

**Lisna-Miskiv Nataliia. Foreign experience analysis of forming readiness to professional activity of future nurses-bachelors.**

*The article deals with approaches to the professional training of future bachelor nurses, which provide the formation of professional competence of future specialist. Professional competence means a set of personal qualities and professional skills, which help to carry out professional activities, to make decisions independently concerning the implementation of professional functions and responsibilities. The purposeful organization of professional training of bachelors of nursing needs the consideration of global trends in our country. In this context, the foreign experience of education of bachelor nurses in the United States, Japan, Austria, Italy and other European countries was analyzed. The review of foreign variants of nursing education that are represented in publications of foreign experts showed the extreme complexity and diversity of the content of professional training. It was established that today there are many different educational institutions that provide training of bachelor nurses. They include: colleges, universities, schools in hospitals, etc. The leading trend in nursing education now is the transition to the training of nurses in the system of higher education in the form of bachelor degree as a fundamental and professionally oriented. It was established that bachelor degree is a requirement for nurses and a significant factor of improving of the image of the labor market in conditions of severe competition.*

**Keywords:** *professional competence, readiness to professional activity, future bachelor nurses, foreign experience.*

УДК 351.83+37.06+656.61

**Олександр Міхєєв**, к.т.н., доцент,  
**Світлана Лопатюк**, к.т.н., доцент,  
**Наталія Велигдан**,  
**Ганна Сердюк**, магістр

Київська державна академія водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

**ДЕРЖАВНІ ПИТАННЯ ЩОДО НАДІЙНОГО  
СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ**

*Україна за 20 перших років свого нового життя втратила практично весь чорноморський флот, який залишився у неї після розпаду СРСР. Однак, не зважаючи на цей факт, українські моряки у складі світового торговельного флоту займають високе шосте місце. У свою чергу Держава чомусь не бажає врегулювати питання соціального захисту своїх моряків, не ратифікуючи основні міжнародні Конвенції у цьому напрямку. У статті проведено аналіз та зроблені висновки щодо зрозумілого поліпшення соціальної захищеності цієї групи українських громадян.*

**Ключові слова:** *державна, конвенція, громадяни, моряки, соціальний захист.*

На 1991 рік реальна вартість ЧМП складала близько 7 млрд. \$, а весь торговельний флот налічував 295 суден та 1100 одиниць допоміжних суден [1].

Однак, за роки незалежності Україна за різними причинами позбавила себе практично від всього суднового торговельного та рибальського флоту. Так, у 2010 році з основних 295 суден у нашій державі залишилось тільки п'ять, а у 2014 році – лише одне [2; 3].

Виходячи з таких обставин українські моряки втратили свої робочі місця та змушені були шукати собі роботу за кордоном. Однак, вітчизняні вищі навчальні заклади водного профілю продовжували готувати відповідних фахівців, і на даний час випускники цих ВНЗ в основному, з одного боку, поповнюють іноземні морські судноплавні компанії гідним офіцерським складом, а з іншого – додаткового додають гроші до чужинних державних

бюджетів. Частка моряків в цілому та окремо офіцерського складу українського походження у світовому флоті є достатньо великою ( шосте місце), а їх соціальне положення – одним з найгірших. Тому, перед нашою країною, як відповідальною за долю своїх громадян, встає величезна проблема – яким чином налагодити порядок у цій галузі, щоб державі було на користь і щоб українські моряки отримали прийнятний соціальний захист у своїй роботі та у своєму житті.

На сьогодні актуальними є передусім питання уніфікації та вдосконалення правової бази, яка має створити надійні гарантії забезпечення прав і законних інтересів українських моряків, водночас гарантувати швидке вжиття відповідних заходів у разі їх порушення.

Загалом розвиток світового морського судноплавства потребує оперативного реагування держави з метою захисту своїх громадян, зокрема щодо регулювання відносин, які виникають між українськими моряками та іноземними судовласниками, можливості застосування до спірних правовідносин законодавства країни прапора судна, країни працевлаштування або законодавства країни реєстрації роботодавця – судовласника тощо.

У зв'язку з зазначеним, безумовно, слід звернути увагу на міжнародно-правові стандарти захисту прав моряків, розробкою яких з часу свого створення у 1919 р. займається Міжнародна організація праці (МОП). Конвенціями МОП регулюються питання зайнятості моряків, мінімальних стандартів на торговельному флоті, професійного навчання, працевлаштування та умов допуску до роботи, репатріації, оплати праці, робочого часу, безпеки, медичного та побутового обслуговування, а також соціального забезпечення.

