

УДК 378.147

Рябуха І. М.\*

## ОСОБЛИВОСТІ НАВЧАННЯ ТА ПІДГОТОВКИ ЛОЦМАНІВ (ІСТОРИКО-РЕТРОСПЕКТИВНИЙ АНАЛІЗ)

*У статті розглянуто питання підготовки лоцманів з моменту появи цієї професії до наших часів. Наведено ретроспективний аналіз змісту та професійних обов'язків лоцмана і принципів організації та правового регулювання роботи лоцманської служби в різних країнах світу. Висвітлено роль національних і міжнародних інституцій у виокремленні професії лоцмана шляхом окреслення мінімальних норм і вимог до цієї професії. Особливу увагу приділено спеціальній організації лоцманської справи, побудованій на засадах артільності та закритості, що зумовило наступність у переданні знань, розумінь і компетентностей від досвідчених лоцманів до претендентів на посаду.*

*Ключові слова: лоцман, наставництво, підготовка, практика, товариство, Міжнародна морська організація, суднопластво.*

Вхід до порту та вихід з нього в усі часи вважався найнебезпечнішою частиною походу судна через прибережні географічні загрози, а також через загрози, пов'язані з розходженням з іншими суднами. Штурмани та капітани не мають змоги запам'ятати всі особливості метеорології, гідрології, топографії та практики роботи різних портів. Тому вони мусять звертатися за допомогою до місцевих експертів – річкових і портових лоцманів. Лоцмани спеціалізуються на проведенні суден під час їх заходу чи виходу з порту і швартування. Щодня сучасний лоцман має працювати з різними суднами з різних країн, що вимагає від нього глибоких знань характеристики суден, особливостей місцевих погодних умов та акваторії, а також умінь працювати з багатонаціональними екіпажами суден.

Юридичними аспектами діяльності лоцманів займалися Г. Іванов, К. Григор'янц; економічні питання роботи лоцманських служб добре розкрито в роботах В. Ковалевич, В. Власової; психологічними аспектами роботи лоцмана переймалася А. Шевердіна. Питання підготовки та освіти лоцманів є недостатньо вивченим насамперед через те, що історично лоцманів у більшості країн світу не готують ані професійні, ані вищі навчальні заклади.

Саме тому метою нашої статті є ретроспективний аналіз розвитку лоцманства з точки зору підготовки професіоналів цієї справи, приймаючи до уваги об'єктивні історичні умови.

Лоція (від голландського loodsen – «вести корабель») передбачає призначений для мореплавців опис морів, океанів і їхньої прибережної смути. Включає в себе опис примітних місць, знаків і берегів, а також містить докладні вказівки стосовно шляхів безпечного плавання і зупинок біля берегів з описом засобів і способів отримання необхідних для плавання предметів і провізії. Також так називають книги, що містять докладний опис навігаційних особливостей водних басейнів, гідрологічних і кліматичних умов, положення берегів, глибини, мілини, течії, визначні місця. У широкому значенні лоція – одна з частин науки судноводіння, що займається вивченням водних басейнів з точки зору умов плавань ними. Основне завдання мореплавання з самого його зародження – безпечно провести судно з одного пункту в інший. Під час перших недалеких плавань судно проводив морський провідник – лоцман.

Лоцман – одна з найдавніших професій, відома історії мореплавання з глибокої давнини. Ще близько 500 р. до н.е. було створено збірник для інформування мореплавців, у якому описувалися іспанські береги. Нотатки про лоцманство є також у збірці «Stadiasmus ou Periple de la Mediterranie» і у доробку римського автора Павзанія (II ст.

\*© Рябуха І. М.

н.е.). Згадка про лоцманів зустрічається в Цицерона в його творі «De Senectute», в Овідія в «Метаморфозах», у творах Горація, Вергілія, Демосфена та інших античних авторів [10]. Зрозуміло, що в ті часи спеціальної системи підготовки лоцманів не існувало – це були місцеві моряки чи рибалки, які допомагали провести судна у прибережних водах певної території.

