

А. О. Грабарчук

*магістрантка кафедри морського та господарського права
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
м. Миколаїв, Україна*

І. М. Дмитрук

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри морського та господарського права
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
м. Миколаїв, Україна*

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД УПРАВЛІННЯ МОРСЬКОЮ ГАЛУЗЗЮ В КОНТЕКСТІ ЗАПРОВАДЖЕННЯ НАЙКРАЩИХ ПРАКТИК В УКРАЇНІ

***Анотація.** У статті проаналізовано зарубіжний досвід управління морською галуззю. Визначено органи виконавчої влади України, які відповідають за цей напрям. Досліджено позитивний досвід Великої Британії, США, Німеччини, Швеції, Японії. Виділено основні повноваження органів, які здійснюють управління морською галуззю в кожній із країн. Підкреслено, що система менеджменту приблизно у 90% світових морських терміналів світу базується на використанні моделі «порт-лендлорд». Зроблено висновки щодо застосування зарубіжного досвіду в державному управлінні морською галуззю в Україні.*

***Ключові слова:** морська галузь, державне управління, орган виконавчої влади, морська діяльність, порт.*

Сьогодні морське середовище реалізує промислову, сировинну, рекреаційну, транспортну та інші функції. Активний розвиток морської діяльності, зростання конфліктів у процесі використання морських природних ресурсів, глобалізаційні виклики поставили перед країнами світу необхідність вироблення нових підходів для формування управління в морській галузі. Ця сфера потребує координації з боку органів виконавчої влади, оскільки характеризується, на жаль, недосконалістю регулювання діяльності центральних органів виконавчої влади та відсутністю достатнього правового закріплення статусу та форм діяльності на законодавчому рівні.

Саме тому для подальшої розробки шляхів удосконалення державного управління в морській галузі важливо дослідити світовий досвід провідних морських держав.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095, яка затвердила Положення про Державну службу морського та річкового транспорту [1], Морська адміністрація є центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості). У цьому нормативно-правовому акті розписано ті повноваження, якими наділено цей орган. Проте слід зазначити таке: провівши порівняльний аналіз діяльності аналогічних органів управління в інших країнах, ми зможемо зробити висновки про ефективність роботи та про повноту функцій Морської адміністрації.

Так, у Великобританії управлінські функції виконує Морська берегова охоронна агенція (UK Maritime and Coastguard agency) [2, с. 43]. Це виконавче агентство Департаменту транспорту Великої Британії, що працює з метою запобігання аварій на морському транспорті та втрачання життів на морі, несе відповідальність за виконання британських та міжнародних морських законів, конвенцій та політики безпеки в морі. Із 2015 р. агенція також відповідальна за пошуково-рятувальні операції з використанням вертолітної техніки. Загалом, агенція відповідальна за безпеку моряків у водах Великої Британії та моряків, що ходять на суднах під її прапором, а також технічне обладнання цих суден та їх справну роботу; сертифікацію кваліфікації моряків; нагляд за екологічною безпекою узбережжя і вод; нагляд за точністю гідрографічних даних та здійснення портового контролю.

У США функції морської адміністрації розподілені між Морською адміністрацією (MARAD) та Береговою охороною (USCG) [2, с. 44]. MARAD діє в межах Департаменту транспорту США та має 10 філій, що

розташовані за географічним принципом (у морських портах та на внутрішніх водних шляхах). Основні функції адміністрації пов'язані з регулюванням діяльності суден та судноплавства, суднобудування, судових та портових операцій; регулюванням питань державної безпеки, навколишнього середовища, охорони здоров'я; наглядом за виконанням вимог міжнародних конвенцій з охорони судноплавства.

Водночас USCG є єдиною військовою організацією в рамках Департаменту внутрішньої безпеки США, що регулює питання безпеки на прикордонній території та охорони навколишнього середовища. Її основними функціями є: забезпечення безпеки портових споруд, морських шляхів та прикордонної території; контроль над розповсюдженням наркотичних речовин; допомога морській навігації; здійснення пошукових та рятувальних операцій; нагляд за живими морськими ресурсами; реалізація міграційної політики; здійснення рятувальних операцій на льоду; військова оборона тощо.

