

UDC 656.339.565

**READINESS OF THE MARINE PERSONNEL IN UKRAINE  
TO JOIN THE MANILA AMENDMENTS TO THE  
CONVENTION AND STCW CODE**

**ГОТОВНОСТЬ МОРСКИХ КАДРОВ В УКРАИНЕ К ВСТУПЛЕНИЮ  
МАНИЛЬСКИХ ПОПРАВК К КОНВЕНЦИИ ПДНВ  
И КОДЕКСУ ПДНВ**

**Valentina Kukharchuk  
Кухарчик В.Г.**

---

*В статті розглядаються питання можливості працевлаштування морських кадрів України у зв'язку з прийняттям Манільських поправок к Конвенції та Кодексу ПДНВ.*

According to a study provided by an independent maritime consulting center Drewry Shipping, Ukraine was among the largest suppliers of labor resources to the world's merchant fleet. Philippines are the leader - 146 thousand inhabitants of the island nation are employed at commercial fleet, the Chinese are on the second place with 141 thousand followed by Turks - 98 thousand. Indian and Indonesian sailors are on the fourth and fifth place – with 87 and 80 thousand respectively. There are 76 thousand Ukrainian seamen working on merchant ships around the world, Russian seamen about 57 thousand [3]. According to the International Shipping Federation (ISF), in 2000 the global Navy included more than 1.25 million seafarers, representing 150 countries. In this long-term market leader in maritime workforce is the Philippines, which supplied to the fleet around 20% of all seafarers.

Nowadays there is a growing shortage of officers while substantial excess of ratings on the maritime labor market. The most acute shortage of qualified seafarers is represented among masters and chief engineers.

The most significant maritime market research workforce is provided jointly by BIMCO and ISF.

The efficient use of maritime potential of Ukraine is the main subject of the works of Russian scientists, such as Kotlubay M.I., Kotlubay A.M., Morozova I.V., Miyusov M.V., Golubev V.K., Primachov N.T., Kulikov Y.M., Sich V.I., Chekalovts and others.

*Statement of the problem.* Marine personnel is the main treasure of Ukraine. Having lost the marine transport fleet, we can talk about the lack of attention to issues of human capacity effective use in maritime transport in Ukraine.

*Purpose formation.* That's why it is necessary to do everything possible to provide being in demand of marine personnel of Ukraine in the global labor market. Directions and prospects justification of effective use of the country transport capacity taking into account the international organizations requirements.

Research. Nowadays transport services are a very important part of the mechanism of production shipping and passengers and the workforce transportation, which allows trade between the continents and moving human resources for the further development of the world.

From June 21 to June 25, 2010 in Manila at the request of the President of the Philippines and the invitation of the Government of the Philippines under the auspices of the International Maritime Organization (IMO) Diplomatic Conference was held including the Parties the International Convention of 2010 on Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW- 78). The subject of the conference was the adoption of amendments to the STCW- 78 and the Code on Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. The Conference was attended by representatives of 85 Countries- Parties of the Convention, one country that is not a Convention Party, three associate members of the IMO, the International Labor Organization (ILO), two intergovernmental organizations and 18 non-governmental organizations.

The Conference accepted the amendments to the Convention and STCW Code, the final act was signed by representatives of 82 Countries- Parties of the Convention. The Conference used the draft text of amendments to the Convention and STCW Code, prepared by the Subcommittee on Training, Certification and Watchkeeping at its 41<sup>st</sup> session in January 2010 and approved by the Committee on Maritime Safety at its 87<sup>th</sup> session in May 2010.

In fact, the text of the STCW Convention and the STCW Code in a new edition was adopted.

On June 25, 2010 the representatives of the Parties of the Convention signed the Final Act of the Conference, approving the amendments text.

Ukraine having timely outtalked the International Maritime Organization (IMO) to include it to the “white list” of countries meeting all international requirements in terms of educational standards and documents preparation for the Mariners, may soon, if it fails to successfully report on the full meeting the requirements of the STCW Convention, to get into the “black list” on employment of the maritime resources of the International Convention on the training and certification of seafarers.

Another positive aspect is the sharp decrease in the amount of counterfeit marine documents in Ukraine. To achieve this, a great work has been performed, and IMO has appreciated this work.

The most important, it was able to convince the seafarers not to make any dubious deals and receive documents through official channels. Such awareness was a result of some of the leading naval powers position, especially the United States, Liberia, Panama, who considered a seaman on the vessel board with false documents as a potential terrorist. But having defeated the documents forgers, our country became a lag in the other, not less important aspect. IMO requires each country to have a single register of marine documents. Transparent and open to legitimate access. To provide possibility to any owner, inspector of international organizations, representatives of law enforcement agencies, to verify the authenticity of seaman documents in a quickly manner. In Ukraine, such a register is created, but not all maritime training institutions are rushing to report information on documents issued. As a result, sailors, which diplomas and certificates information was not included into

the Ukrainian unified state register of documents, will automatically be considered terrorists.