Надалі лоцмани стали спеціалізуватися в галузі проведення судна, характеру лоцманських послуг. Крім проведення судна лоцмани проводили дослідження й опис умов плавання в окремих морських басейнах (один із найбільш серйозних навігаційних посібників «Великий путівник, лоцманське мистецтво і дослідження морів» було укладено французьким гідрографом Гаріа 1483 року. Одночасно з розвитком мореплавання вдосконалювалася й лоцманська справа як невід’ємний його елемент. Лоцмани брали активну участь у розвитку світового судноплавства, в обслуговуванні портів, у заходах щодо забезпечення безпеки мореплавства. Вони створювали навігаційні карти, встановлювали засоби навігаційного забезпечення, були радниками у виборі місць для маяків і підходів до портів, брали участь у розслідуванні морських аварій.

З розвитком лоцманської справи права лоцманів починають закріплюватися в документах правового характеру. Наприклад, правовий пам’ятник XI-XII ст. – збірник морських звичаїв і правил «Roles d’Oleron» застосовувався біля узбережжя Атлантичного океану й Північного моря); Морський консулат «Consulato del Mare» [5] використовувався вздовж берегів Середземного моря.

Ці різноманітні джерела морського права середньовіччя мали між собою багато спільного. У них отримали розвиток норми, що регулюють лоцманську справу. Середньовічне морське право визначало дві категорії лоцманів: до першої належали особи, які проводили судно виключно у відкритому морі на будь-якій відстані і в будь-яких напрямках; до другої належали особи, які займалися проведенням суден виключно поблизу берегів або здійснювали виведення чи введення суден у порти. Лоцмани першої категорії йменувалися лоцманами відкритого моря, лоцмани другої категорії – лоцманами прибережного плавання.

Значення лоцманів відкритого моря особливо зросло в епоху великих відкриттів, оскільки саме в цей період гостро постала потреба в досвідчених навігаторах (новий тип більш досконалих суден надавав можливість здійснювати далекі плавання в незнайомих для судноводіїв районах, відриватися на тисячі миль від берегів в пошуках нових земель). Справа в тому, що капітани того періоду, як правило, були судновласниками, і в їх функції входило не тільки керівництво екіпажем, турбота про судно і вантаж, але й представництво інтересів купців-вантажовласників. Судноводіння здійснювалося переважно рульовим і лоцманом: перший мав ставити і прибирати вітрила, змінювати курс, розміщувати вантаж, робити все, що вимагає благо судна (Морський Консулат, розд. XII «Про присяги рульового»), а другий – знати специфіку шляху, за яким слідувало судно, і безаварійно привести його в порт призначення.

У найстарішій гданській пам’ятці «Waterrecht» (1538 р.) функції лоцмана були чітко відмежовані від функцій капітана судна. Лоцман тут в певному сенсі зараховувався до складу екіпажу судна, оскільки наймався на весь рейс і ніс однакову відповідальність з усіма членами екіпажу. Ст. 25 уточнювала обов’язки лоцмана, передбачаючи, що він зобов’язаний «довести судно в порт, зазначений у договорі з ним» [8]. Таким чином, капітан не ніс відповідальності за проведення судна, і ця відповідальність повністю покладалася на лоцмана і рульового (такий розподіл обов’язків між капітаном і лоцманом майже не змінився до XV-XVI ст.). У цей період від лоцмана вимагалися чималі знання географії та морської справи, а також уміння читати та писати морські карти. Підготовка лоцманів відбувалась виключно методом наставництва – особа декілька років ходила в море учнем лоцмана або молодшим лоцманом. Чітких вимог до ступеня підготовленості лоцмана не існувало.

