

УДК 349.2

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2020.3.3.9>**I. В. Підпала**кандидат юридичних наук, доцент кафедри загальних дисциплін  
Медико-природничого університету

## ОСОБЛИВОСТІ ЗАКОНОДАВСТВА МОРСЬКИХ ДЕРЖАВ ЩОДО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РЕПАТРІАЦІЇ МОРЯКІВ

*В репатріації моряків за нормами міжнародного законодавства зобов'язанні приймати участь держави та їх органи. В Україні, поки не визначений орган державної влади, який зобов'язаний забезпечувати дотримання норм при репатріації моряків. Національне законодавство на сьогодні не передбачає можливості оплати державою витрат по репатріації за рахунок бюджету. Тим не менш, зростаюча кількість моряків України, які працюють за кордоном на судах іноземних судновласників, в тій чи іншій мірі порушують питання репатріації. Щодо іноземних моряків, залишених на території держави, існують різні механізми репатріації, які відображаються в двох-або багатосторонніх угодах, а також на основі страхування ризиків. В основному, застосовуються правила імміграційної влади держави. Однак, разом з тим, право моряка на репатріацію і на інші вимоги, що впливають з трудового договору, може бути захищене судом, якщо, міжнародними угодами не передбачено інше. Судновласниками, які кидають напризволяще кораблі з екіпажами, маючи при цьому солідні суми заборгованості і перед моряками, і перед закордонними портами, не так уже й рідко виступають українські компанії, в тому числі – й державні. Що призводить до парадоксу: держава таким чином, однією рукою створює проблему, іншою – намагається її вирішити. Зроблено висновок, що репатріація це повернення моряка додому (батьківщину), а саме в ту країну громадянином якої він є і, як зазвичай за репатріацію моряків відповідає судновласник. Але, як складаються непоодинокі випадки залишення моряків, то стає необхідним, щоб відповідальні держави прапора створили механізм, що забезпечує, коли виконання звичайних процедур стає неможливим (наприклад, у разі банкрутства судноплавної компанії), моряки, які працюють на будь-яких судах під її прапором, включаючи моряків інших національностей, були б репатрійовані в країні свого проживання відповідно до Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні». Тому Україні потрібно подбати про свої морські сили, більшість яких знаходиться за кордоном, шляхом ратифікації вищенаведеної Конвенції для захисту прав українських моряків в інших країнах та забезпечення вчасного повернення на Батьківщину.*

**Ключові слова:** право на репатріацію, моряк, умови трудового договору, іноземний судновласник, конвенційні норми, національне законодавство, механізм репатріації.

**Актуальність теми.** Аналіз суб'єктивного складу правовідносин з приводу репатріації моряків, крім самих членів екіпажу судна, можна виділити, принаймні, два види суб'єктів: компанії морської індустрії та органи влади держав. Крім: цих суб'єктів, ще є благодійні організації, профспілки та ін., які сприяють у вирішенні питань по репатріації.

При цьому доцільно зазирнути у законодавство інших морських держав щодо регулювання питання репатріації моряків на сьогодні.

**Виклад основного матеріалу.** У Бельгії репатріація моряків, що працюють на судах під прапором Бельгії, регулюється законом «Про судноплавання» прийнятим, ще у 1928 р. ст. 85 і 86, якого передбачають, що репатріація

здійснюється за рахунок судновласника і контракт між судновласником і моряком передбачає таке зобов'язання. У випадку, коли бельгійський громадянин працює на судні під іноземним прапором, питання репатріації регулюються законами держави прапора судна. Щодо іноземних моряків, залишених судновласником – немає спеціальних морських законів. Залежно від обставин, щодо такого моряка можуть бути вжиті заходи через Міністерство закордонних справ для примусу його покинути територію Бельгії [1].

У Великобританії щодо репатріації моряків на судах під її прапором діють п.п. 73–75 Закону «Про торговельне судноплавання» (1995 р.) і Правила «Репатріації в торговельному судноплаванні» (1979 р.). Якщо громадянин

Великобританії працює на судні під іноземним прапором, то відносно його репатріації діють вимоги, передбачені державою – прапора судна та пункти угоди про найм. Якщо ж моряк зазнає проблем з репатріацією, то до нього ставляться так само, як і до будь-якого громадянина Об'єднаного королівства, що опинився в скрутній ситуації і він може звернутися за допомогою до Консула Великобританії. У цьому випадку моряк повинен самостійно відшкодувати витрати за свою репатріацію на батьківщину.

