

ДО ПИТАННЯ ПРО ПРОФЕСІЙНУ ПІДГОТОВКУ ПРАЦІВНИКІВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Згідно ст. 43 Конституції України кожен громадянин має право на працю, що включає можливість заробляти собі на життя працею, яку він вільно обирає або

¹¹ Трудовой кодекс Республики Армения от 14.12.2004 года № НО – 124.

¹² Трудовой кодекс Грузии от 25.05.2006 года №3132 – Іс.

¹³ Трудовой кодекс Туркменистана от 18.04. 2009 года №30-IV // Ведомости Меджлиса Туркменистана (01.04.-30.06. 2009 года). -№2. – Ч.4. –Ст.30.

¹⁴ Чанишева Г. І. , Римар І.А. Правове регулювання індивідуальних трудових відносин / Г.І. Чанишева , І.А. Римар. – Одеса: Фенікс, 2016. – С.167.

на яку вільно погоджується. Держава створює умови для повного здійснення громадянами права на працю, гарантує рівні можливості у виборі професії та роду трудової діяльності, реалізує програми професійно-технічного навчання, підготовки і перепідготовки кадрів відповідно до суспільних потреб. Освічена людина, людський капітал є ефективним джерелом соціально-економічного зростання¹. Ніякі зміни в техніці або технології виробництва не можуть зменшити значення людей, знецінити їх працю та досвід, витіснити людину зі сфери виробництва².

Аналіз чинного законодавства з питань професійної підготовки працівників водного транспорту свідчить про зсування акценту в бік правової регламентації підготовки й підвищення кваліфікації моряків, у той час як підготовка фахівців річкового транспорту законодавчо майже не врегульована. Серед великої кількості нормативно-правових актів немає жодного закону; законодавство з цього питання складається переважно з підзаконних актів, які при цьому нерідко суперечать міжнародним нормам. Необхідність чіткої організації підготовки працівників водного транспорту зумовлена тим, що система освіти, підготовки та перепідготовки в галузі транспорту є фактором соціальної безпеки, стабільної зайнятості та виступає важливим фактором економічного розвитку держави.

До зайняття посад на суднах допускаються особи, які мають спеціальні знання, а присвоєння звань засвідчується видачею дипломів або кваліфікаційних свідоцтв³.

Міжнародні вимоги до кваліфікації членів екіпажів суден зосереджені у Конвенції Про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 07.07.1978, а також Конвенції Про видачу судовим кухарям свідоцтв про кваліфікацію №69 від 27.06.1946 та Конвенції Про видачу матросам свідоцтв про кваліфікацію №74 від 29.06.1946 (переважно рядовий склад). Основу нормативно-правової бази національної системи підготовки та дипломування працівників водного транспорту України складають: постанова Кабінету Міністрів України „Про вдосконалення державного нагляду за станом підготовки та дипломування моряків” від 31.01.2001 № 83; Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден,

¹ Беккер Г.С. Экономический взгляд на жизнь // Мировая экономическая мысль. Сквозь призму веков. В 5 т. / Сопред. редкол. Г.Г. Фетисов, А.Г. Худокормов. – Т. V; В 2 кн. Всемирное признание. Лекции нобелевских лауреатов; Отв. ред. Г.Г. Фетисов. – М.: Мысль, 2004. – Кн. 1. – С. 688–706; Грішнова О.А. Людський капітал: формування в системі освіти і професійної підготовки. – К.: Знання, КОО, 2001. – 254 с.; Друкер П. О профессиональном менеджменте / Пер с англ. – М.: Вильямс, 2006. – 320 с.; Енциклопедія освіти / Акад. пед. наук України; Гол ред. В.Г. Кремень. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 1040 с.; Кремень В.Г. Філософія людиноцентризму в стратегіях освітнього простору. – К.: Педагогічна думка. 2009. – 520 с.

² Пашков А.С. Правовое регулирование подготовки и распределения кадров (некоторые вопросы теории и практики) / А.С. Пашков. - Л.: ЛГУ, 1966. - 190 с. - с. 124-125

³ Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]: Кодекс України, Закон, Кодекс від 23.05.1995 № 176/95-ВР – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> - Заголовок з екрану

затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 № 567; Положення про Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 17.10.2001 № 693; Положення про огляд підприємств, організацій та установ, що проводять підготовку моряків, затверджене Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2004 № 1042; Наказ "Про затвердження Порядку роботи Державних кваліфікаційних комісій" від 07.05.2007 № 377; Порядок заповнення і видачі Підтверджень, що засвідчують визнання дипломів, затверджений Наказом Міністерства транспорту України від 30.10.2002 № 766; Наказ Міністерства інфраструктури України № 811 від 18.10.2013 Про затвердження зразків документів осіб командного складу та суднової команди морських суден, що засвідчують належну кваліфікацію для займання посади на судні та ідентифікують їх власників; на річковому транспорті є чинним Положення про державних річкових лоцманів, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 14.01.2002 № 11, та Положення про порядок видачі посвідчення судноводія торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами, затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2014 № 490.