З розвитком судноплавства набуває все більшого значення прибережний лоцманський промисел, оскільки саме в цих районах зростає реальна загроза безпеки мореплавання. Усе більшу увагу починають звертати на цю проблему прибережні держави. Держава починає встановлювати райони лоцманських проведень, їх види, регулювати порядок проведень, здійснювати ліцензування лоцманської діяльності, а відтак і контролювати підготовку лоцманів. Так, Ганзейська унія 1447 р. установила в містах, що об'єднуються в ній, обов'язкову лоцманську проводку [4], а Фландрійське положення щодо лоцманського промислу (1448 р.) визначило, що кожен, хто займається «лоцманським ремеслом», має підтвердити свої знання. Згідно з Фландрійським положенням, відповідальність лоцмана закінчувалася на кордоні порту (при виході). Крім того лоцманське проведення було підпорядковане державному контролю, а засвідчувати здатності лоцмана до її здійснення мала міська влада. У Франції Адміралтейський едикт 1584 р. установив, що до лоцманського проведення суден будуть допускатися особи, які мають певний досвід і здали спеціальні іспити; в Англії Трінті Хауз сприяв посиленню державного контролю за підготовкою лоцманів. Морський кодекс (1561 р.) Фредеріка II, короля Данії, Статут вільного міста Гамбурга (1613 р.), Морський кодекс шведського короля Карла XI (1667 р.) [9] визначали, що лоцман, який не знає умов плавання в районі, де він має здійснити проведення судна, зобов'язаний відшкодувати всі завдані капітанові збитки.

Саме в цей період з'являються товариства та спілки лоцманів за географічним принципом, які й займаються питанням підготовки лоцманів через наставництво та проблемою відповідності лоцманів вимогам, які висуває держава. Найбільш відома з перших лоцманських спілок Англії – братство лоцманів при церковному приході святого Климентія. Орієнтовно в цей же період з'являються лоцманські управління Лейте, Лондона, П'яти портів, Ньюкасла та ін.

Усесвітньо відома роль і участь англійської лоцманської корпорації Trinity House в систематизації та кодифікації морських звичаїв і правил з судноводіння, а також їх тлумаченні (наприклад, Перший загальний збір правил про запобігання зіткненню суден на морі було опубліковано нею 1840 року). У Франції початком вирішення проблем лоцманства вважається поява Адміралтейського едикту 1584 р.

Єдиний нормативний акт (decret-loi), який регулює лоцманську справу у Франції, з'явився лише 1806 року (прийнятий декрет був першим узагальнювальним документом, який регламентував організацію лоцманської служби усієї держави). 1928 року було прийнято новий Закон про лоцманів. Його завданням знову була уніфікація лоцманського законодавства республіки.

Конгрес США 1789 року прийняв закон, що діє до сьогодні, за яким лоцманське проведення в затоках, протоках, на річках, у портах Сполучених Штатів Америки регулюється правом штатів, а не федеральним законом. Однак Федеральний уряд залишив за собою право регулювання лоцманської справи у випадках, якщо це питання не може бути врегульоване законодавством штатів.

З розвитком індустрії, законодавства та суспільства змінювалася структурна організація лоцманської служби, а також роль лоцмана на борту судна і його правове становище під час проведення. Під впливом національних особливостей національне законодавство про лоцманську діяльність набувало своєрідних рис, що призвело до появи різних форм лоцманських служб і видів лоцманського проведення. Одні країни оголосили лоцманську службу державною і встановили свою монополію на право її здійснення, перетворивши лоцманів на державних службовців (Бельгія, Норвегія, Швеція); інші, хоча і встановили своє право контролю над діяльністю лоцманських служб, але не підпорядкували їх собі в адміністративному сенсі (в Англії, Франції, частково Німеччині), й утворювалися лоцманські спільноти корпоративного типу.

