

УДК 346.7

*Є. М. Ключова**кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри господарського та транспортного права
Державного університету інфраструктури та технологій**В. Є. Панасевич**студент магістратури
юридичного факультету
Державного університету інфраструктури та технологій*

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ КРЮЇНГОВИХ КОМПАНІЙ В УКРАЇНІ

Уже тривалий час Україна є провідним постачальником кваліфікованих спеціалістів у морській галузі від командного складу до палубної команди. Простора база робітників цієї сфери дає змогу існувати такому явищу як посередництво у наймі кадрів для вітчизняних і міжнародних судноплавних компаній в Україні. Така діяльність в основному організовується через агенції по працевлаштуванню, які у морському секторі називаються крюїнгові агенції. Діяльність таких агенцій недостатньо врегульована на законодавчому рівні. Тому дослідження питання роботи та організації таких підприємств є актуальним для вдосконалення законодавчої бази, яка використовується при працевлаштуванні через них, та визначення місця крюїнгових агенцій у системі працевлаштування моряків.

У межах статті автори ставлять за мету дати визначення поняття «крюїнгова агенція», визначити правові засади діяльності крюїнгових агенцій, їх проблеми та можливі шляхи вдосконалення.

Рушійною силою для появи на Українському ринку такого виду організацій як крюїнгові агентства стала втрата Україною у 90-ті роки більшості одиниць національного пасажирського і вантажного флоту. Це призвело до того що серед українських моряків поширилось безробіття, оскільки українські судновласники та державні судноплавні компанії показали себе неспроможним забезпечити їх роботою за фахом у межах країни чи посприяти їхньому працевлаштуванню на судна зарубіжних судновласників. Тому цю роль взяли на себе посередницькі фірми – крюїнгові агентства, які займаються забезпеченням робочою силою як вітчизняних, так і зарубіжних судновласників.

«Крюїнг» (від англ. *crew* – «команда», «екіпаж») – здійснення діяльності по набору моряків на морські або річкові судна [1]. З цього визначення випливає, що така діяльність пов'язана з підбором працівників, які мають відповідну кваліфікацію у галузі судноплавства. Іноді слово «крюїнг» застосовується як позначення компанії, яка займається наймом.

Слушною є думка В. М. Лукашевича, який поняття крюїнгових послуг розглянув у двох аспектах. Послуга, яка надається крюїнговою агенцією судновласнику є виконавчою послугою, зміст якої полягає у підборі, відборі, оформленні і переміщенні персоналу, або ж забезпечення наявної команди, що включає розвиток наявних людських ресурсів, винагорода, забезпечення безпеки праці і здоров'я. Моряку надається особиста послуга, яка полягає у тому, що крюїнгова агенція створює йому найкращі умови для прийняття рішення по працевлаштуванню на основі економічного підходу. Дія цієї послуги припиняється у момент підписання контракту з судноволодільцем. Посередник стає учасником ринку праці моряків з метою реалізувати послугу, яку замовив йому судноволодільець, тобто посередник завжди виступає як агент судноволодільця, а працівник цікавить його як об'єкт реалізації замовлення [2].

Крюїнгові агенції є організаціями, які відшукують кандидатів для працевлаштування як екіпажу судна. Відбором кандидатів є оцінка претендентів у процесі надання послуг крюїнговою агенцією за допомогою сучасних спеціалізованих методів і технологій якісного рівня професійних, кваліфікаційних, особистих характеристик. Метою оцінки є визначення відповідності претендента критеріям, які встановив роботодавець. Претенденти повинні оцінюватися за допомогою єдиної системи оцінки для отримання зіставлених результатів. Відбір кандидатів є професійна діяльність, що є процесом ухвалення рішення про вибір тих або інших претендентів на працевлаштування відповідно до наявної кадрової потреби організації замовника. Відбір проводиться шляхом зіставлення результатів оцінки окремих претендентів. Результатом відбору є один або декілька кандидатів, які надалі будуть представлені організації, що має потребу у персоналі, з метою працевлаштування [3].