And we can see such picture with almost all the documents: a training record book on board the vessel which contains information on practice of graduates of higher and secondary maritime training institutions, with record book sailors. There are established uniform requirements of the STCW Convention on their maintenance and filling, but there are too little people in Ukraine who adhere it. And it can play havoc with our country when it will report to the IMO.

The next issue is a pretrip medical examination of seafarers. STCW Convention requires each country prior to develop common international requirements, had its national medical standards of compliance which must be controlled by the authorized state body. In Ukraine, such a body is the Ministry of Health. But the list of health facilities prepared by the ministry, that have got the right to conduct medical examinations of seafarers and provide appropriate medical certificate on fitness of a seafarer for health to work on ships, absolutely does not reflect the real situation. Pre-trip inspection of seamen "flying the flag" is performed in medical centers and institutions, which are not included to list of the Health Ministry of Ukraine.

This is explained by the fact that foreign shipowners attract to insurance of their shipscrews the reputable international insurance companies. Nowadays, for example, the insurance amount of vessels operating on ships of the Greek shipowners, in case of partial or total loss of ability to work as a sailor, and in case of death during the voyage, ranging from 30 to 80 thousand dollars. Clearly, that any insurance company, when signing so solid commitments, wants to have full assurance that the sailors are healthy. Well aware of the practice of the Soviet era, when it was possible to go in voyage by means of presents to doctors, for people with chronic diseases, with undertreated traumas, with abnormalities of the cardiovascular system - the foreigners now prefer to deal with the medical centers of the new formation, guaranteeing the quality of pre-trip inspection by special training of medical staff and the availability of modern medical equipment. In addition, the contract provides the payment by medical institution of a forfeit if seaman was written off during the voyage for medical reasons, which could be identified on the shore.

The most important items are amendments to the STCW Convention and Code, adopted in Manila, effective from January 1, 2017 [6]:

1. Parties to the Convention are encouraged to implement the Manila amendments without delay, with a view to their early possible use in national systems of education, training and certification in order to ensure full and unconditional implementation of all requirements till January 1, 2017.

2. Parties of the Convention have received recommendations to create an electronic database to verify the seamen qualification documents issued and evidence to them, as well as to respond to inquiries on the specified documents (Resolution 5).

3. Promoting technical knowledge, skills and professionalism of seafarers (Resolution 7).

4. Development of recommendations on the application of international standards for the health of seafarers (Resolution 8).

5. Revision of existing model training courses, published by the International Maritime Organization, and the development of new model courses (Resolution 9).

6. Additional requirements for captains and officers of ships operating in polar waters (Resolution 11).

7. Ensuring practice places for cadets on ships. Conference encourages shipping companies and shipowners to provide practice places on existing ships and ships in process. (Resolution 13).

8. Conference calls to attract women to work in the maritime industry, keeping their equal rights with men (Resolution 14).

9. It is recommended to amend, usually every 5 years (subject to a 5-year cycle), and a comprehensive review of the Convention and Code, in connection with the growth of technology, spending 10 years (Resolution 15).

10. Seaman's Day. The Conference have decided to establish the day of June 25 each year, beginning in 2010, as a "Seaman's Day" Governments, shipping organizations and companies, shipowners and all other interested parties are encouraged to provide assistance for a wide celebration of the "Seaman's Day" in their countries (Resolution 19), and other amendments.

The new mandatory requirements for Administrations to prevent the misuse on ships of drugs and alcohol are introduced. Administrations should provide effective measures to monitor compliance with these requirements.

*Conclusions.* All participants in the preparatory process for marine personnel in Ukraine, as well as training centers, medical institutions issuing certificates on seafarers' health, must comply promptly with all requirements and take into account the changes required by resolutions of the Convention and the STCW Code, adopted in Manila. Otherwise, since January 2017, 76 000 the Ukrainian sailors will be unable to get a job.

Sailors are not just bearers of professional knowledge and skill, but also are carriers of maritime traditions, without which a maritime state can not exist. Seamen are an essential prerequisite and our chance to rebirth a merchant navy in Ukraine.

### *References*

1. White book – European transport policy 2010. – M. : Polygraph, 2003. – P. 192.
2. [Electronic resource] Mode of access : <http://seaman.com.ua/articles/016/>
3. [Electronic resource] Mode of access: <http://moryakukrainy.livejournal.com/?Skip=30>.
4. Transport Strategy of Ukraine up to 2020 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.kakrabota.com.ua/article/30700>.
5. [Electronic resource] Mode of access: [http://seaman.net.ua/library/morskoe-pravo/normativy/manila\\_amendments](http://seaman.net.ua/library/morskoe-pravo/normativy/manila_amendments).
6. [Electronic resource] Mode of access: <http://key4mate.com.ua/blog/manilskie-popravki-zhdet-li-nas-cto-to-novenkoe.html> 23.07.2012.
7. EU Transport strategy up to 2050 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.chas-daily.com>.