Щодо іноземних моряків, що зазнають проблеми з репатріацією в портах Великобританії, діє Закон «Про імміграцію» (1971 р.) і в цьому випадку моряка буде вислано за межі країни за рахунок судовласника або за допомогою посольства країни, громадянином якої є моряк.

У Республіці Панама щодо репатріації моряків поки, що існують лише правила «Про репатріацію». Згідно яких, для того, щоб здійснювати діяльність з найму моряків у країні, крьюінгові агентства або агентства з працевлаштування надають гарантії на адресу Міністерства праці та розвитку не менше ніж на 50 тисяч бальбоа і не більше ніж на 100 тисяч бальбоа за рішенням Міністерства праці та розвитку в кожному окремому випадку. Ці гарантійні депозити або гарантії використовуються для покриття витрат по репатріації членів екіпажів, витрат на проживання та харчування. У разі, якщо гарантійний депозит або гарантія використані, агентство має поповнити або замінити їх в залежності від випадку протягом строку, встановленого цим Міністерством. Однак, Панама недавно ратифікувала зведену Конвенцію МОП «Про працю в судноплаванні» (2006 р.) і ймовірно, правила репатріації незабаром можуть бути змінені.

На Мальті ст. 129 Закону «Про торговельне судноплавання» передбачає зобов'язання капітана судна під мальтійським прапором репатріювати члена екіпажу після закінчення терміну трудової угоди. Причому п.3 цієї статті передбачає за порушення положень, що містяться в цій статті, покарання у вигляді тюремного ув'язнення на строк до двох років або штрафу до 500 фунтів або те й інше одночасно [2].

За законодавством Молдови ст. 60 Кодексу торгового мореплавства Республіки Молдова від 30.09.1999 р. № 599-XIV репатріація моряків відбувається через припинення терміну дії трудового договору; розірвання трудового договору з ініціативи судовласника; відсутності в судовласника можливості виконувати договірні зобов'язання; захворювання або одер-

жання травми, що вимагають лікування поза судном; аварії корабля. Тобто, це стосується і українських моряків, які фактично позбавлені можливості розірвати трудовий договір за власною ініціативою та бути репатрійованими в країну свого проживання або в інший пункт призначення, що повинен зазначатися в трудовому договорі. Така ж сама позиція відображена і в законодавстві Білорусії [3].

Кодекс торговельного мореплавства Російської Федерації вже містить новели, що регулюють ці правовідносини, ст. 58 «Репатріація членів екіпажу судна», а також ст. 60 «Обов'язки судовласника» п. 2. зазначає, що судовласник зобов'язаний страхувати заробітну плату та інші належні членам екіпажу суми, у тому числі витрати на репатріацію. Українські громадяни, члени екіпажу судна, мають право на репатріацію за законодавством Росії у випадку:

1) припинення за межами Російської Федерації терміну дії трудового договору, укладеного на певний строк або на визначений рейс;

2) розірвання трудового договору з ініціативи судовласника або члена екіпажу судна після закінчення терміну, зазначеного в повідомленні, зробленому відповідно до трудового договору;

3) аварії корабля;

4) захворювання або травми, що вимагає лікування поза судном;

5) неможливості виконання судовласником своїх обов'язків у відношенні членів екіпажу судна, передбачених законом або іншими правовими актами Російської Федерації або трудових договорів, внаслідок банкрутства, продажу судна або зміни держави реєстрації судна; напрямку судна без згоди членів екіпажу судна в зону воєнних: дій або зону епідеміологічної небезпеки;

6) витікання визначеного колективним договором максимального терміну роботи члена екіпажу судна на бортові судна [4].

Таким чином, вбачається, що у деяких країнах питання репатріації чітко контролюються та завчасно упереджуються її проблеми.

Слід зауважити, що, згідно Рекомендації МОП «Про репатріацію моряків» № 174, якщо моряк має право бути репатрійованим відповідно до положень Конвенції «Про репатріацію моряків», а судовласник, і член Організації, на території якого зареєстровано судно, не в змозі виконати свої зобов'язання по організації репатріації та оплатити витрати то держава, звідки має бути репатрійовано моряка або держава,

громадянином якої є моряк, повинна організувати його репатріацію та стягнути витрати з держави, на території якого зареєстровано судно, відповідно до п. а ст. 5 даної Конвенції [5].