У Німеччині управлінські функції морської адміністрації виконує Федеральне міністерство транспорту та цифрової інфраструктури Німеччини [2, с. 45]. Це міністерство займається регулюванням морських та річкових шляхів Німеччини, забезпечуючи безпеку судноплавства та виконання вимог світових конвенцій. Для виконання своїх функцій Міністерство має три морські виконавчі агенції:

- Федеральне бюро розслідувань нещасних випадків на морському транспорті (забезпечення безпеки морського судноплавства, включаючи здоров'я і безпеку моряків, зайнятих на морських судах. Під час розслідування інцидентів, що викликають забруднення або ризики, агентство також відповідає за інтереси захисту морського середовища);

- Федеральну адміністрацію водних шляхів та судноплавства (забезпечення безпечного та економічно ефективного судноплавства; контроль над експлуатацією, модернізацією та будівництвом федеральних водних шляхів, як-от шлюзи, мости, водозливи; контроль руху суден у прибережній зоні та у внутрішніх водах; використання судна для різних завдань (прокладка буїв, рятувальні операції));

- Федеральну морську та гідрографічну агенцію, що має широкий спектр функцій, серед яких такі: штормові попередження для Північного і Балтійського морів та їх дослідження щодо прогнозування та вимірювання рівня води у цих морях; публікація офіційних навігаційних карт для торгових суден і малих суден; здійснення морських обстежень щодо пошуку затонулих суден; схвалення морських інженерних проектів (офшорні вітрові електростанції, підводні кабелі та трубопроводи); надання морських послуг для комерційних перевезень, як-от вимірювання тоннажу, оформлення документів національного прапору; підтримка та надання допоміжних засобів для німецьких комерційних судів; видача та перевірка міжнародно-правових актів для моряків; тестування та затвердження правил радіолокації, навігації та радіоустаткування; встановлення морських штрафів за результатами екологічного моніторингу, а також за екологічні злочини; аналіз у лабораторіях зразків масла і води, що використовуються на судах; постійне представництво в міжнародних комітетах і в ЄС, міжнародне співробітництво з декількома гідрографічними службами, університетами та науково-дослідними інститутами; представництво в Міжнародній морській організації (ІМО). У Швеції управлінські функції виконують такі дві установи, як Шведська морська адміністрація (ШМА) і Транспортна агенція (ТА).

Морська Адміністрація є державною організацією, відповідальною за безпечну навігацію в портах Швеції. Центральне управління Адміністрації знаходиться у місті Норчепінг, а регіональні організації розташовані недалеко від узбережжя Швеції і великих озер. У місті Гетеборг існує також морський авіаційний рятувальний центр. Основними функціями ШМА є проведення лоцманської та фарватерної проводки, інформування про рух морських суден; криголамні операції; гідрографія; морські й авіаційні пошуково-рятувальні операції; обслуговування моряків.

Також слід окремо зазначити, що система менеджменту майже 90% світових морських терміналів світу базується на використанні моделі «порт-лендлорд», яка під впливом багатьох факторів зазнала певних трансформацій та адаптації до національних особливостей розвитку портів різних країн.

Так, для Японії управління морською галуззю є важливим складником національної політики. Японія залежить від міжнародної торгівлі, у якій 96% обсягу припадає на морський транспорт [3]. У 2009 р. було запроваджено спеціальний податковий режим щодо суден японської реєстрації, що забезпечує підвищення конкурентоспроможності японської судноплавної галузі. Основний Закон про океанічну політику 2007 р. також містить відповідну статтю – «Забезпечення морського транспорту» [4, с. 44].

Економічна політика розвитку діяльності Південної Кореї спрямована на збільшення конкурентоспроможності, акцентуючи на політичній співпраці з Японією та Китаєм задля посилення зв'язків та інтенсивності торгівлі в регіоні. Південна Корея також активно реалізує модернізацію власних ВМС для захисту комерційних інтересів та територіального суверенітету держави [5, с. 15].