### *Аннотация*

По данным исследования, проведенного независимым морским консультационным центром Drewry Shipping, Украина оказалась в числе крупнейших стран-поставщиков рабочей силы для мирового торгового флота. Лидируют Филиппины – на торговом флоте работают 146 тыс. жителей островного государства, далее идут китайцы 141 тыс. и турки 98 тыс. моряков. Индийские и индонезийские моряки занимают четвертое и пятое места - их 87 и 80 тыс. соответственно. Украинских моряков, работающих на торговых судах по всему миру, насчитывается 76 тыс., российских – 57 тыс человек [3]. По данным International Shipping Federation (ISF), в 2000 году на мировом морском флоте работало более 1,25млн моряков, представлявших 150 стран. При этом многолетним лидером на рынке морской рабочей силы являются Филиппины, которые поставляли на флот около 20 % всех моряков.

На морском рынке труда сегодня при значительном избытке предложения рядового состава наблюдается растущий дефицит командного состава. При этом наиболее остро ощущается нехватка самых квалифицированных моряков — капитанов и старших механиков.

Наиболее значительные исследования рынка морской рабочей силы совместно проводят BIMCO и ISF.

С 21 по 25 июня 2010 года в Маниле по просьбе Президента Филиппин и приглашению Правительства Филиппин под эгидой Международной морской организации (ИМО) прошла Дипломатическая конференция Сторон Международной конвенции 2010 года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ-78). Задачей конференции явилось принятие поправок к ПДНВ-78 и Кодексу по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты. В работе Конференции приняли участие представители 85 государств, являющихся Сторонами Конвенции, одного государства, не являющегося ее Стороной, трех ассоциированных членом ИМО, Международной организации труда (МОТ), двух межправительственных и 18 неправительственных организаций.

Конференция приняла поправки к Конвенции и Кодексу ПДНВ, финальный акт подписан представителями 82 государств, являющихся Сторонами Конвенции. Конференция использовала проект текста поправок к Конвенции и Кодексу ПДНВ, подготовленный Подкомитетом по подготовке, дипломированию и несению вахты на его 41-й сессии в январе 2010 г. и утвержденных Комитетом по безопасности на море на его 87-й сессии в мае 2010 г.

Фактически был принят текст Конвенции ПДНВ и Кодекса ПДНВ в новой редакции.

25 июня 2010 г. представителями сторон Конвенции был подписан Заключительный акт Конференции, одобряющий текст поправок.

Украина сумев в свое время убедить Международную морскую организацию (ИМО) включить ее в «белый» список государств, выполняющих все международные требования в части образовательных стандартов и подготовки документов для моряков, может вскоре, если не удастся успешно

отчитаться о полном выполнении требований конвенции ПДНВ, попасть в «черный» список Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков по найму морской рабочей силы.

Положительным моментам является резкое уменьшение в Украине количества поддельных морских документов. Чтобы этого достигнуть, была проведена большая работа, и ИМО эту работу оценила.

Главное, удалось убедить самих моряков не идти ни на какие сомнительные сделки, а получать документы официальным путем. Такой сознательности поспособствовала позиция ряда ведущих морских держав, прежде всего, США, Либерии, Панамы, которые стали рассматривать находящегося на борту судна моряка с поддельными документами как потенциального террориста. Но, победив фальсификаторов документов, наша страна оказалась в роли отстающих в другом, не менее важном, аспекте. ИМО требует, чтобы каждая страна имела единый реестр морских документов прозрачный и открытый для легитимного доступа. Чтобы любой судовладелец, инспектор международной организации, представители правоохранительных органов имели возможность оперативно проверять подлинность предъявляемых моряком документов. В Украине подобный реестр создан, но далеко не все морские учебные заведения спешат сообщать туда сведения о выданных документах. В результате моряки, сведения о дипломах и сертификатах которых, не попадут в единый государственный реестр документов моряков Украины, будут автоматически считаться террористами.

И такая картина практически со всеми документами: с книжкой регистрации подготовки на борту судна, куда заносятся сведения о плавпрактике выпускников высших и средних морских учебных заведений, с послужной книжкой моряков, пришедшей на смену справкам о плавании. Существуют установленные конвенцией ПДНВ единые требования по их ведению и заполнению, но в Украине их редко кто придерживается. А это может сыграть злую шутку с нашей страной, когда она будет отчитываться перед ИМО.

