

# М the SEAFARER 1912-2018 МОРЯКЪ



УКРАЇНСЬКА ПРОФСПІЛКОВА ТРАНСПОРТНА ГАЗЕТА  
ВЕРЕСЕНЬ №70



## ЗВІТУЄ ЦЕНТРАЛЬНА РАДА ПРОФСПІЛКИ

12 вересня 2018 року в Одесі відбулося X засідання Центральної Ради ПРМТУ, на якому учасники обговорили питання відповідності законодавства України про охорону праці Конвенціям МОП та директивам ЄС, роботи зі студентською молоддю та ряд інших питань, а також підвели підсумки діяльності Профспілки за період з квітня по серпень цього року.

стор. 3-5



## МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР. ПЕРШІ РЕЗУЛЬТАТИ РОБОТИ

В ході прес-конференції Морського інформаційного центру ПРМТУ за підтримки Міністерства закордонних справ України з нагоди повернення на батьківщину екіпажів судна FREE NEPTUNE і судна MEKONG SPIRIT Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв розповів про перші результати діяльності Центру.

стор. 8

## ДОВГООЧІКУВАНЕ ПОВЕРНЕННЯ ДОДОМУ



Протягом червня-липня спільними зусиллями Профспілки робітників морського транспорту України та Міжнародної федерації транспортників (ITF), Міністерства закордонних справ України та його дипломатичних місій в різних країнах, а також представників компаній, юристів, адвокатів і родичів, в Україну повернулися 57 українських моряків. Серед цього числа - члени екіпажів суден «MEKONG SPIRIT» і «FREE NEPTUNE».

стор. 9

## ПРЕДСТАВНИКИ МЗС УКРАЇНИ ТА ОБСЄ ЗАВІТАЛИ ДО ОФІСУ ПРМТУ



17 вересня Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв зустрівся з Директором департаменту консульської служби Міністерства закордонних справ України Сергієм Погорельцевим і Представником МЗС України в Одесі Костянтином Ржепішевським, а також провів робочу зустріч зі спостерігачем Спеціальної моніторингової місії ОБСЄ в Україні Теодоросом Мацокосом.

стор. 2

**СИЛЬНА ПРОФСПІЛКА-ВПЕВНЕНІСТЬ В ГІДНОМУ МАЙБУТНЬОМУ!**

## В КИЄВІ ВІДБУЛАСЯ МІЖНАРОДНА КОНФЕРЕНЦІЯ “ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ ДПП У СХІДНІЙ ЄВРОПІ, НА КАВКАЗІ ТА У ЦЕНТРАЛЬНІЙ АЗІЇ”



Представники Профспілки робітників морського транспорту України взяли участь у Міжнародній конференції, присвяченій реалізації інфраструктурних проектів державно-приватного партнерства, яка відбулася 14 вересня 2018 року в м. Києві.

У заході взяли участь Міністр інфраструктури України Володимир Омелян, заступник Міністра економічного розвитку і торгівлі Михайло Тітарчук, представники міжнародних компаній, що мають великий досвід реалізації проектів державно-приватного партнерства в різних країнах світу.

Як відзначають організатори, одна з цілей проведення форуму – забезпечення всеосяжного діалогу між приватним і державним сектором з метою поширення знань і експертного досвіду, впровадження кращих міжнародних практик і створення нових інвестиційних можливостей для реалізації проектів ДПП в інфраструктурній сфері України.

Важливістю конференції була відзначена високим рівнем її учасників, серед яких в.о. керівника ДП “Адміністрація морських портів України” Райвіс Вецкаганс, Голова Офісу Національної інвестиційної ради при Президентові України Юлія Ковалів, директор відділення Східної Європи та Кавказу ЄБРР Франсіс Маліж, фінансовий директор Mazars Infrastructure&Energy Group Метью Феллмет, Голова Проектного офісу з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SPILNO» Тарас Бойчук, представники Міжнародної фінансової корпорації, консалтингової групи Ernst&Young та інші.

Питання, які обговорили учасники конференції, стосувались правових та інституційних аспектів реалізації проектів державно-приватного партнерства в інфраструктурній галузі, зокрема морській.

Як зазначив старший експерт з ДПП ЄБРР Маркос Мартінес Гарсія, модератор секції, при-

свяченій розвитку портової інфраструктури за допомогою механізму ДПП, головною перевагою такого формату взаємодії між державою та інвесторами є можливість залучення для розвитку портів значно більшого обсягу фінансування, ніж може забезпечити держава.

Це підтверджується не тільки міжнародним, але й українським досвідом. За словами в.о. керівника ДП “АМПУ” Райвіса Вецкаганса, відсутність в Україні спеціалізованого законодавства, що регулює механізм реалізації проектів ДПП в портах, безумовно є перешкодою для розвитку морської галузі. «Однак навіть у цих умовах нам вдається знаходити ефективний формат взаємодії з бізнесом. За останні кілька років між АМПУ та приватними інвесторами було підписано низку меморандумів та угод, що передбачають додаткові внески в розмірі понад 30 млрд. грн. в розвиток портової інфраструктури. Також керівник АМПУ зазначив, що реалізація концесійних проектів можлива і на основі чинного законодавства. Однак, прийняття Законопроєкту № 8125 «Про концесії» та № 7385 «Про сприяння розвитку морегосподарського комплексу», які знаходяться на розгляді у Верховній Раді, дозволить зробити цей процес значно ефективнішим. Адже нове законодавство спростить реалізацію концесійних проектів в портах і дозволить АМПУ безпосередньо взаємодіяти з інвесторами. Це сприятиме налагодженню професійного діалогу між державою та інвестором при розробці та реалізації концесійних договорів, а також забезпечить ефективний контроль виконання інвестиційних, соціальних, екологічних зобов'язань і цільовий розподіл концесійних платежів», — резюмував Райвіс Вецкаганс.

Основним каталізатором розвитку портової галузі в Україні, на думку міжнародних експертів, найближчим часом може стати механізм концесії, котрий давно і успішно впроваджується у розвинених портах світу. Концесійна угода, з чітко прописаними зобов'язаннями держави та концесіонера, дозволяє залучати додаткове фінансування в розвиток інфраструктури, при цьому зберігаючи стратегічне майно у власності держави. Слід зазначити, що концесія є не тільки ефективним інструментом співпраці з великим міжнародним бізнесом, але й можливістю для розвитку вітчизняних компаній у взаємовигідному партнерстві з державою.

В рамках міжнародної конференції було анонсовано проведення презентації ТЕО проектів концесії ДП “Стивідорна компанія «Ольвія» та ДП «Херсонський морський торговельний порт» для потенційних інвесторів, яка відбулася 19 вересня 2018 року, а також оголошено про завершення підготовки попереднього ТЕО проекту концесії держстивідора в порту «Южний».

Під час заходу неодноразово зазначалося, що представники ЄБРР та Міжнародної фінансової корпорації підтримують реалізацію даних концесійних проектів, оскільки їх впровадження не тільки дозволить збільшити надходження до державного бюджету, створити нові робочі місця для українців, а й продемонструє світовій спільноті готовність уряду України до ефективної та взаємовигідної співпраці з представниками бізнесу.

## ПРЕДСТАВНИКИ МЗС УКРАЇНИ ТА ОБСЄ ЗАВІТАЛИ ДО ОФІСУ ПРМТУ



17 вересня, Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв зустрівся з Директором департаменту консульської служби Міністерства закордонних справ України Сергієм Погорельцевим і Представником МЗС України в Одесі Костянтином Ржепішевським.

Михайло Кіреєв розповів гостям про Профспілку: про її основні завдання, цілі, напрямки діяльності, роботу як з діючими, так і з майбутніми моряками.

Основною темою розмови стали перші підсумки роботи Морського інформаційного центру ПРМТУ за підтримки МЗС України.

Профспілковий лідер зазначив, що протягом червня - липня спільними зусиллями Профспілки робітників морського транспорту України і Міжнародної федерації транспортників, Міністерства

закордонних справ і його дипломатичних місій в різних країнах, а також представників компаній, юристів, адвокатів і, звичайно, родичів, в Україну повернулися 57 українських моряків.

«З упевненістю можу сказати, що цілі нашої діяльності щодо українських моряків, які опинилися далеко від батьківщини у важкій ситуації, збігаються, - зазначив, у свою чергу, Сергій Погорельцев. - На жаль, поки наші моряки змушені працювати на суднах під прапорами інших держав, цю тему не можна просто взяти і закрити. Роботи в цьому напрямку нам з вами треба виконати чимало. Дякую вам за співпрацю, за розуміння і за вашу працю. Знайте, що у вас є повна підтримка з боку МЗС України».

Після зустрічі в офісі ПРМТУ представники МЗС

відвідали Морський інформаційний центр і особисто переконалися, яким чином організована робота Центру.

Цього ж дня Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв провів робочу зустріч зі спостерігачем Спеціальної моніторингової місії ОБСЄ в Україні Теодоросом Мацокосом. В ході зустрічі сторони обговорили можливість спільної співпраці на благо українських моряків, яких звинувачують в кримінальних діях за межами України. Пан Мацокос високо оцінив результати роботи Морського інформаційного центру ПРМТУ за підтримки Міністерства закордонних справ України та особисто ознайомився з тим, як здійснюється прийом звернень моряків.

Нагадаємо, що недавно Морський інформаційний центр відкрився в Херсоні, і незабаром планується відкриття центру в місті Ізмаїл.



## ЗВІТУЄ ЦЕНТРАЛЬНА РАДА ПРОФСПІЛКИ



Двічі на рік Профспілка робітників морського транспорту України підводить підсумки діяльності на Пленумі Центральної Ради. 12 вересня 2018 року в Одесі відбулося X засідання Центральної Ради ПРМТУ, на якому обговорили питання відповідності законодавства України про охорону праці Конвенціям МОП та директивам ЄС, роботи з студентською молоддю та ряд інших питань, а також підвели підсумки діяльності Профспілки за період з квітня по серпень поточного року.

Саме підведення підсумків дозволяє отримати об'єктивну картину того, що відбувається в нашій роботі: що реально було зроблено, які результати були досягнуті. Тільки аналізуючи результати виконаної роботи, ми можемо ставити перед собою нові завдання, будувати плани і впевнено йти до їх звершення. За минулі півроку Профспілка вдалося організувати і провести велику кількість заходів, захистити і відстояти права членів ПРМТУ, підняти ряд питань як на національному, так і на міжнародному рівнях.

#### Соціальне партнерство

5 травня цього року проведено засідання Спільної комісії Мінінфраструктури, Федерації роботодавців транспорту України та Спільного представницького органу профспілок для ведення колективних переговорів з укладання Галузевої угоди у сфері морського транспорту на новий термін та контролю за її виконанням.

Під час засідання соціальні партнери підвели підсумки виконання Угоди за 2017 рік, а також розглянули пропозиції змін та доповнень до Угоди. За результатами обговорення були заплановані заходи щодо підвищення ефективності виконання умов Галузевої угоди всіма сторонами у поточному році.

#### Ukrainian Ports Forum - 2018

Впровадження високих стандартів і кращих практик в портовій сфері в усіх напрямках - від розвитку персоналу до залучення інвестицій, реалізація стратегії розвитку портів з побудовою ефективною моделі управління галуззю, пошук інвесторів для перспективних проектів, які принесуть прибуток державі. Всім цим питанням був присвячений UKRAINIAN PORTS FORUM - 2018, який відбувся 31 травня в Одесі.

Профспілку робітників морського транспорту України на Форумі представили Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк.

В рамках Форуму відбулася перша галузева HR-конференція Ukrainian Ports: People Agenda, у фокусі якої - ефективний розвиток фахівців портової сфери в період реформ.

