

ПРОФЕСІЙНА СПІЛКА РОБІТНИКІВ
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

MARINE TRANSPORT WORKERS'
TRADE UNION OF UKRAINE



№01-129 від 04.11.2024 р.

Міністерство розвитку громад та територій України

Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України

Спільний представницький орган репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні

Спільний представницький орган сторони роботодавців на національному рівні

Професійна спілка робітників морського транспорту України (далі – ПРМТУ) опрацювала проект Закону України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві з поправками» та проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку із ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві з поправками», направлені листом Міністерства розвитку громад та територій України від 15 жовтня 2024 року № 1019/46/63-24, які ПРМТУ отримала 29.10.2024 року, та повідомляє, що **ці проекти законів не можуть бути погоджені з огляду на наступне.**

1. 06 червня 2022 року 110-ою сесією Міжнародної конференції праці затверджені поправки (далі – поправки 2022 року) до Конвенції 2006 року про працю в морському судноплавстві, з поправками (далі – MLC 2006), якими вносяться зміни до Стандартів A1.4, A2.5.1 та A3.1, A 3.2, A4.1, A4.3 Керівних принципів B3.1.11 та B4.4.2, B4.1.3, B4.1.4, B4.3.5 Кодексу до MLC 2006, а також внесені зміни до Додатків A2-I, A4-I.



+380482 42 99 01
+380482 42 99 02

65062, м.Одеса,
Гагарінське плато, 5-Б,
приміщення 1

mtwtu.org.ua
office@mtwtu.org.ua

IBAN UA 51 300614 0000026003500315201
у АТ "КРЕДІ АГРІКОЛЬ БАНК"
код ЄДРПОУ 02659447

Пунктами 7 та 8 статті XV MLC 2006 встановлено, що поправка, затверджена на Конференції, вважається остаточно прийнятою, якщо до моменту завершення встановленого періоду Генеральним директором не були отримані офіційні заяви про заперечення проти цього виправлення більш ніж від 40 відсотків держав-членів, які ратифікували Конвенцію та загальна валова місткість суден яких становить не менше 40 відсотків цього показника держав-членів, які ратифікували Конвенцію. Поправка, що вважається прийнятою, набуває чинності через шість місяців після завершення встановленого періоду для всіх держав-членів, що ратифікували Конвенцію, за винятком тих держав, які офіційно заявили про свої заперечення.

23 червня 2024 року завершився період для подання державами – членами, які ратифікували Конвенцію, офіційних заяв про заперечення поправок. Таким чином, **поправки 2022 року є остаточно прийнятими і набувають чинності 23 грудня 2024 року.**

Відповідно до пункту 12 статті XV MLC 2006 **після набрання поправкою чинності Конвенція може бути ратифікована тільки у зміненому вигляді.** Однак, проектом Закону України «Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками» **передбачається ратифікація Україною MLC 2006 без поправок 2022 року.** Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку із ратифікацією Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, з поправками» (далі – проект ЗУ «Про внесення змін...») розроблений без урахування поправок 2022 року до MLC 2006.

Враховуючи вищевикладене, **проекти законів України, наданих на погодження, потребують доопрацювання з метою врахування поправок 2022 року до MLC 2006.**

2. Поправками 2022 року вносяться зміни до Стандарту A1.4, якими встановлюється, що держава – член Конвенції, встановлюючи систему ліцензування або сертифікації, або іншої форми регулювання діяльності приватних служб найму та працевлаштування, повинна визначити у своєму законодавстві й нормативно-правових актах положення, які **встановлюють систему захисту шляхом страхування або еквівалентного відповідного заходу для компенсації морякам грошових втрат, які вони можуть понести в результаті нездатності служби найму та працевлаштування або відповідного судновласника відповідно до трудового договору моряка виконувати свої зобов'язання перед ними та забезпечити, щоб моряки були поінформовані до або в процесі найму про їхні права згідно з цією системою.** Однак, **проект ЗУ «Про внесення змін...» не містить положень, що встановлювали б таку систему захисту (у вигляді страхування або іншої форми гарантування компенсації морякам грошових втрат).**

ПРМТУ також звертає увагу, що при встановленні в національному законодавстві України вимог з ліцензування або сертифікації, або іншої форми

регулювання діяльності приватних служб найму та працевлаштування моряків, мають бути окремо визначені вимоги для таких ситуацій:

1) надання приватною службою найму та працевлаштування послуг з працевлаштування громадян України – моряків на **українські судна**;

2) користування судновласником українського судна послугами **іноземних** служб найму та працевлаштування для працевлаштування моряків на українські судна;

3) надання суб'єктами господарювання України послуг з посередництва у працевлаштування громадян України – моряків для роботи на іноземних суднах.