Україна, на жаль, не застосовує низку документів щодо захисту прав моряків, розроблених міжнародними організаціями. Зокрема, Україною так і не були ратифіковані: Конвенція МОП № 71 про пенсії морякам, Конвенція МОП № 91 про оплачувані відпустки морякам, Конвенція МОП № 134 про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків, Конвенція МОП №165 про соціальне забезпечення моряків та ряд інших важливих міжнародних актів.

Зазвичай моряки, які були працевлаштовані на судна через посередницькі структури, фактично виявляються беззахисними в умовах, коли брутально порушуються їхні трудові, соціально-економічні та особисті права. Запобігти подібному можна було б шляхом ратифікації Україною Конвенції МОП № 179 про найм та працевлаштування моряків 1996 р.

23 лютого 2006 р. на 94-й (морській) сесії Міжнародної конференції праці (МОП) було прийнято зведену Конвенцію про працю в морському судноплавстві. Генеральний директор МБП Хуан Сомавія назвав цю подію історичним кроком у розвитку морського трудового права. Була прийнята Конвенція, яка об'єднує континенти та океани та є єдиною всеохоплюючою трудовою нормою для понад 1,2 млн моряків у всьому світі, а також враховує нові реалії та потреби цього сектору економіки, що забезпечує 90% світової торгівлі.

Нова конвенція об'єднує та приводить у відповідність до сучасних вимог положення 68 діючих конвенцій та рекомендацій МОП в галузі морського трудового права, починаючи з 1920 р. Зокрема, Конвенцію № 9 про працевлаштування моряків 1920 р.; Конвенцію № 22 про трудові договори моряків 1926 р.; Конвенцію № 55 про зобов'язання судовласників на випадок хвороби або травми у моряків 1936 р.; Конвенцію № 56 про страхування моряків на випадок хвороби 1936 р.; Конвенцію № 57 про робочий час на борту суден і склад судового екіпажу 1936 р.; Конвенцію № 58 (переглянуту) про мінімальний вік для роботи в морі 1936 р.; Конвенцію № 73 про медичний огляд моряків 1946 р.; Конвенцію № 91 (переглянуту) про оплачувані відпустки морякам 1949 р.; Конвенцію № 92 (переглянуту) про приміщення для екіпажу 1949 р.; Конвенцію № 133 про приміщення для екіпажу (додаткові положення) 1970 р.; Конвенцію № 134 про запобігання нещасним випадкам (моряки) 1970 р.; Конвенцію № 145 про безперервність зайнятості моряків 1976 р.; Конвенцію № 146 про оплачувані відпустки морякам 1976 р.; Конвенцію № 147 про мінімальні норми в торговельному флоті 1976 р.; Протокол 1996 р. до Конвенції № 147 про мінімальні норми в торговельному флоті 1976 р.; Конвенцію № 163 про соціально-побутове обслуговування моряків 1987 р.; Конвенцію № 164 про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків 1987 р.;

Конвенцію № 165 (переглянуту) про соціальне забезпечення моряків 1987 р.; Конвенцію № 166 (переглянуту) про репатріацію моряків 1987 р.; Конвенцію № 178 про інспекцію праці моряків 1996 р.; Конвенцію № 179 про наймання й працевлаштування моряків 1996 р.; Конвенцію № 180 про робочий час моряків і склад суднового екіпажу 1996 р. Держави, які не ратифікують нову конвенцію, мають продовжувати виконувати положення більш ранніх конвенцій, до яких вони приєдналися. При цьому раніше прийняті конвенції, до яких належить і Конвенція № 179, будуть закриті для подальшої ратифікації.

На жаль, Україною було ратифіковано лише конвенції №№ 16; 23; 69; 73; 92; 133; 147. МОП вважає, що з урахуванням глобального характеру морського судноплавства моряки мають потребу в особливому захисті. Тому положення конвенції спрямовані на забезпечення права всіх моряків на гідну зайнятість.

Конвенція про працю в морському судноплавстві передбачає мінімальні вимоги стосовно праці моряків на борту судна, умови їх зайнятості, відпочинку, харчування, охорони здоров'я, соціально-побутового обслуговування, соціального забезпечення і захисту тощо. Зокрема, передбачено створення ефективної, адекватної й підзвітної системи пошуку роботи – ця послуга для моряків має бути безоплатною. Визначено також обов'язок служб найму й працевлаштування інформувати моряків про їх права й обов'язки, видачу кожному копії трудового договору, постійного оновлення відкритого для перевірки компетентним органом реєстру всіх працевлаштованих моряків, страхового захисту, прозорості та відповідальності у відносинах із судновласником, надання компетентному органу відомостей про врегулювання скарг.

