

JŪRININKŲ RENGIMO LIETUVOJE IR EUROPOS SĄJUNGOJE DERINIMAS IR PERSPEKTYVOS

Viktoras Senčila, Inga Bartusevičienė

Klaipėdos universitetas, Lietuvos jūrėivystės kolegija

Anotacija

Europos Sąjungos (ES) šalyse yra 165 jūrinio sektoriaus mokymo institucijos, iš kurių 96 turi studijų programas, kurias baigus absolventams suteikiamas jūrininko laipsnis ir jie gali užimti vadovaujančias laivavedžio arba laivų mechaniko pareigas laivuose. Mokymo institucijos yra skirtingų tipų, skirtingos sandaros, taiko skirtingus valdymo būdus. Įvairiose šalyse skiriasi jūrininkų mokymo programos ir mokymo schemas, bet visur parengtų jūrininkų kvalifikacija turi atitikti minimalius reikalavimus, kurie išdėstyti tarptautiniuose teisės aktuose. Lietuvos jūrininkų rengimo sistema turi senas tradicijas, kurias būtina derinti su ES šalių sistemomis, siekiant atitikti ES politikos tikslus ir prioritetus. Šio straipsnio tikslas yra įvertinti Lietuvos, kaip ES narės, jūrininkų rengimo sistemos ypatybes ir potencialą.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: jūrininkų rengimas, Europos Sąjunga, tarptautiniai reikalavimai, jūrinių laipsnių diplomai, prekybinis laivynas.

Abstract

There are 165 maritime education and training (MET) institutions in European Union (EU) countries, among them 96 have basic programs leading to deck and engineering officer watchkeeping certificate. MET institutions vary in types of management, institutional structures and administration. There are different schemes and programs of MET, but the qualification of the seafarers educated and trained in different countries should meet the minimum requirements stated in international legal acts. MET in Lithuania has its own traditions, it should be harmonized with EU MET and meet the goals and priorities of EU policy. The aim of this article is to evaluate Lithuanian MET system and its potential as a part of European MET.

KEY WORDS: maritime education and training, European Union, international requirements, certificates of competence, merchant fleet.

Įvadas

Jūrinis sektorius Europos Sąjungos (ES) šalims yra labai svarbus. 20 valstybių narių turi pakrantes, kurių bendras ilgis siekia 70 tūkstančių kilometrų. Beveik pusė ES piliečių gyvena mažiau nei už 50 kilometrų nuo jūros kranto. ES ekonomika priklauso nuo jūrų transporto: daugiau kaip 90% užsienio prekybos ir apie 43% vidaus prekybos vyksta jūra; laivų statybos, uostų, žuvininkystės ir susijusiuose sektoriuose dirba trečdalis milijono žmonių. Besiplečianti tarptautinė prekyba skatina rengti daugiau jūrinio sektoriaus ir kvalifikuotų jūrinės srities specialistų.

Šiuo metu Vakarų Europos šalyse trūksta jūrininkų europiečių. Jungtinės Karalystės duomenimis, 68% vadovaujančių jūrininkų šioje šalyje yra vyresni nei 40 metų, po 20 metų daugelis jų atsistatydins. Laivuose su ES vėliava tik 19% jaunesniųjų karininkų jūrininkų yra ES piliečiai. Europos Komisijos strateginiuose tiksluose 2005–2009 metams pažymėta būtinybė kurti visapusišką jūrų politiką, išnaudojant visą jūrinės veiklos potencialą. Strateginių tikslų įgyvendinimas neįmanomas be kvalifikuotų specialistų rengimo, todėl daug dėmesio ketinama skirti būtent šiems klausimams.

ES šalyse yra 165 jūrinio sektoriaus mokymo institucijos, iš kurių 96 turi studijų programas, kurias baigusiems absolventams suteikiamas jūrinis laipsnis, jie gali užimti vadovaujančias laivavedžio arba laivų mechaniko pareigas laivuose. Mokymo institucijos yra skirtingų tipų, skirtingos sandaros, taiko įvairius valdymo būdus. Įvairiose šalyse skiriasi jūrininkų rengimo programos ir mokymo schemas, vis dėlto jūrininkų kvalifikacija turi atitikti minimalius reikalavimus, kurie išdėstyti tarptautiniuose teisės aktuose.

Lietuvoje jūrinis sektorius taip pat labai svarbus. Jūrinio verslo plėtra ir efektyvumas daug priklauso nuo specialistų, dirbančių šiame sektoriuje, kvalifikacijos. Lietuvos jūrininkų rengimo sistema susiklostė istoriškai, turi senas tradicijas. Svarbu, kad ji būtų suderinta su ES šalių sistemomis, atitiktų ES politikos tikslus ir prioritetus.

Šio straipsnio tikslas: įvertinti Lietuvos, kaip ES narės, jūrininkų rengimo sistemos ypatybes ir potencialą.

Straipsnyje taikomi šie tyrimo metodai: statistinių duomenų iš mokslinės literatūros, duomenų bankų ir kt. šaltinių lyginamoji kokybinė ir kiekybinė analizė, interpretacija.

1. Istorinė jūrininkų rengimo Lietuvoje apžvalga

Jūrininkų rengimo Lietuvoje istorija siekia senus laikus (Senčila, 1995). Pirmoji jūrininkų egzaminavimo institucija Klaipėdoje įsteigta 1811 metais. Ši įstaiga (*Prüfungstation*) suteikdavo laivavedžio kvalifikaciją ir teisę vadovauti laivui.

1829 metais Klaipėdoje įkurta Karališkoji laivybos ir navigacijos mokykla. Mokyklos valdybą (kuratoriją) sudarė: miesto burmistras, pirklių gildijos vadovas, laivavedžių egzaminavimo komisijos pirmininkas ir uosto policijos vadas. Iš pradžių mokykla veikė locmanų vadovybės name, vėliau – Palangos (dabartinėje S. Šimkaus) gatvėje. Po 1838 metų mokykla įsikūrė Turgaus gatvėje. Po 1854 metų gaisro pastatytas naujas mokyklos pastatas (1 pav.) prie marių, Šiaurės balasto aikštėje (prie dabartinės Uosto gatvės) (Tatoris, 1994). Navigacijos mokykloje buvo rengiami šturmanai, kabotažinio plaukiojimo kapitonai bei jūreiviai denio tarnybai.

1843 metais Klaipėdoje įsteigta Parengiamoji navigacijos mokykla, čia dėstomi rašymo, skaičiavimo, braižybos ir matematikos dalykai. 1851 metais ji perkelta į Navigacijos mokyklos pastatą.



1 pav. Karališkoji navigacijos mokykla
(Tatoris, 1994)

1898 metais Prūsijos valdžia nusprendė jūreivystės specialistus Klaipėdos uostui rengti Vokietijoje, todėl Navigacijos mokykla buvo uždaryta.

Tuo laikotarpiu Palanga ir Šventoji buvo Rusijos imperijos Kuršų gubernijos sudėtyje. 1892 metais Šventojoje buvo pastatytas dviaukštis jūreivystės mokyklos pastatas. Ji vadinosi Palangos jūreivystės mokykla. Čia rengti šturmanai ir locmanai kabotažiniam plaukiojimui. 1900 metais mokykla perkelta į Rygą.

Caro valdymo metais lietuviai jūrų mokslus studijavo įvairiose Rusijos jūrų mokyklose.

1923 metais Lietuvos susisiekimo ministrui pritarus, prie Kauno aukštesniosios technikos mokyklos įkurtas Jūrininkų skyrius, dar vadintas Jūrininkystės mokykla. Šio skyriaus įkūrimo iniciatoriai buvo Lietuvos jūrininkų sąjunga ir sąjunga Moterų tautiniam laivynui remti. Į skyrių priimta daugiau kaip 20 jaunuolių. 1925 metais Jūrininkų skyrių baigė 16 kursantų. Iš jų 15 buvo pasiūsti atlikti praktikos laivų savininko suomio Gustavo Eriksono burlaivių laivyne.