Функції лоцманів відкритого моря практично стали виконувати капітани. Вимоги

до капітанів зростали. Вони зобов'язані були вже не тільки здійснювати адміністративне управління судном, а й мати більш глибокі спеціальні знання із судноводіння. У зв'язку з цим вимоги до кваліфікації капітанів помітно підвищувалися. За Людовіка XIV, були створені спеціальні гідрографічні школи (1681 р.), що здійснювали навчання майбутніх лоцманів і капітанів. Вимоги до капітанів і лоцманів були практично однаковими за винятком стажу плавання: для капітанів він становив 5 років, а для лоцманів – «вихід кілька рейсів у море». Лоцмани з осіб, які здійснюють судноводіння, поступово перетворюються на осіб, що дають поради капітанам, що природно веде до зниження їх відповідальності за допущену помилку або неправильну рекомендацію; набувають чіткіших формулювань обов'язки лоцманів і вимоги до їх знань, умінь і навичок: лоцман зобов'язаний знати всі особливості плавання в районі лоцманської проводки, необхідні для проведення певних (або всіх) типів суден, і відповідним чином надавати навігаційну допомогу капітанові судна.

Дослідження історії розвитку лоцманства в Україні та Росії показує, що цей вид діяльності вже був відомий давно й іменувався в XV-XVI ст. «возжевим» промислом. Першими російськими лоцманами слід вважати лоцманів річки Неви, яка була ключовим пунктом стародавнього морського шляху зі Скандинавії (Балтійське море) до Візантії (Чорне море). Цим шляхом новгородці вели морську торгівлю з Ганзейськими містами. В Україні на Дніпрі працювала перша лоцманська гільдія у фортеці Старий Кодак, яка була побудована ще 1632 року.

З розширенням і розвитком торгових зв'язків Росії, коли в її порти починає приходити все більше суден із західноєвропейських держав, питання про безпечне плавання стає одним з основних. У зв'язку з цим у XVII ст. держава вперше санкціонує заняття лоцманським промислом. Перші офіційні відомості про діяльність російських лоцманів слід віднести до 1653 р., коли царем Олексієм (батьком Петра I) була дарована грамота архангельському рибалці Іванцю Котцову, згідно з якою йому і його товаришам дозволялося проводити торгові судна по Білому морю і р. Північна Двіна.

Усе більше розвивається судноплавство, яке зробило професію лоцмана досить вигідною. До регулювання промислу держава підійшла з точки зору регулювання будь-якого комерційної справи: було встановлено, що право на лоцманський промисел здається з торгів на відкуп. Однак уведення відкупу різко знизило професіоналізм осіб, які забезпечують безпеку плавання, унаслідок чого відкупну систему ліквідували і лоцманську проводку суден міг здійснювати кожен, хто добре знав місцеві умови плавання. Що стосується внутрішнього устрою архангельській лоцманської служби, то вона була побудована на артільних засадах, причому характерною рисою її була замкнутість, завдяки якій ніхто зі сторонніх осіб не міг увійти в корпорацію, а знання лоцманської справи передавалися у спадок. У цей період професія лоцмана набуває все більш чітких обрисів, а підготовка лоцманів проводиться методом наставництва та багаторічної практики.

З підпорядкуванням лоцманської служби державі лоцманський промисел у Санкт-Петербурзі також став спадковим. Держава приділяє значну увагу регулюванню навігації (1721 р. у Петербурзі за розпорядженням Петра I вперше була підготовлена лоцманами і надрукована морська лоція «Книга морська, зело потрібна, явно показуєш правдиве мореплавання на Балтійському морі та ін.»). З розширенням кордонів держави лоцманські установи виникають в портах південноукраїнських земель (у Керчі, Миколаєві, Одесі, Севастополі, Херсоні і т. ін.).

