

Теорія та історія державного управління

УДК 35:351:354.1

**Криштанович Мирослав Франкович**

*доктор наук з державного управління, професор  
Національний університет «Львівська політехніка»*

**Kryshtanovich Myroslav**

*Doctor of Science in Public Administration, Professor  
Lviv Polytechnic National University*

**СТАНОВЛЕННЯ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ В  
ЗАРУБІЖНИХ ДЕРЖАВАХ  
ESTABLISHMENT OF SOCIAL PROTECTION OF SEAMEN IN  
FOREIGN COUNTRIES**

*Анотація.* Стаття присвячена проблематиці становлення соціального захисту моряків в зарубіжних державах. Дана проблематика не досліджена в українській науці. Результати досліджень показали, що в зарубіжних державах є давня історія становлення соціального захисту моряків. Соціальний захист моряків починався зі створення різних пенсійних фондів моряків у 19-20-му століттях, які отримали розвиток і на сучасному етапі надають великий спектр послуг. До процесів створення та розвитку соціального захисту моряків долучаються велика кількість суб'єктів публічного управління та адміністрування, а також створюються нові органи та установи, а також дорадчі ради. Сучасний етап характеризується значним інтересом до соціального захисту моряків в ЄС, де соціальний захист регулюються окремими законодавствами і дає широкі можливості вибору схем такого захисту в залежності від умов роботи і держави, в якій працює моряк. Продемонстровано, що даний досвід є корисним для української практики

*і реалій, оскільки моряки роблять великий внесок в економіку держави і сприяють стабільності та сталості держави.*

**Ключові слова:** *соціальний захист моряків, публічне управління та адміністрування, соціальне страхування, соціальне забезпечення, історія розвитку соціального захисту моряків, зарубіжні держави.*

**Summary.** *The article is devoted to the problems of the formation of social protection of seafarers in foreign countries. This problem has not been investigated in Ukrainian science. The results of research showed that in foreign countries there is a long history of the formation of social protection for seafarers. Social protection of sailors begins with the creation of various pension funds for sailors in the 19th and 20th centuries. It has developed and at the present stage provides a wide range of services. A large number of subjects of public administration and public management are involved in the processes of creation and development of social protection for seafarers. New bodies and institutions and advisory councils are created for the social protection of seafarers. The current stage is characterized by significant interest in the social protection of seafarers in the EU. Social protection is regulated by separate laws and provides ample opportunities to choose such protection schemes depending on the working conditions and the state in which the seafarer works. This experience is useful for Ukrainian practice and realities, as sailors make a great contribution to the state's economy and contribute to the stability and sustainability of the state.*

**Key words:** *social protection of seafarers, public management and administration, social insurance, social security, history of the development of social protection of seafarers, foreign countries.*

**Постановка проблеми.** На сьогодні, індустрія міжнародних перевезень відповідає за перевезення близько 90% світової торгівлі.

Морські перевезення є джерелом життя світової економіки. Без судноплавства міжконтинентальна торгівля, масове транспортування сировини та імпорту/експорту доступних продуктів харчування та промислових товарів були б просто неможливі. Існує понад 50 000 торговельних суден, які торгують на міжнародному рівні та перевозять різноманітні вантажі. Світовий флот зареєстрований у понад 150 країнах і налічує близько 2 мільйонів моряків. Чисельність моряків у всьому світі, які служать на міжнародних торговельних судах, оцінюється в 1 892 720 моряків, з яких 857 540 є офіцерами і 1 035 180 є рядовими [1].