1933 metais Klaipėdoje veikė trumpalaikiai jūreivių vairininkų kursai.

1936 metais Smiltynėje įsteigta Buriavimo mokykla, Klaipėdoje atidaryti jūros šaulių ir jūros skautų jūrininkystės bei jūrų karo dalykų kursai.

1938 metais Klaipėdoje veikė Lietuvos Baltijos Loido jūreivių kursai. Į 21 vietą buvo paduota 1700 (!) prašymų, priimta – 28.

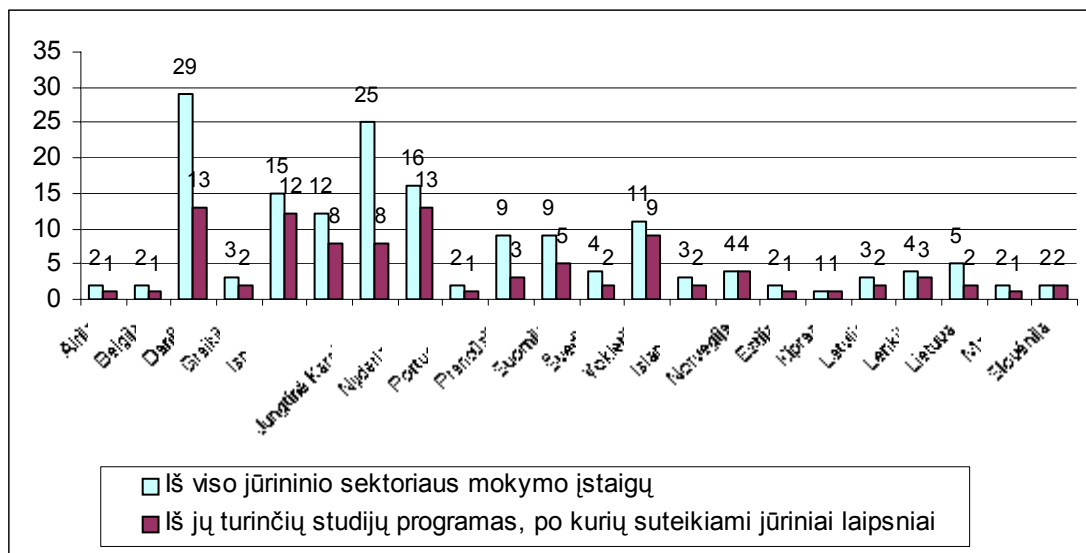
Tarpukario laikotarpiu Lietuvos jaunuoliai mokėsi ir užsienio jūrų mokyklose – Latvijoje, Nyderlanduose, Prancūzijoje, Suomijoje ir pan.

Po Antrojo pasaulinio karo, 1948 metais, įsteigta Klaipėdos jūreivystės mokykla, kuri 1951 metais išleido pirmąją jūros specialistų laidą: 73 laivavedžius ir 56 laivų mechanikus (Baltramonaitis, 1968). 1998 metais Klaipėdos jūreivystės mokykla reorganizuota į Klaipėdos universiteto Jūreivystės instituto kolegiją, 2001 metais bendru LR Švietimo ir mokslo ministerijos bei Klaipėdos universiteto teikimu reorganizuota į Lietuvos jūreivystės kolegiją.

1996 m. įsteigtas Klaipėdos universiteto Jūreivystės institutas. Čia vyksta universitetinės studijos: galima įsigyti bakalauro, inžinieriaus ir magistro diplomą, veikia bendra universitetinė jūrų transporto technologijos krypties doktorantūra, atliekami svarbūs moksliniai tyrimai.

2. Jūrininkų mokymo įstaigos Europos Sąjungoje

Europos Sąjungoje (25 šalyse), Norvegijoje ir Islandijoje šiuo metu yra 165 jūrinio sektoriaus mokymo institucijos (2 pav.).



2 pav. Jūrinio sektoriaus mokymo institucijų skaičius ES šalyse, Norvegijoje ir Islandijoje (International Maritime Organisation Compendium of Maritime Training Institutes (IMO CMTI), 2005)

Iš jų 96 mokymo institucijos turi studijų programas, kurias baigusiesiems absolventams suteikiamas jūrinis laipsnis, jie gali užimti laivuose vadovaujančias laivavedžio arba laivų mechaniko pareigas. Kitose 69 jūrinio sektoriaus mokymo institucijose rengiami kiti specialistai ir eiliniai jūreiviai, atliekami moksliniai tyrimai, vedami trumpalaikiai kursai, suteikiama galimybė kelti kvalifikaciją, teikiamos kitos paslaugos.

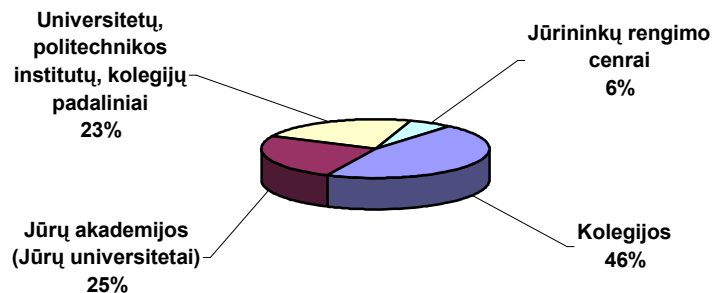
Danijoje yra 29 jūrinio sektoriaus mokymo institucijos, 13 iš jų pabaigus, suteikiamas jūrininko laipsnis. Kitos 14 institucijų ir du mokomieji laivai rengia jūreivius su dvejopa specializacija (denio ir mašinų skyriui), veda trumpalaikius kursus (gaisrų prevencijos ir kovos su gaisrais, asmeninio saugumo, pirmosios medicininės pagalbos ir pan.), bet jūrinis laipsnis juos baigus nesuteikiamas.

Jungtinėje Didžiosios Britanijos Karalystėje taip pat yra nemažai mokymo institucijų (25), kurios rengia specialistus jūriniam sektoriui. Iš jų tik baigus aštuonias suteikiamas jūrinis laipsnis. Kitose mokymo įstaigose ir centruose teikiamos tyrimo, konsultavimo jūrų srities klausimais, specialistų kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo paslaugos. Didžiojoje Britanijoje, lyginant su kitomis ES šalimis, akcentuojama jūrininkų, baigusių jūrinę karjerą, persikvalifikavimo galimybė. Siūloma įsigyti jūrų verslo vadybininko, finansininko, teisininko, brokerio specialybę. Pavyzdžiui, Bournemoutho universiteto Verslo mokykla (*Bournemouth University Business School*) siūlo vienerių metų programą tarptautinės jūrų vadybos magistro laipsniui (*M. Sc. in International Maritime Management*) įgyti. O Southamptono universiteto Jūrų teisės institutas (*University of Southampton Institute of Maritime Law*) siūlo teisinę specializaciją, teikia konsultavimo ir tyrimo paslaugas, veda jūrų teisės specialistų rengimo kursus.

Penkios ES šalys – Liuksemburgas, Austrija, Čekija, Slovakija ir Vengrija – neturinčios jūros pakrantės, neturi ir jūrinio sektoriaus mokymo įstaigų, nors Liuksemburgas, Austrija, Slovakija ir Vengrija turi laivų, registruotų su šalies vėliava.

Jūrinio sektoriaus mokymo institucijų sandara ir valdymo būdai skiriasi. Tai gali būti skirtingų tipų institucijos: universitetai, akademijos, kolegijos, profesinio mokymo centrai, profesinės, techninės mokyklos, aukštosios politechnikos mokyklos, valstybinės ir privačios.

