



**Сергійчик В. О.,**

к. ю. н., доцент, доцент  
кафедри морського та митного права  
Національного університету  
«Одеська юридична академія»  
(м. Одеса, Україна)

УДК 347.793

## НАСЛІДКИ ВВЕДЕННЯ В ДІЮ МАНІЛЬСЬКИХ ПОПРАВОК ДО МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ ПРО ПІДГОТОВКУ І ДИПЛОМУВАННЯ МОРЯКІВ ТА НЕСЕННЯ ВАХТИ 1978 РОКУ (КОНВЕНЦІЇ STCW) ДЛЯ МОРЯКІВ УКРАЇНИ

Стаття присвячена Манільським поправкам до Міжнародної конвенції та Кодексу з підготовки та дипломування моряків і несення вахти (SCTW) 1978 року та їх впливові на роботу моряків України, що займає, за підрахунками аналітиків, шосте місце серед країн-постачальників морської робочої сили. Розкривається зміст та сутність Манільських поправок, здійснено детальний аналіз окремих положень, що стосуються підготовки та дипломування моряків, вимог стосовно тривалості робочого часу і відпочинку моряків, а також норм придатності моряків до праці за станом здоров'я.

**Ключові слова:** Манільські поправки до Конвенції STCW, праця моряків, документи моряка, дипломування моряків, підготовка моряків.

*Сергейчик В. А. Последствия введения в действие Манильских поправок к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Конвенции STCW) для моряков Украины. — Стаття.*

Статья посвящена Манильским поправкам к Международной конвенции и Кодексу по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (SCTW) 1978 г. и их влиянию на работу моряков Украины, занимающей,

по подсчетам аналитиков, шестое место среди стран-поставщиков морской рабочей силы. Раскрывается содержание и сущность Манильских поправок, осуществлен подробный анализ отдельных положений, касающихся подготовки и дипломирования моряков, требований, относительно продолжительности рабочего времени и отдыха моряков, а также норм пригодности моряков к работе по состоянию здоровья.

**Ключевые слова:** Манильские поправки к Конвенции STCW, труд моряков, документы моряка, дипломирование моряков, подготовка моряков.

***Sergeichik V. A. Consequences of the entry into force of the Manila Amendments to the International Convention on the Training and Certification of Seafarers and Watchkeeping 1978 (STCW Convention) for Seamen of Ukraine. — Article.***

The article is devoted to the Manila amendments to the International Convention and the Code of Training and Certification of Seafarers and Watchkeeping (SCTW) of 1978 and their impact on the work of Ukrainian seafarers, which, according to analysts, is the sixth among the countries providing maritime labor. The content and essence of the Manila amendments are disclosed, a detailed analysis of certain provisions concerning the training and certification of seafarers, requirements concerning the length of working hours and rest for seafarers, as well as the standards of suitability of seafarers for health reasons.

**Keywords:** Manila amendments to the STCW Convention, seafarers' work, seaman's documents, seamen's diplomacy, training of seamen.

Україна є членом Міжнародної морської організації (*International Maritime Organization, IMO*) і підписала основні міжнародні нормативні акти з безпеки мореплавства, прийняті в рамках ІМО, у т. ч. — Міжнародну конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками.

За результатами чергового п'ятирічного дослідження ринку праці на світовому морському торговельному флоті («*Manpower Report*»), в Україні є моряками 234 923 особи, але при цьому реально на флот у 2015 р. було поставлено 69 000 моряків, в т. ч. 39 000 офіцерів і 30 000 рядових. Тобто мова йде про кількість робочих місць, які були зайняті українськими моряками. На думку авторів «*Manpower Report 2016*», Україна сьогодні займає шосте місце серед країн-постачальників морської робочої сили [1].

Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (*International*

*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW*) (далі — Конвенція STCW) [2] шляхом схвалення Закону України від 1 листопада 1996 року № 464/96-ВР [3].