З початку 20-го століття було досягнуто значного прогресу, починаючи з перших кроків, зроблених у низці країн-піонерів щодо розвитку систем соціального захисту. Наразі більшість країн мають схеми соціального захисту, закріплені в національному законодавстві, які охоплюють усі або більшість сфер політики соціального захисту. Країни прагнуть будувати свої системи послідовно, залежно від національних обставин і пріоритетів. У багатьох випадках країни спочатку розглядали сферу виробничого травматизму, потім запроваджували пенсії за віком, інвалідність і допомогу у зв'язку з втратою годувальника, а потім – страхування у зв'язку з хворобою, охороною здоров'я та материнством. За оцінками Міжнародної організації праці 2017 р. фундаментальне право людини на соціальне забезпечення залишається нереалізованим для переважної більшості населення світу. Лише 45 відсотків населення світу ефективно захищено системою соціального захисту принаймні в одному регіоні, із значними відмінностями між регіонами. 55 відсотків залишаються незахищеними [2].

Незахищеними повною мірою є моряки, які роблять вагомий внесок в економіку держави, у тому числі на глобальному рівні. Багато держав мають історію формування соціального захисту моряків, який мав би стати корисним для українських реалій.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Публікації в даному аспекті відсутні, але є публікації, в яких наводяться різні кейси щодо соціального захисту моряків. Розглядаються проблеми роботи під «зручним» прапором та процесів трудового регулювання в державі [3].

В інших дослідженнях зазначається, що фінансування системи соціального забезпечення безпосередньо впливає на розподіл доходів населення шляхом перерозподілу ресурсів, які акумулюються у вигляді внесків або податків сплачених певними економічно активними особами, підприємствами та установами на користь інших залежних осіб [4]. Це повною мірою стосується моряків, які роблять великий внесок в економіку держави, а натомість не мають ні особливого статусу, ні сталого соціального захисту.

Морська господарська діяльність науковцями розглядається в контексті економічної безпеки та забезпечення незалежності національної економіки, її стабільності та стійкості, а також здатності до постійного оновлення та адаптації до змін зовнішнього середовища [5].

Це дійсно важливі аспекти, оскільки за даними UNCTAD, у 2021 році Україна посіла шосте місце у світі за кількістю працюючих моряків (4,04%). Українські моряки разом із сім'ями та утриманцями – це близько 1 млн осіб. Українські моряки привозять до країни \$3–4 млрд щорічно [6].

Втім, дослідження щодо історії становлення соціального захисту моряків відсутні.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є короткий огляд основних тенденцій становлення соціального захисту моряків в зарубіжних державах як приклад для української галузі публічного управління та адміністрування.

**Виклад основного матеріалу.** Активний розвиток соціальний захист моряків за останній час отримав в ЄС. Так, на громадян держав-членів ЄС або держав-учасниць угоди про Європейську економічну зону

або Швейцарської Конфедерації розповсюджується Довідкова стаття L. 5631-2, Книга VI Транспортного кодексу, де йдеться, що члени екіпажу, які є громадянами Європейського Союзу або держави, яка є учасником угоди про Європейську економічну зону (або Швейцарської Конфедерації) користуються соціальним захистом на умовах, передбачених Європейськими правилами координації систем соціального забезпечення які до них застосовуються [7].

Нові європейські правила набули чинності з 1 травня 2010 року. Вони є базовими правилами (ЄС) №. 883/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 р. про координацію систем соціального забезпечення, а також імплементаційний Регламент (ЄС) №. 987/2009 Європейського Парламенту та Ради від 16 вересня 2009 р., який визначає методи імплементації Регламенту (ЄС) №. 883/2004. Нові Регламенти застосовуються в державах-членах Європейського Союзу. Колишній Регламент (ЄЕС) №. 1408/71 № 574/72 скасований залишається чинним для трьох держав-членів Європейської економічної зони (ЄЕЗ) [ 2 ]та Швейцарської Конфедерації до інтеграції цих нових елементів в угоду про ЄЕЗ та угоду зі Швейцарією [7].

У європейських рамках правилом є єдність застосовуваного права. Кожна особа може підпадати під дію законодавства лише однієї держави-члена. Мета полягає в тому, щоб запобігти тому, щоб одна й та сама особа не підлягала жодній правовій системі (негативний конфлікт, тобто коли два суди відмовляються від юрисдикції) або правовій системі більш ніж однієї держави-члена (позитивний конфлікт, тобто коли більше ніж один суд претендує на юрисдикцію) [8].