Gali būti ir monotekninės institucijos – jūrų akademijos, institutai. Čia paprastai rengiami specialistai tik jūriniam sektoriui: laivavedžiai, mechanikai, vadybininkai, finansininkai, vyksta mokslinė tiriamoji veikla. Absolventams kartu su jūriniu suteikiamas ir akademinis laipsnis, pavyzdžiui, Kalmaro jūrų akademijoje (Švedija), Jūrų universitete ir Jūrų akademijoje Lenkijoje, Jūriniame institute (*Maritiem Instituut*) Nyderlanduose, Latvijos bei Estijos jūrų akademijose ir pan. Tokio tipo įstaigos sudaro ketvirtadalį visų ES mokymo institucijų, turinčių studijų programas, kurias baigus absolventams suteikiamas jūrinis laipsnis (3 pav.).



3 pav. ES mokymo institucijų, turinčių studijų programas, kurias baigus suteikiamas jūrinis laipsnis, pasiskirstymas pagal tipus

Jūrininkų rengimas gali vykti atskiruose daugelio profilių institucijų (politechninių), universitetų bei kolegijų fakultetuose arba katedrose. Tokio tipo įstaigos sudaro 23% visų ES jūrininkų rengimo institucijų. Jų yra Suomijoje, Ispanijoje, Vokietijoje, Slovėnijoje. Lietuvoje tai yra Klaipėdos universiteto Jūreivystės institutas. Daugelio profilių institucijose (universitetuose) bendruosius dalykus (matematiką, fiziką, chemiją, filosofiją, vadybą) paprastai dėsto aukštos kvalifikacijos, akademinį laipsnį turintys dėstytojai; absolventams suteikiamas akademinis laipsnis; dideli bibliotekų fondai; didesnis mokslinis potencialas, daugiau galimybių atlikti tiriamąją veiklą, bet ilgesnis sprendimų priėmimo procesas, lyginant su monotechninėmis institucijomis; sudėtinga rasti finansavimą brangiems jūriniams treniruokliams ir įrangai, nes didelės institucijos paprastai turi ir kitų reikmių. Manoma, kad čia rengiant jūrininkus neįmanoma greitai reaguoti į jūrinės rinkos pokyčius, mokymas gali nelabai atitikti jūrinio verslo reikmes (Muirhead, 2002; 2004).

METHAR tyrimuose (Harmonization [...], 2000) pažymėta, kad geriausiai jūrinio sektoriaus reikmes tenkintų didelė nepriklausoma jūrų akademija, kur būtų apimtos ne tik visos jūrinio sektoriaus sritys (tokios kaip navigacija, inžinerija, žuvininkystė, vadyba ir kitos), bet ir suteikiami įvairaus lygio jūriniai bei akademiniai laipsniai, atliekami moksliniai tyrimai, teikiamos konsultavimo paslaugos. Nepriklausomą jūrų akademiją būtina finansuoti, ji pasiteisina, kai studentų yra ne mažiau kaip 1000.

Kadangi pastaruoju metu susidomėjimas jūrinėmis profesijomis Vakarų Europos šalyse sumažėjo, o jūrininkams rengti reikia didelių materialinių išteklių, METHAR išvadose siūloma kaupti išteklius, mažinant jūrininkų rengimo institucijų skaičių, jas stambinant, rengiant jūrininkus politechnikumų arba universitetų padaliniuose. Įgyvendinus siūlymus, institucijų, kurias baigus suteikiamas jūrinis laipsnis, skaičius ES sumažėjo nuo 150-ies 2000-iais metais (METHAR, 2000) iki 96 2005-iais (IMO CMTI, 2005). Pavyzdžiui, vien Norvegijoje 2000 metais buvo 22 jūrininkų rengimo institucijos, o 2005 metais – tik 4 institucijos, suteikiančios jūrinį laipsnį. Ispanijoje jūrininkų rengimo sistema buvo reorganizuota, šiuo metu jūrininkai rengiami didelių universitetų padaliniuose.

ES šalyse jūrininkai dažniausiai rengiami kolegijose, kurios sudaro 46% visų jūrininkų rengimo institucijų. Tai specialios jūrininkų rengimo institucijos, kurias pabaigus absolventams paprastai nesuteikiamas akademinis laipsnis (nors yra ir tokį laipsnį suteikiančių), bet profesinis parengimas yra gana aukšto lygio. Tai yra pagrįsta, nes jūrininkų rengimas turi tenkinti jūrų verslo reikmes, o jūrininkų darbdaviams (laivų savininkams) svarbu, kad jūrininkas būtų pasirengęs praktinei veiklai jūroje (Kanev, 2003), jo kompetencija atitiktų tarptautinių sutarčių reikalavimus, o darbas užtikrintų žmonių, krovinių, laivų ir aplinkos saugą jūroje. Suteiktas akademinis laipsnis pakelia bendrąją jūrininko kvalifikaciją (suteikiama vadybos, ekonomikos, teisės, psichologijos žinių, kas taip pat yra svarbu), sudaro jūrinės srities specialistui galimybes dirbti krante ir padeda įsidarbinti baigus karjerą jūroje. Be to, tai didina jūrinės profesijos patrauklumą.

Kai kuriose šalyse (Danijoje, Airijoje, Islandijoje, Maltoje, Ispanijoje) jūrinio laipsnio suteikimo programos vykdomos vieno tipo institucijose, kitose šalyse (Nyderlanduose, Jungtinėje Karalystėje, Švedijoje, Latvijoje, Lietuvoje) lygiagrečiai skirtingo tipo institucijose (pavyzdžiui, Latvijoje – Latvijos jūrų akademijoje ir Liepojos jūrų kolegijoje, Švedijoje – Kalmaro jūrų akademijoje (*Kalmar University – Kalmar Maritime Academy*) ir Chalmero universiteto Taikomosios inžinerijos ir jūrinių mokslų kolegijoje (*College of Applied Engineering and Maritime Studies*), Lietuvoje – Klaipėdos universiteto Jūreivystės institute ir Lietuvos jūreivystės kolegijoje. Be to, Lietuvoje prie jūrinio sektoriaus mokymo įstaigų priskirti: Klaipėdos laivininkų mokykla, rengianti eilinius jūrininkus, Jūros medicinos centras ir UAB „Jūrininkų treniruočių centras“.

Keletas ES šalių turi jūrininkų rengimo centrus, kuriuose siūlomi trumpalaikiai (9 mėnesių) kursai, po kurių suteikiamas žemesnis jūrinis laipsnis. Šiuose centruose klausytojams taikomi specialūs atrankos kriterijai. Tokio centro pavyzdys – Prekybos laivyno aukštesniojo mokslo centras (*Merchant Marine Centre of Further Education*) Graikijoje.

Jūrininkų rengimas Rytų Europos šalyse (taip pat ir Lietuvoje) Vakarų Europos ekspertų įvertintas kaip aukšto lygio, detalus ir sistemingas (Pourzanjani, Schroder, Zade, 2002). Daugelyje jūrininkų rengimo institucijų kartu su jūriniu suteikiamas ir akademinis laipsnis, kas taip pat laikoma privalumu.

Lietuvos jūrininkų rengimo institucijos yra pajėgios rengti specialistus ne tik Lietuvos, bet ir ES laivynui. Sėkmingas Lietuvos jūrininkų įsidarbinimas Europos šalių laivybos kompanijose rodo, kad absolventai yra pasirengę dirbti tarptautinėse kompanijose ir atitinka ES šalių reikalavimus.