Важливо, що Конвенція створює сучасні стандарти у сфері трудових відносин та соціального захисту моряків і стосується як держав прапора, держав порту, так і держав, які забезпечують світовий морський транспорт кваліфікованою робочою силою. Норми Конвенції мають враховуватись при суднобудуванні, сучасній розбудові портів, а також при підготовці морських кадрів. Зведена Конвенція набуває чинності через 12 місяців після дати реєстрації документів про ратифікацію не менш як 30-ма державами-членами, загальна частка яких у світовій валовій місткості суден становить 33%.

Станом на 1 серпня 2013 р. її якраз і ратифікували це 30 держав світу, загальна частка яких у світовій валовій місткості суден становить понад 60%. Це означає, що усі умови набуття Конвенцією чинності виконані, та вона вже у повній мірі вступила у свої законні права.

Беручи до уваги той факт, що Україна є одним з найбільших у світі постачальників робочої сили (моряків) для флоту, надзвичайно важливим є проведення в країні роботи стосовно вивчення, аналізу та ратифікації Конвенції МОП про працю в морському судноплавстві 2006 р., аби не залишити в подальшому без захисту українських громадян, які працюють на морському транспорті.

Приєднання України до зведеної Конвенції МОП 2006 р. про працю в морському судноплавстві, дало б змогу наблизити до світових стандартів національне законодавство з регулювання діяльності як державних, так і приватних служб найму і працевлаштування моряків та забезпечити посилення вимог до цих служб при укладенні трудових контрактів, зокрема щодо створення системи обов'язкового страхування з метою відшкодування морякам грошових втрат.

Діючі в Україні правові норми у галузі забезпечення і захисту прав моряків є застарілими, такими, що не враховують сучасного стану розвитку судноплавства, оскільки приймалися ще за часів СРСР. Така ситуація потребує внесення відповідних змін і доповнень до законодавства.

На жаль, сучасне національне законодавство не повною мірою визнає той очевидний факт, що міжнародний морський ринок праці дуже специфічний і Україна на ньому відіграє важливу роль. Зокрема, у законодавстві України відсутня спеціальна регламентація найму та працевлаштування моряків під прапором іноземних держав, не містяться вимоги щодо сприяння роботодавцем переказу коштів утриманням моряка.

Працевлаштування моряків на судна під юрисдикцією України відбувається згідно з законодавством про зайнятість, Кодексом законів про працю (КЗпП) та Кодексом торговельного мореплавства (КТМ) України. І хоча формально законодавчі акти не суперечать вимогам МОП, водночас у КЗпП України не містяться вимоги щодо змісту трудового договору та наявності примірника договору на підприємстві тощо.

Законодавство України не суперечить вимогам МОП щодо тривалості робочого часу та тривалості часу відпочинку. Водночас у КЗпП України не містяться спеціальні вимоги щодо часу праці та відпочинку моряка. Процедура ведення обліку щоденної тривалості робочого часу моряків або щоденної кількості годин їх відпочинку не передбачена у законодавстві України, що зумовлює необхідність внесення змін до КТМ.

В Україні відсутня спеціальна процедура портового контролю щодо дотримання стандартів праці моряків; органи, що здійснюють різні форми портового контролю, зокрема, Інспекція державного портового нагляду, таких повноважень не мають, відповідні процедури не встановлені в КТМ України.

Повноваження капітана та начальника порту в цій сфері національним законодавством не визначені. У підзаконних актах такі процедури не передбачені. Чинним законодавством не передбачена також процедура сприяння репатріації моряків, які проходять службу на судах під іноземним прапором, що заходять у національні порти або проходять через її територіальні чи внутрішні води, а також їх заміну на борту судна.

Залишається неврегульованим питання щодо скарг моряків. Формально відповідні скарги можна подавати до органів транспортної прокуратури та у форматі позовів – до відповідних судів загальної юрисдикції. Конфіденційність таких скарг та інформування про них МОП у вітчизняному законодавстві не передбачена; подання скарги або позову за загальним правилом в Україні не зумовлюють арешту або затримання судна. У підзаконних актах такі процедури не передбачені.

Вирішення зазначених питань можливе за допомогою ратифікації міжнародно-правових актів з наступною імплементацією їх норм у національне законодавство України.

