

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32782/1813-338X-2022.3.24>**I. В. Підпала**

доктор юридичних наук, професор кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу
Одеського державного університету внутрішніх справ

СУТНІСТЬ, ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРИЗНАЧЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ МОРЯКІВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Актуальність статті полягає в тому, що серйозною проблемою залишається якість підготовки спеціалістів, що випускаються, претендуючи на вакансії які є на флоті. За останнє десятиріччя є випадки, що ознаменувалися загальним падінням рівня безпеки мореплавства, що було обумовлено низькою професійною підготовкою членів екіпажів. Мали місце випадки придбання фальшивих дипломів про закінчення вищих і середніх спеціальних навчальних закладів в багатьох країнах. У статті акцентовано увагу на важливості та необхідності здійснення професійної підготовки моряків. Здійснено аналіз національного та міжнародного законодавства, норми якого спрямовані на регулювання професійної підготовки досліджуваної у статті категорії працівників. Наголошено, що сьогодні гострою є необхідність у розвитку та удосконаленні професійних навиків моряків, розробці програми сприяння найму моряків в залежності від їх кваліфікації, а також поновленню трудових стандартів моряків новими нормами. Зроблено висновок, що сучасна обстановка морської галузі вимагає кваліфікований склад екіпажу, залучення нових кадрів та збереження старих на морському флоті для цінності професії. Згідно цього виникає необхідність у розвитку та удосконаленні професійних навиків моряків, розробці програми сприяння найму моряків в залежності від їх кваліфікації та поновленню трудових стандартів моряків новими нормами, з метою забезпечення компетентними екіпажами, що будуть попереджувати аварії на морі, шляхом удосконаленого навчання і чіткого виконання вимог підготовки і дипломування моряків та несення вахти. Ці заходи дадуть змогу значно підвищити рівень кваліфікації екіпажів та посилити вимоги морської індустрії до навчання командного та рядового складу, забезпечити високий професійний рівень підготовки моряків, удосконалити регламент часу відпочинку та стандарти в відношенні здоров'я моряків. Так як на сьогоднішній день існує доволі широка міжнародно – правова база для підготовки і навчання спеціалістів для морських суден, котра дуже детально регулює обов'язки держав – учасниць, але задача світового товариства полягає в тому, щоб основоположні принципи безпеки мореплавства, і вчасності, навчання і підготовка спеціалістів для морських суден, здійснювались однаково ефективно у всіх країнах, маючих морський флот, та особлива увага приділялася здоров'ю членів екіпажів суден з метою поновлення і збереження контингенту моряків належного рівня.

Ключові слова: професійна підготовка, моряки, національне законодавство, міжнародне законодавство.

Постановка проблеми. На міжнародному ринку праці моряків для іноземних судовласників і їх комерційних суден під «зручними прапорами» Україна опинилася на третьому місці в десятці провідних країн-постачальників рядового і командного складу екіпажів морських торговельних суден. Серед цих країн – Філіппіни, Китай, Індія, Індонезія, Польща, Греція, Туреччина, М'янма (Бірма). Зазначені 10 країн за даними Міжнародного дослідницького центру моряків у Кардіфі забезпечують близько

70% потреби ринку робочої сили на світовому морському флоті, але склад морського флоту, за останню чверть століття суттєво змінився. З'явилися судна, оснащені сучасним електронним обладнанням і потребуючі спеціальної технічної підготовки екіпажу. Технологія роботи на борту судна постійно удосконалюється і входить обов'язковою складовою частиною в підготовку моряків. В процес навігаційного забезпечення залучене широке коло спеціалістів із числа технічного і командного складу.

Тому, серйозною проблемою залишається якість підготовки спеціалістів, що випускаються, претендуючи на вакансії які є на флоті. За останнє десятиріччя є випадки, що ознаменувалися загальним падінням рівня безпеки мореплавства, що було обумовлено низькою професійною підготовкою членів екіпажів. Мали місце випадки придбання фальшивих дипломів про закінчення вищих і середніх спеціальних навчальних закладів в багатьох країнах. Їх володарі ніколи не навчалися і не підвищували кваліфікацію по морським спеціальностям, не мали уявлення про покладення на них трудових обов'язків в складі екіпажів суден [1].