Після проведення організаційних заходів щодо створення лоцманських служб з'являється ряд документів, що встановлюють обов'язки лоцманів, а також їх переваги та пільги. До цих документів, зокрема, належать Положення «Про лоцманів» (1781 р.) та Закон «Про лоцманів і провідників» (1781 р.). Положення «Про лоцманів» поширювалося на всі лоцманські служби Росії. Закон «Про лоцманів і провідників»

входив до Статуту торгового і містив норми, що розвивали Положення «Про лоцманів». Згідно з Положенням лоцманом могла бути тільки особа, яка має свідоцтво на право здійснення діяльності і прийняла присягу. У Законі 1781 р. визначалися обов'язки лоцманів під час їх викликів на аварійне судно, а також ряд інших правил, що визначають діяльність у період провідки. Зазначене законодавство регулювало лоцманську діяльність до кінця XIX ст.

1890 року з'явився новий нормативний акт – «Положення про морських лоцманів» [2]. Згідно з Положенням завідування лоцманським промислом на всіх морях Російської імперії було зосереджено в Морському Міністерстві при Головному Гідрографічному управлінні. Для правильного і постійного нагляду за діяльністю лоцманів останні були зараховані до шести округів – Біломорського, Балтійського, Кронштадтського, Чорноморського, Каспійського і Східного. Положення передбачало організацію лоцманських товариств. Товариства лоцманів склалися з лоцманського старости, що обирався лоцманами з-поміж себе, старших і молодших лоцманів і лоцманських учнів. Лоцманські товариства становили собою один із видів промислових об'єднань, які здійснювали свою роботу на засадах, властивих професійним спілкам. Держава надала їм оперативну свободу, залишивши за собою нагляд і контроль за їх створенням і діяльністю.

Революція 1917 р. дала поштовх до утворення різних професійних об'єднань. У середині 1917 р. у Петрограді відкрився Всеросійський установчий з'їзд лоцманів, де відбулося об'єднання всіх лоцманів у Всеросійський Союз. До завдань Союзу входило забезпечення безпеки плавання, правильна постановка лоцманської справи в країні, захист професійних і економічних інтересів лоцманів і т. ін. Р. Борисов підкреслює, що «об'єднання у Всеросійський Союз лоцманів не змінило правової основи лоцманських товариств, вони залишалися окремими промисловими артілями» [1]. 1919 року вийшло «Положення про морських і портових лоцманів», що визначало їх права і обов'язки в нових історичних умовах, відповідно до якого керівництво лоцманськими установами покладалося на відповідні портові та районні управління. Для лоцманів була встановлена досить висока кваліфікація «мати судоводійне звання не нижче капітана малого плавання і витримати випробування на знання лоцманської справи в певному районі» [3]. 1968 року в СРСР було прийнято Кодекс Торгового Мореплавання, глава V якого і сьогодні відбиває діяльність державних морських лоцманів.

У сучасних умовах регулювання діяльності та підготовки лоцманів становить сферу інтересів не тільки прибережної держави, а й має міжнаціональне значення. 1963 року лоцманами Європейського товариства в Антверпені була створена Європейська асоціація морських лоцманів. До цієї асоціації приєдналися лоцманські товариства прибережних країн Атлантичного океану, Балтійського, Північного, Середземного та Чорного морів. Ця організація з поміж іншого поставила собі за мету «сприяти освіті та спеціалізованій підготовці морських лоцманів», а також «забезпечувати удосконалення професійних навичок» [7]. Європейська асоціація морських лоцманів у своїй діяльності керується нормативними актами Міжнародної морської організації (ІМО).

У грудні 2003 року ІМО прийняла Резолюцію А 960 (23) «Про підготовку, кваліфікацію і операційні процедури морських лоцманів» [6], яка встановлює базові мінімальні вимоги до освіти та підготовки лоцманів.