Відбулася також панельна дискусія - «Головні питання з управління персоналом при реформуванні державних підприємств портової галузі», на якій Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв розповів, що Профспілкою робітників морського транспорту України підготовлено Концепцію проекту в сфері підвищення рівня професійної підготовки портовиків, як ключового елементу підвищення ефективності роботи українських портів. Загальна мета його - створення ефективної, сучасної системи навчання портовиків, захисту їх трудових і соціальних прав, підвищення престижу професії, створення стимулів для підвищення кваліфікації та професійного розвитку.

#### Досвід європейських країн для підготовки українських докерів

25 червня з ініціативи Профспілки робітників морського транспорту України в Одесі пройшов семінар на тему «Зміни в законодавстві України. Нові вимоги до спеціальності докера і досвід європейських профспілок».

Участь в ньому взяли Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк, заступник голови докерських секції ITF і ETF Торбен Сиболд, секретар німецької профспілки ver.di Гельмут Лосс, начальник сектора організації праці і заробітної плати відділу кадрів апарату управління ДП «АМПУ» Роксана Савенкова. Також в роботі семінару брали участь докери-механізатори Бердянського, Білгород-Дністровського, Ізмаїльського, Херсонського морських торговельних портів, портів «Чорноморськ» та «Южний», стивідорної компанії «Ольвія», контейнерного терміналу Одеса, компанії «Тіс-Зерно» і приватного підприємства «СВ».

Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк презентував проект Профспілки зі створення сучасної системи навчання портовиків і захисту їх соціально-трудових прав. Українські портові оператори вже відчують брак висококваліфікованих портових робітників, здатних працювати на сучасному високотехнологічному обладнанні. Національна система навчання докерів, їх професійна підготовка і перепідготовка значно застаріла, використовуються навчальні програми і стандарти, розроблені ще за радянських часів. Позначається і масова трудова міграція кваліфікованих докерів в країни Євросоюзу. Разом з тим, стандарти техніки безпеки та охорони праці при портових роботах значно застаріли і не відповідають вимогам МОП, ІМО і нормам ЄС. Система державного нагляду за дотриманням вимог техніки безпеки та охорони праці в морських портах практично не працює.

Пропонований Профспілкою проект покликаний вирішити дану проблему. Цілі проекту ПРМТУ - це створення ефективної системи підготовки портових працівників, зниження рівня травматизму і професійних захворювань в морських портах України шляхом впровадження сучасних стандартів техніки безпеки та охорони праці, підвищення потенціалу соціальних партнерів для реалізації заходів щодо забезпечення безпеки і гігієни праці в морських портах.

#### Нове партнерство

Профспілка робітників морського транспорту України постійно займається пошуком нових можливостей соціально-економічного захисту працівників підприємств і організацій морського транспорту і використовує існуючі можливості співпраці з іншими профспілками. Так, 25 червня ПРМТУ уклала Угоди про взаємодію з Профспілкою «Солідарність» і Профспілкою працівників державного підприємства «Стивідорна компанія «Ольвія».

Профспілки зобов'язуються будувати свої взаємини на принципах солідарності, єдності, чесного партнерства та захисту інтересів один одного, а також погоджуються пропонувати і надавати одна одній необхідну підтримку, допомогу та сприяння шляхом обміну досвідом та інформацією.

#### Міжнародна робота

За минулий період Профспілка взяла активну участь в міжнародних заходах. 14 травня в головному офісі ITF в Лондоні відбулися засідання відразу двох Комітетів морського сектору Міжнародної федерації транспортників. Так, свою роботу паралельно вели члени Комітетів Секції докерів і Секції моряків ITF, в числі яких Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв і його Перший заступник Олег Григорюк, що представляють на засіданнях інтереси українських транспортників.

Крім іншого, Комітети обох секцій розглянули результати останніх кампаній ITF



М.Кіреєв, Голова ПРМТУ



О.Григорюк, Перший заступник Голови ПРМТУ



по всьому світу, серед яких кампанія за справедливу працю працівників глобальних операторів портових терміналів DP World, ICTSI і APMT, кампанія за виконання докерами споконвічно докерської роботи і нове формулювання в колективному договорі IBF стандарту; питання підготовки і перенавчання робітників у відповідь на процеси автоматизації та цифровізації галузі; останні оновлення в Міжнародній морській організації та Міжнародній організації праці, а також питання безпеки і охорони праці робітників.

На засіданні Комітету Секції докерів Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк представив презентацію про роботу Профспілки зі своїми докерами. Зокрема, доповідач розповів про нові освітні проекти для українських докерів, розробкою яких в даний час займається Профспілка.

27 червня в Баку, Азербайджан, провела роботу 7-а Регіональна конференція профспілок транспортників під назвою «Захист профспілками трудових прав працівників транспорту», яка об'єднала представників профспілок транспортного сектору з країн СНД, а також транспортників України та Грузії. На засіданні Україну представляли Профспілка робітників морського транспорту України, в особі її Голови Михайла Кіреєва, а також Профспілка залізничників і транспортних будівельників України в особі голови профспілки Вадима Бубняка.

Так, в ході конференції були заслухані доповіді більшості присутніх в залі представників профспілок, в числі яких голова ПРМТУ Михайло Кіреєв і голова профспілки залізничників Вадим Бубняк. У своїх виступах доповідачі не тільки презентували свої організації, а й розповіли про останні досягнення профспілок і профспілкових об'єднань, а також про внесок в загальну роботу профспілок транспортників регіону.

#### ЕТС-2018: знакова подія в морському житті України

10 і 11 травня у приміщенні виставкового центру на Одеському Морському вокзалі пройшов VI Міжнародний форум «Освіта, підготовка та працевлаштування моряків» (ЕТС - 2018). З 2013 року захід збирає на одному майданчику кращих фахівців морської галузі. На два дні виставковий комплекс Морвокзалу став місцем спілкування 160 гостей більш ніж з 20 країн. Традиційно учасниками Форуму стали профільні ВНЗ і коледжі, великі судноплавні компанії, агентства з працевлаштування моряків, виробники спеціалізованого обладнання для судноплавної галузі, міжнародні банки. Профспілка робітників морського транспорту України - щорічно одна з ключових учасників проекту.

В рамках Форуму пройшла традиційна виставка. Профспілка робітників морського транспорту України традиційно представила на виставці в рамках Форуму свій стенд, який, як завжди, максимально привернув увагу відвідувачів виставки.

#### ПРМТУ і JSU: спільний проект для українських моряків

Відповідно до політики ІТФ, ПРМТУ тісно співпрацює з профспілками - членськими організаціями ІТФ усього світу. Так, ПРМТУ і Профспілка моряків Японії (JSU) почали реалізацію першого і унікального в своєму роді спільного навчального проекту, в рамках якого українські моряки, які працюють на суднах японських судновласників, зможуть підвищити свій рівень володіння англійською мовою абсолютно безкоштовно.

9 травня в урочистій обстановці офіційний старт проекту дали Президент Профспілки моряків Японії Моріта Ясуме і Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв.

Перша група моряків успішно пройшла навчання і 29 серпня отримала сертифікати про закінчення курсу з вивчення англійської мови. До занять приступила наступна група.

#### Перший Європейсько-азіатський морський саміт

9 травня в Одесі відбулась значуща для морського життя подія: тут вперше пройшов Європейсько-азіатський морський саміт, організатором якого виступила Профспілка робітників морського транспорту України. Участь в ньому взяли представники головного офісу ІТФ, морських профспілок Японії і Сінгапуру, Міністерства інфраструктури України, компаній-посередників у працевлаштуванні українських моряків, морських навчальних закладів України, а також члени ПРМТУ - українські моряки.

Як неодноразово підкреслювали організатори Саміту, його головне завдання - продемонструвати іноземним колегам потенціал, яким володіє Україна на міжнародній морській арені.

Основними темами обговорення на Саміті стали питання підготовки, працевлаштування та роботи українських моряків на борту іноземних суден, а також ті проблеми з якими сьогодні стикаються українські моряки.

Іноземні гості особливо відзначили, що сьогодні Україна є одним зі світових лідерів на ринку праці моряків в міжнародному морському судноплаванні. Високо оцінили також велику роботу ПРМТУ в питаннях захисту трудових і соціальних прав моряків, підвищення рівня їх професійної підготовки.

За підсумками Саміту його учасники прийняли Резолюцію. У ній сторони підтримали активні зусилля ПРМТУ, спрямовані на якнайшвидшу ратифікацію Україною МLC, 2006, роботу ПРМТУ по ратифікації Україною Конвенції 2003 року про національні посвідчення особи моряків №185.

З огляду на те, що на Саміті обговорювалися перспективи співпраці з азіатськими судновласниками, одним з перших практичних кроків можна назвати зустріч керівництва ПРМТУ з представниками великої судноплавної компанії Unix Line Pte Ltd, яка відбулась 29 травня в офісі Профспілки.

Сьогодні Unix Line Pte Ltd наймає на роботу моряків з Кореї, Філіппін, М'янми, Бангладешу і планує розглянути перспективу найму українських моряків.

Для того, щоб повною мірою презентувати Україну і українських моряків, ПРМТУ організував для представників Unix Line Pte Ltd візити до навчальних закладів, тренажерних центрів, круїнгових компаній та ін.

#### Перший у Східній Європі семінар для працівників круїзної індустрії

У період з 25 по 28 червня в Одесі пройшов перший у Східній Європі семінар для працівників круїзної індустрії. Круїзний семінар був організований під егідою Міжнародної федерації транспортників (ІТФ) її членськими організаціями з Норвегії, Німеччини, Італії та України - найбільшими профспілками NSU, ver.di, FIT-CISL і, звичайно, ПРМТУ.

Подібні семінари вже більше 12 років проводяться на Філіппінах, в Індії, Малайзії та Індонезії, однак ніколи раніше не проходили в країнах Східної Європи, хоча і значна кількість українців, румун, болгар, поляків та інших європейських громадян працюють на круїзних лайнерах по всьому світу.

Цього року ПРМТУ вперше взяла участь в засіданні Круїзного комітету ІТФ і, завдя-



ки позитивному іміджу Профспілки робітників морського транспорту України серед членських організацій ІТФ, саме нам довірили організацію першого в Східній Європі семінару для працівників круїзних суден.

#### Морський інформаційний центр ПРМТУ

28 червня 2018 року відбулася презентація Морського інформаційного центру Профспілки робітників морського транспорту України за підтримки Міністерства закордонних справ України.

Головне завдання Центру - забезпечити координацію діяльності між ПРМТУ і МЗС України для отримання своєчасної і повної інформації про моряків - громадян України, які опинилися в кризових ситуаціях за кордоном.

Ще одним не менш важливим напрямком діяльності Центру стане надання морякам і їх родичам інформації про судно і його судовласника, надання консультації щодо прав моряків в різних юрисдикціях. Саме отримання такої інформації є надзвичайно важливим і може попередити потрапляння українських моряків у кризові ситуації за кордоном.

На сьогоднішній день подібні центри вже відкриті в Херсоні та Ізмаїлі.

#### ПРМТУ і МЗС України: новий рівень співпраці

2 липня 2018 року в офісі Профспілки робітників морського транспорту України відбулася зустріч Голови ПРМТУ Михайла Кіреєва з представниками Міністерства закордонних справ України - Романом Недільським, заступником Директора Департаменту Консульської служби, і Олександром Зубом, заступником начальника відділу управління кризовими ситуаціями Департаменту Консульської служби.

Результатом зустрічі стало підписання Меморандуму між Міністерством закордонних справ України і Профспілкою робітників морського транспорту України про розширення співпраці в напрямку сприяння в наданні допомоги морякам - громадянам України, які опинилися в скрутному становищі за кордоном в результаті подій надзвичайного характеру.