Стан дослідження. Окремі проблемні аспекти, пов'язані із професійною підготовкою моряків, досліджувались у працях: В.В. Жернакова, Г.А. Капліної, І.І. Копайгори, О.І. Процевського, Б.С. Стичинського, Н.М. Хуторян, Л.С. Явича та інших учених. Втім, незважаючи на суттєвий теоретичний доробок, на сьогоднішній день у сфері професійної підготовки моряків залишається низка проблем, які потребують вирішення.

Саме тому метою статті є: розкрити сутність, особливості та призначення професійної підготовки моряків в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. Взаємозв'язок між рівнем освіти і кількістю аварійних морських випадків змусив звернути увагу міжнародного товариства на роль людського фактору. По даним Міжнародної морської організації (далі – ІМО), більш 80% аварій відбувається внаслідок людської помилки. Лондонський клуб N&I Club приводить цифру 65-40%. Погоджуючий комітет по забрудненню моря в Великобританії підтверджує, що в 182 випадках розливу нафти в британських водах 66% вини лежить на людині. Австралійський департамент по транспорту і зв'язку також підтвердив, що із всіх інцидентів, що пройшли в територіальних водах країни, в 75% винна людина. В цьому зв'язку набувають актуальності слова Генерального секретаря Міжнародної морської організації: «Все, що тут розроблено і розробляється, направлено на покращення використання людських ресурсів в морській індустрії, на створення культури безпеки мореплавства, коли нічого не повинно робитися без забезпечення безпеки і коли безпека повинна стати скоріше обліком життя на морі, чим вимушеним заходом» [2]. Безпека мореплавства, є основною умовою збереження людського здоров'я та життя, довкілля та майна на морі, відсутності неприпустимого

ризик, пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків, що забезпечується заходами технічного, організаційного та правового характеру. Ці заходи впроваджуються шляхом встановлення вимог до конструкції, обладнання, постачання морських суден, різних видів державного нагляду за суднами, правил радіозв'язку та сигналізації, безпеки руху суден на найважливіших морських шляхах, системи навігаційної та гідрометеорологічної інформації, документального оформлення та розслідування аварійних морських подій, і вимагають одним з найважливіших та найвагоміших шляхів забезпечення безпеки в мореплаванні якісної професійної підготовки членів екіпажів морських суден та їхньої професійної придатності, що є необхідною основною умовою укладання з ними трудових контрактів [3].

Говорити про достатньо розроблену нормативну базу підготовки і навчання, а також підбору і розстановки спеціалістів для морських суден в міжнародному праві на сьогодні можливо. Аналізуючи трактування різними авторами понять підбору і розстановки кадрів, можна встановити: підбір кадрів направлений на заміщення визначених посад; суть розстановки кадрів, яка являється визначенням виду роботи і місця роботи; поняття підбору і розстановки кадрів, що охоплюють всі випадки, пов'язані з укладанням чи переукладанням трудового договору (підбір кадрів здійснюється не тільки зовні, але і із числа робітників даного підприємства); один із основних елементів підбору кадрів – їх вивчення з метою визначення відповідності ділових і моральних якостей даній посаді чи роботі; підбір і розстановка кадрів – це однопорядкові, нерозривні поняття. В зміст поняття підбору кадрів входить система організаційно – правових заходів по залученню робітників на підприємство, вибору із числа претендентів найбільш підходящих і укладання з ними трудового договору. Але не всі правові норми повністю реалізовані в законодавстві і на практиці [4]. Ефективність підготовки та дипломування моряків у першу чергу залежить від належної імплементації міжнародних вимог у цей процес та його організацію [4].

Наприклад, Рекомендація МОП № 137 «Про професійне навчання моряків» 1970 року визначає основні цілі політики в області професійного навчання моряків, а саме: підвищувати професійну кваліфікацію і вміння моряків в області навчання; заохочувати надходження на службу

в торгівельний флот достатньої кількості осіб, придатних для виконання морської роботи; забезпечувати початкову підготовку всіх ново набраних осіб на березі і на борту судна; надавати можливість професійного навчання і перенавчання, що відповідає сучасним і очікуваним потребам морського флоту в морях різних категорій і рангів; надавати можливість навчання, необхідного для того, щоб практично використовувати технічні нововведення в області експлуатації суден, судноводіння і безпеки на морі; надавати морякам можливість навчання для підвищення кваліфікації і просування по службі, аж до самих вищих посад на борту судна, і сприяти тим самим підвищенню ефективності їх праці, покращенню її продуктивності і отримання задоволення від роботи; забезпечувати, по можливості, направлення на роботу всіх, що навчаються, по закінченні ними курсу [5].