Згідно з директивами ІМО національні уряди мають заснувати відповідальні й компетентні органи влади для забезпечення лоцманської діяльності (Competent Pilotage Authority – CPA). У різних країнах вони мають різні назви: Швеція – Шведська морська адміністрація, Об'єднане Королівство – Державний секретар і комісія з лоцманства, Китай – Адміністрація з безпеки на морі, Україна – Адміністрація морських портів і т. ін. В усіх країнах така інституція відповідає за навчання, підготовку, сертифікацію та ліцензування лоцманів. Ці установи готують лоцманів шляхом проведення аудиторних

занять, занять на тренажерах, а також через проведення практики на борту суден під наглядом досвідчених лоцманів.

Відповідно до рекомендацій ІМО органи влади для забезпечення лоцманської діяльності мають установлювати мінімальні вимоги до кандидатів стосовно досвіду роботи в морі, рівня освіти і здоров'я. Також ці рекомендації встановлюють вимоги стосовно того, що має включати в себе освіта та підготовка лоцманів.

Наприклад, у Швеції для того, щоб претендувати на роботу лоцманом, треба мати рівень магістра з морської спеціальності, 36 місяців досвіду роботи в морі, з яких мінімум 12 місяців – на посадах капітана чи першого помічника капітана; у Китаї – мати робочий диплом капітана далекого плавання, 36 місяців досвіду роботи в морі; у США – можливо одразу навчатись на лоцмана, не маючи освіти судноводія та досвіду роботи в морі, але потрібно пройти курс підготовки від чотирьох до семи років у ролі учня лоцмана, паралельно тренуючись на тренажерах та отримуючи знання на заняттях.

Відповідно до Резолюції А 960 (23) «стандарти підготовки лоцманів мають бути достатніми для забезпечення безпечного та ефективного виконання лоцманом своїх обов'язків; підготовка має включати в себе набуття практичного досвіду під керівництвом досвідченого лоцмана. Це може супроводжуватись також проведенням занять в аудиторіях та на тренажерах» [6].

В Україні мінімальні вимоги до лоцмана схожі на шведські. Нова програма «Базової підготовки лоцманів» передбачає 120 годин навчання: 63 години теоретичного навчання та 57 годин тренажерної підготовки. Але новітні технології, що постійно впроваджуються в судноводіння, вимагають від лоцманів, і відповідно від закладів з їх підготовки, ознайомлення з різноманітним програмним забезпеченням навігаційного обладнання, що потребує системи перепідготовки лоцманів. В Україні така перепідготовка триває 40 годин (26 годин теорії та 14 годин практики) і проводиться з інтервалом не більше п'яти років.

Таким чином підготовка лоцманів в усі часи проводилась переважно методом наставництва та передання знань під час роботи в морі. Так склалося історично, що лоцмани в різних країнах світу мали потужні артілі чи товариства, які були досить незалежні від держави, і тільки глобалізаційні процеси кінця ХХ століття змусили лоцманів об'єднатись у більші міжнародні асоціації та разом відпрацювати єдині мінімальні вимоги до освіти та підготовки лоцманів. Сучасний процес підготовки лоцманів є досить тривалим, адже передбачає спочатку підготовку судноводія з вищою освітою, а потім набуття судноводієм досвіду роботи в морі (не менше 36 місяців), набуття досвіду управління судном у ролі капітана чи першого помічника капітана, теоретичної та тренажерної підготовки й практики в ролі учня лоцмана протягом мінімум року. Тільки дотримання всіх цих вимог зробить лоцманську провідку в портах безпечною.

Перспективи подальших наукових розвідок вбачаємо в дослідженні форм та змісту підготовки лоцманів в Україні порівняно з іншими країнами, а також у розгляді питання повного чи часткового заміщення практичних занять на судні заняттями з використанням повнофункціональних тренажерів, де можлива імітація різних районів плавання.

#### **Література:**

1. Борисов Р. Н. Ответственность лоцманов. *Морское право*. 2005. № 1. URL: <http://www.sea-law.ru/journal/2005-01/borisov.html>.
2. Змерзлий В. Б. Разработка «Временных правил для Общества Керч-Еникальских лоцманов от 25 ноября 1888 года». *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2014. № 8. С. 16-20.
3. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право: підручник. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
4. Мамедов Р. М. Об обычаях морских торговых портов. *Морское право*. 2004. № 2. URL: <http://www.sea-law.ru/journal/2004-2/mamedov.html>.

