

ствует розвитку легального крьюингового бізнеса, с гарантіями и соціальною захищенностью моряков. Но в то же время, она означає пересмотр сути и особенностей крьюинговой деятельности в Украине в ближайшее время.

Литература

1. Кадровое будущее морской Украины [Электронный ресурс]. — Режим доступа: // http://transas.ru/Media/Default/Publications/2013/2013_04_5.pdf.
2. Крюинг: анализ рынка труда плавсостава Украины [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.seaman.com.ua/articles/019/>.

Юськевич Н. В.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРОБЛЕМИ ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРЯКІВ УКРАЇНИ

Проблема порушення трудових прав моряків України є гострою, особливо в умовах фінансової кризи, кризи в судноплаванні та дисбалансу попиту та пропозиції моряків України, особливо в секторі рядового складу. Це призводить до того, що моряки обмежені у виборі роботи та змушені погоджуватись на несприятливі умови праці з високим ступенем ризику невивлати заробітної платні, допомоги по страхових випадках (у випадках смерті моряка на службі, втратою працездатності, травмами) [1, с. 8].

У 2006 р. під егідою Міжнародної організації праці була прийнята Конвенція про працю в морському судноплаванні (далі — Конвенція), яка покликана регулювати трудові відносини та відносини з приводу пенсійного забезпечення моряків держав, які ратифікували дану конвенцію [2]. Конвенція встановлює низку важливих вимог в частині порядку найму моряків на роботу, оформлення договору найму, відповідальності крьюингових агентств, що працюють на території держави-учасниці за дотримання положень Конвенції. Іншими словами питання, більшість з яких Україна обходила стороною у їх вирішенні.

В доповіді Н.І.Карпачової «Про стан дотримання та захист прав моряків в Україні» особлива увага приділяється проблемам та питанням забезпечення соціальними гарантіями моряків. Для

вирішення даних проблем омбудсмен пропонує нашій країні ратифікувати дану Конвенцію, яка передбачає механізм соціального захисту моряків і створення системи обов'язкового страхування. Вона зобов'язує судновласників укладати контракт з моряком, легалізувати його заробітну плату, виплачувати компенсації сім'ям моряків [3, с. 12].

Що стосується питання пенсійного забезпечення моряків, то тут також спостерігається ряд особливостей. Відповідно до Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» право на отримання пенсій за рахунок солідарної системи пенсійного страхування мають винятково ті громадяни, які застраховані в системі загальнообов'язкового державного пенсійного страхування в порядку, передбаченому цим Законом, та мають необхідний для призначення відповідного виду пенсії страхових стаж [4]. При цьому загальнообов'язковому державному пенсійному страхуванню підлягають громадяни, які працюють в Україні на підприємствах, створених відповідно до законодавства України або на їхніх філіях/представництвах за кордоном, а також представництвах іноземних підприємств, які функціонують на території України (в такому разі вказані роботодавці сплачують до Пенсійного Фонду України (далі — ПФУ) відповідні страхові внески, чим забезпечують накопичення страхового стажу своїх працівників, необхідного для нарахування відповідних пенсій).

Українські моряки працюють на суднах під іноземним прапором, що належить іноземним компаніям, які і слугують в якості роботодавців у відносинах із моряками. Зрозуміло, що іноземні компанії — судновласники не сплачують страхових внесків до ПФУ, у зв'язку з чим період роботи українського моряка на іноземному судні, як правило, не включається до складу страхового стажу та не береться до уваги при розрахунку пенсії.

Описуючи варіанти вирішення згаданої проблеми, слід зазначити, що на міжнародному рівні питання пенсійного забезпечення працівників-мігрантів врегульовано міждержавними угодами про співробітництво в сфері соціального захисту, які, як правило, передбачають взаємне врахування страхового стажу особи, накопиченої за законодавством однієї договірної держави, при визначенні розміру пенсії в другій договірній державі — за місцем основного проживання такої особи.

Іншим варіантом вирішення проблеми врахування періоду роботи вітчизняних моряків на іноземних судах є добровільна участь моряків у солідарній системі пенсійного страхування, яка реалізуються через укладення договору про добровільну участь у даній системі між моряком та територіальним органом ПФУ за місцем проживання останнього, а також добровільної сплати страхових внесків до ПФУ вказаним морякам в порядку та розмірах, передбачених договором.

Важливе значення для забезпечення та гарантування прав морякам відіграє Профспілка працівників морського транспорту України (ППМТУ). І хоча спочатку дана профспілка не відзначилася особливим впливом на соціальний захист моряків, однак завдяки тісному зв'язку з Міжнародною федерацією робітників транспорту (далі — ІТФ), ППМТУ все ж вдалось суттєво покращити соціально-економічні умови українських моряків, а саме підвищити рівень заробітної плати, отримати можливість для моряків працювати під зручним прапором та закріпити це підписанням відповідного колективного договору, укладеного ІТФ [5, с. 149].

Однак, питання захисту моряків, які не належать до морської профспілки, залишається відкритим.

Саме тому, на законодавчому рівні, шляхом узгодження національних норм із нормами міжнародного права, необхідно вирішити ряд таких питань, як:

1. Запровадити взаємне врахування страхового стажу особи, накопиченої за законодавством однієї договірної держави, при визначенні розміру пенсії в другій договірній державі — за місцем основного проживання такої особи.

2. Посилити значення та створити сприятливі умови для функціонування та діяльності українських морських профспілок, які б здійснювали захист прав не тільки моряків-членів таких об'єднань, а й усіх інших моряків.

3. Збільшити участь моряків у недержавному пенсійному забезпеченні.

Таким чином, реалізація запропонованих заходів дозволить покращити систему соціального захисту моряків України.

Література

1. Д. Колодяжний Деякі особливості нарахування пенсій українським морякам, які працюють на іноземних судах // Юридична газета. — № 33-34. — 2012. — С. 8-9.

2. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві від 23 лютого 2006 року. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_519/conv.

3. Виступ Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини Ніни Карпачової під час представлення у Верховній Раді України Щорічної доповіді про стан дотримання та захисту прав і свобод людини в Україні від 14 січня 2011 року // *Голос України* від 20.04.2011. — № 72. — С.11-14.

4. Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування: Закон України від 9 липня 2003 № 1058-IV // *Голос України* від 22.08.2003. — № 150.

5. К. В. Женгал Проблеми діяльності морських профспілок в умовах становлення незалежності України // *Інтелігенція і влада*. — 2012. — Вип. 25: Історія. — С.143-150.

Подколзина А. О.,

*студентка 3 курсу факультета економіки і менеджмента,
Міжнародний гуманітарний університет*

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

До 1991 г. отрасль судостроения в Украине, в рамках Советского Союза, занимала одну из лидирующих позиций в мире, обеспечивая треть мирового военного и гражданского судостроения. Но со временем позиции, которые занимала отечественная отрасль судостроения, были практически безвозвратно утрачены. В период с 2002 по 2009 гг. было расторгнуто около 20 % контрактов на строительство судов, размещенных на украинских судостроительных заводах.

На сегодняшний момент лидерами на мировом судостроительном рынке являются Китай (38 %), Южная Корея (33 %) Германия, Италия, Финляндия и другие европейские страны (6 %) [1]. Одной из приоритетных целей государственной политики Украины должно быть возрождение отрасли судостроения, а имеющийся ресурсный потенциал создает условия для достижения указанной цели.

К основным проблемам, которые сдерживают развитие отечественной отрасли судостроения, относятся, в первую очередь, низкий уровень загрузки производственных мощностей, значительный рост затрат при строительстве судов, отсутствие распространенной во многих странах практики финансирования судостроения с