При цьому, в Україні необхідно практично проаналізувати структуру і зміст підготовки плавскладу, орієнтуючись насамперед на світовий досвід судноплавства, який акумульовано у вимогах Конвенції ПДНВ-78/95 з поправками. Слід спростити отримання необхідного рівня освіти для роботи на посадах вахтових штурманів і механіків. Необхідно скоротити термін отримання першого рівня освіти до стандартів Конвенції, категорично відмовившись від одноразового багаторічного навчання ще до початку реальної трудової діяльності. Повинна бути створена система безперервної морської освіти з тим, щоб відкрити всім бажаним можливість продовження освіти. Слід шукати і активно впроваджувати нові форми підготовки плавскладу. Як приклад відзначимо систему чергування робота-навчання-робота, або суміщення на деякому етапі роботи та освіти. У цих випадках необхідно використовувати широкий спектр форм: дистанційного навчання [6].

Вищеперераховані фактори є основоположними при підготовці і навчанні спеціалістів для морських суден, і в міжнародних конвенціях вони проглядаються більш чітко, навіть якщо вони прямо не закріплені. Міжнародні вимоги, що стосуються кваліфікації командного складу торгівельних суден, спочатку були визначені в Конвенції МОП № 53 «Про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торгівельних суден» 1936 року [7]. Конвенція вступила в силу 29 березня 1939 року, і Україною на сьогоднішній день не ратифікована. Згідно ст. 3 Конвенції ніхто не може бути допущений чи залучений до виконання функцій

капітана чи шкіпера, вахтового помічника капітана, головного механіка чи вахтового механіка на судні, без свідоцтва про кваліфікацію, що посвідчує його здатність обіймати дану посаду і видане або затверджене відповідним органом влади території держави, де зареєстровано судно. Винятки допускаються тільки в випадку непередбаченої сили. Право на отримання свідоцтва про кваліфікацію мають особи, що досягли певного віку, маючі мінімальний професійний стаж та, які успішно склали іспити. При цьому національне законодавство повинно удосконалити щодо вимог: мінімальний вік і необхідний професійний стаж кандидатів, а також передбачити організацію і контроль необхідних іспитів [8].

Стаття 2 Конвенції МОП № 147 «Про мінімальні норми на торгівельних судах» 1976 р. чітко визначає, що кожна держава – учасник Конвенції забезпечує, щоб моряки, найняті на судно, зареєстроване на його території, мали достатню кваліфікацію або професійну підготовку для виконання обов'язків, згідно яких вони найняті [9]. Підтвердженням цьому є діяльність ІМО та МОП, яка безпосередньо спрямована на розробку вимог щодо кваліфікації судового екіпажу. Ці питання є надзвичайно актуальними в даний час, оскільки на світовому ринку спостерігається дефіцит кваліфікованих морських спеціалістів. Тому що, теоретичні знання і практичні навички, безумовно, є важливими складовими "людського фактору", і безпосередньо пов'язані з питаннями безпеки мореплавства. [10]. Ще раніше міжнародним документом, що проголосив принцип укомплектування екіпажів в належній кількості і певної кваліфікації, була Міжнародна конвенція «По охороні людського життя на морі», прийнята в Лондоні 1 листопада 1974 р. і відома як Конвенція СОЛАС – 74. Глава V Правила 14 «Укомплектування суден екіпажами» містить норму, згідно з якою уряди, що домовляються зобов'язуються в тому, щоб з точки зору охорони людського життя на морі всі судна були укомплектовані екіпажами в належному числі із належною кваліфікацією, а саме з врахуванням всіх вимог перед наймом на роботу [11].