Згідно цього, в репатріації моряків за нормами міжнародного законодавства зобов'язанні приймати участь держави та їх органи. В Україні, поки не визначений орган державної влади, який зобов'язаний забезпечувати дотримання норм при репатріації моряків. Національне законодавство на сьогодні не передбачає можливості оплати державою витрат по репатріації за рахунок бюджету. Тим не менш, зростаюча кількість моряків України, які працюють за кордоном на судах іноземних судновласників, в тій чи іншій мірі порушують питання репатріації. Згідно цього Україні доцільно ратифікувати зведену Конвенцію МОП «Про працю в морському судноплаванні», хоча б для повної імплементації положень Конвенції МОП «Про репатріацію моряків» № 23 та визначити компетентний орган щодо її реалізації, а також передбачити в Держбюджеті кошти на репатріацію моряків-громадян України із-за кордону. Одночасно слід було б подбати про розробку механізму стягнення з судновласника або держави прапора судна коштів витрачених з Держбюджету на репатріацію. Щодо іноземних моряків, залишених на території держави, існують різні механізми репатріації, які відображаються в двох-або багатосторонніх угодах, а також на основі страхування ризиків. В основному, застосовуються правила імміграційної влади держави. Однак, разом з тим, право моряка на репатріацію і на інші вимоги, що впливають з трудового договору, може бути захищене судом, якщо, міжнародними угодами не передбачено інше. На сьогодні, якщо поглянути на деякі двосторонні договори України, то в них не можна угледіти захисту інтересів українських моряків. Стосовно українських моряків за кордоном та іноземних моряків в Україні застосовуються положення угод України про торговельне судноплавання з іншими країнами [6].

Наприклад, Угода «Про торговельне судноплавання» між Кабінетом Міністрів України та Урядом Латвійської Республіки від 26.02.1998 р., яка, загалом, дублюється з пунктами інших угод України «Про торговельне судноплавання» у ст. 8 «Національне Морське судноплавання» встановлює:, що сторони Угоди в межах свого національного законодавства вживають всі необхідні заходи для полегшення та прискорення морських перевезень, запобіга-

ють затримці суден у портах, що не викликані необхідністю та максимально прискорюють і спрощують здійснення митних та інших формальностей у портах.

Ст. 14 «Судовий Розгляд цієї Угоди містить норму, що судова влада однієї Сторони не приймає до розгляду позови, які випливають з договорів найму на роботу в ролі члена екіпажу судна іншої Сторони. Таким чином, слідуючи договору, якщо латвійський судновласник не виконує перед українським моряком своїх зобов'язань з репатріації його на Батьківщину – в Україну, то, згідно з положеннями цього Договору, позов моряка до судновласника не буде прийнятий латвійським судом, незважаючи на те, що судно, можливо, знаходиться на латвійській території в межах юрисдикції латвійського суду. Повернення моряків на батьківщину, в такому випадку, є справою консульських служб України, адже, відповідно до п. 3 ст. 25 Конституції України: «Україна гарантує піклування та захист своїм громадянам, які перебувають за її межами.», а п. 4 ст. 43 говорить «кожен має право на належні, безпечні і здорові умови праці, на заробітну плату, не нижчу від визначеної законом».

Так само можливо й інше. Якщо латвійський моряк залишений українським судновласником в порту України і не має коштів на повернення до Батьківщини, то його позов до судновласника також не буде прийнятий українським судом до розгляду. У деяких юрисдикціях, за позовами екіпажу судно може бути арештовано і продано з аукціону для покриття боргів по заробітній платі і репатріації членів екіпажу. З огляду на вищенаведені умови угоди вбачається, що вони є вкрай не вигідними для моряків, які можуть і не дочекатися репатріації взагалі [7].