Конвенція STCW набула чинності 28 квітня 1984 року. З того часу поправки до неї були прийняті у 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2006 і 2010 роках. Поправки 2010 р. (Манільські поправки) до Конвенції і Кодексу були схвалені резолюціями 1 і 2 Конференції Сторін Конвенції, яка проходила в Манілі (Філіппіни) з 21 по 25 червня 2010 року. Згідно з ст. 57 Конституції України, Манільські поправки вступили в силу в Україні з моменту опублікування їх офіційного перекладу (6 квітня 2012 року) [4].

Термін реалізації Манільських поправок — 01.01.2017 р., тобто на теперішній час завершився перехідний період, відведений для їх імплементації. Але процес впровадження деяких положень проходив не так налагоджено як це було заплановано, що викликало стурбованість зі сторони Комітету з безпеки на морі ІМО. У цьому зв'язку вкрай важливим та актуальним є детальне дослідження положень означених поправок, що має ключове значення для роботи українських моряків, на яких ці норми поширюються.

Проблемам забезпечення реалізації норм Конвенції STCW та поправок до неї присвячено значну кількість спеціальних досліджень, серед яких варто відзначити праці: Т. В. Аверочкіної, М. Д. Балджи, Б. В. Буркинського, С. Б. Гавриш, Є. В. Додіна, Б. А. Кормича, Н. С. Лисенка, О. І. Пашенцова, В. Я. Тація, Ю. С. Шемшученка, В. К. Матвійчука та інших. Однак закінчення терміну втілення в життя Манільських поправок до Конвенції STCW 01.01.2017 р. потребує нових наукових досліджень у цій сфері у контексті змін умов роботи українських моряків.

Метою дослідження є науково-правовий аналіз Манільських поправок до Конвенції STCW та їх вплив на роботу українських моряків, а також встановлення наслідків дії поправок для окремих категорій моряків.

Манільські поправки уточнюють необхідні стандарти, насамперед, в світлі нових технологій, запроваджують нові вимоги, методи та методики підготовки та дипломування моряків, покращують механізми

забезпечення виконання її положень і детально викладають вимоги, що стосуються тривалості робочого часу і відпочинку моряків, попередження зловживань наркотиками та алкоголем, а також норм придатності моряків до роботи за станом здоров'я.

З 01.07.2011 поправки до Конвенції і Кодексу STCW вважаються прийнятими, а з 01.01.2012 — вступили в силу. З 01.07.2013 р. усі схвалені програми навчання і підготовки моряків в усіх відношеннях відповідають вимогам переглянутої Конвенції та Кодексу.

Згідно із зазначеними міжнародно-правовими документами, кожна Сторона повинна порівняти стандарти компетентності, які вона висуває до кандидатів на отримання дипломів, що видаються до 01.01.2017 р., з тими, які вказані для відповідного диплома в новій версії Кодексу, і визначити необхідність для власників цих дипломів проходження відповідних курсів перепідготовки та підвищення кваліфікації або оцінки компетентності. Після 1 січня 2014 року моряки повинні були отримувати підготовку відповідно до нових положень. 01.01.2017 період втілення в життя завершився — і далі, з лютого 2017 року, усі моряки, які активно працюють, повинні відповідати усім вимогам Конвенції, з поправками, і мати діючий сертифікат STCW, який охоплює всі функції, що здійснюються ними на борту.

Однак кваліфікаційні документи моряків у 2013—2014 рр. видавалися на застарілих бланках, які не відповідали вимогам Манільських поправок. Деякі морські адміністрації прапорів, під якими працюють, у т. ч. і українські моряки, уже повідомили, що термін дії таких документів закінчився 1 січня 2017 року. Моряки змушені масово міняти документи, у зв'язку з чим виникли певні проблеми.

За словами директора компанії *V.Ships Ukraine*, капітана далекого плавання І. Сафіна, дипломно-паспортні відділи капітанів морських портів регулярно порушують вимоги законодавства щодо термінів видачі кваліфікаційних документів моряків. Згідно із законодавством, на це відводиться десять днів, але оформлення документів нерідко затягується практично до двох календарних місяців. Аналогічна проблема — затягування терміну видачі — стосується і паспорта моряка. Замість передбаченого законодавством одного місяця паспорт оформляється набагато довше [5].