І вже можна говорити про позитивні результати співпраці ПРМТУ і МЗС України. Так, протягом червня-липня спільними зусиллями Профспілки робітників морського транспорту України та Міжнародної федерації транспортників (ІТФ), Міністерства закордонних справ України та його дипломатичних місій в різних країнах, а також представників компаній, юристів, адвокатів і родичів, в Україну повернулися 57 українських моряків. Однією з найгучніших справ стало повернення в Україну екіпажу сумнозвісного контейнеровозу MEKONG SPIRIT, затриманого в Греції за підозрою в контрабанді. Через пару днів додому повернулися ще 15 українських моряків - членів екіпажу судна FREE NEPTUNE. Моряків, які прилетіли в Одесу і Херсон, зустрічали рідні та представники ПРМТУ.

#### Інформаційні семінари для моряків

Профспілка робітників морського транспорту України регулярно проводить зустрічі з моряками-членами ПРМТУ. Традиційно, на інформаційних семінарах моряки дізнаються про діяльність і досягнення Профспілки, знайомляться з новими проектами і планами ПРМТУ, отримують можливість задати фахівцям Профспілки питання щодо захисту своїх трудових прав та інтересів. Завжди великий інтерес в учасників заходів викликає питання про особливості пенсійного забезпечення моряків, юридичні питання та питання оподаткування доходів моряків.

Крім того, в квітні на одному з семінарів відбулася презентація Медичного посібника для моряків, який побачив світ завдяки спільній роботі Профспілки і Українського НДІ медицини транспорту під егідою Міжнародної федерації транспортників (ІТФ).

Вже не перший рік Профспілка робітників морського транспорту України співпрацює з Міжнародною організацією праці. Так, в липні для моряків був організований дводенний тренінг на тему «Зниження дискримінації на робочому місці шляхом профілактики ВІЛ, стресу і гендерно-зумовленого насильства».

#### Соціальні проекти

Крім інформаційних заходів, Профспілка втілює в життя різні соціальні проекти, проводить розважальні заходи для моряків-членів ПРМТУ і їх сімей. Другий рік поспіль п'ять сотень громадян, завдяки Профспілці, відсвяткували Міжнародний День моряка на березі Чорного моря - на території пляжного комплексу Private Elling. Цього разу свято пройшло у форматі Гавайської вечірки.

Протягом усього літа Профспілка організувала для сімей моряків відвідування аквапарку «Одеса», походи в кінотеатр, дитячий комплекс «Ігроленд», цирк «Кобзов», дельфінарії «Немо». Підтримуючи здоровий спосіб життя, проводить Профспілка і спортивні заходи і різні турніри. Ось уже третій рік

моряки з сім'ями із задоволенням взяли участь у турнірі з боулінгу, команда Профспілки також вже в третій раз гідно показала себе в спортивних змаганнях в Болгарії на Спартакіаді транспортних робітників. В цьому році до команди ПРМТУ увійшли моряки з різних країнової компанії і курсанти НУ «Одеська морська академія».

#### Підтримуючи молодь

Свою спроможність підтвердила робота з учнями та курсантами морських навчальних закладів, які представляють Профспілку на молодіжному рівні. Зустрічі з курсантами, участь в заходах морських навчальних закладів, молодіжні акції - Профспілка завжди підтримує покоління майбутніх моряків. Під час вступної кампанії 2018 року Профспілка робітників морського транспорту України організувала ряд зустрічей з абітурієнтами, першокурсниками морських навчальних закладів, розповівши про профспілковий рух, діяльність ПРМТУ, спрямовану на захист прав та інтересів українських моряків.

Саме про ці та інші події на початку засідання учасникам Пленуму був презентований фільм, після закінчення якого Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв та його перший заступник Олег Григорюк дали короткий коментар про діяльність Профспілки робітників морського транспорту України.

Михайло Кіреєв зупинився на питаннях концесії, як форми залучення інвестицій в портову інфраструктуру. Він зокрема відзначив: «Оновлений проект Стратегії морських портів України передбачає залучення в українські порти значної кількості інвестицій для оновлення портової інфраструктури».

Міністерство інфраструктури вважає, що найбільш ефективною формою залучення інвестицій, безумовно, є концесія.

Були визначені розробники ТЕО - це Міжнародна фінансова корпорація, Європейський банк реконструкції і розвитку, Проектний офіс з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «Спільно», а також підприємства морської галузі, для яких ці ТЕО розроблялися - ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», ДП «Морський торговельний порт «Южний», ДП «Херсонський морський торговельний порт».

28 і 29 серпня 2018 року ми, спільно з представниками Мінінфраструктури, Проектного офісу з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «Спільно», Міжнародної фінансової корпорації, Європейського банку реконструкції і розвитку, взяли участь у зустрічі з представниками трудових колективів ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» і ДП «Херсонський морський торговельний порт».

Консультанти проектів, які працювали над формуванням ТЕО, презентували основні висновки по ефективності концесії, наповненню державного і міських бюджетів, а також акцентували увагу на обговоренні соціальних питань і виконанні соціальних гарантій при передачі в концесію.

В результаті переговорів 28 - 29 серпня прийнято рішення про включення представників ПРМТУ до складу робочої групи з реалізації даних проектів з метою максимального захисту прав та інтересів трудових колективів, а також про участь представників ПРМТУ в тендерних комітетах при перемовинах з потенційними концесіонерами, і в моніторинговому органі при Мінінфраструктурі, який буде контролювати виконання концесійних договорів».

«Тільки разом ми зможемо захистити інтереси наших членів Профспілки, тож не будемо забувати наше спільне гасло: «Разом ми — сила!», - закликав учасників засідання Голова Профспілки.

Нагадаємо, що Профспілкою спілкою робітників морського транспорту України розроблена концепція проекту в сфері підвищення рівня професійної підготовки портовиків з метою зниження ризику нещасних випадків на робочих місцях та професійних захворювань.

Для реалізації розробленої концепції необхідно мати повний аналіз відповідності українського законодавства Міжнародному законодавству, Конвенціям МОП і Директивам Європейського Союзу.

Тому, Помічник Голови ПРМТУ з колдоговірної роботи і охорони праці Любов Микитюк презентувала учасникам пленуму результати роботи Проекту ЄС - МОП «Зміцнення адміністрації праці з метою поліпшення умов праці і подолання не задекларованої праці» (більш докладно на стор. 6).

На закінчення пленуму його учасники заслухали доповіді голови первинної профспілкової організації студентів ОНМУ Ігоря Слободянюка та голови ППО курсантів НУ «ОМА» Діани Торопенко про роботу профспілкових комітетів зі студентською молоддю в вищевказаних вищих навчальних закладах.



## ВІДПОВІДНІСТЬ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ З ОХОРОНИ ПРАЦІ КОНВЕНЦІЯМ МОП І ДИРЕКТИВАМ ЄС



Урядом України заявлений курс на вихід держави зі сфери надання стивідорних послуг та реалізації в недалекому майбутньому проектів державно-приватного партнерства в морських портах України. Оновлений проект Стратегії морських портів України передбачає залучення в українські гавані значної кількості інвестицій для оновлення портової інфраструктури, методів і технологій обробки вантажів, а це спричинить підвищення рівня автоматизації технологій роботи портів та морських суден.

Все це вимагає своєчасного реагування з боку уповноважених органів влади, портових операторів та профспілок. Тому Професійною спілкою робітників морського транспорту України розроблена концепція проекту в сфері підвищення рівня професійної підготовки портовиків з метою зниження ризику нещасних випадків на робочих місцях та професійних захворювань.

Цей напрямок діяльності отримав активну підтримку з боку представника МОП Джинак Нох, який відповідає за Програму МОП з підготовки докерів.

Для реалізації розробленої концепції необхідно мати повний аналіз відповідності українського законодавства Міжнародному законодавству, Конвенціям МОП та Директивам Європейського Союзу.

Це питання було розглянуто на X Пленумі ЦР ПРМТУ, де були презентовані результати роботи Проекту ЄС - МОП «Зміцнення адміністрації праці з метою поліпшення умов праці і подолання незадекларованої праці».

Як відомо, 16 вересня 2014 р. Верховна Рада України і Європейський Парламент синхронно ратифікували Угоду про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії та їх державами-членами, з іншого боку (далі - Угода про асоціацію).

Адаптація законодавства України до законодавства ЄС передбачена ст. 51 Угоди про асоціацію. Цією ж статтею визначено 16 пріоритетних сфер адаптації, до яких віднесена сфера безпеки і гігієни праці (далі - БГП).

Адаптація законодавства відбувається відповідно до положень Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу».

Невід'ємною частиною цієї Програми є перелік актів законодавства України і актів досягнень Європейського Союзу в пріоритетних сферах. Для трудового законодавства перелік актів вторинного законодавства ЄС складається з 251 акта досягнень.

Згідно зі статтею 424 Угоди про асоціацію та Додатком XL до його Глави 21, Україна повинна забезпечити поступове наближення до відповідних праву, стандартів і практики ЄС в сфері зайнятості, соціальної політики та рівних можливостей, в тому числі і БГП і трудових відносин. Відповідні директиви і терміни імплементації встановлені в Додатку XL до Глави 21 Угоди.

Розділом «Здоров'я та безпека праці» Додатка XL передбачена імплементація 29 директив ЄС, для 27 з яких визначено конкретний графік імплементації. Згідно з цим графіком в законодавство України повинна бути інтегрована значна частина нормативних актів ЄС, в тому числі і тих, які стосуються БГП.

З метою підтримки реалізації Угоди про асоціацію, в липні 2017 року було розпочато Проект ЄС - МОП «Зміцнення адміністрації праці з метою поліпшення умов праці і подолання незадекларованої праці». Цей проект фінансується ЄС та впроваджується МОП шляхом надання підтримки в процесі наближення національного законодавства до правової бази ЄС і стандартам МОП по БГП, трудовим відносинам та інспекції праці.

**Експерти - учасники проекту висловили наступні загальні зауваження до українського нормативно-правового поля в сфері безпеки і гігієни праці:**

1. Ризиків не можна уникнути - так вважають в Україні, тому увага зосереджена на компенсації. Слід переходити від охорони праці (відшкодувальних і коригувальних заходів) до профілактики, попередження, управління ризиками.

2. Підхід повинен бути комплексним і цілісним - увагу слід приділяти не тільки безпеці, але і гігієні праці. На підприємствах потрібно створювати служби по БГП.

3. Необхідно перейти від загальної відповідальності за безпеку праці (роботодавців і працівників) до відповідальності роботодавців за забезпечення безпеки і здоров'я працівників в усіх аспектах, пов'язаних з роботою. Відповідальність не можна перекладати на інших.

4. Заходами щодо безпеки і гігієни праці повинні бути охоплені всі працівники, а не тільки ті, хто працює в умовах впливу шкідливих та небезпечних виробничих факторів, і всі підприємства: державної і недержавної форм власності.

5. Ввести обов'язок роботодавців вживати заходів для запобігання професійним ризикам шляхом їх оцінки, консультацій з працівниками, інформування та навчання працівників.

6. Дотримуватися ієрархічних підходів в запобіганні ризиків: усунення ризику (якщо це неможливо - оцінка), зниження ризику, організаційні заходи, колективний захист, індивідуальний захист та інші заходи.

7. Зменшення кількості нормативно-правових актів з БГП і їх спрощення, об'єднання в меншу кількість актів.

8. Дію нормативно-правових актів з безпеки та гігієни праці необхідно поширити на всіх без винятку роботодавців (приватний, державний, соціальний, неприбутковий сектори, самостійно зайнятих осіб з одним або декількома працівниками) і працівників (неофіційні відносини, цивільно-правові договори і т. ін.).

9. Слід підвищувати рівень обізнаності суспільства з питань БГП з метою формування культури профілактики.