### **Список використаних джерел**

1. Судостроение Украины: прошлое и настоящее языком цифр и фактов. 03.01.2014 (Международная юридическая служба) <http://www.interlegal.com.ua/>.
2. Мореходов М. А. Морское обучение. 2013 – № 4 С.4–6.
3. Спатарь Э. выд 05.02.12. «Почему в Украине нет рыбопромыслового океанического бизнеса?» [Blogs.korrespondent.net/blog/users/3245653](http://Blogs.korrespondent.net/blog/users/3245653)
4. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року, наказ Міністерства інфраструктури України 18 грудня 2015 року № 542, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до Інтернет – сторінки <http://www.mtu.gov.ua/>.
5. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року Наказ Міністерства інфраструктури України 18 грудня 2015 № 543, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до Інтернет – сторінки <http://www.mtu.gov.ua/>.
6. Стан дотримання та захисту прав моряків України. Доповідь уповноваженого Верховної Ради України з прав людини. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до Інтернет – сторінки [http://www1.ombudsman.gov.ua/images/stories/07022011/S\\_Dopovid\\_7.pdf](http://www1.ombudsman.gov.ua/images/stories/07022011/S_Dopovid_7.pdf)
7. Конвенція про відкрите море 1958 р. // [Електронний ресурс]. – Онлайн – версія. – Режим доступу до Інтернет – сторінки [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_180](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_180)
8. Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України. – ( у редакції Наказу Міністерства інфраструктури України 22.12.2015 № 549 від 7 травня 2001 року за №400/5591 // [Електронний ресурс]. – Онлайн – версія. – Режим доступу до Інтернет – сторінки <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0400-01>

**Михеев Александр, Лопатюк Светлана, Велигдан Наталья, Сердюк Анна. Государственные вопросы относительно надежной социальной защиты украинских моряков.**

*Украина за 20 первых лет своей новой судьбы лишилась практически всего черноморского флота, который остался у нее после распада СССР. Однако, несмотря на этот факт, украинские моряки в составе мирового торгового флота занимают достойное шестое место. В свою очередь государство почему-то не желает серьезно решать вопросы социальной защиты своих моряков, не ратифицируя основные международные Конвенции в этом направлении. В настоящей статье проведен анализ и предложены пути, повышающие социальную защищенность этой группы украинских граждан.*

**Ключевые слова:** государство, конвенция, граждане, моряки, социальная защита

**Miheev Alexander, Lopatyuk Svitlana, Velygdan Natalia, Serdyuk Anna. Government issues for reliable social protection of Ukrainian seafarers.**

*During first 20 years of its independent existence Ukraine has lost practically the entire Black Sea fleet, which had remained after the disintegration of the USSR.*

*However, despite this fact, Ukrainian sailors as a part of the world merchant fleet occupy the sixth place.*

*In its turn, the state for some reason does not want to settle the issue of social protection of its seafarers by not ratifying the main international conventions in this regard.*

*Ukraine did not ratify: ILO Convention №71 concerning Sailors on Pensions, ILO Convention №91 concerning the Holidays with Pay for seafarers, ILO Convention №134 concerning Prevention of Occupational Accidents among Seafarers, ILO Convention №165 concerning Social Security of Seafarers and a number of other important international acts.*

*Usually sailors, who were employed in vehicles through intermediaries, are virtually defenseless in circumstances when their labor, socio-economic and personal rights are roughly violated.*

*To prevent this phenomenon it should be necessary to ratify by Ukraine ILO Convention №179 concerning the Recruitment and Placement of Seafarers, 1996.*

*Ukraine's accession to the consolidated ILO Convention 2006 of the Maritime Labour, would help bring to the world standards the national law regulation of both public and private services of recruitment and placement of seafarers and to ensure that tightening of requirements for these services at the conclusion of labor contracts, including establishing a system of compulsory insurance to reimburse the sailors losing money.*

*The article analyzes and draws conclusions concerning the improvement of social protection of Ukrainian seafarers.*

**Key words:** international convention, sailors, social protection, world merchant fleet, to ratify the convention, to bring to the world standards.

УДК 656.7.022

**Андрій Пальоний, к.т.н.**  
Кіровоградська льотна академія  
Національного авіаційного університету

### **ДОСВІД ЄВРОКОНТРОЛЮ З ВПРОВАДЖЕННЯ ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ АВІАДИСПЕТЧЕРІВ**

*Стаття присвячена європейському досвіду дистанційної підготовки авіадиспетчерів. Наведені головні переваги і недоліки електронного навчання. Розглянуті деякі методи та способи реалізації дистанційної освіти авіадиспетчерів. Викладені основні рекомендації Євроконтролю з організації і технічного забезпечення дистанційного навчання; висвітлені*