ПРМТУ підкреслює, що відповідно до пункту 2 Стандарту A1.4 система ліцензування або сертифікації, або іншої форми регулювання діяльності приватних служб найму та працевлаштування моряків створюється, модифікується або змінюється **тільки після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків**.

Слід також звернути увагу, що Інформація про вплив реалізації Закону України «Про внесення змін...» не містить оцінки впливу на інтереси суб'єктів господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні моряків та українських судновласників для вищезазначених ситуацій.

3. ПРМТУ раніше неодноразово надавала зауваження, коментарі та вичерпні пропозиції до проєкту ЗУ «Про внесення змін...», які, на жаль, не враховані. ПРМТУ також неодноразово зазначала, що проєктом ЗУ «Про внесення змін...» не передбачено внесення всіх змін, які необхідні для приведення національного законодавства України у відповідність до вимог MLC 2006.

Проєкт ЗУ «Про внесення змін...» належним чином не враховує результати Аналізу відповідності законодавства України положенням MLC 2006, проведеного в 2021 році на запит Мінінфраструктури та схваленого експертами Міжнародної організації праці. Цей проєкт також не враховує зауваження, надані листом Керівника Офісу Президента України від 05 лютого 2021 року № 02-01.262.

В разі прийняття проєкту ЗУ «Про внесення змін...» у запропонованій редакції подальше виконання його положень буде неможливим, зокрема не будуть створені належні правові умови для виконання Україною своїх обов'язків та зобов'язань у якості держави прапора, держави порту та держави громадянства моряків, а також умови для надання якісних послуг українським судновласникам.

4. Проєктом ЗУ «Про внесення змін...» пропонується внести зміни до статті 24 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України), якими встановити, що під терміном «моряк» у цьому Кодексі розуміється будь-яка особа, яка працює на будь-якій посаді за наймом у будь-якій якості на борту судна.

Відповідно до статті 13 КТМ України правила цього Кодексу поширюються на морські судна – під час їх прямування морськими водними шляхами і внутрішніми водними шляхами, якщо Законом України «Про внутрішній водний транспорт» або міжнародними договорами України не встановлено інше, а також на судна внутрішнього плавання – під час їх прямування морськими шляхами та у випадках, передбачених статтями 15, 22, 24, 26-31, 297 і 327 цього Кодексу.

Проектом ЗУ «Про внесення змін...» також пропонується внести зміни до статті 15 КТМ України, яким визначити, що поняття «**торговельне морське судно (судно)**» означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовуються для:

- 1) для перевезення, зберігання і перевантаження вантажів, перевезення пасажирів, багажу та пошти, **здійснення рибальства** (в тому числі риболовні судна), розвідки і добування корисних копалин, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення аварійно-рятувальних, навігаційно-гідрографічних, гідротехнічних робіт, обслуговування суден і пасажирів у морському порту (морському терміналі), піднімання майна, що затонуло в морі;
- 2) для здійснення державного нагляду за безпекою мореплавства (судноплавства), охорони морського природного середовища і водних біоресурсів, пошуку і рятування людей, які зазнали лиха на морі, здійснення навігаційно-гідрографічних робіт;
- 3) для наукових, навчальних і культурних цілей;
- 4) для спорту;
- 5) для інших цілей.