10. Організувати повноцінний контроль з боку держави за дотриманням законодавства по БГП, зокрема утримуватися від накладання мораторію на перевірки інспекторами Держпраці і надати їм повноваження, передбачені конвенціями МОП № 81 і № 129.

11. Створити надійну систему реєстрації та повідомлення про нещасні випадки, пов'язаних з роботою і професійними захворюваннями, узгодити її з методологією Євростату ESAW.

12. Погодити національне законодавство з директивами ЄС по БГП, а також з тими, що стосуються рівних можливостей та ставлення до чоловіків і жінок у сфері зайнятості.

13. Особлива думка експертів щодо розслідування нещасних випадків на виробництві: розслідувати такі випадки, на їх думку, повинні виключно інспектори праці, які не перебувають під впливом інтересів ні працівника, ні роботодавця; недоцільно для цього створювати комісію на підприємстві; рішення за результатами розслідування повинен приймати виключно наглядовий орган.

У питанні реалізації проекту «Зміцнення адміністрації праці з метою поліпшення умов праці і подолання незадекларованої праці» зроблений перший крок: підготовлений аналітичний звіт «Національний профіль з безпеки та гігієни праці» (далі - Профіль).

Наступний крок в реалізації проекту - підготовка Білої книги - конкретних рекомендацій про можливі варіанти імплементації в національне законодавство шести ключових директив ЄС, які є першочерговими у списку інтеграційних зобов'язань України перед Євросоюзом.

**Профіль** - це аналіз законодавства України в сфері безпеки і гігієни праці, а також визначення першочергових кроків з інтеграції Міжнародних законодавчих актів в Українське законодавство.

Згідно з п.1 ст. 9 Конституції України, п. 2 ст. 3 Закону України «Про охорону праці» невід'ємною частиною національного законодавства України є міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, сюди входять:

**Конвенції МОП, що стосуються безпеки та гігієни праці (БГП) і інспекції праці:**

- № 81, 1947 - про інспекцію праці в промисловості і торгівлі;
- № 102, 1952 - про мінімальні норми соціального захисту;
- № 129, 1962 - про інспекцію праці в сільському господарстві;
- № 135, 1971 - про захист прав представників працівників і можливостях, які їм надаються;
- № 138, 1973 - про мінімальний вік для прийому на роботу;
- № 150, 1978 - про адміністрацію праці;
- № 154, 1981a - про сприяння колективним переговорам;
- № 155, 1981b - про безпеку, гігієну праці та виробниче середовище;
- № 159, 1983 - про професійну реабілітацію та зайнятість інвалідів;

- № 160, 1985а - про статистику праці; № 176, 1995 - про безпеку та гігієну праці на шахтах;
- № 182, 1999 - про заборону та негайні заходи щодо ліквідації найгірших форм дитячої праці;
- № 184, 2001 - про безпеку та гігієну праці в сільському господарстві.

#### Міжнародні договори:

Україна прийняла стратегічне рішення про зміцнення своїх політичних, торгових і економічних відносин з ЄС та Канадою.

На підставі цього рішення було укладено:

- Угода про асоціацію з ЄС (політична частина була підписана 21 березня 2014 року, економічна - 21 червня 2016 р.) набула чинності 1 вересня 2017 року;
  - Угода про вільну торгівлю з Канадою (підписана 11 червня 2016 р.) вступила в силу 1 серпня 2017 р.
- Обидві угоди, крім політичної, соціальної, економічної сфер, сфери охорони здоров'я та освіти, охоплюють також сфери праці і зайнятості.

#### Національне законодавство України:

- Конституція України;
- Закон України «Про охорону праці»;
- Кодекс законів про працю України;
- Закон України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування»;
- Основи законодавства України про охорону здоров'я;
- Закон України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення»;
- Кодекс цивільного захисту України; Закон України «Про об'єкти підвищеної небезпеки»;
- Кримінальний кодекс України.

#### Спеціальні закони і нормативні акти по БГП:

- Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності»;
- Порядок проведення атестації робочих місць за умовами праці;
- Положення про порядок проведення державної експертизи;
- Постанова КМУ «Про ідентифікацію та декларування безпеки об'єктів підвищеної небезпеки»;
- Перелік заходів та засобів з охорони праці;
- Порядок видачі дозволів на роботи підвищеної небезпеки або на застосування машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки;
- Порядок проведення огляду, випробування та експертного обстеження машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки;
- Порядок проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві.

#### Підзаконні правові акти, що стосуються БГП, розроблені різними міністерствами:

- Типове положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці;
- Положення про порядок забезпечення працівників спеціальним одягом, спеціальним взуттям та іншими засобами індивідуального захисту;
- Норми видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівникам залізничного транспорту;
- Порядок проведення медичних оглядів працівників певних категорій;
- Граничні норми підймання і переміщення важких речей жінками;
- Перелік важких робіт і робіт зі шкідливими і небезпечними умовами праці, на

яких забороняється використовувати працю жінок;

- Перелік важких робіт і робіт зі шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється використовувати працю неповнолітніх;
- Норми і правила гігієнічної кваліфікації праці;
- Граничні норми підймання і переміщення важких речей неповнолітніми;
- Технічний регламент засобів індивідуального захисту;
- Порядок ідентифікації та обліку об'єктів підвищеної небезпеки;
- Показчик нормативно-правових актів з охорони праці.

#### Першочергові директиви ЄС, які необхідно інтегрувати в законодавство України:

- № 89/391 про введення заходів для заохочення вдосконалень у сфері безпеки і охорони здоров'я працівників на робочому місці;
- № 89/654 про мінімальні вимоги по безпеці і охороні здоров'я в робочих зонах;
- № 2009/104 щодо мінімальних вимог безпеки і здоров'я при використанні робочого обладнання працівниками;
- № 89/656 про мінімальні вимоги безпеки і охорони здоров'я при використанні працівниками засобів індивідуального захисту на робочому місці;
- № 2003/88 про деякі аспекти організації робочого часу;
- № 91/533 про обов'язок роботодавця інформувати своїх працівників про умови, які застосовуються до трудового договору або трудових відносин.

#### Експерти запропонували план запровадження наступних директив ЄС:

1. Так звану зонтичну директиву № 89/391 / ЄЕС, яка визначає основні елементи правової бази по БГП, а також встановлює вимоги до всіх роботодавців і працівників.

2. Наскрізнi директиви, що регулюють аспекти, загальні для роботодавців, працівників усіх галузей (вимоги до робочих зон, робочого обладнання, про робочий час).

3. Директиви, зосереджені на захисті безпеки та здоров'я від впливу конкретних ризиків (біологічні агенти, шум, механічна вібрація, екранні пристрої, електромагнітні поля і т. ін.).

4. Директиви, зосереджені на захисті працівників від ризиків, що виникають при роботі в конкретних сферах діяльності (видобувні галузі, будівельні майданчики, заклади охорони здоров'я).

5. Директиви щодо захисту конкретних працівників (молодь, вагітні жінки, тимчасово працевлаштовані).

#### Зміни в законодавстві України з охорони праці, які відбулися за останній час:

1. На основі Директиви 90/270 / ЄЕС наказом Міністерства соціальної політики України № 207 від 14.02.2018 затверджені Вимоги щодо безпеки і захисту здоров'я працівників під час роботи з екранними пристроями.

2. Наказом Міністерства соціальної політики України № 2072 від 28.12.2017 затверджені Вимоги безпеки і захисту здоров'я під час використання виробничого обладнання працівниками.

3. Наказом Міністерства соціальної політики України № 62 від 19.01.2018 затверджені Правила охорони праці під час експлуатації вантажопідійомних кранів, підійомних пристроїв і відповідного обладнання.

4. Наказом Міністерства соціальної політики України № 333 від 05.03.2018 затверджені Правила охорони праці під час експлуатації обладнання, яке працює під тиском.

## АНДРОНОВ ЛЕОНІД ПЕТРОВИЧ - ВЧЕНИЙ І ПЕДАГОГ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ



Л.П.Андронов народився в с. Каргашіно Мордовської АРСР в сім'ї лісничого Петра Васильовича Андронова і вчительки Марії Сергіївни Андронової. У 1945 році вступив на факультет судноводіїв Одеського вищого морехідного училища, який закінчив з відзнакою. В 1951-1954 р.р. навчався в аспірантурі Одеського інституту інженерів морського флоту (ОІІМФ, нині Одеський національний морський університет) під керівництвом зав. кафедрою організації морських перевезень проф. В.І.Сухоцького. По закінченню, захистив дисертацію «Тепло-вологосні та вентиляційні режими трюмів суховантажних суден і шляхи забезпечення збереження морських вантажів, що перевозяться» (ОІІМФ, 1954). У 1954-1974 р.р. - асистент, старший викладач, доцент кафедри організації вантажних робіт ОІІМФ, активно бере участь у підготовці кадрів, науковій роботі і суспільному житті. У 1974-1986 р.р. працював старшим науковим співробітником, начальником сектора, зав.

відділом технології перевезення небезпечних вантажів Чорноморської філії Центрального науково-дослідного інституту Морського флоту (ЦНДІМФ). У 1988 році вийшов на персональну пенсію і продовжував працювати в пожежно-технічній частині ВОХОР Чорноморського морського пароплавства. Закінчив життя в 1994 році старшим науковим співробітником науково-дослідного сектора ОІІМФ.

У 1963-1975 р.р. - керівник делегації СРСР в Підкомітет по небезпечних вантажах КБМ ІМКО (Лондон, Англія). У 1963-1972 р.р. - керівник делегацій СРСР в Європейську економічну комісію (ЄЕК) ООН (Берн, Женева, Швейцарія). У 1972-1985 р.р. - заступник голови, голова групи експертів СРСР в Комітеті експертів по транспортуванню небезпечних вантажів Економічної і Соціальної Ради (ЕКОСОП) ООН, (Женева, Швейцарія). Завдяки цим та іншим роботам, ОІІМФ стає головною установою в СРСР за правилами перевезення небезпечних вантажів і отримує популярність в світі. До сих пір на ім'я Андронова Л.П. для ОІІМФ (ОНМУ) приходять публікації ІМО (Міжнародної морської організації), оглашувані ІМО як данину поваги вченому.

Леонід Петрович нагороджений медалями «За трудову відзнаку» (1970), «Ветеран праці СРСР» (1988). Почесний працівник морського транспорту (з 1978 р.). Автор монографій «Складські та стивідорні роботи» (М.: Морський транспорт, 1962), «Перевезення небезпечних вантажів морем» (М.: Транспорт, 1971). Автор підручника для ЗВО «Вантажезнавство та стивідорні операції» (1966, 1974, 1975). Цей підручник також був виданий тричі іспанською мовою (М.: «Мир») для студентів Куби та інших країн Латинської Америки. Автор близько 200 наукових статей, науково-дослідних звітів, радянських пропозицій в ІМКО, в Комітет експертів ООН, 3 державних стандарти (ГОСТ), співавтор «Правил морського перевезення небезпечних вантажів — МОПОГ» (1963-1965 р.р.), європейських «Правил перевезення небезпечних вантажів водними шляхами», «Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів» (ДОПНВ), Рекомендацій (та Додатків до Рекомендацій) ООН з перевезення небезпечних вантажів.

Андронов Л.П. активно займався науковою та педагогічною роботою на славу ОІІМФ і нашої країни. Його наукову школу продовжують багато кандидатів наук, деякі з них стали докторами наук.

Талановитий інженер, педагог і вчений, він писав вірші, любив співати пісні, доброзичливо ставився до людей і допомагав їм знайти свій шлях у науці і житті. І тепер, 24 роки після смерті, його тепло згадують ветерани ОІІМФ, нині Одеського національного морського університету.