Після приєднання у 1996 році до Конвенції «Про підготовку і дипломування моряків та несення вахти» 1978 року в Україні було вжито низку заходів щодо створення системи та задіяння механізму підготовки працівників морського транспорту, але питання узгодженого застосування норм Конвенції та національного законодавства, відповідності норм національного законодавства міжнародно-правовим стандартам залишаються невирішеними. Так, наприклад, на відміну від Конвенції Міжнародної організації праці, де містяться вимоги до кандидатів на отримання дипломів та зайняття відповідних посад, Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден містить лише перелік звань, які можуть бути присвоєні особам командного складу, а також посади, які вони можуть займати відповідно до присвоєного звання; норми, в яких зазначається про стандарти компетентності, не розкривають сутності кваліфікаційних вимог. У Положенні закріплюється норма, згідно з якою звання осіб командного складу присвоюються особам віком не молодше 18 років, а звання капітана - віком не молодше 20 років⁴; Конвенція ж містить більш розгорнуті вимоги щодо віку кандидатів на займання відповідних посад на судах різних типів (глава II Додатку до Конвенції встановлює більш жорсткі вимоги щодо мінімального віку зайняття посади старшого помічника капітана та капітана морського судна). Необхідною є уніфікація та гармонізація норм права у сфері водного транспорту, для чого Україні слід активізувати процес ратифікації морських конвенцій Міжнародної організації праці і вносити

⁴ Про затвердження Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден [Електронний ресурс]: Наказ, Положення, Перелік від 07.08.2013 № 567 – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1466-13> - Заголовок з екрану

відповідні зміни до національного законодавства, а також створити відлагоджений і чіткий юридичний механізм безпосередньої (прямої) реалізації міжнародних норм про працю в законодавстві і правозастосовчій практиці.

Право працівників на професійне навчання відноситься до міжнародно-правових стандартів трудових прав. Професійна підготовка фахівців у професійних навчальних закладах та на виробництві в сучасних умовах характеризується інтеграцією потенціалів сфер освіти і виробництва. Модернізація програм професійного навчання орієнтована на пошук форм, при яких максимально використовується потенціал навчальних закладів, але і безпосередньо виробництво активно включається у процес навчання. У результаті цих пошуків отримало розвиток комбіноване виробничо-вузівське («коопероване» або «альтернативне») навчання: різні типи чергування теоретичного навчання і праці. Наприклад, у навчальних закладах з підготовки вузькоспеціалізованих категорій інженерів-технологів використовуються наступні схеми навчання: 1) рік роботи - три роки навчання - рік роботи; 2) два роки навчання в коледжі - рік роботи – рік навчання; 3) чергування циклів «навчання - робота» по 6 місяців⁵. Подібна система навчання буде доцільною та більш ефективною для підготовки спеціалістів у сфері водного транспорту. Методи демонстрації компетентності такої категорії працівників складаються з іспиту та оцінки доказів, що отримані на основі схваленого стажу роботи на судні, схваленого стажу підготовки на навчальному судні, схваленої підготовки на тренажері (якщо він може бути застосований), схваленої підготовки з використанням лабораторного обладнання, практичної підготовки, схваленої підготовки на моделі судна, що керується людиною з використанням каталогів карт, карт, навігаційних посібників, навігаційних радіопереджень, секстанта, азимутального дзеркала, електронного навігаційного обладнання, ехолоту, компасу тощо, однак думається, що робота безпосередньо на судні (тобто плавальна практика) є однією з головних у процесі підготовки висококваліфікованих спеціалістів. Під час такої практики опановуються виробничі навички, набувається досвід організаторської роботи. Крім того, відсутність деяких важливих психологічних якостей може і не проявити себе негативно на етапі навчання, але неминуче проявиться саме під час здійснення професійної діяльності на судні⁶. Організація плавальної практики є складною проблемою, яка характерна для більшості промислово розвинутих країн,

⁵ Балашов Ю.К. Подготовка специалистов в рыночной экономике: интеграция потенциалов сфер образования и производства // Труд за рубежом. - 1996. - № 2. - С. 66–75; Бушмарин И.В. Пути повышения творческого потенциала трудовых ресурсов: опыт экономически развитых стран // Труд за рубежом. - 2004. - №1. - С. 113–130.

⁶ Бойович В., Прусс В.М. Международно-правовые стандарты квалификации в морской отрасли // Специальный выпуск научно-аналитического журнала “Митна справа”. – Одесса, 2001. – 114–122 с. – с.115

оскільки судновласники не роблять ніяких інвестицій у систему підготовки та перепідготовки професійних кадрів⁷.