Проектом ЗУ «Про внесення змін...» пропонується внести зміни до статті 48 КТМ України та встановити, що правове становище **моряків** на судні, відносини між ними та, а також між моряками і судновласником регулюються законодавством України та міжнародними договорами України. Цим же проектом пропонується одночасно внести зміни до статті 7 Кодексу законів про працю України, якими встановити, що особливості регулювання праці моряків (осіб, які є членами екіпажів морських торговельних суден) встановлюються законодавством.

Таким чином, **КТМ України будуть визначені особливості регулювання праці моряків на всіх торговельних морських суднах, що експлуатуються під Державним прапором України.**

Згідно з пунктом четвертим статті II MLC 2006 ця конвенція застосовується до всіх суден, що перебувають у державному або приватному володінні, які звичайно займаються **комерційною діяльністю, за винятком суден, зайнятих рибним або аналогічним промислом, та суден традиційної будівлі, таких як плоскодонні шлюпки та джонки.** Ця Конвенція також не застосовується до військових кораблів і допоміжних військово-морських суден.

Враховуючи вищевикладене, вимоги статей 54, 57, 242 КТМ України, які проектом ЗУ «Про внесення змін...», викладаються в новій редакції не можуть застосовуватися до українських риболовних суден, а також суден, що здійснюють міжнародні рейси, але **не застосовуються для комерційних перевезень.**

Абзацом восьмим статті 54 проєкту ЗУ «Про внесення змін...» пропонується встановити, що для моряків (членів екіпажів суден), які здійснюють плавання на суднах валовою місткістю до 200, які не здійснюють міжнародних рейсів, норми трудового договору (контракту) можуть бути відмінними.

У разі прийняття проєкту ЗУ «Про внесення змін...» у запропонованій редакції вимоги цієї статті будуть розповсюджуватися на судна валовою місткістю понад 200, які не здійснюють міжнародні рейси, у тому числі на портові буксири та інші судна забезпечення, морські каботажні судна, а також на судна, що використовуються для здійснення державного нагляду за безпекою мореплавства (судноплавства), охорони морського природного середовища і водних біоресурсів, пошуку і рятування людей, які зазнали лиха на морі, здійснення навігаційно-гідрографічних робіт.

5. Проєктом ЗУ «Про внесення змін...» пропонується внести зміни до статті 14 КТМ України, якими визначити, що вимоги статей 51 та 52 КТМ України застосовуються до моряків та інших осіб, що отримують в Україні кваліфікаційні документи та медичні свідоцтва моряка, які передбачені цими статтями, для роботи на українських та іноземних суднах.

ПРМТУ неодноразово наголошувала, що КТМ України не може встановлювати вимоги до кваліфікації членів екіпажу іноземних суден або порядок отримання кваліфікаційних документів для роботи на таких суднах. Також законодавством України не можуть визначатися вимоги до мінімального віку, стану здоров'я моряків та порядку надання медичної допомоги на іноземних суднах. Зокрема, законодавство України не може встановлювати вимоги, за якими медичні свідоцтва моряка, видані українськими закладами охорони здоров'я, будуть визнані компетентними органами іноземних держав.

6. Проєктом ЗУ «Про внесення змін...» пропонується доповнити перелік судових документів новим документом – свідоцтвом або тимчасовим свідоцтвом про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві (далі – Свідоцтво) разом з доданою до нього декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплавстві (далі – Декларація).

Новою редакцією статті 38 КТМ України пропонується встановити, що Свідоцтво або тимчасове свідоцтвом про відповідність трудовим нормам видає **визнана організація, уповноважена на це відповідно до статті 22 КТМ України.**

Частина I Декларації складається і видається центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту. Форма частини I Декларації затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та внутрішнього водного транспорту.

До заяви про видачу частини I Декларації додається анкета судна, за формою, встановленою положенням про режим роботи, несення вахти та відпочинку членів екіпажів суден, яке затверджується центральним органом

виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та внутрішнього водного транспорту.

Частина II Декларації складається судновласником і засвідчується визнаною організацією.

Проект ЗУ «Про внесення змін...» не повною мірою враховує вимоги Правил 5.1.1 та 5.1.3, а також Стандарту А5.1.3 з огляду на наступне.