Конвенція Організації об'єднаних націй (ООН) по морському праву 1982 р. в статті 94 встановила, що кожна держава в відношенні суден, що плавають під її прапором, повинна приймати міри для забезпечення безпеки на морі. Серед таких мір слід відмітити одну із найбільш важливих: кожне судно повинно очолю-

ватися капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації в області судноводіння, навігації, зв'язку, судових машин і обладнання, а екіпаж по кваліфікації і чисельності повинен відповідати типу, розмірам, механізмам і обладнанню судна [12].

В Кодекс торговельного мореплавства України включена стаття 50 «Мінімальний склад екіпажу». Згідно положенням цієї статті, мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море, встановлюється нормативними документами Міністерства інфраструктури України залежно від типу, району плавання, призначення судна та відповідно до чинного законодавства України. Таким чином, кожне судно повинно мати на борту екіпаж, члени якого мають належну кваліфікацію і склад якого достатній по чисельності для забезпечення безпеки плавання судна, захисту морського середовища, виконання вимог по дотриманню робочого часу на борту судна, недопущення перевантаження членів екіпажу судна роботою [13].

На сьогодні в Україні діють «Правила визначення мінімального складу екіпажу, при якому допускається вихід судна в море», затверджене наказом № 575 Міністерства інфраструктури України від 10 листопада 2014 року. Дані Правила встановлюють порядок та умови визначення мінімального складу екіпажу судна тобто мінімальну кількість дипломованих осіб командного складу, дипломованих та не дипломованих членів судової команди, які можуть у будь-який час експлуатації забезпечити безпеку управління судном, а саме: безпеку людей, судна, збереження вантажу, майна та захист навколишнього середовища, а також оформлення Свідоцтва про мінімальний склад екіпажу та контроль щодо укомплектування суден екіпажами [14].

Стаття 49 Кодексу торговельного мореплавства України в відповідності з міжнародними вимогами також встановлює, що до складу екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда. До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, судові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судовий лікар і боцман. До командного складу судовласник може віднести інших судових спеціалістів. Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна [15]. В склад такої команди, як правило, входять матроси, мотористи, обслуговуючий персонал (повара, буфетники і ін.) і інші особи, в залежності від при-

значення судна. Очолює судову команду боцман. При цьому особи, що виконують обов'язки судових радіоспеціалістів Глобальної морської системи зв'язку під час лиха і для забезпечення безпеки (ГМСЗБ), повинні мати диплом, що відповідає вимогам ГМСЗБ, виданий від імені чи визнаний українською морською адміністрацією на підставі положень Регламенту радіозв'язку Міжнародного союзу електрозв'язку [16].

Необхідно відмітити, що перелік посад, які відносяться до командного складу, наведений в КТМУ, не є вичерпним. Відповідні органи виконавчої влади можуть відносити до командного складу і інших спеціалістів. В державах, де перелік посад не визначений законом, віднесення осіб до командного складу може встановлюватися колективним договором чи звичаєм [17].

Ще в 1995 р. в розвиток Конвенції ПДМНВ – 78 прийнятий Кодекс по підготовці і дипломуванню моряків і несення вахти, який розшифровує компетентність спеціалістів по трьом ступеням: рівень керування, рівень експлуатації і допоміжний рівень. Примітно, що в Кодексі ПДМНВ – 95 для позначення рівня компетентності того чи іншого члена екіпажу судна вживається термін «відповідальність». Допускається, що під цим терміном розуміється сукупність обов'язків, знань, вмінь і навичок, а також рівень професійної підготовки відповідного спеціаліста. Таким чином, поняття відповідальності спеціаліста кожного рівня включає в себе комплекс вимог, яким спеціаліст повинен відповідати і тільки при наявності яких він може бути найнятий на роботу, а також обов'язок і готовність даного спеціаліста відповідати за скоєнні дії, поступки та їх наслідки [18].

На основі аналізу законодавства України, конвенцій і кодексів до таких вимог можна віднести: а) вимоги професійної підготовки (наявність диплому чи відповідності, мінімальний стаж роботи для виконання визначених функцій); б) вимоги досвіду роботи в визначеній посаді і кваліфікації для отримання права займати посаду більш високого рівня; в) наявність визначених посадових обов'язків, що регламентуються судовою роллю і іншими нормативними документами (наприклад, Статутом про дисципліну робітників морського транспорту і інше), які спеціаліст повинен виконувати.