Крюїнгові послуги мають низку особливостей, що змусили законодавчі органи віднести їх до спеціалізованого напрямку підприємництва, що пов'язаний з людським чинником. Вони надають

послуги з пошуку, оцінки, відбору, а так само найму моряків з метою забезпечення потреб сторонніх організацій – судноплавних компаній. У своїй діяльності крьюінгові агенції базуються на нормативних актах, які у цілому регулюють посередництво у працевлаштуванні громадян за кордоном.

Посередництво у працевлаштуванні на роботу за кордоном є одним із видів господарської діяльності, які відповідно до п. 20 ст. 7 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» підлягає ліцензуванню. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні на роботу за кордоном розроблені відповідно до Законів України «Про зайнятість населення», в якому вказані основні вимоги до посередництва у працевлаштуванні за кордоном, «Про зовнішньоекономічну діяльність», регулюється прийнятим у 2000 р. Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку органів ліцензування» від 14 листопада 2002 р., «Про затвердження ліцензійних умов провадження господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні на роботу за кордоном», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 10 січня 2002 р. Відповідно до ст. 22 ЗУ «Про зайнятість населення» суб'єкт господарювання, який надає послуги з посередництва у працевлаштуванні, – зареєстрована в установленому законом порядку юридична особа, яка провадить господарську діяльність, незалежно від форми власності, виду діяльності та господарювання, а також фізична особа – підприємець, що надають послуги з посередництва у працевлаштуванні в Україні та/або за кордоном відповідно до цього Закону та інших актів законодавства [4]. Вищенаведеними законами встановлюється мінімальний перелік вимог до організацій з працевлаштування за кордоном. Згідно п. 9.1 Постанови КМУ «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні за кордоном» національний посередник повинен укласти зовнішньоекономічний договір (контракт) з іноземним суб'єктом господарювання (роботодавцем чи посередником) про посередництво у працевлаштуванні за кордоном. При цьому слід мати на увазі, що виходячи зі змісту ст. 7 п. 32 ЗУ «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», лише зовнішньоекономічний договір (контракт) про посередництво у працевлаштуванні на роботу за кордоном не дає права суб'єкту господарювання надавати послуги з посередництва у працевлаштуванні на роботу за кордоном без наявності у нього відповідної ліцензії. Такий договір повинен відповідати вимогам законодавства України, вимогам Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність», зокрема ст. 6.

З укладенням зовнішньоекономічного договору посередник повинен отримати від свого іноземного партнера засвідчений іноземним роботодавцем проект трудового договору. Проект трудового договору повинен відповідати законодавству держави працевлаштування та міжнародним договорам України і містити основні реквізити роботодавця, професійні вимоги до працівника, відомості про характер роботи, умови праці, її оплати та проживання на території країни працевлаштування, соціального захисту (зокрема страхування), термін дії договору, умови його поновлення та розірвання, порядок покриття транспортних витрат [5].

Жоден з вищевказаних документів не дає гарантії українським морякам щодо встановлення мінімальної заробітної плати. Питання оформлення медичної та пенсійної страховки, компенсації на випадок травмування або загибелі моряка, механізм судового захисту порушених прав моряка та репатріації також є проблемою, яка не врегульована на законодавчому рівні [7]. На противагу, у країнах, які ратифікували Конвенцію Міжнародної Організації Праці «Про працю у морському суднопластві» 2006 р., питання, нормами якої встановлено правила, за якими посередницькі компанії позбавляються права стягувати кошти з моряків при їх працевлаштуванні, та встановлює вимоги щодо відповідальності таких посередників. Крім того, Конвенцією визначаються шляхи роботи як державних, так і приватних компаній по найму екіпажу, тому її підписання і ратифікація стане значним кроком у вдосконаленні захисту прав українських моряків [8]. Таку позицію підтримують Уповноважений з прав людини та О. О. Белогубова, які підкреслюють важливість ратифікації конвенції для забезпечення максимального захисту українських моряків [7, 8].

