



УДК 37.377:061.1
DOI 10.32999/ksu2413-1865/2019-86-13

ВПЛИВ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТИВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ НА РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКОЇ СИСТЕМИ МОРСЬКОЇ ОСВІТИ (КІНЕЦЬ ХХ – ПОЧАТОК ХХІ СТОЛІТТЯ)

Рябуха І.М., к. пед. н.,
завідувач кафедри англійської мови з підготовки морських фахівців
Херсонська державна морська академія

У статті порушено питання розвитку регуляторних і законодавчих актів Європейського союзу та Міжнародної морської організації у напрямі уніфікації вимог до освіти, підготовки та дипломування моряків у кінці ХХ – на початку ХХІ століття. Розглянуто роль Європейської агенції з морської безпеки у контролі за дотриманням міжнародних вимог до рівня підготовленості моряків. Особливу увагу приділено впливу цих процесів на розвиток морської освіти в Україні.

Ключові слова: морська освіта та підготовка, дипломування моряків, безпека у морі, ПДНВ, Міжнародна морська організація, сертифікат, директива ЄС.

В статье затронут вопрос развития регуляторных и законодательных актов Европейского Союза и Международной морской организации в сторону унификации требований к образованию, подготовке и дипломированию моряков в конце ХХ – начале ХХІ века. Рассмотрена роль Европейского агентства морской безопасности в контроле над соблюдением международных требований к уровню подготовленности моряков. Особое внимание уделено влиянию этих процессов на развитие морского образования в Украине.

Ключевые слова: морское образование и подготовка, дипломирование моряков, безопасность в море, ПДНВ, Международная морская организация, сертификат, директива ЕС.

Riabukha I.M. INFLUENCE OF REGULATORY ACTS OF THE EUROPEAN UNION ON THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN MARITIME EDUCATION SYSTEM (END OF THE 20TH – BEGINNING OF THE 21ST CENTURY)

During the second half of the 20th century there emerge innovative concepts and approaches in the field of maritime education and training. The shift from knowledge-based education system to the system based on competency approach as well as constant need in rectification and upgrading of seafarers' competencies caused maritime educational establishments to go out of direct influence of state maritime administrations only.

The article touches upon the issue of the European Union and International Maritime Organization regulatory acts and legislation aimed at unification of requirements concerning education, training and certification of seafarers at the end of the 20th – beginning of the 21st century. The role of European Maritime Safety Agency in monitoring and controlling the compliance of national maritime educational systems with the international requirements is considered.

To reach the defined and unified minimum level of seafarers' training to comply with the latest requirements, introduces onboard and ashore, there was implemented STCW Convention. Implementation of provisions given in STCW Convention and Code was up to the governments of individual states; their task was to ratify the international legislation and to introduce changes into national systems of education. The provisions of the EU, namely the Directive 2008/106, played the decisive role in the process of unification. European Maritime Safety Agency ensured monitoring and control over the compliance with the international standards of seafarers' education and training in the third countries.

Special attention was paid to the influence of the above-mentioned processes on the development of Ukrainian system of maritime education. Ukraine, as the state with long-lasting traditions in maritime education and training joined these processes and Ukrainian seafarers took leading positions in the international labour market due to this.

Key words: maritime education and training, certification of seafarers, safety at sea, STCW, International Maritime Organization, EU Directive.

Постановка проблеми. Судноплавство є одним із найбільш інтернаціоналізованих секторів економіки і водночас одним із найнебезпечніших для життя та здоров'я людей. Більше 80% світової торгівлі забезпечуються морськими перевозками. Безпека життя у морі, як і безпека морського доквілля, залежить від рівня професіоналізму і сформованості компетентностей моря-

ків. Постійні зміни у судноплавній індустрії, особливо ті, що стосуються морської торгівлі та вимог до суден, технологій, управління судноплавством, кадрового забезпечення та міжнародна морська регуляторна правова база завжди значно впливали і будуть впливати на морську освіту. Таким чином, будь-яка країна, що бажає займати місце на міжнародному ринку праці моря-



ків, має приділяти значну увагу своїй системі морської освіти та підготовки.