5. Chiner Gimeno J. J., Galiana Chacon J. P. Del'of the Sea' in the 'Book of the Sea called' historical approach. *Chamber of Commerce, Industry and Navigation of Valencia. Sea Consulate (Valencia, 1539)*. Valencia. 2003. P. 7-42.
6. Recommendations on Training and Certification and Operational Procedures for Maritime Pilots Other than Deep-Sea Pilots. URL: <http://www.impahq.org/admin/resources/a960en-1.pdf>.
7. Resolutions of EMPA General Meetings. URL: <http://empa-pilots.eu/general-meeting-resolutions>
8. The Consulate of the Sea and Related Documents Library of Iberian Resources Online. 1974. URL: <https://libro.uca.edu/consulate/consulate.htm>.
9. The Law Reporter / Edited by Peleg W. Chandler. Volume IV. Boston: Bradbury, Soden & Co. 1842. URL: <https://www.amazon.com/Reporter-1847-Vol.../1330010574>.
10. Travel and geography in the Roman Empire / edited by Colin Adams and Ray Laurence. URL: [https://zodml.org/sites/default/files/%5BColin\\_Adams%2C\\_Ray\\_Laurence%5D\\_Travel\\_and\\_Geography\\_i.pdf](https://zodml.org/sites/default/files/%5BColin_Adams%2C_Ray_Laurence%5D_Travel_and_Geography_i.pdf).

Рябуха И.М.

#### ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ И ПОДГОТОВКИ ЛОЦМАНОВ (ИСТОРИКО-РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ)

*В статье рассмотрены вопросы подготовки лоцманов с времен появления этой профессии до наших времен. Проведен ретроспективный анализ содержания и профессиональных обязанностей лоцмана и принципов организации и правового регулирования работы лоцманской службы в разных странах мира. Освещена роль национальных и международных институтов и организаций в выделении профессии лоцмана путем определения минимальных норм и требований к этой профессии. Особое внимание уделено специальной организации лоцманского дела на принципах артельности и закрытости, что предопределило передачу знаний, пониманий и компетентностей от опытных лоцманов к претендентам на эту должность.*

*Ключевые слова: лоцман, наставничество, подготовка, практика, товарищество, Международная морская организация, мореходство.*

Ryabukha I. M.

#### PECULIARITIES OF PILOTS' EDUCATION AND TRAINING (HISTORICAL AND RETROSPECTIVE ANALYSIS)

*The article provides examination of the issue of pilots' training starting from the ancient times and till present. Retrospective analysis conducted in the article reveals the content of professional responsibilities and liabilities of a pilot; principles of arrangement of pilotage in different times and different countries of the world; legislative acts connected with pilotage and international relations of maritime industry are also highlighted here. The role of national and international institutions and organizations, International Maritime Organization, International Maritime Pilots Association, European Maritime Pilots Association etc., is revealed in terms of determination of pilot profession and regulation of minimum requirements for this profession. Special attention is paid to the principle of cooperative association and tutoring and mentoring, that has been historically established in the field of pilots' training. This principle led to a definite closedness of pilotage industry and system of training, there has historically arranged a system when state only regulates general principles without interfering into operational part of pilotage. This fact predetermined the present-day transfer of knowledge, understanding and competences from experienced pilots to the applicants to this position during mostly onboard training. Usage of modern electronic equipment onboard vessels brought the new demand to refresh and update pilots' skills regularly. The results of the research show that pilotage has always been important for safe sea navigation practice and pilots' training has always been of great concern for the industry, which had to predetermine the requirements and instructions for it.*

*Key words: pilot, mentoring and tutoring, training, onboard experience, association, International Maritime Organization, navigation.*