Ураховуючи світові практики, зазначимо, що наближення вітчизняної системи управління портовою галуззю до базових засад моделі «порт-лендлорд» (за умов адаптації до національної специфіки функціонування цієї сфери) дозволить: підвищити ефективність планування розвитку портової інфраструктури та надання послуг на рівні як окремих підприємств, так і галузі загалом; підвищити ефективність стивідорної діяльності та знизити рівень логістичних витрат; спрямувати діяльність портів на розвиток портових міст; забезпечити залучення додаткових приватних інвестицій у розвиток окремих портів та галузі.

Необхідно звернути увагу, що характерною особливістю розвитку провідних портів світу є використання сучасних цифрових технологій, які охоплюють всі аспекти діяльності порту: експлуатацію, планування, проектування, розвиток і обслуговування інфраструктури. Вони дозволяють досягти значних конкурентних переваг шляхом поширення діяльності за межі традиційних вантажно-розвантажувальних операцій, здійснення оптимізації руху суден і вантажів, автоматизації процесів у терміналах, отримання доступної, оперативної, достовірної інформації щодо логістичних операцій та діяльності в морських портах, на терміналах.

Зважаючи на міжнародний досвід, слід дійти таких висновків. Для України роль морської галузі важлива, оскільки це один із перспективних напрямів підвищення дохідної частини бюджету держави. У всіх провідних морських державах є спеціальні органи, які ефективно здійснюють функції державного управління в морській галузі. Це багатофункціональна структура, яка задовольняє потреби нашої держави у врегулюванні відносин, що стосуються транспортного перевезення морями та річками, а також сприяє розвитку міжнародної торгівлі та реалізує зобов'язання України як морської держави. Унаслідок конфлікту на Сході України відбулися зміни у кон'юктурі ринку вантажопотоків та в морській галузі загалом. Це стосується зміни моделі торгівлі морськими та річковими шляхами.

Щодо питання врахування позитивного досвіду на практиці, то найбільш доцільно перейняти новачії США, де є спеціальна Берегова охорона (USCG), яка є єдиною військовою організацією. Вона регулює питання безпеки на прикордонній водній території. У нашій державі є Морська охорона, проте її оснащення та ефективність захисту морського кордону є не настільки показовими, як в американських колег. Тому слід запропонувати посилення оснащення Морської охорони. Впровадження такої практики було би корисним для України, зважаючи на військові дії та загрози, які стоять перед державою.

Також слушно було би застосувати до норм податкового законодавства японський досвід та ввести спеціальний податковий режим щодо суден української реєстрації.

Морська галузь є однією з найперспективніших для розвитку економіки країни. Отже, слід вивчати закордонний досвід та спрямовувати всі зусилля на покращення конкурентоспроможності України як морської держави.

ЛІТЕРАТУРА

1. Положення про Державну службу морського та річкового транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095. Дата оновлення 22.11.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#n15> (дата звернення: 03.10.2021)
2. Шемяєва В.В. Міжнародний досвід управління галуззю морського транспорту щодо створення морської адміністрації України. *Економічні інновації*. 2016. № 62. С. 42–49.
3. Лаврущенко Ю.О. Дослідження світових тенденцій розвитку морських портів Менеджер. *Вісник Донецького державного університету управління*. 2020. № 2. URL: <http://rp.dsum.edu.ua/handle/123456789/755> (дата звернення: 09.05.2021)
4. Иванов Г.С. Перспективи розвитку морської інфраструктури України. Реформування економіки в контексті міжнародного співробітництва : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 16–17 грудня 2016 р. Львів : ЛЕФ, 2016. Ч. 1. С. 43–44.
5. Степанова К.В. Теоретико-методологічні основи формування політики розвитку морегосподарської діяльності в Україні : автореф. ... докт. економ. наук. Одеса, 2019. 36 с. <http://www.impeer.od.ua/images/Avtoreferaty/2019/Stepanova.pdf> (дата звернення: 10.05.2021)

А. О. Грабарчук, И. Н. Дмитрук. Зарубежный опыт управления морской отраслью в контексте внедрения лучших практик в Украине. – Статья.