Цікавою є історія соціального захисту моряків Фінляндії. Пенсійний фонд моряків було створено у 1956 році, хоча Статут про створення загальної пенсійної установи для моряків був прийнятий ще у 1879 році, у той час, коли робилися спроби модернізувати роботу на морі різними

способами. Незважаючи на спроби реформувати соціальне забезпечення моряків на рубежі 1800-х і 1900-х років, ситуація була в основному подібною до тієї, яка була протягом останніх двохсот років. У той час як сім'я або родичі служили основною мережею безпеки для моряка, який втратив роботу або працездатність, іншим джерелом безпеки була судноплавна служба його рідного міста. Членство в судноплавному відомстві (*merimieshuone* по-фінськи, *sjömanshus* по-шведськи) або реєстрація в його «списку» були обов'язковими для того, щоб людина працювала на морі [8].

Установа Судноплавства в Фінляндії діяла до 1937 року, і її вважають першою системою пенсійного забезпечення моряків. Морські контори діяли на місцях, але під наглядом держави. Коли Фінляндія здобула незалежність у 1917 році, управління судноплавства було передано Національній навігаційній раді і, таким чином, Міністерству торгівлі та промисловості. Офіси судноплавства виникли в період, коли Фінляндія була частиною Швеції. У 1748 році було видано статут, згідно з яким усі моряки в Королівстві Швеція, включаючи Фінляндію, повинні бути зареєстровані в Управлінні судноплавства під наглядом Управління зовнішньої торгівлі. Це служило для формування резерву військово-морського флоту. Перші судноплавні офіси були засновані в Стокгольмі, Гетеборзі та Турку, а протягом 1700-х і 1800-х років. Наприкінці 1800-х років уряд усе більше усвідомлював свою відповідальність за покращення фінансового становища моряків. Морські контори більше не вважалися достатніми гарантами соціального забезпечення. У 1879 році на основі рекомендацій комітету було видано імператорський статут з метою створення Загальної пенсійної установи для офіцерів та інших судових компаній, які служать на борту фінських торгових суден [8].

У Швеції відповідна пенсійна установа почала діяти наприкінці 1860-х років. Статут набув чинності в 1880 році, і, відповідно, вступні



збори, сплачені раніше до судноплавних контор, тепер повинні були сплачуватися новій Пенсійній установі. На практиці вхідні збори перераховувалися до відділів доставки, яка перенаправляла суми до Пенсійної установи [8].

Національні держави почали приймати закони про схеми соціального страхування з 1880-х років. З того часу більшість європейських країн запровадили такі схеми, хоча й із значною варіативністю у часі та структурі. У 1907 році уряд Данії, де профспілковий рух був сильним, почав субсидувати профспілкові фонди допомоги безробіттю. Великобританія була першою країною в 1911 році, яка запровадила національне страхування на випадок безробіття разом із державним медичним страхуванням, що фінансується за рахунок внесків працівників та їх роботодавців і субсидується державою. В інших країнах подібні схеми субсидування обмежувалися окремими професіями і, як правило, виключали працівників сільського господарства, як у Бельгії з 1894 по 1944 рр. та в Італії з 1886 по 1928 рр. Рівні державних субсидій були різними, як і частка охопленого населення, а також рівні регулювання. забезпечити чесність і мінімальні стандарти виплат [9].

Історично надання соціальних послуг для моряків у портах Великобританії та США було пов'язано з релігійними групами. Портове капеланство має давні традиції у Великій Британії, де двома основними постачальниками є Місія для моряків і Апостольство моря. Місія для моряків була заснована в 1856 році на основі роботи Місії Брістольського каналу. Організації надають підтримку та послуги міжнародним морякам, незалежно від їх віросповідання У Великій Британії, де існує довга історія надання послуг центрами соціального забезпечення та послугами для моряків, таке надання можна знайти лише в 25% комерційних портів [10].