Шляхи вирішення проблем з репатріацією, кількість, яких останнім часом не зменшується і які найчастіше обумовлюють економічними причинами, можуть бути знайдені, як в межах морської індустрії (в рамках так званого соціального партнерства), так і у взаємодії учасників морського бізнесу з органами влади держав. Причому, найбільш реальний спосіб вирішення проблем репатріації, можна знайти в ході конструктивного діалогу між урядами та компаніями морської галузі. Так як, звичайно, в першу чергу проблеми репатріації моряків носять характер проблем учасників морського бізнесу. І тільки у випадку, коли механізми репатріації, передбачені в рамках морської галузі, не спрацьовують то повинні бути передбачені заходи

реагування з боку Уряду. Причому, Уряду – як держави – прапора судна, так і Уряду-як держави-порту, в якому моряки відчують проблеми з репатріацією [1]. Крім судового примусу, існують й інші механізми, які спонукають судовласника повністю сплатити членам екіпажу розрахунок і витрати на репатріацію (за підтримкою органів влади). Це може бути зроблено відповідно до принципу «суперпріоритету». Тобто, відповідно до положень КТМ України, право задовольнити свої вимоги з вартості проданого судна має в першу чергу екіпаж. Якщо в будь-якого з кредиторів невисокий пріоритет задоволення його вимог, то він може здійснити необхідні виплати на репатріацію й заробітну плату і, користуючись правом субротації, підвищити пріоритетність своїх витрат у частині репатріації, збільшивши їх на певну суму. Третіх осіб, які не є кредиторами, теж можуть притягнути до вирішення проблеми репатріації через створення необхідних стимулів. Тут велику роль відіграє уряд: він може встановити правила, які, наприклад, дозволяти б вимагати від кредитора до 150% від суми, витраченої третьою особою на репатріацію екіпажу [3].

Проблему репатріації можливо також вирішувати й урядом держави-прапора. Судновласники можуть отримати допомогу з метою репатріації екіпажу у вигляді кредиту чи гранта. Так, у Великобританії, наприклад, згідно з параграфом 76 Закону «Про торговельне судноплавство» (1995р.), судовласники, які зазнають труднощів з репатріацією екіпажу, можуть одержати допомогу від уряду в рамках визначених сум, залежно від національності членів екіпажу.

Уряд держави-порту також може встановити спеціальні збори або зажадати доказів спроможності судовласника виконати свої зобов'язання з репатріації екіпажу або провести страхування витрат по репатріації [6].

Завдяки з частим зіткненням з проблемами репатріації в квітні цього року в рамках соціального партнерства представниками морських профспілок (ITF) і судовласників (ISF) були підготовлені проекти Довідника та Стандарту з трудових відносин на борту суден, які включають умови репатріації. Ці проекти планується прийняти, як додаток до зведеної конвенції МОП «Про працю в морському судноплавстві» або як окремих документів Довідник-Стандарт в рамках МОП. Самим головним в цих документах є висловлення обопільної згоди на посилення гарантій морякам для повернення на Батьківщину. За проектом всі держави – учас-

ниці Конвенції «Про працю в морському судноплавстві» розроблять механізм забезпечення фінансових гарантій щодо повернення моряка. Згідно цього, буде введено Сертифікат «гарантованого повернення», який після виконання обов'язкових процедур буде видаватися Урядом або уповноваженим органом за його рішенням, судовласникам на весь найманий екіпаж або на кожного моряка та на судно в індивідуальному порядку. Цей сертифікат буде слугувати інспекторам для контролю держави-порту при перевірці суден [8].

Сама постановка питання про репатріацію моряків на рівні міжнародних морських інституцій є свідченням його великої актуальності. Незрозумілими в зв'язку з цим виглядають думки деяких учасників посередницького бізнесу з працевлаштування моряків на роботу за кордон, які наполягають на тому, що існуюча система працевлаштування моряків в Україні працює прекрасно і, що ніяких змін не потрібно. Хотілося б нагадати, що після того, як зведена Конвенція МОП «Про працю в морському судноплавстві» (2006р.) буде ратифікована необхідною кількістю учасників і вступить в силу, незалежно від бажання чи не бажання української сторони, держава Україна вже зобов'язана буде мати механізм гарантування повернення моряків на Батьківщину [9].