1) Правилем 5.1.1 встановлено, що кожна держава-член встановлює ефективну систему інспекцій та сертифікації умов праці в морському суднопластві. При встановленні такої системи держава-член може, залежно від обставин, уповноважувати державні установи або інші організації на проведення інспекції та видачу свідоцтв або на те й інше.

Підпунктом а) пункту першого статті II Конвенції встановлено, що компетентний орган означає міністра, урядове відомство або інший орган влади, **уповноважений видавати нормативно-правові акти, накази або інші інструкції, що мають чинність закону стосовно предмета відповідного положення, й забезпечувати їхнє виконання.**

Пунктом 1 Стандарту А5.1.3 встановлено, що Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві видається судну **компетентним органом або визнаною організацією, належним чином уповноваженою в цих цілях, на період, що не перевищує п'яти років.**

У Додатку А5-I міститься перелік питань, **які повинні підлягати інспекції** та відповідати національному законодавству, нормативним правовим актам або іншим заходам, спрямованим на виконання вимог Конвенції стосовно умов праці й життя моряків на борту судна, перш ніж буде видано Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві. Серед іншого, інспекції підлягають:

- трудові договори моряків;
- умови користування судновласником послугами приватних служб найму та працевлаштування;
- приміщення для екіпажу;
- приміщення для відпочинку на борту судна;
- харчове й столове обслуговування;
- охорона здоров'я, забезпечення безпеки і попередження нещасних випадків;
- медичне обслуговування на борту судна;
- виплата заробітної плати;
- фінансове забезпечення, що стосується відповідальності судновласників.

Відповідно до статті 259 Кодексу законів про працю України (далі – КЗпПУ) державний нагляд та контроль за додержанням законодавства про працю юридичними особами незалежно від форми власності, виду діяльності, господарювання, фізичними особами, які використовують найману працю,

здійснює центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань нагляду та контролю за додержанням законодавства про працю, та його територіальні органи у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Статтею 260 КЗпПУ визначений вичерпний перелік центральних органів виконавчої влади, уповноважених на здійснення державного нагляду за додержанням законодавчих та інших нормативних актів про охорону праці.

Відповідно до пункту першого Положення про Державну службу з питань праці, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 96, Держпраці є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Першого віце-прем'єр-міністра України – Міністра економіки, і який реалізує державну політику у сферах промислової безпеки, охорони праці, гігієни праці, здійснення, а також з питань нагляду та контролю за додержанням законодавства про працю, зайнятість населення, загальнообов'язкове державне соціальне страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності, у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності, на випадок безробіття в частині призначення, нарахування та виплати допомоги, компенсацій, надання соціальних послуг та інших видів матеріального забезпечення з метою дотримання прав і гарантій застрахованих осіб.

Статтею 15 Закону України «Про основи законодавства України про охорону здоров'я» встановлено, що реалізацію державної політики у сфері охорони здоров'я забезпечують центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, а також центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері контролю якості та безпеки лікарських засобів.

Відповідно до Положення про Міністерство охорони здоров'я України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 року № 267, МОЗ є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, а також захисту населення від інфекційних хвороб, протидії ВІЛ-інфекції/СНІДу та іншим соціально небезпечним захворюванням, попередження та профілактики неінфекційних захворювань.

Таким чином, Мінінфраструктури не наділено повноваженнями з формування та реалізації державної політики за вищезазначеними питаннями, що підлягають перевірці під час видачі Свідоцтва та Декларації, а Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту (далі – Адміністрація судноплавства) не наділена повноваженнями із здійснення державного нагляду та контролю за дотриманням вимог законодавства України у цих сферах.

Враховуючи вищевикладене, Мінінфраструктури та Адміністрація судноплавства не можуть бути визнані у якості компетентних органів відповідно до визначення, наданого підпунктом а) пункту першого статті II MLC 2006.

Підпунктом а) пункту 10 Стандарту А5.1.3 Частина I Декларації складається компетентним органом, який: (i) визначає перелік питань, які повинні піддаватися інспекції відповідно до пункту 1 цього Стандарту; (ii)

визначає національні вимоги, що втілюють відповідні положення цієї Конвенції через посилання на відповідні положення національних правових актів, а також, у міру потреби, коротку інформацію про основний зміст національних вимог; (iii) наводить конкретні вимоги, що залежать від типу судна, встановлені національним законодавством; (iv) фіксує еквівалентні по суті положення, прийняті на виконання пункту 3 Статті VI; та (v) чітко зазначає звільнення, надане компетентним органом відповідно до Розділу 3.