3. Jūrininkų rengimą reglamentuojantys tarptautiniai ir nacionaliniai teisės aktai

Jūrininkų rengimą reglamentuojančius teisės aktus galima būti suskirstyti į tris grupes:

- tarptautiniai (pasaulio) teisės aktai;
- tarptautiniai (Europos Sąjungos) teisės aktai;
- nacionaliniai teisės aktai.

Pirmasis tarptautinis susitarimas dėl minimalių jūrininkų rengimo reikalavimų buvo priimtas Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) 1978 metais. Tai Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų – STCW-78. Ji įsigaliojo 1984 metais. Prie STCW-78 konvencijos Lietuva prisijungė 1991 m. spalio 12 dieną. 1995 metais konvencija papildyta, jos naujasis variantas – STCW-95 (Tarptautinė konvencija [...], 2005) galutinai įsigaliojo 2002 m. vasario 1 dieną.

STCW-95 konvencija reglamentuoja laivyno specialistų (laivavedžių, laivų mechanikų ir eilinių jūrininkų) rengimo lygį ir turinį, ką turi žinoti ir mokėti specialistai, nurodo jūrinių laipsnių suteikimo, diplomų išdavimo tvarką, sveikatos ir kt. reikalavimus.

Ataskaitas, kaip konvencija vykdoma, IMO teikia valstybės įpareigota administracija (Lietuvoje – Susisiekimo ministerija). Visiškai konvenciją įvykdžiusios šalys traktuojamos kaip atitinkančios STCW-95 reikalavimus ir įtraukiamos į „Baltąjį sąrašą“ („White list“). Priešingu atveju jūrininkai su šios šalies jūrinių laipsnių diplomais negalės vykdyti tarptautinių reisų, laivai su tokiais specialistais bus stabdomi patikrinus uostuose ir pan. Šiuo metu „Baltajame sąraše“ yra 115 šalių („Parties“ [...], 2004), tarp jų ir Lietuva.

Europos Sąjungos Direktyva 2001/25/EC (Directive [...], 2001) suderinta su STCW-95 konvencijos normomis, jos vykdymas ES šalims yra privalomas.

Lietuvoje rengiant jūrininkus taikomos akademinio (LR aukštojo [...], 2003) ir profesinio (Mokymo, 2001) rengimo normos.

4. Jūrininkų rengimo administravimas ir priežiūra ES šalyse

Jūrininkų rengimas Lietuvoje, kaip ir daugelyje Europos Sąjungos šalių, yra kelių ministerijų (arba žinybų) žinioje. Jų atliekamos funkcijos yra šios:

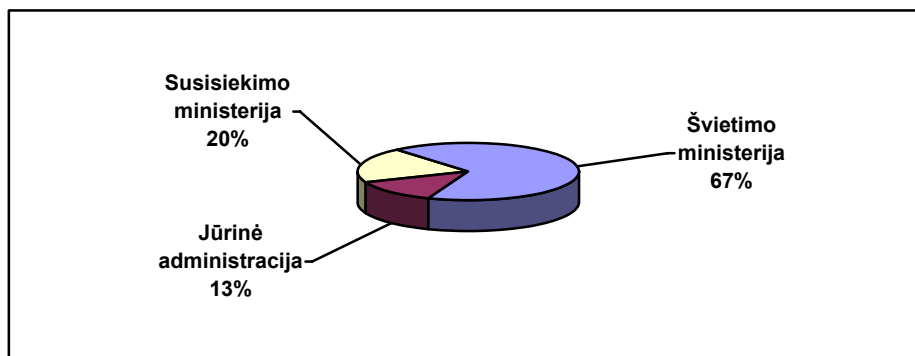
- jūrininkų rengimo finansavimas;
- studijų programų, kurias baigus gali būti suteiktas jūrinio laipsnio diplomai, „akademinis“ akreditavimas ir priežiūra;
- studijų programų, kurias baigus gali būti suteiktas jūrinio laipsnio diplomai, „konvencinis“ akreditavimas ir priežiūra.

Daugelyje (67%) „senųjų“ Europos Sąjungos šalių (15 ES šalių ir Norvegija) finansavimas vykdomas per atitinkamą švietimo ministerijos departamentą

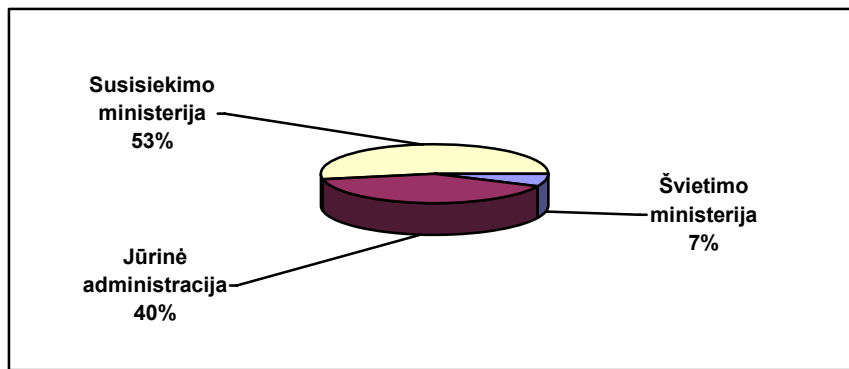
(METHAR, 2000). Danijoje ir Airijoje jūrininkų rengimas finansuojamas per Jūrines administracijas, kai kuriose šalyse – Prancūzijoje, Portugalijoje, Graikijoje ir Ispanijoje – per susisiekimo arba jūrų transporto ministerijas (4 pav.).

Bendrą (akademinį) studijų programų akreditavimą ir priežiūrą ES šalyse, kaip ir Lietuvoje, atlieka švietimo ministerijos ir akreditavimo (studijų kokybės) centrai. Lietuvoje „akademinį“ studijų programų akreditavimą atlieka Studijų kokybės vertinimo centras.

Studijų programų ir jūrininkų rengimo institucijų „konvencinį“ akreditavimą ir priežiūrą atlieka Tarptautinei jūrų organizacijai atskaitinga (dėl konvencijų vykdymo) susisiekimo ministerija arba jai pavaldi įstaiga, kuriai deleguotos šios funkcijos (5 pav.). Iš 15 „senųjų“ ES šalių tik Ispanijoje ir Portugalijoje švietimo ministerijos įtrauktos į „konvencinį“ akreditavimą. Norvegijoje ši akreditavimą vykdo švietimo ministerija (METHAR, 2000).



4 pav. Jūrininkų rengimą finansuojančios institucijos ES šalyse



5 pav. Jūrininkų rengimo programas akredituojančios ir prižiūrinčios institucijos ES šalyse

Lietuvoje studijų programas, kurias baigus gali būti suteiktas jūrinio laipsnio diplomai arba liudijimas, nuo 2002 metų akredituoja ir prižiūri Lietuvos saugios laivybos administracija (LSLA, 2005). Šiam tikslui LSLA Jūrininkų rengimo ir diplomų teikimo skyriaus sudėtyje yra Mokymo įstaigų akreditavimo tarnyba (keturi darbuotojai).