В нашій країні є непоодинокі випадки де зустрічається порушення прав моряків при репатріації. Наприклад: Судно Любов Орлова, на борту якого перебували два українських і 49 російських моряків заарештували в канадському порту Сент-Джонс наприкінці вересня 2012 р. за позовом фрахтувальника через борг в \$ 251 тис. Репатріація моряків заарештованого в канадському порту Сент-Джонс теплохода Любов Орлова, запланована була на 20 жовтня, але потім відкладалася більш ніж на тиждень. За уточненою інформацією від капітана, виліт першої групи моряків теплохода Любов Орлова на батьківщину мав відбутися не раніше ніж 27 жовтня 2012р., так як репатріацію організували російські та українські дипломати. Для забезпечення безпеки на судні залишаться 16–20 моряків. Проблем з харчуванням, водою і паливом на судні не було. Але репатріація фактично почала відбуватися з середини грудня 2012 р. [10].

Таким же чином повернулися на Батьківщину українські моряки — члени екіпажу судна Delphin Voyager, заарештованого в Італії наприкінці жовтня 2019р. у Венеції, власник якого грецька компанія Enterprises Shipping and Trading S.A.,



оператор – німецьке підприємство Marine Trade Consulting GmbH). Компанія-оператор судна відмовилася виконати фінансові зобов'язання стосовно екіпажу з огляду на оголошення себе банкрутом. Італійська влада наклала арешт на судно Delphin Voyager у зв'язку з невиконанням фінансових зобов'язань стосовно екіпажу, пов'язаного з банкрутством компанії-оператора. З 221 члена екіпажу судна 204 і: громадянами України.

Зі слів речника МЗС України Олександра Дикусарова: «Незабаром наші громадяни – члени екіпажу судна «Дельфін» повернуться на Батьківщину за інформацією Генерального консульства України в Мілані, перша група українських моряків у кількості 30 осіб повина була відбутися в Україну 24 листопада, а інші групи громадян по 30 осіб кожна будуть відправлені в Україну 26, 28 і 29 листопада. Ще 22 українських моряка повинні були відбутися з Італії 1 грудня».

Витрати на проїзд моряків сплачувала компанія ITF з урахуванням повернення грошей внаслідок продажу судна відповідно до рішення суду Венеції. Генконсульство України в Мілані проводило роботу з компетентними органами країни щодо оформлення всім громадянам України, які зараз перебувають на борту судна, безоплатних віз для повернення на Батьківщину.

22 листопада італійське підприємство «Адріатичні портові служби» офіційно повідомило портовим властям Венеції та місцевим органам правопорядку про те, що командою судна прийнято рішення про репатріацію, яка має завершитися до 1 грудня. У зв'язку з цим на борт судна Delphin Voyager були запрошені представники італійської влади та компетентні органи, які з 8.00 год. ранку 1 грудня мали зафіксувати акт технічної зупинки судна та його закриття. Також служби повинні вжити відповідних заходів з метою недопущення проникнення на борт лайнера сторонніх осіб. Але фактично репатріація почалася з 10 грудня і 100 громадян України за рахунок судовласника та за сприянням українського дипломатичного представництва чартерними рейсами були відправлені на Батьківщину зі складу екіпажу судна, а останні з 20–25 грудня 2019 р. [11].

Такий же випадок стався з моряками РФ плавбази «Рибалка Чукотки», що були репатрійовані з Південної Кореї в Причорномор'я з запізненням у 7 місяців, так як їх судно було заарештовано 12 березня 2012 р. в порту Пусан за позовами екіпажу, якому протягом восьми місяців не виплачували заробітну плату. Як повідомив голова Далекосхідного регіонального від-

ділення Російської профспілки моряків Микола Суханов, перші 40 осіб прибули в листопаді на південнокорейському поромі «Доні Чун» в порт Зарубіна. Інші 60 моряків повернулися на батьківщину на початку грудня.

За словами голови Владивостоцького відділення РПМ Юрія Курнакова, Владивостоцька компанія ТОВ «ААС Менеджмент», володіюча плавбазами, самоусунулася від проблем своїх працівників і не змогла оплатити їх повернення на батьківщину. Гроші на репатріацію надав Міжнародний центр профспілки моряків [9].

З наведених випадків вбачається, що контроль за репатріацією моряків не ведеться ні державою прапора судна ні міжнародними організаціями і зачасту моряки залишаються кинутими на призволяще. Хоча за міжнародними нормами моряк, списаний на берег під час дії свого договору про найм або після його закінчення, має право бути доставленим у свою країну або в порт, де він був найнятий, чи в порт, з якого почався рейс, залежно від того, як буде встановлено національним законодавством країни, в якому будуть міститися необхідні положення, включаючи положення про те, хто повинен нести витрати по репатріації. При цьому, моряк буде вважатися належним чином репатрійованим, якщо йому надана підходяща робота на борту судна, що прямує в один з портів, встановлених відповідно місця його репатріації та, якщо він висаджений у своїй країні або в порту, в якому він був найнятий, чи в сусідньому з ним порту або в порту, з якого почався рейс [2].

