче призвела б до руйнування системи посередницьких підприємств з працевлаштування громадян на роботу за кордоном, яку створили самі моряками без будь-якої організаційно-фінансової участі держави і забезпечила за період з 1990 по 2005 роки працевлаштування понад 100 тисяч громадян і приплив в Україну понад 2,5 мільярдів доларів США у вигляді заробітної плати моряків – “підпрапорників”.

Саме ці підстави, а також факт того, що фахівці, які працюють на судах іноземних судовласників, не є “моряками України” і не пов’язані трудовими відносинами з підприємствами морегосподарського комплексу країни, а є вільними громадянами, що відповідно до ст. 43 Конституції України вільні в праві вибору трудової діяльності, стали головними аргументами в плані відмови України від приєднання до Конвенції № 179.

Також Президент України видав Указ № 1073/2005 від 11. 07. 2005 р. “Про удосконалення державного регулювання у сфері зайнятості населення на ринку праці в Україні” у частині підготовки проекту закону України “Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці № 181 “Про приватні агентства зайнятості”.

Поруч з цим ще 2002 р. рядом міністерств і відомств була обґрунтовано висловлена однозначна думка про передчасність ратифікації Конвенції № 181 по політичних, економічних, фінансових і соціальних причинах, оскільки Україна не готова виконати її умови.

До Конвенції № 181 приєдналося менш 10% (точніше-17 з 177) країн-учасниць МОП, і серед них не значаться ні США, ні Греція, ні Франція, Велика Британія, Данія, Німеччина, Швеція, Польща, Канада... А країни ці, між іншим, є основними зовнішньоекономічними партнерами України в частині працевлаштування наших громадян, у тому числі й тих, хто має морські спеціальності.

Варто чітко розділяти два поняття – “найм працівника” і “посередництво з працевлаштування”, що, з юридичної і практичної точок зору, зовсім не є тим самим. Приватні агентства зайнятості, про які йдеться в Конвенції № 181, займаються найманням робочих рук з наступною передачею їх третій стороні за заявками роботодавців за кордон, тобто здійснюють експорт робочої сили. Агентства не стягують плати з клієнтів у тому разі, якщо держава виділяє кошти на їх функціонування, як це робиться в Голландії, Данії й інших країнах. В Україні в держбюджеті така стаття витрат не передбачена. Посередницькі підприємства шукають для клієнта роботодавця, і тільки між роботодавцем та людиною, що працевлаштовується, полягає трудовий договір (контракт), у якому обумовлюються всі питання умов праці й величина заробітної платні [1].

Змішання понять “найм” і “посередництво” веде до руйнування сформованої протягом багатьох років і відпрацьованої законодавчо практики посередництва з працевлаштування незайнятих громадян України, у тому числі тих, що мають морські спеціальності або причетні до морської праці.

У разі ж вицелювання моряків в окремий сегмент тих, що працевлаштовуються, буде зруйноване і загальне законодавство України про зайнятість населен-

ня, бо необхідно буде створювати окреме законодавство по професійних ознаках під авіаторів, залізничників, шахтарів, лікарів, учителів, музикантів і т. д.

Видача ліцензії на посередництво в працевлаштуванні за кордоном після узгодження з конкретною профспілкою і тільки, якщо моряки, що ідуть у “підпрапорний” рейс, будуть членами цієї профспілки, ігнорує ст. 36 Конституції України, що прямо забороняє примус громадян до вступу в будь-яку громадську організацію, у тому числі і профспілку [2].

Процес співробітництва іноземного роботодавця з українською профспілкою будується на такому принципі: судновласник вибирає профспілку, а не навпаки. Саме іноземний роботодавець вирішує, якій українській профспілковій організації запропонувати підписати Колективну угоду, в якій обговорені всі аспекти праці і побуту громадян під час роботи на борту іноземного судна, а також обговорений механізм захисту соціально-трудова інтересів найманих робітників, включаючи повний пакет страхових послуг, розрахований, як говориться, на всі випадки життя і смерті.

Також виникає питання з доступом до комерційної таємниці, на якій будується діяльність посередницьких підприємств. До даної комерційної таємниці відносяться анкетні дані громадян, які перебувають на обліку (прізвище, ім'я, по батькові, посада за дипломом), так називаний “сі-сервіс”, контактні телефони, місце проживання, а також уся контактна інформація про іноземних партнерів – судовласницькі компанії.

Несанкціоноване розголошення вищезгаданих відомостей спричиняє порушення ст. 32 Конституції України, що забороняє “збір, збереження, використання і поширення конфіденційної інформації про особу без її згоди”, а також захищає громадянина від “втручання в його особисте і сімейне життя”.

Таким чином, можна здійти висновку, що в Україні діяльність приватних агентств зайнятості з працевлаштування моряків регулюється законами України, які регулюють посередницьку діяльність з працевлаштування за кордоном.

Фахівці, що працюють на судах іноземних судновласників, не є “морьками України” і не пов'язані трудовими відносинами з підприємствами морегосподарського комплексу країни.

Міністерство праці і соціальної політики України є центральним органом виконавчої влади в реалізації державної політики у сфері зайнятості населення.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право: Общие положения. – М.: Статут, 1997. – С. 289.
2. Гражданское право: Учебник: В 3 ч. / Под ред.: А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. – 3-е изд. – М.: Проспект, 1996. – Ч. 1. – С. 87.
3. Котлубай М. И., Кухарчик В. Г., Сивопляс Е. Г. Международные перевозки грузов морским транспортом. – О.: Ин-т проблем рынка и эконом.-эколог. исслед. НАН Украины, 1999. – С. 31.
4. Морское право: Учеб. пособие / В. Г. Ермолаев, О. В. Сиваков. – М., 2001. – С. 170.