Ще однією нагальною проблемою є те, що крьюінгові компанії продовжують отримувати запити від іноземних судновласників з вимогою надати лист від компетентного державного органу про те, що механіки і електромеханіки відповідають вимогам SCTW і мають відповідну компетенцію щодо використання високовольтного устаткування.

Зазначимо, що у своєму циркулярному листі MSC.1/Circ.1560 Комітет з безпеки на морі ІМО рекомендував портовим органам контролю, класифікаційними товариствам та іншим уповноваженим організаціям до 1 липня 2017 р. обирати прагматичний і практичний підхід під час інспекційної перевірки у випадку, якщо у моряка на руках є STCW-диплом старого зразка, який відповідає вимогам, що застосовуються до 01.01.2017 р. Уповноваженим особам в таких випадках можна обмежитися лише попередженням про вступ в силу нових поправок до Конвенції STCW і необхідності отримання документа нового зразка.

Комітет визнав, що моряки, які перебувають на борту суден, могли не встигнути отримати необхідні сертифікати або документи країни-прапора, що відповідають вимогам Манільських поправок 2010 р. до Конвенції STCW. Тому Комітет закликав державні портові органи контролю прийняти усі перераховані вище фактори до уваги при прийнятті рішень в рамках процедур контролю та перевірок, відповідних ст. X і Правилам I/4 STCW [6].

Підкреслимо, що це послаблення при перевірці документів поширюється на моряків, які почали роботу на судні до вступу в дію Манільських поправок, тобто до 01.01.2017 р. При цьому питання про відправку в рейс моряка з неоновленими STCW-дипломом, а отже недійсним, залишається на розсуд судновласника.

Варто зупинитися та розглянути актуальні зміни щодо сертифікатів компетенції для моряків та деяких положеннях Манільських поправок.

Так, одне з нововведень безпосередньо стосується охорони судна. Оновилися стандарти з підготовки екіпажів суден до дій щодо забезпечення безпеки у водах, де є загроза нападу піратів. На теперішній час всі члени екіпажу корабля, на який поширюється дія

Кодексу ОСПЗ, зобов'язані пройти тренінг з охорони судна і відповісти стандартам компетентності, передбаченим новим Правилком VI/6 Конвенції STCW. При цьому члени екіпажу, на яких не покладається будь-яких обов'язків із забезпечення безпеки, повинні бути ознайомлені з заходами з охорони (*security awareness training*) і підтвердити свою компетентність згідно з Розділом A-VI/6-1 Кодексу відповідним сертифікатом. Члени екіпажу судна, яким буде доручено виконання спеціальних обов'язків з охорони судна в районі дії піратів, повинні мати відповідну для таких осіб підготовку (*training for designated security duties*) і підтвердити компетентність згідно з Розділом A-VI/6-2 Кодексу. На судні так само повинен бути обов'язково призначений Офіцер з охорони, підзвітний капітану та мати на руках відповідний сертифікат компетенції.

Для судноводіїв обов'язковим стає сертифікат, що підтверджує компетенцію в сфері управління складом навігаційної вахти — *Brige Resource Management*. Цей сертифікат поділяється на два рівні: рівень управління для капітанів і старших помічників, і рівень експлуатації для інших (починаючи з посади другого помічника капітана судна). Крім того, судноводіям необхідним є окремий сертифікат, що підтверджує компетенцію в сфері використання електронної картографічної системи ECDIS. Так, якщо ECDIS є основним засобом навігації на судні, буде пред'являтися вимога — пройти підготовку на конкретному типі системи.

У машинного відділення з'явився власний сертифікат — *Engine Room Resource Management* — управління складом вахти машинного відділення. Він так само поділяється на рівень управління для старших і других механіків, і на рівень експлуатації для інших. Іноді наявність сертифіката рівня управління запитують у електромеханіків першого розряду, що не відповідає вимогам Конвенції [7].