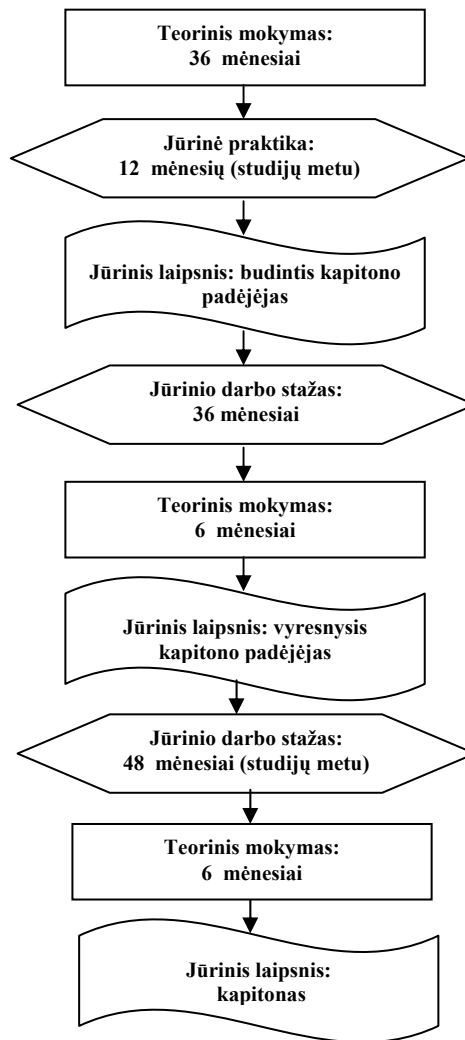
5. Jūrinio laipsnio diplomo įgijimo būdai

Nors tarptautinės konvencijos ir nustato vienodus minimalius reikalavimus jūrinio laipsnio diplomui gauti, įvairiose šalyse jūrininkams rengti taikomos skirtingos mokymo programos ir mokymo schemas, jūrinis laipsnis gali būti įgyjamas skirtingais būdais. Pagrindinis skirtumas – teorinio mokymosi ir jūrinės praktikos atlikimo eiliškumas. ES šalyse naudojamos tokios jūrininkų rengimo schemas arba jų kombinacijos:

- „sumuštinio“ (*sandwich or step-by-step*) tipo schema;
- išsilavinimo po praktikos (*post-experienced type*) įgyjimo schema;
- ištininė (*front-ended*) jūrininkų rengimo schema;
- polivalentinė schema.

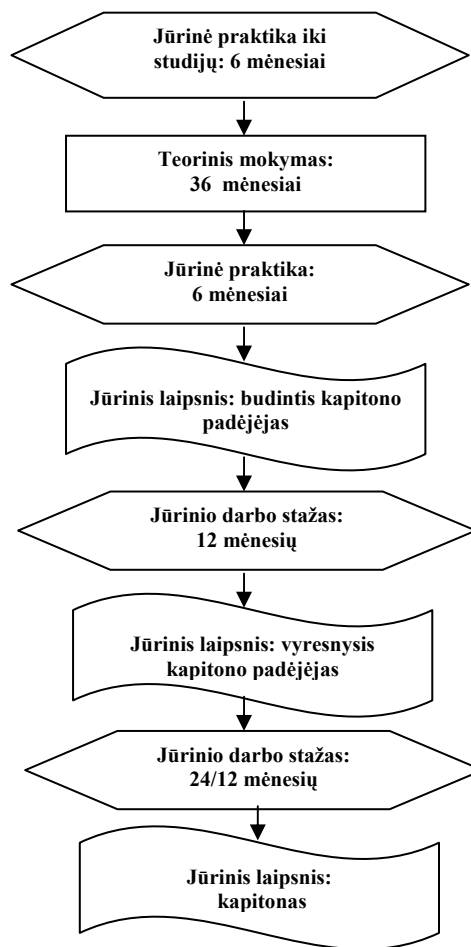
„Sumuštinio“ tipo (*sandwich type or step-by-step*) sistema (6 pav.). Taikant šią schemą, jūrininkas turi išklausyti 2–3 metų teorinį kursą, pakankamą pirmajam (pvz., budinčio kapitono padėjėjo) jūriniam laipsniui gauti. Tada atlieka jūrinę praktiką, po 12 mėnesių gauna jūrinio laipsnio diplomą ir gali dirbti laivuose budinčio kapitono padėjėju. Jei nori gauti aukštesnį jūrinį laipsnį, jūrininkas grįžta į mokymo įstaigą ir mokosi toliau, taip pat toliau plaukioja. P. S. Vančisvaro (Vanchiswar, 1997) teigimu, tokios schemas privalumas yra tas, kad teorinės studijos ir praktinis pasirėngimas yra puikiai suderinti, bet organizuoti studijas akademiniam laipsniui įgyti, taikant šią schemą, yra sudėtingiau, be to, jūrininkai, pradėję dirbti jūroje, nenoriai grįžta studijuoti. Gryną šio tipo schemas variantą taiko nedaug šalių, pvz., Graikija, Italija, Latvija ir kt.

Pav. 6. „Sumuštinio“ (*sandwich or step-by-step*) tipo jūrinio laipsnio diplomo siekimo schema, Graikijos pavyzdys.



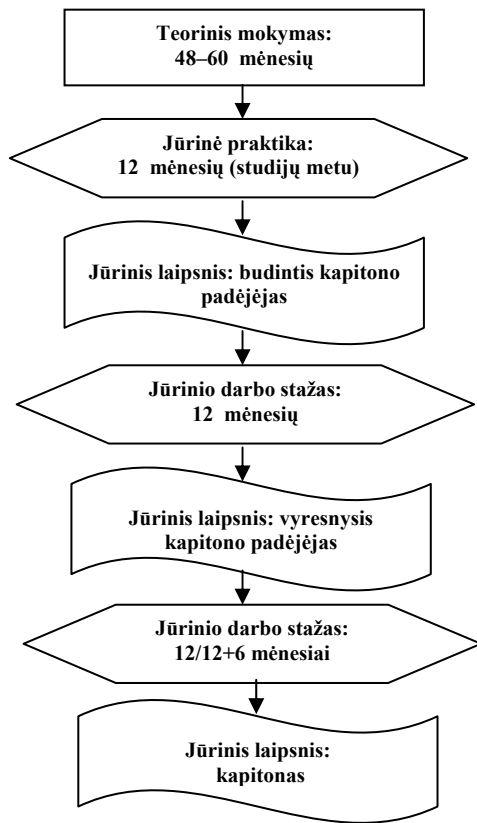
6 pav. „Sumuštinio“ (*sandwich or step-by-step*)
tipo jūrinio laipsnio diplomo siekimo schema
(Graikijos pavyzdys)

Išsilavinimo po praktikos (*post-experienced type*) schema parodyta 7 paveiksle. Kai kuriose šalyse, pavyzdžiui, Vokietijoje, Danijoje, Islandijoje (Norvegijoje, Jungtinėje Karalystėje ir Švedijoje pageidautina) būsimieji jūrininkai turi atlikti dalį jūrinės praktikos prieš stodami į jūrininkų rengimo mokyklą. Tai galima vertinti teigiamai, nes leidžiama būsimiesiems jūrininkams patikrinti savo apsisprendimą renkantis profesiją. Kita vertus, laivų savininkai nenoriai priima į darbą žmones, neturinčius jūrinio išsilavinimo, todėl jaunimui sudėtinga rasti praktikos atlikimo vietą, t. y. atsiranda papildoma kliūtis studijuoti jūrinius mokslus. ES šalyse pamažu atsisakoma šio reikalavimo.



7 pav. Išsilavinimo po praktikos (*post experienced type*) jūrinio laipsnio diplomo siekimo mišri schema (Vokietijos pavyzdys)

Ištisinė (*front-ended*) jūrininkų rengimo schema (pav. 8). Taikant šią schemą, studijų metu išklausomas visas teorinis kursas ir surenkamas plaukiojimo cenzas pirmajam jūriniam laipsniui įgyti. Mokslai su praktika tęsiasi 4–5 metus. Juos baigę jūrininkai nebegrįžta į mokymo institucijas studijuoti, kad gautų aukštesnio lygio jūrinį laipsnį. Jie renka plaukiojimo cenzą ir laiko numatytus egzaminus. Ši schema taikoma Belgijoje, Suomijoje, Estijoje, Vokietijoje, Airijoje, Ispanijoje, Lietuvoje, po truputį padedama taikyti Nyderlanduose ir kt. šalyse. Ši sistema leidžia studijuoti be didelių pertraukų (skirtingai nuo „sumuštinio“ schemos), bet kadangi visas teorinis kursas išklausomas iš karto, studentams sunku suvokti teorines žinias, būtinas siekiant aukštesnio lygio jūrinio laipsnio. Schemos privalumas – ypač tinka akademiniam išsilavinimui įgyti ir akademiniam laipsniui (bakalauro, magistro) gauti, galimybė sparčiai kilti karjeros laiptais.