У 2015 році Верховною Радою України було розглянуто та прийнято у першому читанні Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення умов ведення бізнесу (дерегуляція)». Законопроект зокрема передбачає скасування ліцензування діяльності з посередництва у працевлаштуванні на роботу за кордоном. Насамперед закон спрямований на полегшення умов функціонування бізнесу. Однак українські компанії-лідери, що надають морякам послуги з працевлаштування на судна іноземних судновласників, провідні профспілки моряків, вимагають не допустити негативних наслідків від можливого скасування ліцензування. Зараз діяльність крьюінгів здійснюється на підставі ліцензійних умов, які передбачають певні зобов'язання таких компаній перед державою. Ліцензія є ознакою законності роботи крьюінга та фактором надання якісних послуг морякам. На думку, керівників крьюінгових компаній спрощення умов для ведення такого бізнесу може

обернутися для них провалом. Зменшення ролі держави у дерегуляції їх роботи збільшить кількість шахрайських контор, які, у свою чергу, знизять рівень довіри до професії моряка [9].

Усі авторитетні агентства переймаються, що відмова від ліцензій може позбавити їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку праці. Для іноземних судновласників, з яким тісно співпрацюють крьюінги, наявність ліцензії є однією з найважливіших вимог при укладанні договору про співпрацю. Представники бізнесу і морських профспілок практично одногосно виступили за збереження цієї системи ліцензування, яка створювалася роками і існує зараз.

Окремо можна виділити роботу організації Міжнародної Федерації Транспортників (МФТ). Хоча Уставом організації і визначено головною функцією інформування і надання рекомендацій профспілкам з питань розвитку транспортної галузі, вона своїми діями може значно вплинути на роботу з питань організації і захисту праці не тільки держав у цілому, а й окремих компаній зокрема. Так, МФТ, своїми рекомендаціями, встановила мінімальні вимоги до роботи крьюінгових агентств, а також зобов'язала власників суден, які наймають екіпаж у країні, яка не ратифікувала Конвенцію «Про працю у морському судноплаванні», звертатись до тих агентств, які відповідають її вимогам. Крім того, МФТ встановив для суден, які підписали договір з цією організацією, мінімальний розмір заробітної плати для екіпажу. Контроль за додержанням вимог МФТ для робітників морської галузі здійснюється в Україні через представництво МФТ в Україні та Профспілку робітників морського транспорту України. У разі порушення вимог працедавцем або державою, керуючись ст. 27 ЗУ «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності» представництва МФТ можуть організувати демонстрації, страйки, крім того, залучатись допомогою профспілок інших країн [10].

Не дивлячись на велику кількість позитивних моментів, які можуть мати місце у випадку ратифікації Конвенції Україною, це може спричинити і ряд негативних наслідків, які у своїх дослідженнях описав В. С. Ланг. Аналізуючи різні думки фахівців, вважаємо, що Україна не має достатньої кількості капіталу для забезпечення проведення такої масштабної роботи як створення спеціальних служб найму і працевлаштування, а судновласникам інших країн буде недоцільно фінансувати таку роботу, оскільки у них є можливість найму рядового плавскладу представників країн, які не є учасниками Конвенції – Китаю, Пакистану, Камбоджі, Латинської Америки, Філіппін. Громадяни цих країн погоджуються працювати за заробітну плату, нижчу встановленої [6]. Крім того, прийняття Конвенції може почати процес ліквідації більшості крьюінгових агентств, що спричинить

втрату робочих місць, а також унеможливить варіант своєчасного працевлаштування готових спеціалістів. Додатковим пунктом хотілося б зазначити стандарт А 5.2.1. Оскільки Конвенція містить у собі велику кількість статей по організації праці і побуту моряка, які зарання не можуть бути виконані, служба портового контролю може затримати у порту будь-яке судно, якщо отримає скаргу від моряка. Це потягне за собою матеріальні збитки з боку судновласників, що у свою чергу може відвадити більшість підприємців цієї галузі [11]. Тому, на нашу думку, питання діяльності крьюінгових агентств на території України недоцільно регулювати положеннями лише цієї конвенції. Вирішенням більшості проблем може стати внесення спеціальних умов для крьюінгових агентств (із введенням відповідного поняття) у Ліцензійні умови.