Окрім того, Манільськими поправками уточнено назву і надано визначення видів документів, які видаються морякам, відповідно до вимог Конвенції STCW. Передбачені наступні групи документів:

— *Certificate of competency* — диплом особи командного складу, який видається капітанам, судовим офіцерам і радіоспеціалістам ДМССБ відповідно до положень глав II, III, IV та VIII Конвенції;

— *Certificate of proficiency* (свідоцтво про професійну придатність) — означає документ, виданий моряку, інший, ніж диплом особи командного складу, який підтверджує, що вимоги Конвенції щодо підготовки, компетентності та плавальному стажі виконані. У цю групу входять документи про кваліфікацію осіб рядового складу, що видаються відповідно до вимог Правил II/4, II/5, III/4, III/5, VII/2, а також і деякі свідоцтва про проходження підготовки, передбаченої Конвенцією ПДНВ, зокрема, свідоцтва для роботи на танкерах, свідоцтво офіцера охорони судна тощо;

— *Documentary evidence* (документальне підтвердження) — означає документ, інший, ніж диплом осіб командного складу або свідоцтво про професійну придатність, який підтверджує, що відповідні вимоги Конвенції виконані. До цієї групи зокрема буде входити свідоцтво про підготовку з виживання персоналу пасажирських суден та ін. [8].

Манільські поправки роз'яснюють визначення терміну «схвалений стаж плавання». Уточнено, що при схваленні стажу плавання, необхідного згідно з Конвенцією STCW, сторони повинні забезпечити, щоб відповідні практика або робота на судні були пов'язані з кваліфікацією, яку освоює моряк, маючи на увазі, що крім первинного ознайомлення з роботою на морських судах, метою такої практики (або роботи) має бути надання можливості моряку отримати інструктаж і практичний досвід виконання, під відповідним наглядом, тих завдань, обов'язків і робіт, які передбачені посадою на судні, на яку претендує моряк, і яка буде вказана в дипломі або свідоцтві про професійну придатність.

Приведено у відповідність вимоги щодо підготовки та дипломування персоналу, що працює на всіх типах танкерів, а також введені нові вимоги до дипломування персоналу танкерних суден.

Так, замість ознайомчої підготовки та спеціалізованої підготовки для персоналу танкерних суден, новими поправками передбачені:

— підготовка за розширеною програмою для капітанів, старших помічників капітанів, старших механіків, других механіків та інших осіб, які несуть безпосередню відповідальність за вантажні операції та вантаж;

— базова підготовка для всіх, кому може бути доручено виконання особливих обов'язків на танкерах.

Зазначимо, що стосовно документів моряків конвенціональних спеціальностей, а також рефрижераторних механіків, виданих до 31.12.2016 р., то їм необхідно заздалегідь починати процедуру підтвердження кваліфікації в установленому порядку, за винятком матросів і мотористів другого класу. Вони обмінюють документи автоматично в дипломно-паспортних відділах морських портів. Якщо у моряків конвенціональних спеціальностей термін дії завершується, наприклад, у 2018 році, але документи видані на бланках старого зразка і не відповідають вимогам Конвенції STCW, то морякам слід звертатися до дипломно-паспортних відділів морських портів для обміну на документи нового зразка (з терміном дії минулих документів). Це стосується також рефрижераторних механіків.

Моряки неконвенціональних спеціальностей обмінюють документи автоматично в дипломно-паспортних відділах морських портів. Термін дії цих документів необмежений.

Важлива відмінність нових правил дипломування від нині діючих полягає в тому, що відтепер для підтвердження робочих дипломів і кваліфікаційних свідоцтв морякам не буде потрібно проходити атестацію. Досить пред'явити для цього довідку про наявність 12-місячного плавального цензу, і документи будуть продовжені автоматично. Однак атестація необхідна, якщо моряк претендує на більш високу посаду або на отримання робочого диплома без обмежень плавання. Наприклад, вахтовий механік планує стати другим механіком, старший помічник капітана — капітаном, капітан суден тоннажем до 3000 тон хоче командувати судном тоннажем понад 3000 тон. Так само штурмани т. зв. офшорних суден, які не займаються вантажними і пасажирськими перевезеннями, повинні пройти атестацію, якщо побажають обміняти свої робочі дипломи з наявними обмеженнями на дипломи більш широкого профілю.