Умови, на яких іноземний моряк, найнятий не в своїй країні, має право бути репатрійованим, встановлюються національним законодавством або за відсутності таких законоположень договором про найм. Однак, дані положення можуть застосовуватися і до моряка, найнятому в порт його власної країни, а витрати по репатріації теж повинні включати перевезення, проживання і харчування його в дорозі. Якщо моряк репатріюється в якості члена команди, він має право на отримання винагороди за роботу, виконану ним під час дороги. Орган державної влади тієї країни, в якій зареєстровано судно, зобов'язаний спостерігати за репатріацією будь-якого члена команди незалежно від її громадянства і, при необхідності, авансом оплачувати йому його витрати [3].

Про те, як вбачається українські моряки нерідко стають заручниками ситуації, а то й жертвами елементарного обману з боку судовласників. Лише в останні дні, зокрема,

повідомлялося про випадок із судном «Лорі», власники якого залишили корабель і екіпаж, не виплативши близько \$ 30 тис.; заробітної плати, у територіальних водах Мексики, серед членів екіпажу є українці. Повідомлялося про подібні випадки безпосередньо з українським екіпажем суден «Федор Коробков» і «Іван Бурмистров», заарештованих у Мавританії. Насправді, тією чи іншою мірою подібних випадків реєструються десятки. І консульські співробітники роблять усе можливе для того, щоб чимось допомогти морякам. До речі, в МЗС кажуть, що українські моряки з «Лорі» могли б і раніше звернутися по допомогу, тоді б проблему можна було вирішити й швидше. Постійні повідомлення про арешти українських кораблів за борги, про те, що моряки, яким не платили зарплати по кілька років, не можуть дістатися до України, те, що моряки змушені найматися на кораблі власників із сумнівною репутацією, те, що з аукціонів у закордонних портах продаються українські кораблі, змушує замислитися над тим, що Україні, як морській державі треба у стислі строки ратифікувати Конвенцію «Про працю у морському судноплаванні» з метою захисту своїх моряків від ситуацій, за яких вони стають заручниками не ними створених проблем.

МЗС України стверджує, що чіткої статистики випадків, коли працівникам міністерства, представникам консульських установ доводилося втручатися, аби моряки хоча б могли повернутися додому, не ведеться. Просто міністерство діє в кожному конкретному випадку звернення по допомогу. Часто працівники посольств допомагають членам екіпажів коштами й харчами [12].

У цих випадках вимальовується ще одна, досить сумна тенденція: судновласниками, які кидають напризволяще кораблі з екіпажами, маючи при цьому солідні суми заборгованості і перед моряками, і перед закордонними портами, не так уже й рідко виступають українські компанії, в тому числі – й державні. Що призводить до парадоксу: держава таким чином, однією рукою створює проблему, іншою – намагається її вирішити.

Але одночасно це свідчить і про те, що шахрайство і елементарний обман – досить розповсюджені у всьому світі. І що проблема дійсно існує, і вирішувати її варто було б, починаючи з найвищого рівня, з вироблення й виконання державної стратегії, з розслідування й судових справ над винними, зі створення нормальних умов для працевлаштування моряків і в Україні, і за кордоном [2].

**Висновок.** Таким чином з вищенаведеного, можна зробити наступний висновок, що репатріація це повернення моряка додому ( батьківщину), а саме в ту країну громадянином якої він є і, як зазвичай за репатріацію моряків відповідає судновласник. Але, як складаються непоодинокі випадки залишення моряків, то стає необхідним, щоб відповідальні держави прапора створили механізм, що забезпечує, коли виконання звичайних процедур стає неможливим (наприклад, у разі банкрутства судноплавної компанії), моряки, які працюють на будь-яких судах під її прапором, включаючи моряків інших національностей, були б репатрійовані в країні свого проживання відповідно до Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні». Тому Україні потрібно подбати про свої морські сили, більшість яких знаходиться за кордоном, шляхом ратифікації вищенаведеної Конвенції для захисту прав українських моряків в інших країнах та забезпечення вчасного повернення на Батьківщину.