Отже, вказані вимоги є елементами правоздатності моряків, як суб'єктів міжнародного морського трудового права. Тому слід погодитися з тим, що «першим і головним критерієм відповідності робітника займаній посаді чи викону-

ваної роботі є наявність у нього певних знань, навчального рівня чи стажу роботи по спеціальності, передбаченого в нормах права»[19]. На 65 сесії ІМО Комітет з безпеки на морі ухвалив, що підготовка управління та поведінка людини в надзвичайних ситуаціях є необхідною для ключового персоналу суден і повинна включати такі елементи: поведінка людини і його реакція; оптимізація використання ресурсів; розробка аварійних планів; вміння здійснювати керівництво; вміння справлятися зі стресовими ситуаціями [10].

При дипломуванні спеціалістів морських суден встановлено обов'язкові мінімальні вимоги, а саме: вимоги професійної підготовки. В числі найбільш важливих із них це: стан здоров'я, особливо в відношенні зору і слуху; досягнення певного віку; наявність спеціальних практичних і теоретичних знань; стаж роботи, який залежить від посади, на яку претендує спеціаліст; проходження спеціальної підготовки; здача відповідного іспиту, що відповідає вимогам держави прапора, під яким судно має право ходити [20]. Дані вимоги закладені у Конвенції ПДНВ-78, що була покликана, встановити мінімальні стандарти, яких держави зобов'язані дотримуватися. У багатьох країнах стандарти вищі за ті, які встановлені, однак і у багатьох державах (африканські та азійські країни) вони значно нижче вимог, установлених Конвенцією ПДНВ 78. Таким чином, дана Конвенція ПДНВ 78 сприяла загальному підвищенню рівня підготовки і навчання моряків в усьому світі, що полегшило виконання вимог перед працевлаштуванням кандидатів у члени морського екіпажу.

Висновок. Таким чином, сучасна обстановка морської галузі вимагає кваліфікований склад екіпажу, залучення нових кадрів та збереження старих на морському флоті для цінності професії. Згідно цього виникає необхідність у розвитку та удосконаленні професійних навиків моряків, розробці програми сприяння найму моряків в залежності від їх кваліфікації та поновленню трудових стандартів моряків новими нормами, з метою забезпечення компетентними екіпажами, що будуть попереджувати аварії на морі, шляхом удосконаленого навчання і чіткого виконання вимог ПДНВ. Ці заходи дадуть змогу значно підвищити рівень кваліфікації екіпажів та посилити вимоги морської індустрії до навчання командного та рядового складу, забезпечити високий професійний рівень підготовки моряків, удосконалити регламент часу відпочинку та стандарти в відношенні здоров'я моряків. Так як на сьогоднішній день

існує доволі широка міжнародно – правова база для підготовки і навчання спеціалістів для морських суден, котра дуже детально регулює обов'язки держав – учасниць, але задача світового товариства полягає в тому, щоб основоположні принципи безпеки мореплавства, і вчасності, навчання і підготовка спеціалістів для морських суден, здійснювались однаково ефективно у всіх країнах, маючих морський флот, та особлива увага приділялася здоров'ю членів екіпажів суден з метою поновлення і збереження контингенту моряків належного рівня.

Список використаної літератури:

1. Яшин С. У пошуках дешевих робочих рук. Морський флот. Київ 1996. № 3. С. 29-30.
2. Бекяшев Д.К. Міжнародно-правове регулювання праці моряків: дисертація ... кандидата юридичних наук: 12,00.05, 2001. 221 с.
3. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 904 // *Офіційний вісник України*. 2003. № 52 (ч. 2). Ст. 2844.
4. Деміденко В.В., Шемякін О.Н., Балобанов О.О. та ін. Морське право України: навч. посібник. Одеса: АО «БАХВА», 1996. С. 10.
5. Рекомендація МОП № 137 « Про професійне навчання моряків» 1970. МОП. Конвенції та рекомендації. 1957-1990. Т. 1. Женева, 1991.
6. Кривошеков В.Е. Херсонская мореходка была (ХМУ) и остается (ХГМИ) первой: Информационный сборник.- 2-е изд., перераб. и доп. Одесса: прирост-кве, 2009. 69 с.
7. Міжнародна морська організація (ІМО): Досягнення, проблеми, майбутнє: 1ДНІИМФ 1995. С. 65.
8. Конвенція «Про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден» N 53 від 24.10.1936, Конвенція, Міжнародний документ, Міжнародна організація праці, Конвенції та рекомендації, ухвалені Міжнародною організацією праці.1919-1956. Т.І. – Женева: Міжнародне бюро праці,1991. С. 412-416.
9. Конвенція МОП № 147 про мінімальні норми на торгових судах 1976. Конвенції та рекомендації, ухвалені Міжнародною організацією праці. Т. 2. М., 1998. С. 452.
- 10.Ерофеев В.Н. Сертификация – по мировым стандартам.// *Порты Украины*, №3, 2001. С. 71-75.
11. SOLAS 74 Гл. V. Безопасность мореплавания, Глр. 13
12. Конвенція ООН з морського права. 1982. Чинне міжнародне право в 3-х т. Т. 3.