Починаючи з другої половини ХХ ст., з'являються інноваційні концепції та підходи у морській освіті. Перехід від системи освіти, заснованій на знаннях, до системи, заснованій на формуванні компетентностей, як і потреба у постійному підвищенні кваліфікації моряків, спричинило вихід морських навчальних закладів зі сфери безпосереднього впливу морських адміністрацій країн і самої індустрії. З'явилася потреба у тому, щоб морські навчальні заклади запроваджували у своїх навчальних програмах новий зміст, який би узгоджувався з вимогами Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (Конвенція ПДНВ) та рекомендаціями Модельних курсів Міжнародної морської організації, а також інструкціями Європейського Союзу, пов'язаними із системою освіти та підготовки моряків. Морські навчальні заклади мають постійно покращувати рівень свого викладацького складу, насиченість матеріально-технічним забезпеченням, тренажерним обладнанням, активно підтримувати намагання таких установ, як Європейська агенція з морської безпеки (EMSA) стосовно розвитку та втілення в реальність вимог ПДНВ.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами запровадження європейської практики у освіті та підготовці моряків займалися Л. Герганов [1; 2], О. Щипцов [7], В. Кривошеков [3], М. Зіараті [11] та інші. Питання законодавчого врегулювання вимог до працевлаштування моряків розглядалися Сергеевим Ю. В. [6] На державному рівні було прийнято низку законів та підзаконних актів задля приведення української системи морської освіти та підготовки у відповідність до вимог Міжнародної морської організації [4; 5].

Постановка мети. Метою статті є прослідкувати розвиток регуляторних актів у царині морської освіти та підготовки на зламі ХХ–ХХІ ст. і виявити вплив на розвиток системи морської освіти і підготовки в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Міжнародна морська організація переймалася цим питанням протягом останніх 50 років. Конкретні кроки були зроблені у 1978 році, коли була прийнята Конвенція ПДНВ. Саме Конвенція ПДНВ уперше визначила основні вимоги до підготовки, дипломування та несення вахти моряків на міжнародному рівні. До цього часу такі стандарти визначалися окремими урядами незалежно один від одного, не звертаючи уваги на досвід інших країн.

Важливо зазначити, що конвенція ПДНВ визначає мінімальні стандарти, що автоматично означає те, що окремі країни можуть встановлювати стандарти вищі за ті, які визначені цією конвенцією. Із 1978 року Конвенція вже переглядалася двічі. Перший серйозний перегляд Конвенції відбувся у 1995 році. Основним трендом цього перегляду була спроба спрощення процедури внесення правок до тексту Конвенції. Загалом, Конвенція містить тільки основні вимоги, які пояснюються та розшифровуються у Кодексі ПДНВ. Завдяки цьому процедурно та юридично, зникла потреба збирати загальну конференцію для внесення правок до Кодексу. Більше того, відповідно до Розділу I, Правила I/7 переглянутої Конвенції, усі зацікавлені сторони мають надавати повністю деталізовану інформацію до міжнародної морської організації стосовно адміністративних заходів, які були зроблені для забезпечення відповідності конвенції системи національної морської освіти, курсів підготовки та перепідготовки моряків, процедур сертифікації та дипломування та інших факторів [10]. Зміни 1995 року поклали початок нового розділу в історії Міжнародної морської організації, зокрема те, що вони вперше дозволили міжнародній спільноті контролювати запровадження вимог Конвенції ПДНВ у кожній окремій країні, яка приєдналася до неї. У результаті цього у 2000 році був створений так званий «Білий Список» Міжнародної морської організації – список країн, які повністю відповідають вимогам ПДНВ. Цей список постійно оновлюється Міжнародною морською організацією і зараз містить 127 країн.

Другий серйозний перегляд Конвенції та Кодексу ПДНВ відбувся у 2010 році. Так звані Манільські поправки були прийняті 25 червня 2010 року і вступили в силу 1 січня 2012 року (відповідно до затвердженої процедури). Слід зазначити, що цей перегляд відбувся з урахуванням низки основних цілей, визначених Комітетом із безпеки на морі Міжнародної морської організації, які містили таке: залишити в дії структуру та цілі перегляду Конвенції 1995 року; забезпечити те, щоб дійсні стандарти не знизились; забезпечити виправлення невідповідностей, неузгодженостей та застарілих правил, а також запровадити нові правила стосовно особливих характеристик та умов каботажного плавання та офшорної індустрії.

Таким чином, було запроваджено значні зміни до кожного з розділів Конвенції та Кодексу ПДНВ. Саме Манільські поправки зробили жорсткішими вимоги та заходи щодо запобігання шахрайства за умов сертифікації та дипломування моряків, визна-