Андронов Іван Леонідович - доктор фіз.-мат. наук, професор, завідувач кафедри «Математика, фізика та астрономія» Одеського національного морського університету, академік АН Вищої школи України

## МОРСЬКИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ЦЕНТР. ПЕРШІ РЕЗУЛЬТАТИ РОБОТИ



В ході прес-конференції Морського інформаційного центру ПРМТУ за підтримки Міністерства закордонних справ України та нагоди повернення на батьківщину екіпажів судна FREE NEPTUNE і судна MEKONG SPIRIT Голова ПРМТУ Михайло Кіреєв розповів про перші результати діяльності Центру.

Нагадаємо, свою роботу МІЦ почав 28 червня. Кількома днями пізніше, 2 липня, був підписаний Меморандум про співпрацю між ПРМТУ і МЗС про розширення співпраці в напрямку сприяння в наданні допомоги морякам-громадянам України, які опинилися в скрутному становищі за кордоном в результаті подій надзвичайного характеру.

Як розповів Михайло Кіреєв, протягом червня - липня спільними зусиллями ПРМТУ і ІТФ, МЗС і його дипломатичних місій в різних країнах, а також представників компаній, юристів, адвокатів і, звичайно, родичів, в Україну повернулися **57 українських моряків**.

27 червня успішно повернулися в Україну 6 членів екіпажу судна **RS300-97**, які з листопада 2016 року перебували в Греції без права покинути цю країну. Ще один український моряк залишається в Греції до прийняття місцевим правосуддям фінального рішення по справі.

Завдяки координації Департаменту консульської служби МЗС України та Профспілки робітників морського транспорту України, спрямованої на захист прав і законних інтересів українського моряка Сергія Д., який з квітня цього року перебував на борту рибальського судна **TREDECIM**, кинутого судовласником в порту Вакканай (Японія) через неналежний технічний стан, 17 липня вдалося забезпечити повернення моряка додому. У цьому свою роль відіграв ІТФ координатор в Японії.

Шляхом взаємодії ІТФ, ПРМТУ, Департаменту консульської служби МЗС України та координатора Міжнародної федерації транспортників (ІТФ) в країнах Арабського світу Мохамеда Аррачеді, судовласником була ліквідована заборгованість із зарплати українським морякам - членам екіпажу судна **FREEDOM**, а також було забезпечено повернення моряків 18 липня в Україну. Варто відзначити, що, не дивлячись на всі попередження щодо цього судна, троє українських моряків знову сіли на його борт.

За результатами вжитих ПРМТУ і МЗС України заходів, 23 липня представником власника судна **GULF PEARL**, яке знаходиться в порту м. Дубай, була в повному обсязі погашена заборгованість

по заробітній платі всім членам екіпажу. Дев'ять з них вже повернулися, зараз ведуться переговори з репатріації решти членів екіпажу, контракти яких закінчилися в кінці липня.

25 липня на батьківщину повернулися 12 членів екіпажу судна **SAN PADRE PIO** (прапор Швейцарії, судовласник швейцарська компанія ABC Maritime AG), яке було затримано 23 січня військовими Нігерії за нелегальне транспортування нафтопродуктів. Ще 4 українських моряки лишаться в Нігерії до прийняття місцевим правосуддям фінального рішення по справі.

28 липня до своїх рідних повернулися 12 членів екіпажу судна **MEKONG SPIRIT**, які з травня 2017 року були змушені залишатися на території Греції через низку грецьких обмежувально-правових вимог одержувача вантажу.

Завдяки зусиллям ІТФ, зокрема відділу допомоги морякам в особі Олега Романюка, ПРМТУ і МЗС, 30 липня в Україну повернулися 15 членів екіпажу сумнозвісного судна **FREE NEPTUNE**, які з літа 2016 року перебували в Султанаті Оман на борту судна через банкрутство компанії і заборгованість з виплати заробітної плати. Також була досягнута домовленість про часткову виплату заробітної плати морякам, в тому числі списаним.

## DO YOU SPEAK ENGLISH?



Першою причиною гордості українськими моряками є професійні якості наших фахівців. Добрі морські традиції і високий рівень освіти дають свої результати, і українські офіцери не втрачають позицій на міжнародному морському ринку праці. Завдяки зусиллям Профспілки робітників морського транспорту України, все більше судовласників починають розглядати українських моряків в якості потенційних працівників.

Як ми вже писали раніше, 29 травня на запрошення ПРМТУ, в Україну з візитом прибули представники великої сингапурської судноплавної компанії Unix Line Pte Ltd, які були вельми здивовані підходом до підготовки майбутніх українських моряків. Для того, щоб повною мірою

презентувати Україну і українських моряків, ПРМТУ організувала для представників Unix Line Pte Ltd ряд зустрічей з представниками навчальних закладів, тренажерних центрів, круїзних компаній і т.д.

Звичайно, не можна не визнати, що недостатній рівень володіння англійською мовою - одна з проблем при працевлаштуванні українських моряків на іноземні судна. Щоб поліпшити ситуацію, ПРМТУ і Профспілка моряків Японії (JSU) почали реалізацію першого і унікального в своєму роді спільного навчального проекту, в рамках якого українські моряки, які працюють на суднах японських судовласників, зможуть підвищити свій рівень володіння англійською мовою абсолютно безкоштовно. 9 травня в

урочистій обстановці офіційний старт проекту дали Президент Профспілки моряків Японії Моріта Юсумі і Голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв.

Перші студенти розпочали заняття 4 червня і вже закінчили базовий курс морської англійської, про що свідчать сертифікати, які отримали моряки.

Специфіка роботи моряка така, що не всі студенти змогли завершити курс. Однак була розроблена система обліку, і по поверненню з рейсу моряк зможе продовжити навчання з того моменту, на якому він його перервав. Таким чином, навчання проходить максимально продуктивно.

«Просто чудова ідея організувати курси з вивчення англійської мови для моряків! Дуже важливо і по-

трібно всім морякам, незалежно від віку і посади, весь час працювати над своєю англійською, - вважає матрос Костянтин Погорельцев, який закінчив курси. - Все організовано так, щоб було зручно морякам, все продумано, все, як то кажуть, «на рівні». Хочу подякувати Профспілці за надану нам можливість безкоштовно підвищити свій рівень знань англійської мови, а також нашому викладачу Ігорю Миколайовичу за індивідуальний підхід до кожного. Курси рекомендую всім».

«Вважаю, що подібні курси корисні всім, незалежно від рівня знань англійської мови, - каже ще один випускник, електромеханік Ігор Сазонов. - Я десять років працюю в змішаних екіпажах, розмовну англійську, в принципі, знаю. Але мені не вистачало граматики, правильної вимови. Закінчивши курси від Профспілки, я підтягнув свої знання, закрив багато прогалин, які залишалися ще з мореходки. Відмінна ідея, спасибі ПРМТУ».

Інтерес до вивчення англійської мови у моряків зростає, і все більше моряків-членів ПРМТУ, приходять на тестування і готові підвищувати рівень володіння англійською мовою разом з Профспілкою.

Нагадаємо, що вивчення англійської мови в рамках проекту є абсолютно безкоштовним для всіх моряків-членів ПРМТУ. Всі бажаючі можуть пройти тестування і почати навчання, записавшись за номером телефону +380482 42 99 02.





## ДОВГООЧІКУВАНЕ ПОВЕРНЕННЯ ДОДОМУ



Протягом червня-липня спільними зусиллями Профспілки робітників морського транспорту України та Міжнародної федерації транспортників (ITF), Міністерства закордонних справ України та його дипломатичних місій в різних країнах, а також представників компаній, юристів, адвокатів і родичів, в Україну повернулися 57 українських моряків. Серед цього числа - члени екіпажів суден «MEKONG SPIRIT» та «FREE NEPTUNE», про які не раз писали ЗМІ.

### Як в американському бойовику

25 травня 2017 року судно «MEKONG SPIRIT» (IMO 9118513, прапор Мальта), з екіпажем з 17 українців, було затримано недалеко від острова Крит (Греція) за підозрою в контрабанді товарів військового призначення та відконвойоване на базу НАТО. Після перевірки вантажу відповідними органами влади Греції було підтверджено, що він абсолютно легальний і має промислове призначення. Проте, з січня 2018 року моряки не могли покинути територію Греції. 23 липня було винесено рішення суду, згідно з яким 12 членів екіпажу отримали можливість покинути територію Греції за умови обов'язкової щомісячної реєстрації в Генеральному консульстві Греції в Україні.

28 липня 2018 року моряки повернулися додому, де разом з родичами їх зустрічали представники Профспілки робітників морського транспорту України.

«Це було як в американських бойовиках - на судно піднялися люди в масках і покляли всіх нас обличчям в палубу», - згадує один з моряків «MEKONG SPIRIT».

Повернення частини екіпажу вдалося домогтися завдяки скоординованим зусиллям Міністерства закордонних справ України, Профспілки робітників морського транспорту

України та членської організації ITF в Греції Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), адвокатів і родичів моряків.

Ще 5 українських моряків залишаються в Греції до прийняття місцевим правосуддям фінального рішення по справі.

### 32 місяці в 4 мільях від берега

Одним з найбільш «гучних» можна назвати повернення на батьківщину українських моряків з судна «FREE NEPTUNE» (прапор Ліберії), які з літа 2016 року перебували в Султанаті Оман на борту судна через банкрутство компанії і заборгованість з виплати заробітної плати.

Грецька фірма Free Bulkers SA заявила про банкрутство і фактично кинула балкер напризволяще. На той момент на борту перебували 22 українських моряка. «Зарплату не платили, але переконували нас, що ось-ось заплатять. Потім загнали судно в Оман, і все, ми в мишоловці», - розповідає третій механік «FREE NEPTUNE». Постацання і медичне обслуговування носили нере-

гулярний характер. В кінці 2016 року українцям довелося навіть оголосити голодування, щоб привернути увагу до своїх проблем.

Рибалки пригощали моряків сигаретами і рибою. ITF допомагала купувати продукти, з провізією допомагав і Консул в Саудівській Аравії.

У лютому 2017 року 7 моряків повернулися додому. Репатріація їм була організована Морською адміністрацією Ліберії, під чийм прапором зареєстровано судно - згідно норм Конвенції MLC, 2006.

Завдяки зусиллям ITF, в 2018 році вдалося домогтися, щоб суд прийняв сторону моряків, і члени екіпажу, які залишилися на борту, отримали дозвіл законно покинути судно. Після цього всі сили були спрямовані на те, щоб максимально швидко організувати репатріацію членів екіпажу.

Також юристам вдалося домогтися часткової виплати заборгованості по заробітній платі морякам, які списалися з судна зараз і в 2017 році.



## ПРИЄДНУЮЧИСЬ ДО ПРОФСПІЛКИ, ВИ СТАЄТЕ НА РІВЕНЬ ВИЩЕ



7 серпня 2018 року в актовій залі Національного університету «Одеська морська академія» відбулися загальні збори абітурієнтів, що вступають до 1-го курсу денної форми навчання.

Був оголошений наказ ректора про зарахування на бюджетну форму навчання і зазначений порядок подальших дій. Привітав батьків і майбутніх курсантів Перший заступник Голови ПРМТУ Олег Григорюк.

«Профспілка робітників морського транспорту України є єдиною морською членською організацією Міжнародної федерації транспортників (ITF), яка, в свою чергу, об'єднує близько 18 мільйонів транспортних робітників по всьому світу, - розповів Олег Григорюк. - Наша ж Профспілка згуртувала в своїх лавах понад 72 тисяч осіб, з них понад 43 тисяч осіб - українські моряки, які працюють на судах іноземних судновласників,

і 8 тисяч - курсанти і студенти морських навчальних закладів України».