13. Кодекс торговельного мореплавства України: за станом на 1 грудня 2020р. //Офіційний сайт Верховної ради України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>
14. Наказ Міністерства інфраструктури України від 10 листопада 2014 року N 575 «Про затвердження Правил визначення мінімального складу екіпажу, при якому допускається вихід судна в море»: URL: <http://zakon.rada.gov.ua>
15. Рез. С.В. Явич Ю.М. Систематизація нормативних актів, що регулюють працю плаваючого складу транспортних суден морського флоту. Морське право. Луганськ, 1969. С. 13.
16. Про внесення змін до Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден Кабінет Міністрів України; Постанова, Положення від 07.08.2013 № 567
17. Родин Е.Д. Правовое положение командного состава судов морского флота, основные права и обязанности судовых экипажей // Морской флот. Киев. 1977. № 7. С. 17.
18. Позолотин Л.А., Торский В.Г., Конвенция ПДМНВ 78/95 (с поправками) Кодекс ПДНВ – 95 Основные положения и комментарии, Одесса, 1998. с.5
19. Підпала І.В. Правові вимоги до кандидатів у члени морського екіпажу за нормами міжнародного та національного законодавства. Вісник національного університету ім. Т.Шевченка. 2011. № 88. С. 67-70.
20. Волкова О.В. Ринок праці: навчальний посібник. К.: Центр навчальної літератури, 2007. 624с.

Pidpala I. V. The essence, features and purpose of professional training of sailors in modern conditions

The relevance of the article lies in the fact that the quality of training of specialists who graduate, applying for vacancies in the fleet, remains a serious problem. Over the last decade, there have been cases marked by a general decline in the level of maritime safety, which was due to low professional training of crew members. There have been cases of the purchase of fake diplomas of graduation from higher and secondary special educational institutions in many countries. The article emphasizes the importance and necessity of professional training of seafarers. An analysis of national and international legislation, the norms of which are aimed at regulating the professional training of the category of workers studied in the article, was carried out. It was emphasized that today there is an urgent need to develop and improve the professional skills of seafarers, to develop a program to promote the employment of seafarers depending on their qualifications, as well as to renew the labor standards of seafarers with new norms. It was concluded that the modern situation of the maritime industry requires a qualified crew, attracting new personnel and keeping old ones in the navy for the value of the profession. According to this, there is a need to develop and improve the professional skills of seafarers, to develop a program to promote the employment of seafarers depending on their qualifications, and to renew the labor standards of seafarers with new regulations, in order to ensure competent crews that will prevent accidents at sea, through improved training and clear fulfillment of requirements training and certification of seafarers and watchkeeping. These measures will make it possible to significantly increase the qualification level of crews and strengthen the requirements of the maritime industry for the training of crew and rank-and-file staff, to ensure a high professional level of training of seafarers, to improve the regulation of rest time and standards regarding the health of seafarers. Since today there is a fairly broad international legal framework for the training and training of specialists for sea vessels, which regulates in great detail the obligations of the participating states, but the task of the world society is to ensure that the fundamental principles of maritime safety and timeliness of training and the training of specialists for sea vessels, were carried out equally effectively in all countries with a naval fleet, and special attention was paid to the health of ship crew members in order to renew and maintain a contingent of sailors of the appropriate level.

Key words: *professional training, seafarers, national legislation, international legislation.*