Відповідно до Правила I/2 Конвенції STCW, дипломи видаються тільки Адміністрацією після перевірки автентичності та дійсності будь-яких необхідних документальних підтверджень. Свідоцтва фактивця, що видаються відповідно до положень Правил V/1-1 (нафтових



танкерів і танкерів-хімовозів) і V/1-2 (танкерів-газовозів) капітанам і працівникам командного складу, видаються тільки Адміністрацією.

Кожна Сторона Конвенції зобов'язується вести реєстр усіх дипломів і підтверджень капітанів, представників командного складу і, в залежності від обставин, працівників рядового складу, які: видаються; дія який закінчилася або поновлена; дія яких призупинена; які були анульовані, втрачені або знищені; а також видачі пільгових дозволів. Також кожна Сторона зобов'язується надавати інформацію про статус таких професійних дипломів, підтверджень і пільгових дозволів іншим Сторонам і компаніям, що надсилають запити про перевірку автентичності та дійсності дипломів, наданих моряками, які претендують на визнання своїх дипломів відповідно до Правил I/10 або роботу на судні.

Окрему увагу слід приділити нормі про те, що кордони прибережного плавання повинні бути вказані в підтвердженні диплома. Однак, з урахуванням визначення різними сторонами Конвенції різних величин цих кордонів, це ставить моряків України у досить не вигідне становище. Так, Україна визначає прибережне плавання — при віддаленні до 20 миль, що значно менше, ніж в інших державах. Наприклад, у США це 200 миль, у Великій Британії — 150 миль. На ринку праці в прибережному плаванні стає очевидною «невигідність» українських документів [9]. Питання перегляду Україною її кордонів прибережного плавання може відкрити додатковий ринок праці для українських моряків.

Окрім зазначених нововведень, переглянуто вимоги стосовно готовності до несення вахти и годин роботи та відпочинку — період відпочинку не менше: мінімум 10 годин відпочинку в будь-який 24-годинний період; і 77 годин протягом будь-якого періоду 7 днів.

Введено нові обов'язкові для Адміністрацій вимоги стосовно попередження зловживань на судах наркотиками та алкоголем. З цією метою Адміністраціям пропонується встановити максимальну межу алкоголю у крові (не вище 0,05 %) або алкоголю у видихуване повітря (0,25 мг/л) для капітанів, офіцерів та інших моряків під час виконання ними обов'язків з несення вахти, забезпечення безпеки або охорони судна, людей та навколишнього морського середовища.

Адміністрації повинні передбачити дієві заходи контролю за дотримання цих вимог.

Окрім того, кожна Сторона встановлює стандарти придатності за станом здоров'я для моряків і процедури видачі медичних свідоцтв, відповідно до положень цього правила і Розділу А-І/9 Кодексу STCW. Моряк, який має професійний диплом/свідоцтво фахівця, виданий на підставі положень Конвенції, і працює на судні, також повинен мати дійсне медичне свідоцтво, видане відповідно до положень цього Правила і Розділу А-І/9 Кодексу STCW. Медичні свідоцтва залишаються дійсними протягом максимального періоду (два роки), за винятком випадків, коли вік моряка менший 18 років (тоді максимальний термін дії складає один рік). Фактично в Україні видаються медичні свідоцтва, термін дії яких дорівнює 1 року.

Окрім того, обов'язковою вимогою Конвенції STCW з поправками є відкритий ресурс для реєстрації та перевірки документів моряків України. З 1 січня 2017 року Манільські поправки вступили в силу, і відсутність вільного доступу до Держреєстру документів моряків стало б грубим порушенням міжнародного морського права. Недотримання вимог Конвенції STCW, ухваленої на міжнародному рівні, могло завдати серйозного удару по репутації України.