На підставі вивченого та проаналізованого матеріалу поняттю «Крьюінгова агенція» можна дати таке визначення – це юридична особа, створена з метою отримання прибутку, яка на підставі ліцензії, здійснює професійну діяльність з пошуку, оцінки, підбору персоналу, складає переліки вакантних посад, надає довідкову інформацію персоналу суден, діє у межах зовнішньоекономічного договору з організацією-замовником, що має потребу у залученні відповідного персоналу.

На нашу думку, для ефективної та такої, яка б відповідала міжнародним стандартам, роботи крьюінгових агентств не обов'язково запускати механізм ратифікації Конвенції «Про працю у морському судноплаванні». Досить внести відповідні зміни до Ліцензійних умов шляхом розширення пункту зобов'язання ліцензіата (п. 9) та вдосконалити роботу державних органів у сфері нагляду та контролю за діяльністю таких підприємств.

Література

1. Вікіпедія. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org>
2. Лукашевич В. М. Методологические подходы к определению основных понятий кадрового менеджмента в сфере морского судоходства / В. М. Лукашевич // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика – 2013. – №2. – С. 115. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodologicheskie-podhody-k-opredeleniyu-osnovnyh-ponyatiy-kadrovogo-menedzhmenta-v-sfere-morskogo-sudohodstva>
3. Карташов С. А. Рекрутинг: найм персонала: Учеб. пособие / С. А. Карташов, Ю. Г. Одегов, И. А. Кокорев; под ред. Ю. Г. Одегова. – М.: Экзамен, 2002.
4. Про зайнятість населення: Закон України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5067-17/page>
5. Карпова В. Посередництво в працевлаштуванні за кордоном: як не потрапити до шахраїв / В. Карпова // Електронне видання Бухгалтер&Закон. – 2015. – №22. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://bz.ligazakon.ua/ua/magazine_article/BZ007888
6. Ищук И. Крьюинг, который построил Ланг / И. Ищук // Моряк Украины. – 2014.

[Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://moryakukrainy.livejournal.com/1729824.html>

7. Стан дотримання та захисту прав моряків України: Доповідь Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини. – Київ, 2012 – 221 с.

8. Белогубова О. О. Правові питання захисту прав моряків на стадії працевлаштування за кордоном / О. О. Белогубова // Актуальні проблеми держави і права. – 2008. – С. 288 – 291.

9. Сайт газети Робітник моря. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://seafarers.com.ua/чому-україні-потрібне-ліцензування-к/1508/>

10. Сайт ITF [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.itfseafarers.org/about.cfm>

11. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_519/page

Анотація

Клюєва Є. М., Панасевич В. Є. Організаційно-правові засади діяльності кріюнгових компаній в Україні. – Стаття.

Стаття присвячена дослідженню правових аспектів діяльності кріюнгових агенцій в Україні. Запропоновано визначення поняття кріюнгової агенції. На основі проведеного дослідження сформульовані пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України з питань регулювання діяльності кріюнгових агенцій.

Ключові слова: регулювання діяльності кріюнгових агенцій, правові засади діяльності кріюнгових агенцій,

кріюнгові агенції, посередницька діяльність, кріюнгові послуги.

Аннотация

Клюева Е. Н., Панасевич В. Е. Организационно-правовые основы деятельности крьюнговых компаний в Украине. – Статья.

Статья посвящена исследованию правовых аспектов деятельности крьюнговых агентств в Украине. Предложено определение понятия крьюнгового агентства. На основе проведенного исследования сформулированы предложения по совершенствованию действующего законодательства Украины по вопросам регулирования деятельности крьюнговых агентств.

Ключевые слова: регулирование деятельности крьюнговых агентств, правовые основы деятельности крьюнговых агентств, крьюнговые агентства, посредническая деятельность, крьюнговые услуги.

Summary

Kliuieva Ye. M., Panasevych V. Ye. Organizational and legal foundations of the activity of crewing companies in Ukraine. – Article.

The article is devoted to the study of legal aspects of the activity of crewing agencies in Ukraine. The definition of the concept of a crewing agency is proposed. On the basis of the study, proposals were made to improve the current legislation of Ukraine on the regulation of the activities of crewing agencies.

Key words: regulation of activity of crewing agencies, legal principles of activity of crewing agencies, crewing agencies, intermediary activity, crewing services.