Через відсутність у Адміністрації судноплавства повноважень із здійснення державного нагляду та контролю за дотриманням на морських торговельних суднах вимог законодавства України з вищезазначених питань, визначених у Додатку А5-І, Адміністрацією судноплавства, у порядку визначеному статтею 22 КТМ України, не можуть делеговані визнаним організаціям повноваження з видачі Свідоцтва та схвалення Частини II Декларації.

Адміністрація судноплавства також самостійно не може здійснювати складання та видачу Частини I Декларації.

2) Запропонованою редакцією статті 38 КТМ України також не визначаються термін дії Свідоцтва та тимчасового свідоцтва, умови за яких може здійснюватися видача тимчасового свідоцтва та порядок його видачі, особливості та терміни проведення перевірок суден з метою видачі тимчасового свідоцтва, умови втрати чинності Свідоцтвом, особливості видачі нового Свідоцтва у разі втрати чинності попереднім Свідоцтвом, а також порядок та умови вилучення Свідоцтва компетентним органом або визнаною організацією.

3) Відсутність у Адміністрації судноплавства повноважень із здійснення державного нагляду та контролю за дотриманням на українських суднах вищезазначених вимог законодавства, також не дозволить належним чином здійснювати перевірки державою прапору відповідно до вимог Правила 5.1.4 MLC 2006. У разі збереження поточної ситуації до проведення перевірок українських суден мають залучатися посадові особи Держпраці, а також посадові особи, уповноважені на здійснення державного нагляду та контролю за станом дотримання на українських суднах медико-санітарних вимог та вимог з організації медичного забезпечення та медичного обслуговування на борту суден.

7. Проектом ЗУ «Про внесення змін...» пропонується внести зміни до статті 52 КТМ України та встановити, що **член екіпажу судна не може бути молодшим 16 років.**

ПРМТУ у своїх зауваженнях неодноразово звертала увагу, що згідно зі статтею 11 Закону України «Про охорону праці» **не допускається залучення неповнолітніх до праці на важких роботах і на роботах із шкідливими або небезпечними умовами праці, на підземних роботах, до нічних, надурочних робіт та робіт у вихідні дні.**

ПРМТУ також неодноразово звертала увагу, що Стандартом А1.1 визначені умови допуску до роботи на суднах осіб віком до 18 років. Зокрема,

забороняється праця в нічний час моряків віком до 18 років. Також забороняється приймати на роботу, залучати до роботи або використовувати працю моряків віком до 18 років, якщо така робота може загрожувати їхньому здоров'ю або безпеці. Типи таких робіт визначаються національним законодавством чи нормативно-правовими актами або компетентним органом після консультацій із зацікавленими організаціями судовласників і моряків, відповідно до належних міжнародних норм.

Перелік важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх, затверджений наказом Міністерства охорона здоров'я України від 31 березня 1994 року № 46, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 28 липня 1994 року за № 176/385, включає роботи плавскладу всіх видів флоту. Пунктом 2 цього наказу також встановлено, що застосування праці неповнолітніх у виробництвах, професіях і на роботах з важкими та шкідливими умовами праці забороняється на всіх підприємствах, установах і організаціях незалежно від форм власності і видів їх діяльності.

ПРМТУ також неодноразово звертала увагу, що пунктом восьмим Стандарту А4.2 **не допускається прийом на роботу, залучення до роботи або використання праці моряків молодше 18 років в якості судових кухарів.**

Змінами до статті 52 КТМ України пропонується встановити, що медичне свідоцтво моряка видається на строк 1 рік морякам віком до 18 років і на 2 роки – морякам віком 18 років та більше. Однак, згідно зі статтею 17 Закону України «Про охорону праці» працівники віком до 21 року повинні проходити обов'язкові медичні огляди щороку.