Враховуючи складність умов, у яких здійснюється трудова діяльність працівників водного транспорту, недосконалість та неможливість у повному об'ємі отримати знання з професії за допомогою використання самих тільки тренажерів (за умови їх наявності і справності) або нетривалої практики на судні, для якісної підготовки працівників водного транспорту доречно застосовувати альтернативний тип навчання – поєднання теоретичних курсів із безпосереднім функціонуванням осіб, що навчаються, на судах у складі екіпажів. Такий варіант отримання знань сприятиме вирішенню декількох проблем в галузі водного транспорту: 1) укладання договорів між навчальними закладами та судноплавними компаніями про надання робочих місць особам під час навчання мінімізує (а згодом – ліквідує) діяльність крьюінгових компаній та слугуватиме гарантією „прозорого” працевлаштування без посередників; 2) застосування схеми навчання ”теорія + практика + теорія” дійсно покращить рівень знань майбутніх спеціалістів, при цьому практика означатиме фактичне здійснення трудової функції на умовах трудового договору на протязі визначеного проміжку часу у реальних умовах судноплавства.

Міжнародна організація праці (МОП) розмежовує поняття „компетентність” і „кваліфікація”. З терміном «професійна компетенція (компетентність)» пов'язується досить емне поняття, яке включає не тільки професійні здібності і вміння (трудова функція у рамках професії, спеціальності, кваліфікації), а й здатність використовувати ноу-хау, приймати самостійні рішення у нових ситуаціях при вирішенні професійних проблем. Перенесення акцентів на поняття компетенції як одного з найбільш вагомих факторів забезпечення потреб економіки вимагає переосмислення традиційних інститутів професійного навчання працівника. „Кваліфікація” є офіційним результатом оцінювання і визнання, який отримано, коли уповноважена установа встановила, що особа досягла компетентностей (результатів навчання) відповідно до стандартів вищої освіти, що засвідчується відповідним документом про вищу освіту. Поняття „компетентність” означає динамічну комбінацію знань, вмінь і практичних навичок, способів мислення, професійних, світоглядних і громадянських якостей, морально-етичних цінностей, яка визначає здатність особи успішно здійснювати професійну та подальшу навчальну діяльність і є результатом навчання на певному рівні вищої освіти⁸; це – знання, навички та вміння, вживані і удосконалювані у конкретних умовах⁹. Знаючи особливості роботи конкретного судна і конкретної команди, майбутній працівник ймовірно

⁷ Ефимов С.Л., Гуцуляк В.Н., Конталев В.А. Как получить работу на судне: Практическое руководство для моряков. – М.: РКонсульт, - 2002. – 320 с. – с.129

⁸ Про вищу освіту [Електрон.ресурс]: Закон від 01.07.2014 № 1556-VII – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1556-18> - Заголовок з екрану

⁹ Развитие людских ресурсов и подготовка кадров: доклад IV (2A) : междунар. конференция труда 92-я сессия 2004 год / МОТ, МБТ. - Женева: 2004. - 90 с. – с. 27

прагнучиме отримати роботу саме на судні, на якому він проходив плавальну практику, а роботодавець зможе розраховувати на укладення трудових договорів з висококваліфікованими, компетентними працівниками, підготовленими для роботи саме на судні (суднах) даного конкретного роботодавця. Потенційний працівник, здійснюючи роботу на певному судні та будучи частиною команди, матиме уявлення про трудовий колектив та скоріше і безпроблемніше пройде адаптацію при вступі на роботу після закінчення навчального закладу.

Добре підготовлений фахівець – це низький рівень травматизму та аварійності, низький відсоток помилок у технологічному процесі, що є однією з найважливіших умов роботи на морському та річковому транспорті.

Задля усунення прогалин, колізій та суперечностей у чинних правових нормах, з метою удосконалення механізму правового регулювання не лише працівників морського транспорту (моряків), а й працівників річкового транспорту нагальним є прийняття єдиного нормативно-правового акту з питань професійної підготовки працівників водного транспорту, який включатиме в себе всі вимоги стосовно підготовки та комплектування екіпажів суден на водному транспорті на основі як національних, так і міжнародно-правових норм. Під час підготовки працівників водного транспорту доречно застосовувати поєднання теоретичних курсів із безпосереднім функціонуванням осіб, що навчаються, на суднах у складі екіпажів („коопероване” або „альтернативне” навчання).

Основним принципом працевлаштування працівників водного транспорту має бути принцип працевлаштування виключно кваліфікованих та професійно підготовлених працівників, що пояснюється специфічністю та небезпечністю умов праці на водному транспорті.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Кафедра трудового права та права соціального забезпечення
Центр проблем імплементації європейського соціального права
Рада молодих вчених юридичного факультету

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ НАУКИ ТРУДОВОГО ПРАВА ТА ПРАВА СОЦІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Тези доповідей та наукових повідомлень
учасників II Міжнародної науково-практичної конференції
(м. Київ, 21-22 квітня 2016 р.)

**За редакцією
доктора юридичних наук, професора,
Заслуженого юриста України
М.І. Іншина,
доктора юридичних наук, професора
В.І. Щербини**

Київ – 2016