Аннотация. В статье проанализирован зарубежный опыт управления морской отраслью. Определены органы исполнительной власти Украины, отвечающие за это направление. Исследовано положительный опыт Великобритании, США, Германии, Швеции, Японии. Выделены основные полномочия органов, осуществляющих управление морской отраслью в каждой из стран. Подчеркнуто, что система менеджмента примерно в 90%

мирових морських терміналів мира базується на використанні моделі «порт-лендлорд». Сделаны выводы по поводу применения зарубежного опыта государственного управления морской отраслью на Украине.

Ключевые слова: морская отрасль, государственное управление, орган исполнительной власти, морская деятельность, порт.

A. Grabarchuk, I. Dmytruk. Foreign experience in the management of the maritime industry in the context of the implementation of best practices in Ukraine. – Article.

Summary. The article analyzes the foreign experience of maritime industry management. The executive authorities of Ukraine responsible for this area have been identified. The positive experience of Great Britain, the USA, Germany, Sweden, Japan is studied. The main powers of the bodies managing the maritime industry in each of the countries are highlighted. It is emphasized that the management system in about 90% of the world's maritime terminals is based on the use of the "port landlord" model. Conclusions are made regarding the application of foreign experience of state management of the maritime industry in Ukraine.

Key words: maritime industry, public administration, executive body, maritime activity, port.

УДК 349.222.2

О. І. Гуміров

аспірант кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства
Міжнародний гуманітарний університет
м. Одеса, Україна

ГІГ-КОНТРАКТ ЯК НОВА ФОРМА ТРУДОВИХ ПРАВОВІДНОСИН

Анотація. Розвиток сучасних інтернет-технологій дав поштовх для розвитку нових форм трудових правовідносин. Роботодавці все активніше формують трудові колективи працівниками, що фізично перебувають на значному віддаленні від основного офісу компанії, не мають визначеного робочого місця та робочий час яких не нормується. Працівники все частіше одночасно працюють (мають правовідносини) із кількома територіально віддаленими роботодавцями, взаємодіючи через мобільні додатки. У статті розглядається зміст такої нової форми трудових відносин, як гіг-контракт, а також вплив такої форми правовідносин на обсяг і захист трудових і соціальних прав найманих працівників (гіг-працівників). Окремо досліджується роль профспілок у справі забезпечення дотримання трудових і соціальних прав людини найманої праці в аспекті заявленої теми.

Ключові слова: міжнародне право, право на працю, гіг-контракт, гіг-працівник, профспілка.

Нині класичною формою існування правовідносин між роботодавцем та працівником є оформлення працівника у штат роботодавця на постійну роботу. Ці правовідносини, як правило, оформлюються трудовим договором, який може бути як строковим, так і безстроковим. У таких правовідносинах, які досконало врегульовані як національними законодавствами, так і на міжнародному рівні, працівнику гарантується зайнятість, оплата праці, а також інші соціальні і трудові права, як-от так званий «соціальний пакет» та охорона праці. Такі правовідносини перебувають під контролем профспілок, що забезпечує захист прав людини.

Із розвитком цифрових технологій усе частіше у компаній виникає потреба у висококваліфікованих працівниках, які фізично перебувають в іншому місті чи в іншій країні. Ця потреба зумовлена тим, що в місці розташування бізнесу може бути відсутній відповідний фахівець чи його кваліфікація буде не зовсім достатньою для виконання завдань роботодавця. Таким чином, використання «віддаленої праці» є нагальною для сучасного бізнесу.

Висококваліфіковані працівники, які працюють у сучасних галузях, зокрема у сфері інформаційних технологій та інтернет-маркетингу, відчують високий попит на свої знання та навички і отримують можливість розподілити свій робочий час між кількома віддаленими роботодавцями, щоб, як наслідок, отримувати більший дохід. Розвиток інтернет-технологій робить можливим і значно спрощує таку «віддалену» взаємодію між роботодавцем та працівником.

Крім того, розвиток мобільних додатків дає можливість людині у вільний час несистемно здійснювати трудову діяльність, використовуючи власні навички та засоби, отримуючи додатковий дохід. Прикладом