Олег Григорюк також зазначив, що в НУ «ОМА» діє Первинна профспілкова організація курсантів. «В минулому році нам вдалося змінити формат нашої роботи з профкомом курсантів, вивести її на новий, більш високий рівень. Тільки за минулий рік ми провели більше 40 заходів для курсантів-членів ПРМТУ. Це - навчальні лекції, семінари і тренінги за участю іноземних фахівців, майстер-класи, різні квести, змагання, дискотеки, щомісячні походи в кіно. Курсанти завжди можуть звернутися в ПРМТУ з усіма своїми питаннями та проблемами, тут їх вислухають і допоможуть».

Одним з пріоритетних завдань, яке сьогодні ПРМТУ ставить перед собою, є створення нових робочих місць для українських моряків. «І вже є результати цієї роботи. Наприклад, завдяки зусиллям ПРМТУ, кілька великих норвезьких компаній прийшли в Україну, були створені сотні робочих місць», - підкреслив Олег Григорюк.

Вступники і їхні батьки мали можливість задати хвилюючі питання, а також після зустрічі особисто поспілкуватися з деканами обраних факультетів та представниками ПРМТУ. Сотні курсантів виявили бажання приєднатися до профспілкового руху і тут же, на місці, відразу написали заяву про вступ до Профспілки та встали на облік до первинної профспілкової організації курсантів НУ «ОМА», яка входить до складу ПРМТУ.

## ПІДВОДНІ КАМЕНІ ТРУДОВИХ КОНТРАКТІВ МОРЯКІВ



Питання правового регулювання праці моряків залишається нагальним та актуальним, враховуючи численні випадки невилплати заробітної плати, компенсацій у зв'язку з втратою працездатності, потрапляння в полон або залишення українських моряків без належного забезпечення на покинутих судновласниками суднах.

На жаль, більшість моряків не приділяють особливого уваги умовам працевлаштування (за винятком розміру заробітної плати та терміну контракту) та не дбають про майбутні засоби забезпечення захисту своїх прав під час роботи на суднах під іноземними прапорами.

Найголовнішим документом для моряка, як найманого працівника, незалежно від компанії-роботодавця, судна та держави його реєстрації, строку дії тощо, є трудовий контракт. Якщо раніше наявність трудового контракту ретельно перевіряли працівники Державної прикордонної служби України під час перетину державного кордону України, то з моменту, коли цей документ вже не перевіряється, деякі моряки взагалі відправляються на роботу без укладеного трудового контракту.

Конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 р., в п. 4 стандарту А 2.1 встановлює перелік даних, які повинні міститися в трудовому контракті моряка, серед яких:

- прізвище, ім'я та по батькові моряка, дата його народження або вік і місце його народження;
- ім'я та адреса судновласника;
- місце і дата укладення трудового договору моряка;
- посада, на яку наймається моряк;
- розмір заробітної плати моряка або, там, де це може бути застосовано – формулу, яка використовується для її обчислення;
- розмір оплати щорічної відпустки або, там, де це може бути застосовано – формулу, яка використовується для її обчислення;
- термін та умови припинення дії договору, включаючи:
  - якщо договір укладено на невизначений термін – умови, які надають право будь-якій зі сторін розірвати його, а також термін для повідомлення про розірвання за умови, що такий строк не буде коротшим для судновласника, ніж для моряка;
  - якщо договір укладено на певний термін – точну дату закінчення терміну договору;
  - якщо договір укладено на один рейс – порт призначення і час, який повинен закінчитися після прибуття в порт, перш ніж моряк може бути списаний із судна;
- медичне обслуговування та допомога із соціального забезпечення, що надаються моряку судновласником;
- право моряка на репатріацію;
- посилання на колективний договір, якщо це може бути застосовано;
- будь-які інші дані, які вимагаються відповідно до національного законодавства.

Водночас ч. 2 ст. 16 Закону України «Про зовнішню трудову міграцію» встановлює, що у разі працевлаштування органами виконавчої влади, відповідно до укладених міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України або суб'єктом господарювання, що надає послуги з посередництва у працевлаштуванні за кордоном на підставі ліцензії, виданої відповідно до закону, трудовому мігранту перед від'їздом до держави перебування стороною, що сприяє працевлаштуванню, видається проект трудового договору (контракту), завірений іноземним роботодавцем.

Проект трудового договору (контракту) викладається українською мовою та однією чи кількома мовами, що використовуються в державі перебування, і містить зобов'язання, які бере на себе іноземний роботодавець, зокрема щодо:

- умов праці (в тому числі щодо забезпечення безпечних та нешкідливих умов праці), оплати праці (в тому числі щодо розміру гарантованої заробітної плати), відрахувань із заробітної плати;
- тривалості робочого часу і часу відпочинку, строку дії трудового договору (контракту) та умов його розірвання;

- надання соціальної та медичної допомоги, здійснення соціального страхування;
- відшкодування шкоди, заподіяної здоров'ю внаслідок нещасного випадку на виробництві або тимчасової непрацездатності;
- репатріації трудового мігранта.

Проте, як свідчить практика, більшість трудових контрактів моряків – це документи, складені на одному аркуші, що містять лише дані моряка, роботодавця, судна та шкалу заробітної плати з додатковими нарахунками. Чи свідчить це про порушення роботодавцем вищезазначених положень? Ні, якщо на судно, на якому працюватиме моряк за таким трудовим контрактом, розповсюджується дія колективного договору, укладеного між судновласником або об'єднанням судновласників та профспілковою організацією чи їх професійним об'єднанням, або умов працевлаштування, затверджених роботодавцем. Як колективний договір, так і умови працевлаштування найчастіше є окремими об'ємними документами, які хоча і є невідмінними частинами трудового контракту, проте не надаються морякам разом із контрактом або для ознайомлення, без попереднього запиту моряка.

Надаючи юридичні послуги морякам, ми спостерігаємо тенденцію майже абсолютного ігнорування моряками тексту цих об'ємних документів. Саме тому, коли права моряків або членів їхніх сімей порушуються, моряки самостійно не можуть знайти відповіді на свої запитання та механізм захисту в тому чи іншому випадку. Перевірити розповсюдження на судно дії колективного договору Міжнародної федерації робітників транспорту (ITF) можна на офіційному сайті [itfseafarers.org](http://itfseafarers.org) у вкладці «Look up a ship».

Беззаперечно, головний чинник впливу на моряків під час підписання трудових контрактів – це розмір заробітної плати. Мінімальний щомісячний розмір заробітної плати, рекомендований Міжнародною організацією праці (МОП), для матроса першого класу у 2018 р. становить 614 доларів США. Слід зазначити, що не всі роботодавці дотримуються таких рекомендованих мінімумів, проте це не зупиняє наших моряків, які згодні працювати на гірших умовах, ніж встановлені мінімальні розміри, враховуючи перспективи кар'єрного росту та відсутність альтернативної роботи в Україні.

Спори, що виникають через невилплату заробітної плати членам екіпажу, на перший погляд, є дуже простими, через безумовний обов'язок роботодавця щодо виплати заробітної плати. Проте наявність застережень у трудовому контракті щодо застосовного права та юрисдикції розгляду спору можуть значно ускладнити вирішення проблеми стягнення невилплатеної морякам заробітної плати. До того ж масова невилплата заробітної плати може свідчити про неблагонадійність роботодавця – його неплатоспроможність, намір продати судно з метою уникнення відповідальності перед членами екіпажу тощо. У таких випадках своєчасність реагування з боку моряків та їхніх юристів є запорукою результативності та ефективності. Якщо випадок невилплати заробітної плати морякам стався на судні під прапором країни, що ратифікувала вже згадану Конвенцію про працю в морському судноплаванні 2006 р. з поправками щодо системи фінансового забезпечення, шанси на стягнення значно підвищуються. Однак, якщо у судна раптово змінюється власник та прапор, шанси на стягнення заборгованості із заробітної плати зводяться до мінімальних.

Ще однією перешкодою на шляху до вирішення трудових спорів моряків є відсутність даних та контактів реальних роботодавців, як у трудових контрактах моряків, так і у відкритих джерелах отримання інформації. В деяких випадках компанія-роботодавець та підписант трудових контрактів на папері є лише посередником у працевлаштуванні моряків або агентом, який не виплачує заробітну плату морякам та не є відповідальною особою за забезпечення членів екіпажу соціальними гарантіями. Інколи буває навпаки, коли зазначений у трудовому контракті роботодавець (так звана «shelf company») зареєстрований десь у Ліберії, на баланс якого відсутні будь-які кошти та активи. Відсутність контактів такого роботодавця у відкритих базах інформації робить неможливим направлення скарги та врегулювання спору в позасудовому порядку.

Дуже часто моряки також стають жертвами власної неухважності, коли роботодавці відмовляють у виплаті заробітної плати або навіть висувають вимоги щодо оплати штрафних санкцій на підставі положень трудових контрактів, а все тому що підписуючи трудові контракти, моряки не звертають належної уваги на положення щодо відповідальності за порушення трудової дисципліни та можливість застосування роботодавцем стягнень із заробітної плати або навіть із сум компенсацій. У такому випадку дієвим засобом захисту прав моряків є оспорювання дискримінаційних умов трудового контракту через невідповідність нормам міжнародних конвенцій, прийнятих МОП, або законодавству країни прапора судна.

Підсумовуючи вищевикладене та враховуючи кількість чинників, що впливають із трудових контрактів моряків, членам екіпажів суден варто звертати особливу увагу на вищевикладені «підводні камені» трудових контрактів, а юристам, які працюють з цією категорією справ, насамперед, слід проводити ретельний аналіз положень таких контрактів, визначати особливості застосування їх положень та відповідного законодавства, з метою обрання найбільш ефективної правової позиції для належного захисту прав клієнта.

Юрій Сергєєв, «Юридичне бюро Сергєєвих», керуючий партнер, к.ю.н., адвокат  
Карина Романішина, «Юридичне бюро Сергєєвих», адвокат, старший юрист  
[www.yur-gazeta.com](http://www.yur-gazeta.com)



фото: Євген Жуков



фото: Дмитро Ричков

## ОПОДАТКУВАННЯ ДОХОДІВ МОРЯКІВ

Сума винагороди, отримана моряком відповідно до укладеного з іноземним роботодавцем трудового договору (контракту), підлягає оподаткуванню в порядку, встановленому Податковим кодексом України, іншими національними та міжнародними нормативними актами.

Відповідно до положень чинного законодавства, громадяни України зобов'язані сплачувати **податок на доходи фізичних осіб** як з доходів з джерелом їх походження в Україні, так і з іноземних доходів. Ставка податку становить 18 % від бази оподаткування. Окрім того, до завершення реформи Збройних Сил України такі доходи оподатковуються також і **військовим збором за ставкою 1,5 %** від бази оподаткування.

Нарахування та сплата податкових зобов'язань здійснюється на підставі річної податкової декларації. **Податкова декларація про майновий стан та доходи (за встановленою формою) подається платником податку за місцем його податкової адреси до контролюючого органу до 1 травня року, що настає за звітним** за вибором платника податків в один із таких способів:

а) особисто або уповноваженою на це особою (наприклад, за нотаріально посвідченою довіреністю);

б) надсилається поштою з повідомленням про вручення та з описом вкладення;

в) засобами електронного зв'язку в електронній формі з дотриманням вимог законів щодо електронного документообігу та електронного цифрового підпису.

Платник податку **до 1 серпня року, що настає за звітним, має сплатити суму податкового зобов'язання**, зазначену в поданій ним податковій декларації.

Платник податку має право звернутися до відповідного контролюючого органу з проханням надати консультативну допомогу з питань щодо заповнення його річної податкової декларації, а контролюючий орган зобов'язаний надати безоплатні послуги за таким зверненням.