У США щомісячна допомога вперше стала виплачуватися за віком та страхуванням у разі втрати годувальника літнім пенсіонерам та їхнім

утриманцям, а також особам, які втратили годувальника померлих застрахованих працівників з 1 січня 1940 р. Федеральний трастовий фонд страхування по старості та втраті годувальника був створений як окремий рахунок у Казначействі Сполучених Штатів для зберігання сум, накопичених за програмою страхування по старості та втраті годувальника. Основні положення щодо слухання та перегляду, створених Радою соціального забезпечення, уповноваженою встановлювати процедури, проводити слухання та приймати свідчення щодо визначення прав на виплати по старості та страхування у зв'язку з втратою годувальника (Офіс апеляційної ради) [11].

У 1978 році Міжнародна морська організація (ІМО) розробила набір міжнародних стандартів для підготовки та дипломування моряків, Кодекс стандартів підготовки, дипломування та несення вахти (STCW). Кодекс STCW встановлює мінімальні вимоги до освіти та підготовка моряків, щоб вони могли безпечно та ефективно виконувати свої обов'язки. Кодекс регулярно оновлюється, щоб не відставати від морських технологій і змін у практиці [12], що також вплинуло на зміни в документах щодо соціального захисту моряків.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Роблячи підсумки зазначимо, що багато держав світу мають не тільки цікаву історію розвитку соціального захисту моряків та систему органів публічного управління та адміністрування, які опікуються цими питаннями, а й багато громадських ініціатив, які розширюють можливості моряків щодо соціального захисту. Подальших розвідок потребують питання імплементації зарубіжного досвіду в українську практику.

### **Література**

1. Shipping and World Trade: Global Supply and Demand for Seafarers. *International Chamber of Shipping: вебсайт*. 2023. URL:



- <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/> (дата звернення: 01.09.2023).
2. A historical perspective on the development of universal social protection systems, including floors Social Protection for All Issue Brief. *International Labour Office*. January 2019. URL: <https://www.social-protection.org/gimi/RessourcePDF.action?id=55476> (дата звернення: 01.09.2023).
  3. Редіна Є.В. Відкриті реєстри: соціально-економічні проблеми екіпажу. *Економічні інновації*. 2019. Вип. 39. С. 171-178.
  4. Доценко І.О., Кукурічко Р.С. Зарубіжний досвід фінансового забезпечення соціального захисту населення. *Фінансовий простір*. 2015. 2 (18). С. 322-325.
  5. Горбаченко С.А. Морська господарська діяльність як важіль забезпечення економічної безпеки України. Східна Європа: *Економіка, бізнес та управління*. 2019. Вип. 4 (21). URL: [http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/21\\_2019/12.pdf](http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/21_2019/12.pdf) (дата звернення: 01.09.2023).
  6. Ніякий І. Українські моряки привозять до країни до \$4 млрд щороку. Але війна закрила їм виїзд. Чому їх потрібно випустити, щоб витіснити російських. *Журнал Forbes Ukraine: вебсайт*. 2022. URL: <https://forbes.ua/company/ukrainskie-moryaki-privozyat-v-stranu-do-4-mlrd-ezhegodno-no-voyna-zakryla-im-vyezd-pochemu-ikh-nuzhno-vypustit-chtoby-vytesnit-rossiyskikh-27042022-5698> (дата звернення: 01.09.2023).
  7. Social protection affiliation. *French Flag Register (RIF): вебсайт*. 2016. URL: <https://www.rif.mer.gouv.fr/en/social-protection-affiliation-r73.html> (дата звернення: 01.09.2023).
  8. From the era of sailing ships to World War 2. *The Seafarers' Pension Fund: вебсайт*. 2023. URL: <https://www.seafarerspensionfund.fi/about->

seafarers-pension-fund/history/from-the-era-of-sailing-ships-to-world-war-2 (дата звернення: 01.09.2023).