На теперішній час Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків запустила відкритий сайт перевірки документів моряків України. Сайт [verification.itcs.org.ua](http://verification.itcs.org.ua) поки працює в тестовому режимі. Відтепер дізнатися, чи є легітимними сертифікати та інші документи можна протягом декількох хвилин. Для цього достатньо зареєструватися і ввести номер документа. Відкриття онлайн-ресурсу підтвердило: Україна готова здійснювати всіх заходів, необхідних для зміцнення свого статусу в Білому списку ІМО [10].

Варто сказати, що запуск відкритого сайту — серйозний крок у боротьбі з бюрократією. Раніше для підтвердження легітимності судовласники і співробітники крьюінгових агентств повинні були робити платний запит до Держреєстру Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків. На теперішній час потрібну інформацію можна швидко отримати на сайті. Стало простіше і самим морякам, яким підтвердження легітимності сертифікатів необхідно для допуску

до державних іспитів або при перевірці в капітанії порту. Раніше результатів доводилося чекати десять днів і більше, тепер же отримати підтвердження легітимності можна за лічені хвилини.

Таким чином, підводячи підсумки, зазначимо, що після вступу в силу Манільських поправок, не дивлячись на певні труднощі та недоліки, є істотні полегшення для моряків, а саме:

— скасування іспитів в державних кваліфікаційних комісіях (ДКК) для осіб рядового складу, кваліфікації яких не підпадають під вигоди Конвенції STCW, це стосується 4000 моряків щорічно;

— зменшення кількості тренажерних підготовок впродовж професійної діяльності моряка;

— впровадження дистанційного комп'ютерного тестування моряків (спочатку як додаток до іспитів в ДКК, а в майбутньому — замість них), що має на меті істотне підвищення рівня об'єктивності при встановленні рівня кваліфікації моряків;

— впровадження електронного документообігу між навчально-тренажерними закладами, де моряки отримуються тренажерну підготовку, органами видачі професійних дипломів, підтверджень та свідоцтв, Державним Реєстром документів моряків України, системою дистанційного тестування.

Наприкінці зазначимо, що після вступу в силу Манільських поправок виникає ряд питань, пов'язаних з документами моряків, тому роль крьюінгових компаній у їх вирішенні дуже значна. Не всі моряки повністю інформовані щодо нових вимог до морських документів, тому компаніям необхідно відстежувати терміни дії документів моряків.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Singapore Yearbook Of Manpower Statistics 2016*. URL: [stats.mom.gov.sg/Pages/Singapore-Yearbook-Of-Manpower-Statistics-2016.aspx](http://stats.mom.gov.sg/Pages/Singapore-Yearbook-Of-Manpower-Statistics-2016.aspx)
2. *Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року*. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_053](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_053)
3. *Про приєднання України до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року* // Відомості Верховної Ради України. 1996. № 50. Ст. 284.

4. *Манільські поправки* до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896\\_052](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_052)
5. *Асоціація «Український морської союз»* допомагає морякам, кріюингам и судовладельцам слышать друг друга. URL: <http://seafarers.com.ua/itics-improvess-performance-in-odessa/9421/>
6. *Сроки реализации* Манильских поправок продлены до 1 июля 2017 года. URL: <http://www.sur.ru/news/5006>
7. *Манильские поправки* к Международной конвенции для моряков. URL: <http://centerexchange.ru/manilskaya-konvencia.php>
8. *Манільські поправки* до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896\\_052](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_052)
9. *Буланович П.* Манильские поправки. Чего ждать украинским мореходам? URL: <https://sudohodstvo.org/manilskie-popravki-chego-zhdai-ukrainskim-morehodam/>
10. *Проверка легитимности* документов моряков теперь — в открытом доступе. URL: <http://seafarers.com.ua/online-verification-of-documents-of-seamen/11263>