8 pav. Išsistinė (*front-ended*) jūrininkų rengimo ir jūrinio laipsnio diplomo siekimo schema (Lietuvos pavyzdys)

Lietuvoje į studijų programą įtraukta jūrinė praktika siekiant įgyti pirmąjį jūrinį laipsnį. Baigus mokymo instituciją nebereikia grįžti mokytis, bet surinkus jūrinio plaukiojimo cenzą reikia išlaikyti Lietuvos saugios laivybos administracijos numatytą egzaminą.

Polivalentinė schema. Keletoje ES šalių jūrininkai mokomi pagal sujungtą programą, jiems suteikiama dvejoja laivavedžio ir mechaniko profesinė kvalifikacija. Tokios jūrininkų rengimo schemas taikomos Nyderlanduose, Prancūzijoje, Danijoje (iki pirmojo jūrinio laipsnio gavimo) ir Vokietijoje (pastaruoju metu norima atsisakyti polivalentinės schemas). Šios sistemos trūkumas – norėdamas gauti ir laivavedžio, ir mechaniko jūrinio laipsnio diplomus, jūrininkas privalo surinkti abu plaukiojimo cenzus. Tikimasi, kad ateityje laivyne atsiras daugiau integruotų karininkų darbo vietų ir šios schemas populiarės.

6. ES jūrininkų rengimo galimybių ir jūrinio sektoriaus reikmių vertinimas

Jūrinio sektoriaus specialistų mokymo institucijų paskirtis – tenkinti jūrinės pramonės reikmes. Jūrinis sektorius dėl globalizavimo procesų, greito technologijų pokyčio, naujų saugumo bei aplinkos apsaugos reikalavimų, nuolat didėjančių krovinių gabenimo jūra apimčių pastaruoju metu keičiasi. Europos laivų savininkų duomenimis, krovinių gabenimas jūra išaugo pusantro karto: nuo 3977 milijonų tonų 1990 metais iki 6247 milijonų tonų 2005 metais (prognozė): nuo 17 121 milijardo mylių 1990 metais iki 26 355 milijardų mylių 2005 metais (prognozė). 2004 metais su ES šalių, Norvegijos ir Islandijos vėliavomis buvo registruota daugiau kaip 9000 laivų (kurių BT didesnis nei 100), bendras tonażas sudarė daugiau kaip 150 milijardų tonų, 2004 metais ES šalių kompanijos užsakė 1390 naujų laivų (European Community [...], 2004).

Lentelėje pateikti duomenys apie ES šalių deklaruotas galimybes rengti jūrininkus, remiantis „Jūrininkų rengimo institucijų rinkiniu“ (IMO CMTI, 2005). Pagal galimų jūrininkų mokymo vietų skaičių (2 stulpelis) pirmąją vietą užima Nyderlandai, nes jūrininko specialybės gali mokytis net 6375 studentai. Daug mokymo vietų turi Lenkija, Ispanija, Švedija, Jungtinė Karalystė. Penkios ES šalys – Liuksemburgas, Austrija, Čekija, Slovakija ir Vengrija – jūrininkų nerengia.

Lentelėje taip pat pateikti duomenys (5 stulpelis) apie registruotų prekybinių laivų skaičių (daugiau kaip 100 BT) su kiekvienos ES šalies vėliava (ECSA, 2004). Daugiausia laivų registruota su Graikijos vėliava, antroje vietoje – Norvegija, trečioje – Malta.

Siekiant palyginti apskaičiuotas specialus rodiklis: deklaruotų mokymo vietų skaičius, tenkantis vienam šalyje registruotam laivui (7 stulpelis). Šis rodiklis rodo šalių mokymo institucijų pajėgumą aprūpinti laivyną darbo jėga, nors yra santykinis. Pavyzdžiui, Malta ir Kipras, nors ir turi didelius laivynus, jūrininkų rengimo vietų santykinis skaičius yra labai žemas – 0,03 mokymo vietos laivui, nes faktiškai turi „atvirus laivų registrus“ – siūlo laivų registravimo paslaugas. Kai kurių šalių šis skaičius yra didelis nes jų laivų registruose yra mažai laivų – jie registruojami kitų šalių registruose.

Nyderlandai, turėdami 10,16 mokymo vietos vienam laivui, nebepajėgia aprūpinti savo laivyno darbo jėga ir samdo užsieniečius.

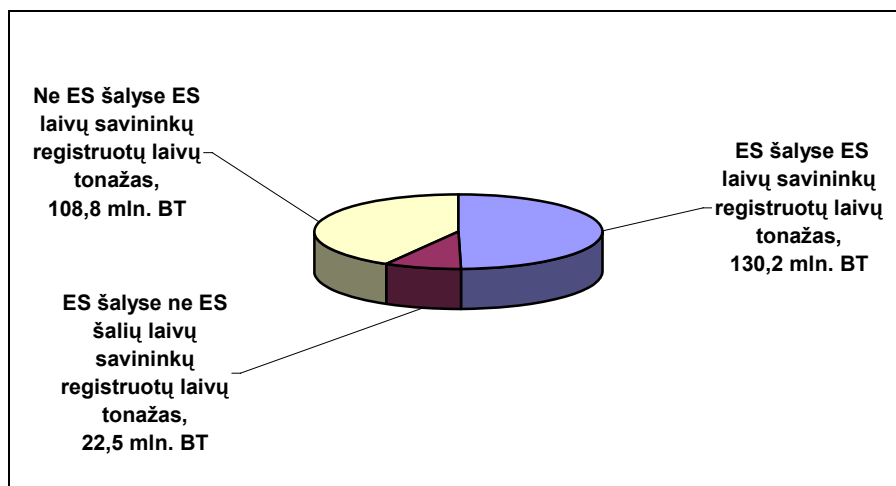
Padidėjusį jūrininkų trūkumą greitai pajus šalys, statančios naujus laivus (6 stulpelis). Laivų statybos bumą išgyvena Vokietija (jos laivų savininkai užsakė statyti 411 naujų laivų), Graikija, Jungtinė Karalystė, Italija, Nyderlandai.

Situacija sudėtinga, vertinant ne tik ES šalyse registruotus laivus, bet ir ES savininkų laivus, registruotus trečiosiose („patogių vėliavų“) šalyse (9 pav.).