9. Social insurance. *Encyclopedia.com: вебсайт*. 2019. URL: <https://www.encyclopedia.com/history/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/social-insurance> (дата звернення: 1.09.2023).
10. Sampson H., Turgo N., Cadge W., Gilliat-Ray S., Smith G. 'Overstretched and under-resourced': the corporate neglect of port welfare services for seafarers. *Maritime Policy & Management*. 2022. Vol. 50, Is. 7. P. 876-888. doi: <https://doi.org/10.1080/03088839.2022.2084788> (дата звернення: 01.09.2023).
11. Chronology. *Social Security Administration: вебсайт*. 2023. URL: <https://www.ssa.gov/history/1940.html> (дата звернення: 01.09.2023).
12. What is STCW? *SafetyCulture: вебсайт*. 2023. URL: <https://safetyculture.com/topics/stcw/> (дата звернення: 01.09.2023).

## References

1. Shipping and World Trade: Global Supply and Demand for Seafarers. (2023). *International Chamber of Shipping: website*. URL: <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/> [in English].
2. A historical perspective on the development of universal social protection systems, including floors Social Protection for All Issue Brief January. (2019). *International Labour Office*. URL: <https://www.social-protection.org/gimi/RessourcePDF.action?id=55476> [in English].
3. Redina, Ye.V. (2019). Vidkryti reiestry: sotsialno-ekonomichni problemy ekipazhu [Open registers: socio-economic problems of the crew]. *Ekonomichni innovatsii*, 39, 171-178 [in Ukrainian].
4. Dotsenko, I.O., ta Kukurichko, R.S. (2015). Zarubizhnyi dosvid finansovoho zabezpechennia sotsialnoho zakhystu naselennia [Foreign

- experience of financial provision of social protection of the population]. *Finansovyi prostir*, 2 (18), 322-325 [in Ukrainian].
5. Horbachenko, S.A. (2019) Morska hospodarska diialnist yak vazhil zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky Ukrainy [Maritime economic activity as a lever for ensuring the economic security of Ukraine]. *Skhidna Yevropa: Ekonomika, biznes ta upravlinnia*, 4 (21). URL: [http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/21\\_2019/12.pdf](http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/21_2019/12.pdf) [in Ukrainian].
  6. Niiakyi, I. (2022). Ukrainski moriaky pryvoziat do krainy do \$4 mlrd shchoroku. Ale viina zakryla yim vyizd. Chomu yikh potribno vypustyty, shchob vytisnyty rosiiskyykh [Ukrainian sailors bring up to \$4 billion to the country every year. But the war prevented them from leaving. Why should they be released to displace the Russians]. *Forbes Ukraine magazine: website*. URL: <https://forbes.ua/company/ukrainskie-moryaki-privozyat-v-stranu-do-4-mlrd-ezhegodno-no-voyna-zakryla-im-vyezd-pochemu-ikh-nuzhno-vypustit-chtoby-vytesnit-rossiyskikh-27042022-5698> [in Ukrainian].
  7. Social protection affiliation. (2016). *French Flag Register (RIF): website*. URL: <https://www.rif.mer.gouv.fr/en/social-protection-affiliation-r73.html> [in English].
  8. From the era of sailing ships to World War 2. (2023). *The Seafarers' Pension Fund: website*. URL: <https://www.seafarerspensionfund.fi/about-seafarers-pension-fund/history/from-the-era-of-sailing-ships-to-world-war-2> [in English].
  9. Social insurance. (2019). *Encyclopedia.com: website*. URL: <https://www.encyclopedia.com/history/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/social-insurance> [in English].
  10. Sampson, H., Turgo, N., Cadge, W., Gilliat-Ray, S., & Smith G. (2022). 'Overstretched and under-resourced': the corporate neglect of port welfare

services for seafarers. *Maritime Policy & Management*, 50, 7, 876-888.  
doi: <https://doi.org/10.1080/03088839.2022.2084788> [in English].

11. Chronology. (2023). *Administration: website*. URL:  
<https://www.ssa.gov/history/1940.html> [in English].
12. What is STCW? (2023). *SafetyCulture: website*. URL:  
<https://safetyculture.com/topics/stcw/> [in English].