ПРМТУ неодноразово підкреслювала, що сфера дії КТМ України охоплює всі категорії українських морських суден.

Враховуючи вищевикладене, визначення вимог до мінімального віку осіб для роботи на морських суднах, а також періодичність проведення медичних оглядів моряків різних вікових категорій повинно здійснюватися з урахуванням особливостей експлуатації різних категорій суден.

8. Проектом змін до статті 54 КТМ України не визначається, що судовласнику, уповноваженій ним особі або суб'єкту господарювання, що надає послуги із посередництва у працевлаштуванні забороняється:

1) використовувати засоби, механізми або списки, призначені для запобігання або утримання осіб від отримання роботи, для якої вони кваліфіковані;

2) вимагати з особи, що працевлаштовується, оплати прямо чи опосередковано, повністю або частково, комісійних або інших витрат за набір і працевлаштування або за надання робочого місця, за винятком видатків, які особа, що працевлаштовується, несе у зв'язку з отриманням Медичного свідоцтва моряка, посвідчення особи моряка, службової книжки моряка або інших аналогічних особистих проїзних документів, крім, однак, вартості віз, яку покриває судовласник.

Проектом змін до статті 54 КТМ України також не визначаються вимог, що судновласник українського судна у разі користування послугами іноземних служб найму та працевлаштування моряків зобов'язаний пересвідчитися, що така служба найму та працевлаштування відповідає вимогам Правила 1.4 та має відповідний дозвільний документ, виданий компетентним органом держави за місцем реєстрації цієї служби.

9. Пунктом сьомим Стандарту А3.2 встановлено, що компетентний орган вимагає, щоб капітаном або під його керівництвом на борту суден проводилися часті документально оформлені інспекції з метою перевірки: а) постачання продуктів харчування та питної води; б) усіх приміщень і устаткування, використовуваних для зберігання та оброблення продуктів харчування й питної води; с) камбуза та іншого обладнання для готування й подачі їжі. Однак, **проектom змін до статті 57 КТМ України не встановлюються відповідні обов'язки з проведення таких типів перевірок.** Визначено лише, що проводяться перевірки відповідності умов праці, проживання та обслуговування

10. Змінами до статті 57 КТМ України пропонується визначити, що члени екіпажу судна можуть подавати капітану судна, судновласнику або уповноваженому органу держави порту заходу судна скарги про порушення вимог до умов праці, проживання та обслуговування членів екіпажу судна, встановленого законодавством і міжнародними договорами України.

Пунктом 4 Стандарту А5.1.5 МLC 2006 встановлено, що крім копії свого трудового договору моряка, всі моряки одержують копію процедур розгляду скарг на борту судна, що застосовуються на судні. Такий документ повинен включати **контактну інформацію для компетентного органу в державі прапора або у країні постійного місця проживання моряка**, якщо вони не співпадають, а також прізвище особи або прізвища осіб на борту судна, які можуть на конфіденційній основі надати морякам об'єктивні консультації щодо їх скарги та іншим чином допомогти їм у виконанні процедур скарг, доступних їм на борту судна.

Таким чином, у абзаці четвертому нової редакції статті 57 КТМ України має бути додатково визначено, що член екіпажу також має право подавати скарги до **компетентних органів держави прапора судна, а також до компетентних органів держави свого громадянства.**

11. Абзацом п'ятим нової редакції статті 57 КТМ України пропонується встановити, що особи, які здійснюють розгляд скарг моряків, забезпечують захист конфіденційності скарг, зроблених моряками. Однак, у разі подання членом екіпажу індивідуальної скарги, наприклад, у разі порушення вимог з репатріації конкретного члену екіпажу, дотримання вимог щодо збереження конфіденційності скарги є неможливим.

12. Абзацом другим нової редакції статті 242 КТМ України пропонується встановити, що відповідальність судновласника за залишення членів екіпажу судна без допомоги за зобов'язаннями, визначеними в статті 5а, частині шостій статті 57 КТМ України, підлягає обов'язковому страхуванню у страховій організації або товаристві (клубі) взаємного страхування відповідальності судновласників за вибором судновласника.