Duomenys apie ES šalių ir Norvegijos jūrininkų rengimo galimybes, prekybinių laivų skaičius

Šalys	Deklaruotas maksimalus galimas jūrininkų rengimo vietų skaičius, vnt.	Etatinių dėstytojų skaičius	Dėstytojų valandininkų skaičius	Registruotų laivų (100 BT ir daugiau) skaičius, vnt.	2004 metais ES šalių užsakyta statyti naujų laivų, vnt.	Deklaruotų mokymo vietų skaičius, tenkantis vienam registruotam laivui
1	2	3	4	5	6	7
Airija	75	6	6	56	5	1,34
Belgija	500	18	19	41	22	12,20
Danija	2500	200	29	393	110	6,36
Graikija	400	17	11	1298	302	0,31
Ispanija	4060	401	24	244	23	16,64
Italija	1082	229	16	858	102	1,26
Jungtinė Karalystė	2282	271	57	602	100	3,79
Nyderlandai	6375	572	199	627	93	10,16
Portugalija	500	52	39	163	6	3,07
Prancūzija	620	165	70	192	46	3,23
Suomija	4518	263	194	165	8	27,38
Švedija	2450	100	54	353	46	6,94
Vokietija	990	77	53	417	411	2,37
Islandija	330	27	9	13	0	25,38
Norvegija	1167	152	19	1295	79	0,90
Liuksemburgas	0	0	0	41	1	0
Austrija	0	0	0	7	1	0
Čekija	0	0	0	0	0	0
Estija	600	64	32	68	3	8,82
Kipras	32	10	0	1062	23	0,03
Latvija	761	77	62	22	4	34,59

Lenkija	3687	530	17	51	4	72,29
Lietuva	1250	28	62	66	0	18,94
Malta	40	8	6	1248	1	0,03
Slovakija	0	0	0	8	0	0
Slovėnija	496	48	17	1	0	496,00
Vengrija	0	0	0	2	0	0
Iš viso (vidutiniškai)	40715/–	3315/–	995/–	9293/–	1390/–	–/4,38



9 pav. ES ir ne ES šalyse ES ne ES laivų savininkų registruotų laivų tonažas

Skirtingais vertinimais tik 55–65% britų laivų karininkų dirba kompanijose, registruotose Jungtinėje Karalystėje, 35–45% – užsienyje registruotose kompanijose (Obando-Rojas, 2001). Tuo tarpu į laivyną su Jungtinės Karalystės vėliava jūrininkai samdomi iš Indijos, Kroatijos ir kt. šalių.

Lietuvos jūrininkų rengimo institucijų pajėgumas yra gana aukštas: iš viso Klaipėdos universiteto Jūreivystės institute ir Lietuvos jūreivystės kolegijoje galėtų būti rengiama iki 1250 karininkų, kas sudarytų beveik 3% ES jūrininkų mokymo vietų. Šiuo metu abiejų mokymo įstaigų dieninėse studijose yra maždaug 550 studentų, siekiančių įgyti jūrinį laipsnį.

Lietuvoje registruoti 66 prekybiniai laivai, kurių tonažas daugiau kaip 100 BT (iš viso jūrinių laivų registre – apie 200 laivų). Lietuvos prekybiniai laivai sudaro 0,71% nuo bendro prekybinių laivų skaičiaus ES (ECSA, 2004), jų tonažas – tik 0,25% bendro ES laivyno tonažo (ECSA, 2004). Vienam prekybiniam laivui, registruotam su Lietuvos vėliava, tektų maždaug 19 potencialių mokymo vietų.

Išvados

1. Jūrininkų rengimas Lietuvoje turi ilgą istoriją. Pirmoji jūrininkų egzaminavimo institucija Klaipėdoje įsteigta 1811 metais. Šiuo metu Lietuvoje vadovaujančius jūrininkus rengia Klaipėdos universiteto Jūreivystės institutas ir Lietuvos jūreivystės kolegija. Čia siūlomos aukštosios universitetinės ir neuniversitetinės studijos, vykdomi jūriniam kompleksui svarbūs moksliniai tyrimai. Šios jūrininkų rengimo institucijos priklauso 96 ES mokymo įstaigoms, kuriose absolventams suteikiamas jūrinis laipsnis.

2. Iš viso ES (25 šalyse), Norvegijoje ir Islandijoje šiuo metu yra 165 jūrinio sektoriaus mokymo institucijos, 69 jų vykdomas kitų specialistų ir eilinių jūreivių profesinis rengimas, atliekami moksliniai tyrimai, siūlomi trumpalaikiai kursai, suteikiamos kvalifikacijos kėlimo ir kitos paslaugos.

3. Jūrinio sektoriaus mokymo institucijų sandara ir valdymo būdai skiriasi. Jos gali būti skirtingų tipų: universitetai, akademijos, kolegijos, profesinio mokymo centrai, profesinės, techninės mokyklos, aukštosios politechnikos mokyklos, valstybinės ir privačios. Jūrų akademijos (universitetai) sudaro 25%, kolegijos – 46%, o daugelio profilių (politechnikumų) institucijų atskiri fakultetai arba katedros sudaro 23% visų ES institucijų, suteikiančių absolventams jūrinį laipsnį.

4. Jūrininkų rengimą Lietuvoje reglamentuoja tarptautiniai (pasaulio), tarptautiniai (ES) ir nacionaliniai teisės aktai, nustatantys akademinio ir profesinio rengimo normas.

5. Jūrininkų rengimas Lietuvoje, kaip ir daugelyje ES šalių, yra kelių ministerijų (arba žinybų) žinioje. Jos atlieka finansavimo, studijų programų „akademinio“ ir „konvencinio“ akreditavimo ir priežiūros funkcijas.

6. ES šalyse jūrininkai rengiami pagal skirtingas mokymo programas, taikant skirtingas mokymo schemas arba jų kombinacijas. Lietuvoje taikoma ištisinė (*front-ended*) schema: į studijų programą įtraukta jūrinė praktika siekiant gauti pirmąjį jūrinį laipsnį. Baigus mokymo instituciją nebereikia grįžti toliau mokytis, bet surinkus jūrinio plaukiojimo cenzą būtina išlaikyti Lietuvos saugios laivybos administracijos numatytą egzaminą. Ši schema yra pažangiausia ir vis labiau populiarėja ES šalyse.

7. ES jūrinio sektoriaus vaidmuo nuolat didėja, krovinių gabenimas jūra nuo 1990 metų išaugo pusantro karto, ES kompanijos užsakė statyti apie 1390 naujų laivų. Šiuo metu ES šalyse trūksta jūrininkų europiečių – Laivuose su ES vėliava tik 19% jaunesniųjų karininkų jūrininkų yra ES piliečiai.

8. Pateikta duomenų apie registruotų prekybinių laivų skaičių (daugiau kaip 100 BT) su kiekvienos ES šalies vėliava, galimų jūrininkų mokymo vietų skaičių ir kt. Apskaičiuotas specialus rodiklis: deklaruotų mokymo vietų skaičius, tenkantis vienam šalyje registruotam laivui, kuris rodo šalių mokymo institucijų pajėgumą aprūpinti laivyną darbo jėga. Remiantis šiuo rodikliu, Malta ir Kipras, šalys, turinčios didelius laivynus, turi labai žemą santykinį jūrininkų rengimo vietų skaičių – 0,03 mokymo vietos laivui, o Nyderlandai, kur mokymo vietos vienam laivui – 10,16, nebepajėgia aprūpinti savo laivyno darbo jėga ir samdo užsieniečius.

9. Jūrininkų trūkumą netrukus pajus šalys, statančios naujus laivus: Graikija, Jungtinė Karalystė, Italija, Nyderlandai, pavyzdžiui, vien Vokietijos laivų savininkai užsakė statyti 411 naujų laivų.

10. Lietuvos jūrininkų rengimo institucijų pajėgumas yra gana aukštas: iš viso Klaipėdos universiteto Jūreivystės institute ir Lietuvos jūreivystės kolegijoje galėtų būti rengiama maždaug 1250 karininkų, kas sudarytų beveik 3% ES jūrininkų mokymo vietų. Šiuo metu abiejų mokymo įstaigų dieninėse studijose mokosi apie 550 studentų, siekiančių įgyti jūrinį laipsnį.

Jūrininkų rengimas Rytų Europos šalyse (taip pat ir Lietuvoje) Vakarų Europos ekspertų įvertintas kaip aukšto lygio ir sistemingas.