чення рівня компетентності, як і покращення системи оцінювання. Також вони передбачають нові вимоги стосовно підготовки з використанням таких сучасних технологій, як, наприклад, електронних карт та інформаційних систем. Особливо важливими є поправки, пов'язані зі співвідношенням кількості часу для роботи та відпочинку моряків, а також нові вимоги, стосовно підготовки моряків із безпеки життєдіяльності на морі. Ці ж поправки врегулювали використання таких сучасних методів підготовки, як дистанційне навчання та електронне навчання. Компетентні члени екіпажу є абсолютно необхідною умовою для забезпечення безпеки на морі та захисту довкілля. Високопрофесійні моряки також необхідні для підтримки розвитку та процвітання морської індустрії. На кінець ХХ ст. європейська морська індустрія потерпала від все нестачі моряків-європейців, особливо офіцерського складу. На початку ХХІ ст. ця тенденція навіть прискорилась, що створило загрозу нестачі досвідчених моряків в усьому торговельному флоті. Через це основною метою європейської політики у сфері морської освіти та практики стало запобігання випадків насилля на борту суден, які заходять до портів Євросоюзу, покращення соціальних гарантій моряків на борту суден під прапорами країн-членів ЄС, а також створення привабливого іміджу морської професії. Статистика тих років показує, що 80% усіх нещасних випадків та аварій у морі є результатом впливу людського фактора [11]. Через це освіта та підготовка моряків є нагальною потребою для країн Європи. Для того, щоб підтримувати та розвивати рівень знань та навичок моряків, Єврокомісія приділяє значну увагу морській підготовці та статусу моряків у Євросоюзі. Комісія 21 січня 2009 року представила основні стратегічні цілі європейської системи морського транспорту, які мали бути досягнені до 2018 року, а також визначила ключові сфери діяльності, в яких Євросоюз має посилити конкурентоспроможність індустрії з одночасним покращенням рівня захисту довкілля. Серед цих сфер Комісія особливо виділяє потребу в стимулюванні привабливості морської професії та скороченні нестачі європейських моряків на борту.

Для забезпечення однакового рівня компетентностей як європейських, так і неєвропейських екіпажів, комісія прийняла низку спеціальних правил стосовно підготовки та дипломування моряків, викладених у Директиві Єврокомісії 2008/106, прийнятій 3 грудня 2008 року, стосовно мінімального рівня підготовки моряків.

Метою директиви є накладення міжнародних вимог підготовки та дипломування, зазначених у Конвенції ПДНВ на закони Європейського союзу. Ця директива застосовується до усіх моряків (європейців та неєвропейців), які працюють на борту суден під прапорами країн-членів ЄС. Категорії моряків, яких стосуються ці правила, такі: капітани, перші помічники капітанів, старші механіки та офіцери-механіки, певні категорії рядових, а також персонал, відповідальний за радіозв'язок. Для певних категорій таких суден, як танкери та пасажирські судна типу РО-РО, у Директиві є особливі вимоги стосовно підготовки екіпажу. Вона містить обов'язкові мінімальні вимоги стосовно підготовки та кваліфікації моряків, що працюють на цих окремих типах суден. У будь-якому разі моряки, які працюють на борту, мають бути підготовлені відповідно до вимог Конвенції ПДНВ [9].

Директива чітко вказує на процедуру сертифікації та дипломування. Відповідно до Директиви, сертифікат (диплом) є будь-яким валідним документом, виданим компетентним закладом країни-члена або під наглядом цього закладу. Морякам, які не мають таких сертифікатів, може бути дозволено працювати на борту суден під прапором країни-члена за умови, якщо сертифікати були визнані валідними за процедурою, прописаною в цій Директиві. Моряки мають відповідати національним вимогам стосовно фізичного стану та задовольняти базові вимоги стосовно віку, плавального цензу та навичок. Країни-члени ЄС мають також уживати усіх можливих заходів щодо запобігання шахрайства, а також інших нелегальних дій, пов'язаних із процедурою сертифікації та дипломування [9].

Директива зобов'язує країни застосувати відповідні санкції за вчинення дій, які можуть нести загрозу безпеці життя людини, безпеці вантажу в морі чи безпеці довкілля. Штрафи або дисциплінарні стягнення мають застосовуватись тоді, коли компанія чи капітан задіяли особу в роботі, яка не має сертифіката, що вимагається цією директивою, коли капітан призначив моряків, що не мають потрібних сертифікатів, виконувати функції, для яких потребується наявність сертифіката, або коли людина за допомогою шахрайства отримала працевлаштування на посаду, на яку не має відповідного сертифіката [9].

Із метою запобігання появи перевтоми серед вахтових офіцерів, яка є дуже часто причиною нещасних випадків у морі у Директиву були включені положення стосовно мінімальних періодів часу для відпочинку для вахтових офіцерів. Усі особи, які викону-



ють функцію вахтового офіцера, або рядові у складі вахтової команди мусять мати не менш ніж 10 годин відпочинку на добу, години відпочинку можуть бути розділені не більш ніж на два періоди, при цьому один з них має бути не коротшим ніж 6 годин [9].