ПРМТУ неодноразово підкреслювала, що **сфера дії КТМ України охоплює всі категорії українських морських суден**. Водночас, пунктом шостим Стандарту А2.5.2 встановлено, що кожна держава-член вимагає, щоб на борту суден, що плавають під її прапором, і до яких застосовуються **пункти 1 або 2 Правила 5.1.3**, зберігалось свідоцтво або інше документальне підтвердження фінансового забезпечення, видане службою фінансового забезпечення.

Таким чином, **вимоги щодо наявності свідоцтва або іншого документального підтвердження фінансового забезпечення відповідальності судновласника за залишення моряків без допомоги застосовується виключно для суден валовою місткістю 500 або більше, що здійснюють міжнародні рейси; суден, валовою місткістю 500 або більше, що плавають під прапором держави-члена та експлуатуються з порту або між портами іншої країни, а також до суден для яких судновласником у добровільному порядку оформлено Свідоцтво про відповідність трудовим нормам в морському судноплавстві.**

Новою редакцією статті 242 КТМ України також пропонується встановити, що судновласники українських суден повинні забезпечити наявність на борту судна перекладу страхового свідоцтва (страхового полісу, сертифікату) **українською мовою**. Проте, пунктом сьомим Стандарту А2.5.2 МLC 2006 встановлено, що свідоцтво або інше документальне підтвердження фінансового забезпечення повинно містити інформацію згідно з вимогами Додатка А2-І. **Ця інформація повинна бути викладена англійською мовою або супроводжуватися перекладом на англійську мову.**

Пунктом 14 Стандарту А4.2.1 МLC 2006 також встановлено, що свідоцтво або інше документальне підтвердження фінансового забезпечення містить інформацію, передбачену в Додатку А4-І. **Ця інформація повинна бути викладена англійською мовою або супроводжуватися англійським перекладом.**

13. Новою редакцією статті 57 КТМ України пропонується врегулювати питання відповідальності судновласника за фінансування витрат моряка, пов'язаних з тимчасовою втратою працездатності або постійною втратою працездатності чи смертю моряка внаслідок нещасного випадку під час виконання трудових обов'язків або професійного захворювання. Серед іншого пропонується встановити розміри компенсації, а також межі відповідальності судновласника, передбачені статтею 352 КТМ України.

ПРМТУ неодноразово підкреслювала, що **сфера дії КТМ України охоплює всі категорії українських морських суден**. Враховуючи вищевикладене, **встановлення вимог до забезпечення відповідальності**

судновласників за цієї статтею, розмірів такої відповідальності, а також питання відповідальності судновласників мають встановлюватися в залежності від типу судна та особливостей його експлуатації.

14. Відповідно до запропонованих змін до статті 57 КТМ України на борту всіх категорій українських морських суден повинен знаходитись та має бути розміщений в доступному місці для ознайомлення членів екіпажу документ, що підтверджує страхування моряка Пенсійним фондом України. Судновласники українських суден повинні забезпечити наявність на борту судна перекладу такого документа англійською мовою. **Практична реалізація цього пункту є вкрай ускладненою, оскільки чинне законодавство України не містить визначення такого документу.**

Відповідно до п. 2. Порядку видачі свідоцтва про загальнообов'язкове державне соціальне страхування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 22 серпня 2000 р. № 1306, страхове свідоцтво лише підтверджує право застрахованої особи на одержання послуг та матеріального забезпечення за загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням та є єдиним для всіх видів загальнообов'язкового державного соціального страхування документом суворої звітності, проте не підтверджує страхування моряка Пенсійним фондом України.

Згідно з підпунктом 8 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування» посвідчення застрахованої особи в системі загальнообов'язкового державного соціального страхування (далі – посвідчення застрахованої особи) – спеціальний документ у вигляді **електронної смарт-картки** з візуальними персоніфікованими ознаками, який забезпечує документування, збереження і використання індивідуальної інформації про набуті застрахованою особою права у сфері загальнообов'язкового державного соціального страхування, на якому може зберігатися інша інформація для забезпечення захисту прав застрахованих осіб на отримання коштів та послуг за загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням. Однак, цей документ також не підтверджує страхування моряка Пенсійним фондом України.