У разі, **якщо з заробітної плати моряка були сплачені податки та збори за межами України, їх суми можуть бути зараховані під час**

**розрахунку податків та зборів в Україні.** Для отримання права на зарахування податків та зборів, сплачених за межами України, платник податку зобов'язаний отримати від державного органу країни, де отримуються такі доходи (прибуток), довідку про суму сплаченого податку та збору, а також про базу та/або об'єкт оподаткування. Зазначена довідка підлягає легалізації у відповідній країні, відповідній закордонній дипломатичній установі України, якщо інше не передбачено чинними міжнародними договорами України.

Це право може бути реалізоване моряком якщо податки та збори з його заробітної плати були сплачені у країні, з якою Україна уклала угоду про запобігання подвійного оподаткування (на теперішній час їх біля 70). З переліком таких угод можна ознайомитися на офіційному веб-порталі Державної фіскальної служби України.

За порушення в сфері декларування та сплати податків чинним законодавством України передбачена відповідальність.

Наприклад, за неподання або несвоєчасне подання податкової декларації накладається штраф в розмірі 170 грн. (п. 120.1 ПКУ). За дане правопорушення, у т.ч. за включення до декларації перевернутих даних, також передбачена адміністративна відповідальність у виді попередження або накладення штрафу у розмірі від 51 грн. до 136 грн. (ст. 164-1 КУпАП).

У разі, якщо контролюючий орган самостійно визначає суму податкового зобов'язання за результатами перевірки платника податків — накладається штраф у розмірі 25 % від суми визначеного податкового зобов'язання (п. 123.1 ПКУ).

Після спливу граничного строку для сплати грошового зобов'язання у разі його несплати розпочинається нарахування пені за правилами, встановленими ст. 129 ПКУ.

За умисне ухилення від сплати податків, зборів (обов'язкових платежів), якщо ці діяння призвели до фактичного ненадходження до бюджетів коштів у значних розмірах (881 000 грн. у 2018 році) передбачена кримінальна відповідальність у виді штрафу від 17 000 грн. до 34 000 грн. (ст. 212 ККУ).

## ПРАКТИКА НА PIRI REIS – ЦЕ Й ВЕЛИКА ВДАЧА, І НЕ МЕНША ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ



У рамках співробітництва та обміну досвідом між Національним університетом «Одеська морська академія» та університетом Piri Reis, разом зі студентами інших держав, практичні та теоретичні знання отримують і курсанти НУ «ОМА». Викладачі, які мають відповідну кваліфікацію та сертифіковані як тренери (відповідно до стандартів ІМО – Міжнародної морської організації), навчають і супроводжують курсантів під час відкритих морських тренувань.

Красиков Владислав – курсант 3 курсу факультету судноводіння НУ «ОМА» у серпні закінчив проходження 2-місячної підготовки на навчальному судні університету Piri Reis (м. Стамбул). Представник прес-центру НУ «ОМА» зустрівся з Владом,

щоб дізнатись про подробиці його перебування в університеті Piri Reis.

### Владиславе, як проходила адаптація?

Усе було спокійно й доброзичливо. Крім мене, на судні були двоє курсантів з Румунії, всі інші – з Туреччини. Проблема виникла лише в перший день, коли лекція з техніки безпеки була прочитана турецькою мовою. Але, наступного дня її вже для мене повторювали англійською мовою, та всі подальші заняття проходили тільки англійською мовою.

З'явилися нові друзі, почалися будні з навчальними тривогами, вахтами, тренуваннями на рятувальних шлюпках. І, звичайно, Одеса серед моряків усіх національностей звучить як пароль. У відповідь відразу називається Дерибасівська та гарні слова про наше сонячне місто!

### Наскільки корисна така плавпрактика для курсанта?

По-перше, я зрозумів, що така практика на судні Стамбульського морського університету – це й велика удача, і не менша відповідальність. Оскільки ти не просто кадет, а в першу чергу курсант відомого в світі навчального закладу, честь якого не маєш права пограти. І з твоїх дій, вчинків,

курсанти з інших країн, команда, вчителі, капітани будуть складати враження про наших моряків та Україну в цілому.

По-друге, така плавпрактика дуже корисна. Було багато теорії та практичних занять, заходи в 20 портів. Випробовування двома штормами – переніс нормально. Був навіть «Black out».

Щодо теорії: її можна було закріпити, оскільки в академії ми багато чого вже вивчили. А ось вахти на капітанському містку незабутні, коли розумієш, що ти обрав у своєму житті улюблену справу.

### Як був організований відпочинок курсантів, чи були екскурсії?

Під час самого плавання також вистачає вражень. Ми пройшли Чорне, Мраморне й Егейське моря. Було кілька екскурсій у портах Чанаккале і Трабзон. Висловлюю вдячність за передані практичні знання та навички, а також гостинний прийом капітану судна Ерхану Таскину та старпому А.Ефе Токсозу. І дуже сподіваюсь, що таку можливість з проходження практики і в подальшому будуть мати наші курсанти. І, звичайно, велика вдячність рідній академії за надану можливість для самовдосконалення і професійного росту.

www.onma.edu.ua

## ПОПОВНЕННЯ В ЛАВАХ МАЙБУТНІХ МОРЯКІВ



В лавах майбутніх моряків поповнення: 15 вересня відбулось посвячення в курсанти Морського коледжу технічного флоту Національного університету «Одеська

морська академія». Традиційно свято зібрало рідних і близьких першокурсників. У заході взяли участь і розділили з першокурсниками радість цього дня представни-



ки Профспілки робітників морського транспорту України. Удачі вам, курсанти, нових знань, відкриттів, успіхів у навчанні та міцного здоров'я!

## ДЕРЖГІДРОГРАФІЯ – ЦЕ БЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА УКРАЇНИ!

Держгідрографія – унікальна державна установа України, яка забезпечує безпеку судноплавства в морському регіоні та на внутрішніх водних шляхах. З квітня 2018 року Держгідрографію очолює новий керівник, визнаний спеціаліст в галузі міжнародного права та державного управління, кандидат юридичних наук Олександр Щипцов. Пропонуємо вашій увазі інтерв'ю керівника ДУ «Держгідрографія» журналу «Судноплавство».



**Пане Олександр, з квітня цього року Ви очолюєте державну установу «Держгідрографія». Через два місяці Вашого керівництва, в червні, Держгідрографія разом з іншими підприємствами галузі проходила аудит Міжнародної морської організації (ІМО). За інформацією Міністерства інфраструктури, перевірку пройдено успішно. Як аудитор ІМО оцінює діяльність Держгідрографії?**

Фахівці Держгідрографії відмінно склали іспит міжнародного рівня. До нашої установи не було жодних критичних зауважень щодо виконання Держгідрографією вимог міжнародних конвенцій, які складають Кодекс обов'язкових інструментів ІМО. Держгідрографія підтвердила багаторічний досвід та відповідність світовим стандартам послуг з навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства. Це свідчить про високий рівень кваліфікації та ефективності роботи наших співробітників. Але під час проведення аудиту, ми отримали низку подальших рекомендацій щодо імплементації у національне законодавство нових міжнародних стандартів, це стосується, у тому числі, і компетенції Держгідрографії у питаннях вдосконалення національної системи навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства. Процес не простий, але ми знаємо, як його реалізувати.

**З лютого 2017 року функція оснащення судноплавних внутрішніх річкових шляхів плавучим навігаційним обладнанням була покладена на Держгідрографію. Як Ви оцінюєте це управлінське рішення? Яка робота була виконана в цьому напрямку? Чи буде ця «нова діяльність» Держгідрографії постійною?**

Згадане Вами управлінське рішення з повною впевненістю слід оцінювати, як акт критичного менеджменту. Проте в умовах, які загрожували зривом навігації на внутрішніх водних шляхах, таке вимушене рішення дозволило вирівняти ситуацію та

створити безпечні умови для судноплавства у навігацію 2017-2018 р.р. Стосовно тимчасового або постійного характеру діяльності, яка для Держгідрографії вже не є «новою», відповідь надасть Закон України про внутрішній водний транспорт, проєкт якого розглядається Верховною Радою України.

**Оскільки Держгідрографії доводилося останнім часом багато займатися Дніпром, ймовірно, у Вас склалася своя думка, що ще потрібно було б зробити для відновлення судноплавства річками країни?**

Переважає більшість наших громадян вважає Дніпро єдиною водною магістраллю України, але довжина судноплавної частини Дніпра складає лише близько 37% загальної протяжності річкових шляхів, які визнані судноплавними згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 12.06.1996 № 640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних». На жаль, деякі водні магістралі реально втратили статус судноплавних, проте, слід наголосити, що згаданою постановою судноплавними визначені такі річки як Десна (довжина судноплавної ділянки – 505 км), Дністер (277 км), Стир (247 км), Південний Буг (199 км), Горинь (194 км), загалом протяжність річкових шляхів України складає 2714,5 км. Беручи до уваги загальноновизнаний факт про максимальну рентабельність перевезень водним транспортом, висновок є очевидним – судноплавство на річках має бути відновлено. Але з різних причин в державі досі законодавчо не визначено джерело створення нових та утримання існуючих об'єктів річкової транспортної інфраструктури. Разом з тим, не витримала іспитів ринковою економікою фінансова модель утримання підприємств річкової інфраструктури за рахунок Державного бюджету (як приклад, згадаємо відомі проблеми державного підприємства водних шляхів «Укрвод-

шлях»). Висновок – проблеми річково-го судноплавства мають бути вирішені Законом України про внутрішній водний транспорт.

**Питання щодо спеціалізованих суден Держгідрографії. Скільки їх та чи відповідає їхній стан стандартам суден, які здійснюють аналогічну функцію в усьому світі?**

Наразі Держгідрографія є власником 77 суден та плавзасобів, з яких через кримські події, на жаль, втрачено 11. З суден, які експлуатуються, наймолодше побудовано у 2013 році, найстарше – у 1959 році. Близько 80% суден мають вік понад 25 років, лише 8% – менше 10 років. Спеціалізовані самохідні та несамохідні судна обслуговують засоби навігаційного обладнання, здійснюють гідрографічне вивчення водних шляхів з метою створення безпечних умов судноплавства у зоні відповідальності України, виконують інші покладені на установу завдання. Судна, задіяні у виробничих процесах, відповідають вимогам, визначеним класифікаційним товариством для районів виконання відповідних робіт. Враховуючи фінансові можливості, Держгідрографія постійно проводить роботи з відновлення, ремонту та модернізації спеціальних суден. Наприклад, за новим проєктом відновлено судна побудови 50-60 років минулого століття: «Капітан Черемних», «Капітан Башев», «Капітан Зібер», які отримали сучасні характеристики та облік. Розвиток флоту належить до вагоміших пріоритетів установи.

**Які новинки сучасного обладнання, технології планує використовувати сьогодні Держгідрографія для вдосконалення навігаційного обслуговування морських шляхів?**

У питаннях використання сучасного обладнання і технологій, планування заходів з вдосконалення навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, Держгідрографія слідує Керівництвом з навігаційного забезпечення мореплавства (МАМС), які визначають фундаментальні напрямки розвитку принципів та технічних засобів навігації. Згідно з рекомендаціями зазначеного Керівництва щодо планування, Держгідрографія має намір приступити найближчим часом до розробки Стратегічного плану розвитку установи з пропонованим прогнозом щонайменше на 10 років стосовно ролі Держгідрографії у сприянні впровадженню високих стандартів безпеки на морі, підтримки інфраструктури та надання інформаційних послуг для забезпечення безпеки мореплавства у певних районах відповідальності України. Вдосконалення технічних засобів планується забезпечувати у рамках середньострокових (тривалістю до 5 років) цільових науково-технічних програм.