Згідно зі статтею 22 Директиви, держави-члени ЄС мають право перевіряти моряків на борту будь-якого судна, що заходять до їхніх портів, не залежно від яким прапором ці судна, з метою засвідчення того, що усі моряки мають відповідні сертифікати, які вимагаються Конвенцією ПДНВ [9].

Директива визначає підстави, на основі яких судно може бути затримане. Серед них зазначені: недостатня підготовка або дієздатність екіпажу, якщо було встановлено, що ця недостатність загрожує безпеці вантажу, людей чи довкілля (стаття 24, Директива) [9].

Морський транспорт дуже важливий для усього світу. Завдяки своїй історії, географії та впливу на глобалізаційні процеси, морський транспорт продовжуватиме відігравати основну функцію розвитку торгівлі і надалі. Європейський союз заснував Європейську агенцію з морської безпеки (EMSA) 27 червня 2002 року. Основною метою EMSA було визначено забезпечення технічної та наукової допомоги Європейській комісії та країнам-членам ЄС у правильному розвитку та запровадженні законодавства ЄС стосовно безпеки на морі, забруднення від морського транспорту та охорони суден [8].

У розрізі освіти та підготовки моряків завданням EMSA було визначено впевнюватися в тому, що неєвропейські моряки на борту суден Євросоюзу підготовлені та дипломовані (сертифіковані) згідно з мінімальними міжнародними вимогами, передбаченими конвенцією ПДНВ за процедурами, визначеними Директивою 2008/106. Починаючи із середини 20 ст., кількість моряків-неєвропейців на суднах, що ходять у водах Євросоюзу, постійно збільшується у геометричній прогресії. Саме через це дуже важливо знати чи відповідає рівень кваліфікації стандартам, що вимагаються конвенцією ПДНВ. До утворення EMSA існувала практика відвідування делегаціями окремих країн-членів освітніх та тренажерних морських закладів третіх країн (постачальників моряків на ринок праці) для проведення аудиту та оцінювання системи морської освіти та сертифікації на предмет відповідності до міжнародних стандартів ПДНВ. Потім, згідно з Директивою 2008/106 стосовно мінімального рівня підготовки моряків, ця функція була передана комісії EMSA. Відтоді EMSA проводить

аудити з метою збору інформації стосовно запровадження відповідних положень у третіх країнах, що дозволяє комісії давати / не давати дозвіл на визнання сертифікатів (дипломів) морських навчальних та тренажерних закладів третіх країн. Так, моряки, які мають сертифікати (дипломи), видані третіми країнами, що пройшли аудит EMSA, мають право працювати на суднах під прапорами Євросоюзу [1].

Інспектори EMSA проводять детальний аналіз відповідних національних положень, пов'язаних із запровадженням правил Конвенції ПДНВ у конкретній країні. Інспектори відвідують різні підрозділи державних установ, які відповідають у цих країнах за морську освіту і підготовку. План інспекції завжди вміщує аудит окремих закладів морської освіти та підготовки. Аудитори від EMSA не тільки впевнюються, що стандарти ПДНВ належним чином застосовуються під час освіти і підготовки моряків, але й надають відповідні рекомендації національним установам стосовно певних недоліків, які можна було б або потрібно усунути. Більше 35 країн-не членів ЄС були проінспектовані EMSA, а системи морської освіти і підготовки визнані такими, що відповідають вимогам Європейського Союзу. Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків та несення вахти (1978) 1 листопада 1996 року, прийнявши відповідний закон [5]. Слід зазначити, що Україна була однією з країн-підписантів цієї конвенції ще у 1978 році, перебуваючи у складі СРСР. Відповідно до законодавства, Конвенція ПДНВ набула чинності для України 7 квітня 1997 року. Відтоді Україна стала 119 країною-учасником цієї конвенції та обрала орієнтир на відповідність національної системи морської освіти та підготовки найсучаснішому міжнародному рівню за чітко встановленими стандартами.

Після розпаду СРСР, а також втрапи національного флоту, в Україні було багато досвідчених моряків, які одразу ж отримали визнання на міжнародному ринку праці. Освіта та підготовка моряків в Україні забезпечувалась трьома вищими закладами освіти IV рівня акредитації та п'ятьма морськими коледжами, які спромоглися зберегти традиції, започатковані ще у XVIII столітті, та запровадити новітні вимоги і прийоми підготовки моряків згідно з Конвенцією ПДНВ. Натепер Україна є п'ятою країною у світі за кількістю моряків, що працюють у світовій морській індустрії. Більша частина моряків-українців займають офіцерські посади на суднах.