Не визначено, на яку дату та за який період має бути виданий такий документ, чи має отримати судновласник такий документ самостійно, чи моряк має надати такий документ судновласнику, чи зможе судновласник отримати такий документ для іноземного громадянина – члена екіпажу українського судна.

15. Не можна погодитись із запропонованими змінами до частини другої статті 23 Закону України «Про зайнятість населення», відповідно до яких суб'єкти господарювання, які надають послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном (далі – посередники у працевлаштуванні за кордоном), будуть зобов'язані вести реєстр даних про працевлаштування моряків, до якого має бути внесена інформація про працевлаштування моряків; такий реєстр має бути відкритим для центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, центрального органу виконавчої влади, що

реалізує державну політику у сфері морського транспорту, та повинен мати функціональну можливість взаємодії з іншими реєстрами.

Звертаємо увагу, що зміни пропонується внести не до статей 38 або 38¹ Закону України «Про зайнятість населення», які є профільними щодо діяльності посередників у працевлаштуванні за кордоном та визначають права та обов'язки посередників у працевлаштуванні за кордоном, а до статті 23 Закону України «Про зайнятість населення», яка регулює загальні питання функціонування Єдиної інформаційно-аналітичної системи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції.

Запропоновані зміни суперечать підпункту І) п. с) пункту п'ятого Стандарту А1.4 МLC 2006, в якому вказано, що служби набору й працевлаштування моряків, що діють на території держави-члену Конвенції, мають вести й постійно оновлювати реєстр усіх моряків, набір і працевлаштування яких були забезпечені ними, що повинен бути відкритий для перевірки з боку компетентного органу. Це положення МLC 2006 вже містяться у чинному законодавстві України, а саме у підпунктах 2, 4 та 7 частини 4 статті 38 Закону України «Про зайнятість населення», згідно яких:

посередники у працевлаштуванні за кордоном ведуть облік громадян, які за їх посередництва працевлаштовані за кордоном;

подають до центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, звітність про здійснення діяльності з надання послуг з посередництва у працевлаштуванні за кордоном, у порядку, затвердженому Кабінетом Міністрів України;

забезпечують безперешкодний доступ до зареєстрованого місця провадження господарської діяльності з надання послуг з посередництва у працевлаштуванні за кордоном представників центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань нагляду та контролю за додержанням законодавства про працю, зайнятість населення, для здійснення державного контролю.

Конвенція не містить вимог, що інформація з реєстру моряків, набір і працевлаштування яких були забезпечені посередниками у працевлаштуванні за кордоном, має бути включена до Єдиної інформаційної системи центрального органу виконавчої влади держави-члена Конвенції. Таким чином, запропоноване положення виходить за коло обов'язків, покладених МLC 2006 на посередників у працевлаштуванні за кордоном.

Положення проєкту ЗУ «Про внесення змін...» у своїй суті суперечить ідеї лібералізації національного законодавства щодо діяльності посередників у працевлаштуванні та їхньої звітності. Покладення на посередників у працевлаштуванні за кордоном обов'язку із забезпечення ведення ще одного додаткового реєстру працевлаштованих моряків виходить за межі обов'язків посередників у працевлаштуванні за кордоном, закріплених у ч. 4 ст. 38 Закону України «Про зайнятість населення». Відповідно, це створить додаткове непотрібне навантаження на посередників у працевлаштуванні.

В Україні відсутня нормативно-правова база ведення «реєстру даних про працевлаштування моряків». Впровадження такого реєстру та нормативно-правової бази регулювання його діяльності створить додаткове навантаження на центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері зайнятості населення та трудової міграції, у частині розробки відповідних підзаконних нормативно-правових актів, та зумовить додаткові витрати для його інтеграції з іншими реєстрами держави.

Впровадження такого «реєстру даних про працевлаштування моряків» також несе значні ризики щодо належного забезпечення захисту персональних даних моряків, працевлаштованих українськими посередниками у працевлаштуванні за кордоном.

З повагою,
Голова

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Олег ГРИГОРІЮК