Gauta 2005 06 17

Pasirašyta spaudai 2005 07 18

Spausdinti rekomendavo: prof. V. Smailys,
prof. S. Vaitekūnas

Literatūra

- Baltramaitis, J. ir kt. (1968). *Klaipėdos jūreivystės mokykla*. Klaipėda: Rytas.
- Directive 2001/25/EC of the European Parliament and the Council of 4 April 2001 on the minimum level of training of seafarers. (2001). *Official Journal of the European Communities*, May 18: 17–41. Brussels: European Commission.
- European Community Shipowners' Associations (ECSA). (2004). *Annual report 2003–2004*. Brussels: Author.
- Harmonization of European MET Schemes (METHAR), EC Waterborne Transport 4th Framework Programme. (2000). Final report. Malmo: World Maritime University.
- International Maritime Organisation Compendium of Maritime Training Institutes (IMO CMTI). (2005). Prieiga internete [žiūrėta 20-04-2005]: <http://www.imo.org/HOME.html>
- Jūrininkams, dirbantiems laivuose, kurie vykdo tarptautinius reisus, jūrinių laipsnių suteikimo tvarka. (2005). Klaipėda: Lietuvos Respublikos [LR] saugios laivybos administracija.
- Kanev, D. (2003). The new characteristics of seafarers' labor market and their requirements to the maritime education. *Proceedings of the 4th general assembly of international association of maritime universities: Alexandria, 27 September–2 October*. Egypt: AASMT.
- LR aukštojo mokslo įstatymas. (2003). *Valstybės žinios*, kovo 31, Nr. 27–715. Vilnius: Valstybės įmonė Seimo leidykla.
- LSLA, Lietuvos saugios laivybos administracija (2005). <http://www.msa.lt>.
- Outcome of METHAR project carried out in the 4th Framework Program (METNET). (2002). Prieiga internete [žiūrėta 20-05-2005]: <http://195.178.246.5/metnet/about.htm>.
- Mokymo įstaigų, suteikiančių asmenims teorinį ir praktinį pasirengimą, būtiną jūrinio laipsnio diplomui, kvalifikacijos liudijimui ar jų patvirtinimui gauti, akreditavimo nuostatai. (2001). Susisiekimo ministro 2001 04 09 įsakymas Nr. 11, balandžio 9. Vilnius: LR Susisiekimo ministerija.
- Muirhead, P. (2002). *Structure and management of Maritime Education and Training systems*. Unpublished lecture handouts. Malmo: World Maritime University.
- Muirhead, P. (2004). New Technology and Maritime Training in the 21st Century: Implications and Solutions for MET Institutions. *WMU Journal of Maritime Affairs* 3(2): 139–158.
- Obando-Rojas, B. (2001). The global labour market study (GLMS). *Proceedings of SIRC's second symposium: Cardiff University Seafarers's International Research Centre (SIRC)*, 29 June: 61–90. United Kingdom: Cardiff.
- Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that full and complete effect is given to the relevant provisions of the Convention. (MSC/Circ.1134). (2004). December 10. London: International Maritime Organization [IMO].
- Pourzanjani, M., Schroder, J. U., Zade, G. (2002). Maritime education and Training (MET) in the European Union: How can Maritime Administrations Support MET? *IMU Journal* 2(2): 50–56.
- Senčila, V. (1995). Jūreivystės mokyklos Lietuvoje. *Mokslas ir gyvenimas* 5: 30–34.
- Study of Maritime Education and Training systems in Russia, Ukraine, Poland, Croatia, Estonia, Latvia, Lithuania (EASTMET). (2001). Final report. Malmo: World Maritime University.
- Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų. (2005). *Valstybės žinios* 10, sausio 24 d. Vilnius: Valstybės įmonė Seimo leidykla.
- Tatoris, J. (1994). *Senoji Klaipėda*. Vilnius: Mokslas.
- Vanchiswar, P. S. (1997). Translating international maritime training standards into national regulations. *Maritime education and training*. London: The Nautical Institute, p. 160–166.

MARITIME EDUCATION AND TRAINING IN LITHUANIA AND EUROPEAN UNION, HARMONISATION AND PERSPECTIVES

Viktoras Senčila, Inga Bartusevičienė

Summary

Maritime education and training (MET) in Lithuania has deep historical roots. The place, name and jurisdiction of Lithuanian MET institutions have been changed several times. The first seamen examination institution in Klaipėda was founded in 1811. Nowadays there are two higher MET institutions, having basic programs leading to deck and engineering officer watchkeeping certificate: Lithuanian Maritime College and Klaipėda University Maritime Institute. These two high schools are among 96 EU MET institutions.

There are 165 MET institutions in EU (25 countries), Norway and Iceland, 69 of them provide education and training for rating and other maritime specialists, offer short courses, researches and other services for maritime industry.

MET institutions have different institutional structures and administration. They can be organized as universities, academies, colleges, vocational, technical schools, and higher polytechnics, state-owned and private. 25% are maritime academies (universities), 23% are faculties or departments in polytechnics, and colleges are 46% of all EU MET institutions leading to certificate of competence. The academic degree (bachelor, master) together with the maritime certificate is provided in some of EU countries.

MET in Lithuania (also in the other EU countries) is provided in accordance to legal acts of three levels: international (world wide) legal acts, international (Europe Union) legal acts and national legal acts, which set norms for academic and vocational education and training.

MET in Lithuania, as in most EU countries, is under regulation of several ministries: Ministry of Education and Ministry of Transport and Communications. They exercise following functions:

- MET financing;
- “Academic” accreditation and supervision of MET study programs;
- “Conventional” accreditation and supervision of MET study programs.

Certain departments of Ministry of Education in most “old” EU countries (67%) finance MET institutions. “Academic” accreditation and supervision of MET study programs in Lithuania and in most EU countries is made by Ministry of Education and study quality evaluation centres. Ministries of Transport or their appointed entities, which have to make reports to International Maritime Organisation, perform “conventional” accreditation and supervision of MET study programs in most EU countries (also in Lithuania).

Although international conventions put equal minimum requirements for the competencies of maritime officers, but there are different study schemes and programs in different countries, which differ in the sequence of theoretical education and practical training. The following schemes or their combinations are used in MET in EU countries:

- Sandwich or step-by-step type scheme;
- Post-experienced type scheme;
- Front-ended MET scheme;
- Polyvalent scheme.

The most advanced front-ended MET scheme is used in Lithuania: seagoing practice is included into study program in order to obtain the first certificate of competence. The cadets don’t need to return to MET institution after the graduation in order to obtain the next (higher) certificate of competence, but after certain sea time they have to take examination organized by Maritime Safety Administration of Lithuania. This scheme is becoming the most popular in EU countries.

MET institutions have to provide specialists for maritime industry and react to it’s changes. The role of the maritime sector is growing, sea trade has increased 1,5 times since 1990, EU ship-owners ordered 1390 new ships. There are provided some data in the article about merchant vessels (more than 100 BT) registered in EU, potential study places at MET institutions and other. The specific index: study place for one registered ship, is calculated. This index shows MET institutions’ capability to supply seafarers for the merchant fleet. According to this index, Malta and Cyprus, having the biggest fleet, have only 0,03 study places for one vessel, but the Netherlands, having 10,16 study places for one vessel, cannot supply enough seafarers and have to employ foreigners. It can be predicted that Greece, UK, Italy, the Netherlands and Germany will face shortage of seafarers in near future, because shipowners from those countries had ordered a lot of new ships (only Germany has ordered 411).

The potential of Lithuanian MET is rather high: there are maximum 1250 study places for maritime officers at Lithuanian Maritime College and Klaipėda University Maritime Institute, that makes 3% of all study places at EU. Recently 550 cadets study at both institutions. Experts from Western Europe noticed that the MET in Eastern Europe (and in Lithuania) is on high level, detailed and systematic. The academic degree is provided together with the certificate of competence. Successful employment of Lithuanian seafarers in EU shipping companies proves, that specialists are well prepared in accordance with international and EU requirements to work in international companies.