Следующий вопрос – предрейсовый медицинский осмотр моряков. Конвенция ПДНВ требует, чтобы каждая страна, до разработки единых международных требований, имела свои национальные медицинские стандарты, за соблюдением которых должен следить уполномоченный государственный орган. В Украине таким органом является Министерство здравоохранения. Но подготовленный министерством перечень медучреждений, получивших право проводить медицинские осмотры моряков и выдавать соответствующие медицинские свидетельства о пригодности моряка по состоянию здоровья к работе на морских судах, абсолютно не отражает реальное положение вещей. Предрейсовым осмотром «подфлажников» занимаются медицинские центры и учреждения, которых и близко нет в списке МОЗ Украины.

Объясняется это тем, что иностранные судовладельцы привлекают к страхованию экипажей своих судов солидные международные страховые компании. Сегодня, например, размер действующей на судах греческих судовладельцев страховки на случай частичной или полной потери моряком

трудоспособности, а также на случай смерти во время рейса, колеблется от 30 до 80 тысяч долларов. Понятно, что любая страховая компания, подписываясь под столь солидными обязательствами, желает иметь полную гарантию того, что моряки уходят в рейс абсолютно здоровыми. Хорошо зная о практике советских времен, когда в рейс, «отблагодарив» кого надо, уходили люди с хроническими заболеваниями, с не долеченными последствиями травм, с патологиями сердечно-сосудистой системы, – иностранцы теперь предпочитают иметь дело с медцентрами новой формации, гарантирующими качество предрейсового осмотра специальной подготовкой медперсонала и наличием современного медицинского оборудования. К тому же, договор предусматривает выплату медучреждением неустойки, если моряка списали в ходе рейса по медицинским показаниям, которые можно было выявить на берегу.

Наиболее важный вопрос – это вступающие в силу с 1 января 2017 года изменения к Конвенции и Кодексу ПДНВ, принятые в Маниле [6]:

1. Участники Конвенции призываются к реализации Манильских поправок без задержек, с целью как можно раннего их применения в национальных системах образования, подготовки и дипломирования, с тем, чтобы обеспечить безусловное и полное выполнения всех требований к 1 января 2017 г.

2. Участникам Конвенции рекомендовано создать электронную базу данных для проверки выданных квалификационных документов моряков и подтверждений к ним, а также для ответов на запросы по указанным документам. (Резолюция 5).

3. Содействие техническим знаниям, навыкам и профессионализму моряков (Резолюция 7).

4. Разработка рекомендаций по применению международных стандартов в отношении состояния здоровья моряков (Резолюция 8).

5. Пересмотр существующих типовых курсов подготовки, опубликованных Международной морской организацией, и разработка новых типовых курсов (Резолюция 9).

6. Дополнительные требования для капитанов и командного состава судов, работающих в полярных водах (Резолюция 11).

7. Обеспечение практикантскими местами курсантов на судах. Конференция призывает судоходные компании и судовладельцев предусматривать практикантские места на существующих и строящихся судах. (Главное, чтобы это действительно делалось, а не только говорилось об этом). (Резолюция 13).

8. Конференция призывает привлекать женщин для работы в морской индустрии, соблюдая для них равные права с мужчинами (Резолюция 14).

9. Рекомендовано вносить поправки, как правило, каждые 5 лет (с соблюдением 5-летнего цикла), а комплексный пересмотр Конвенции и Кодекса, в связи с ростом технологий, проводить через 10 лет (Резолюция 15).

10. День моряка. Конференцией принято решение установить 25 июня каждого года, начиная с 2010 г., как «День моряка». Правительства, судоходные организации и компании, судовладельцы и все другие заинтересованные

стороны призываются оказывать содействие для широкого празднования «Дня моряка» в своих странах (Резолюция 19), и другие поправки.

Введены новые обязательные для Администраций требования по предупреждению злоупотреблений использованием на судах наркотиков и алкоголя. Администрации должны предусмотреть действенные меры по контролю за соблюдением этих требований.

Морские кадры являются основным достоянием Украины. Потеряв морской транспортный флот, можно говорить о недостаточном внимании к проблемам эффективного использования кадрового потенциала страны на морском транспорте в Украине. Поэтому надо сделать все необходимое чтобы морские кадры Украины были востребованы на мировом рынке труда.

Моряки не только носители профессиональных знаний и умений, они носители морских традиций, без которых не может существовать морская держава. Морские кадры – важнейшая предпосылка и наш шанс для возрождения в Украине морского торгового флота.

Все участники процесса подготовки морских кадров в Украине: высшие и средние учебные заведения а также тренинг центры, выдающие сертификаты морякам; крьюинговые агентства; медицинские учреждения, выдающие свидетельства о состоянии здоровья моряков, должны своевременно выполнить все требования и учесть изменения, предусмотренные резолюциями к Конвенции и Кодексу ПДНВ, принятые в Маниле. В противном случае, с января 2017 года, 76 тысяч украинских моряков будут лишены возможности устроиться на работу.