У морських навчальних закладах України майбутні моряки можуть отримати не тільки



ґрунтовні теоретичні знання, але й розвинути практичні навички роботи в морі.

У 2001 році постановою Кабінету Міністрів України було створено Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків, основними завданнями якої було визначено аналіз національного та міжнародного досвіду з метою вдосконалення національної системи підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків; організацію та забезпечення діяльності державних кваліфікаційних комісій; здійснення аудиту підприємств, організацій та установ, що проводять підготовку моряків на відповідність вимогам конвенції ПДНВ [4]. У травні 2005 року Україна була включена до переліку країн, які повністю виконують вимоги Конвенції ПДМНВ, чим підтвердила своє право знаходитись у «Білому Списку» Міжнародної морської організації. Україна з успіхом пройшла аудити EMSA у 2004, 2010 та 2017 роках.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, було встановлено, що стандарти підготовки сертифікації та несення вахти моряків відрізнялися у кожній окремій країні та визначались національним законодавством кожної окремої країни, що не забезпечувало достатнього рівня підготовки моряків для задоволення постійно зростаючих вимог стосовно безпеки морського транспорту.

Для досягнення визначення єдиного мінімального рівня підготовки моряків, який би відповідав останнім сучасним технологіям, що були запроваджені на судах і у портах, саме конвенція ПДНВ відіграла найвизначнішу роль. Запровадження ж положень конвенції ПДНВ залежало від урядів окремих країн, які мали ратифікувати її та прописати її вимоги у національному законодавстві. Інструкції Європейського союзу, зокрема Директива 2008/106, відіграли визначальну роль в уніфікації та забезпеченні контролю за виконанням положень конвенції ПДНВ, а Європейська агенція з морської безпеки (EMSA) забезпечила моніторинг та процедуру міжнародного визнання дипломів та сертифікатів моряків із різних країн.

Україна (як держава з віковими традиціями у морській освіті та підготовці) повноцінно приєдналася до цих процесів, починаючи з 1996 року, а українські моряки продовжують займати провідні позиції на світовому ринку праці завдяки відповідно-

сті національної системи морської освіти європейським вимогам.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Герганов Л.Д. Проблеми фахової підготовки плавскладу України за умов інтеграції з Європейським освітнім простором. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія: педагогіка*. 2014. № 3. С. 154–159.
2. Герганов Л.Д. Профессиональная подготовка, переподготовка и повышение квалификации работников морского профиля на производстве: стратегические цели и задания для морской отрасли. *Концепт*. 2014. № 08 (август). URL: <http://e-koncept.ru/2014/14219.html> (дата звернення: 06.12.2018).
3. Кривошеков В. Украинские моряки и качество их подготовки: с чего начать? *Вечерняя Одесса*. 2005. № 78–79. URL: <http://vo.od.ua/rubrics/raznoe/1787.php> (дата звернення: 06.12.2018).
4. Про вдосконалення державного нагляду за станом підготовки та дипломування моряків: Постанова Кабінету Міністрів України від 31 січня 2001 р. № 83. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/83-2001-%D0%BF> (дата звернення: 06.12.2018).
5. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року: Закон України від 01.11.96 № 464/96-ВР. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/464/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 06.12.2018).
6. Сергеев Ю.В. О новых международно-правовых стандартах в сфере труда моряков. *Научный вестник Международного гуманитарного университета. Сер.: Юриспруденция*. 2013. № 6–1. Том 2. С. 246–248.
7. Щипцов А. Имплементация Конвенции ПДНВ и госсистема управления безопасностью судоходства. *ZN.UA*. 2013. Выпуск № 19. URL: https://zn.ua/LAW/implementaciya-konvencii-pdnh-i-gossistema-upravleniya-bezopasnostyu-sudohodstva-2_.html (дата звернення: 06.12.2018).
8. European Maritime Safety Agency. Documents. Legislative Texts. URL: <http://www.emsa.europa.eu/emsa-documents/legislative-texts.html> (дата звернення: 06.12.2018).
9. On the minimum level of training of seafarers: Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=O-J-L:2008:323:0033:0061:EN:PDF> (дата звернення: 06.12.2018).
10. Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers. URL: <https://navlib.net/wp-content/uploads/2018/06/STCW-2017.pdf> (дата звернення: 06.12.2018).
11. Ziarati R., Ziarati M., Acar U. Harmonising Maritime Education and Training at Sea and Ashore. 2012. URL: https://www.researchgate.net/publication/263673848_Harmonising_Maritime_Education_and_Training_at_Sea_and_Ashore (дата звернення: 06.12.2018).