#### Список використаної літератури:

1. Международный трудовой кодекс моряков. URL: <http://aurora7.com.ua/index.php/2011-05-IT-13>
2. Головина С.Ю. Правовое регулирование труда отдельных категорий работников. *Правоведение*. М., 2003. С. 7–18.
3. Підпала І.В. Правові особливості репатріації моряків. Міжнародна науково-практична конференція. Одеса : ОНМА, 2013. С. 96–99.
4. Конвенція про репатріацію моряків (переглянута) від 09.10.1987 № 166 URL: <http://zakon.rada.gov.ua>
5. Горчаков С. К вопросу о репатриации моряков. URL: <http://odessa-daily.com.ua/news/gorchakovrepatriatsiya.html>
6. Горчаков С. Правове регулювання репатріації моряків. URL: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=991>
7. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про взаємне працевлаштування працівників. *Людина і зарплата : Інформаційний бюлетень Міністерства праці України*. 1994. № 9–10.
8. Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Республіки Вірменія про трудову діяльність і соціальний захист громадян України та Республіки Вірменія, які працюють за межами своїх держав, від 17 червня 1995 року : Закон України від 26 квітня 1996 року № 152/96 13. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 26. Ст. 113.
9. Правовые аспекты репатриации моряков : Законодательство Украины и зарубежный опыт. *Море, судно, экипаж* : Материалы Международной конференции, 20–22 мая в Коктебеле (Украина).

- URL: [http://www.maritimebusinessriews.com.ua/news/analytics\\_and\\_comments/2009/06/01/4028.html](http://www.maritimebusinessriews.com.ua/news/analytics_and_comments/2009/06/01/4028.html)
10. Звільнення моряків з судна Любов Орлова відкладено. URL: <https://www.bbc.com /i/239430/%>
11. Арешт судна в Італії. URL: <http://seaspirit.ru/kes/arest-sudna-v-italii.html>
12. Кто виноват в злочинних діяннях моряків плавбази «Рыбак Чукотки»? URL: [http://www.konkurent.ru/starii\\_print.php?id=889](http://www.konkurent.ru/starii_print.php?id=889)

### **Pidpala I. V. Features of legislation of maritime states regarding legal regulation of seafarers' repatriation**

*States and their bodies are obliged to take part in the repatriation of seafarers according to the norms of international law. In Ukraine, the state authority has not yet been determined, which is obliged to ensure compliance with the rules for the repatriation of seafarers. National legislation today does not provide for the possibility of the state paying for repatriation costs from the budget. Nevertheless, the growing number of Ukrainian seamen who work abroad on the ships of foreign shipowners, to one degree or another, affect the issues of repatriation. With regard to foreign seafarers left in the territory of the state, there are various mechanisms for repatriation, which are reflected in two or multilateral agreements, as well as on the basis of risk insurance. Basically, the rules of the state's immigration authority apply. However, at the same time, the seafarer's right to repatriation and other requirements arising from the employment contract may be protected by the court, unless otherwise provided by international agreements. Ukrainian companies, including state-owned ones, are not so rare shipowners who abandon ships and crews at will, having substantial debts both to seafarers and to foreign ports. Which leads to a paradox: the state thus creates a problem with one hand and tries to solve it with the other. It was concluded that repatriation is the return of a seafarer to his home (homeland), namely to the country of which he is a citizen and, as usual, the shipowner is responsible for the repatriation of seafarers. However, as the unique cases of abandonment of seafarers occur, it becomes necessary for the responsible flag states to establish a mechanism to ensure that, when the normal procedures become impossible (for example, in the case of the bankruptcy of a shipping company), seafarers working on any ships under its flag, including seafarers of other nationalities, would be repatriated to their countries of residence in accordance with the ILO Convention «On Labor in Maritime Shipping». Therefore, Ukraine needs to take care of its naval forces, most of which are located abroad, by ratifying the above Convention to protect the rights of Ukrainian sailors in other countries and ensure their timely return to the Motherland.*

**Key words:** *right to repatriation, seafarer, terms of an employment contract, foreign ship owner, convention norms, national legislation, repatriation mechanism.*