**Які картографічні роботи сьогодні проводить Держгідрографія? Наскільки взагалі потрібні сьогодні паперові версії**

**навігаційних карт, коли все переводиться в електронну форму?**

З часів утворення у 1996 році вітчизняна морська картографія досягла значних успіхів. Сьогодні філія Держгідрографії «Укрморкартографія» – це сучасний виробничий комплекс, продукція якого відповідає всім вимогам чинних міжнародних стандартів (зокрема, Міжнародної гідрографічної організації) та сертифікований згідно з ДСТУ ISO 9001. Національна колекція навігаційних карт та посібників для плавання нараховує: 239 електронних та 180 паперових навігаційних карт, 181 електронну та 129 паперових річкових навігаційних карт, 115 мікрокопій електронних карт I, II, III, IV та V масштабних діапазонів, 8 альбомів карт ВВШ та 34 посібники для плавання, що становить невід'ємну частину національної системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства на морських і внутрішніх водних шляхах України. Стосовно використання паперових карт слід наголосити, що вони досі залишаються затребуваними як на морських, так і на річкових суднах. До того ж, технологія виробництва паперових карт «друк на замовлення», яка впроваджена Укрморкартографією і реалізована для 177 карт, дозволяє у лічені хвилини отримати потрібну кількість примірників карти, актуалізованої на момент видання за останнім випуском ІМ України.

**Як Ви оцінюєте перспективу створення цифрового банку гідрографічних даних?**

Це актуальна вимога сьогодення. Наукові надбання мають бути доступні користувачам, а інструмент доступу – це сучасні інформаційні технології. Тому, у планах Держгідрографії – спільна з Національною академією наук України діяльність зі створення банку даних, який є результатом наукових досліджень вітчизняних вчених, на працюючих профільних спеціалістів морегосподарського комплексу. Зрозуміло, до цього банку увійде скарбниця багаторічного досвіду Держгідрографії – національна колекція морських і річкових електронних карт, океанографічні атласи, тощо.

**На чому ще зосереджена Ваша основна увага, як керівника?**

Я резюмую і скажу, що основні пріоритети керівництва Держгідрографії зосереджені на питаннях вивчення морських і річкових судноплавних шляхів, навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки плавання у національній зоні відповідальності, впровадження сучасних методів навігації в Азово-Чорноморському регіоні України, а також реалізації Національного плану з відновлювальної енергетики, зокрема, впровадження енергозберігаючого обладнання на об'єктах Держгідрографії.

## ТЕО КОНЦЕСІЇ ДП «СК «ОЛЬВІЯ» ТА ДП «ХЕРСОНСЬКИЙ МТП» ПРЕЗЕНТОВАНО ТРУДОВИМ КОЛЕКТИВАМ ПІДПРИЄМСТВ



Пілотні проекти концесії в українських портах є можливими і економічно обґрунтованими. Про це свідчать техніко-економічні обґрунтування проектів, підготовлені Консорціумом міжнародних консультантів, сформованим ЄБРР. Основні висновки експертів щодо перспектив передачі в концесію державних підприємств «Стивідорна компанія «Ольвія» і «Херсонський морський торговельний порт» були представлені трудовим колективам підприємств і представникам місцевих органів влади наприкінці серпня в Миколаєві і Херсоні.

Участь в обговореннях ТЕО з представниками трудових колективів підприємств в Миколаєві і Херсоні взяли: державний секретар Міністерства інфраструктури Андрій Галушак, директор Департаменту реформування і функціонування морського і річкового транспорту Мінінфраструктури Олександр Басюк, керівництво місцевих органів влади, голова Проектного офісу з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SPILNO» Тарас Бойчук, фахівець з інвестицій Міжнародної фінансової корпорації (IFC) Олег Кудашов, голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв, а також представники ДП «АМПУ», філій «Октябрьск» і «Херсон», профспілкових комітетів підприємств.

Консультанти проекту, які працювали над формуванням ТЕО, презентували основні висновки щодо ефективності концесії, наповнення місцевого бюджету, а також зосередили увагу на обговоренні соціальних питань, які полягають у певних гарантіях для працівників підприємства при передачі в концесію, а саме: відсутність примусових скорочень, збереження рівня заробітної плати та її індексація, подовження дії Колективного договору протягом 5 років.

Про ефективність двох проектів концесії свідчать прогнози дані по збільшенню обробки вантажів, відрахувань до державного та місцевих бюджетів, обсягам інвестицій в розвиток об'єктів портової інфраструктури. Крім того, окрему увагу заслуговує особливий підхід до розгляду соціальних питань, в тому числі - надання гарантій подальшого працевлаштування для працівників підприємств при передачі в концесію.

Фінансовий аналіз показує, що концесія є економічно обґрунтованою для інвестора навіть при помірних обсягах перевалки і при консервативних прогнозах щодо майбутніх тарифів на послуги», - зазначив фахівець з інвестицій Міжнародної фінансової корпорації (IFC) Олег Кудашов. Так, в ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», згідно з ТЕО, переробка вантажів може збільшитися майже в 2 рази, з 2,55 млн тонн в 2018 р. до 4,59 млн тонн в 2025 р., а в Херсоні - з 1,1 млн тонн до 2,01 млн тонн.

Крім того, за розрахунками міжнародних консультантів, концесія вигідна і для міста - надходження до місцевого бюджету Миколаєва від передачі в концесію стиви-

дорної компанії «СК «Ольвія» і її подальшої господарської діяльності за перші 5 років (з 2020 по 2025 р.р.) при оптимістичному сценарії можуть зрости в 2 рази (на 241 млн.грн). У Херсоні — на 55 млн.грн.

Концесійні проекти передбачають також суттєві інвестиції в розвиток транспортної інфраструктури регіонів, де розташовуються порти. В першу чергу мова йде про рішення транспортних проблем міст: будівництво нових шляхопроводів і розв'язок, створення майданчиків для стоянки вантажного автотранспорту. Це дозволить істотно знизити навантаження на міські автомагістралі при транспортуванні вантажів в порти і забезпечить краще збереження і довговічність експлуатації доріг.

В ході презентації концесійних проектів Держсекретар Міністерства інфраструктури України Андрій Галушак зазначив, що Міністерство приділяє особливу увагу тому, щоб майбутній концесіонер зміг в повній мірі забезпечити соціальні гарантії трудовому колективу. Крім того, одним із критеріїв відбору концесіонера буде запропонована учасниками конкурсу програма збільшення економічних показників діяльності підприємств.

На стадії будівництва нового і модернізації існуючого перевантажувального обладнання для працівників заплановані тренінги, підвищення кваліфікації і перепідготовка. Це дозволить підвищити професійний рівень трудових колективів, збільшити продуктивність праці і конкурентоспроможність підприємств в цілому.

Під час обговорення ТЕО проектів концесії державних стивідорних компаній профспілки ініціювали внесення в них низки доповнень. Перш за все, мова йде про збереження рівня заробітної плати та її щорічної індексації, продовження дії Колективного договору протягом 5 років. Також було обговорено, що примусове скорочення персоналу в процесі реалізації проектів концесії не допускається.

В ході обговорення голова Профспілки робітників морського транспорту України Михайло Кіреєв звернувся до розробників ТЕО та представників Міністерства інфраструктури з пропозицією щодо створення наглядового органу, який буде контролювати виконання вимог концесійного договору, та куди увійдуть представники профспілок. Він сказав: «Соціальна складова є однією з головних складових даного ТЕО. Сподіваюся, що коли буде визначений концесіонер, буде створений також контролюючий орган, у якій увійдуть представники профспілок, що дасть можливість контролювати виконання умов договору та соціальних гарантій».

Станом на 20 вересня вже 25 українських і зарубіжних компаній проявили зацікавленість у реалізації проектів концесії в портах Ольвія і Херсон. Як повідомляє АМПУ, це компанії з США, Китаю, Франції, Швейцарії, Великобританії, Японії, Туреччини, Катару і Кореї.

## НОВИЙ ЗАКОНОПРОЕКТ ПЕРЕДБАЧАЄ ПІДПОРЯДКУВАННЯ СЕЗ «РЕНІ» АДМІНІСТРАЦІЇ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ



Завершилася розробка законопроекту про внесення змін до Закону України «Про спеціальну економічну зону «Рені». Про це повідомило керівництво державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (АМПУ).

Нагадаємо, що про необхідність «модернізації» законодавства про СЕЗ в Україні заявили губернатор Одеської області Максим Степанов і глава АМПУ Райвіс Вецкаганс під час спільного візиту в Ренійський район в травні поточного року. Зокрема, на виїзній нараді, яка відбулася в Рені, керівники Одеської обласної державної адміністрації та АМПУ домовилися про те, що необхідно повернути пільги суб'єктам СЕЗ «Рені», а на території держпідприємства «Ренійський морський торговельний порт» (ДП «РМТП») треба створювати індустріальну зону.

Відзначимо, що нова редакція вищезгаданого закону передбачає пе-

редачу функцій органу господарського розвитку і управління СЕЗ «Рені» від ДП «РМТП» до АМПУ. Разом з тим, згідно із законопроектом, місцеві органи влади втрачають свої повноваження щодо регулювання діяльності СЕЗ «Рені».

З повноважень Ренійської райдержадміністрації виключається пункт про право створення, ліквідації, реорганізації органу господарського розвитку і управління СЕЗ «Рені» за поданням виконкому Ренійської міськради. У свою чергу у міськраді віднімається нині існує право затвердження стратегічних і поточних програм розвитку СЕЗ «Рені», а також право на підписання договорів з суб'єктами СЕЗ щодо умов реалізації інвестиційних проектів в порядку, встановленому Ренійською міськрадою. Крім того, із законопроекту виключається норма про те, що земельна ділянка Ренійського порту (а всі суб'єкти СЕЗ діють в межах порту)

знаходиться на території міста Рені.

Якщо перераховані поправки до закону будуть прийняті Верховною Радою, то органи місцевого самоврядування втратять будь-яку можливість впливу на діяльність спеціальної економічної зони (це, до речі, може суперечити державному курсу на децентралізацію влади і розширення повноважень територіальних громад).

Нагадаємо, що існуючий закон про спеціальну економічну зону «Рені» був прийнятий в березні 2000 року. Цим законом в рамках СЕЗ були введені податкові та митні пільги, покликані стимулювати інвестиційну діяльність на території Ренійського порту і тим самим збільшити його вантажообіг.

Але вже в березні 2005 року парламент України за пропозицією уряду скасував пільги для всіх СЕЗ в нашій країні. На той момент в Україні існувало 11 спеціальних (вільних) економічних зон і 9 територій пріоритетного розвитку (ТПР).

## В УКРАЇНІ РОЗПОЧАЛА РОБОТУ МОРСЬКА АДМІНІСТРАЦІЯ



Д.Петренко, Голова Морської адміністрації

22 серпня 2018 року Урядом прийнято рішення про початок здійснення Державною службою морського та річкового транспорту України (Морською адміністрацією) повноважень та функцій, покладених на неї відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 № 1095.

Морська адміністрація є єдиним центральним органом виконавчої влади, діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури.

Основними завданнями Морської адміністрації є реалізація державної політики у сферах морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім суден рибного господарства, малих (маломірних) суден).

Щодо реалізації заходів Морською адміністрацією сприятиме:

для громадян – запобігання втраті довіри до кваліфікаційних документів моряків-українців на світовому ринку праці у торговельному мореплавстві, і, як наслідок, збільшенню загальної кількості українських громадян, що працюють на судах світового торговельного флоту та збільшенню їх опосередкованого загального внеску в економіку країни; здешевленню транспортної складової у вартості

товарів імпорту за рахунок впровадження міжнародних стандартів у судноплавстві;

для країни – дерегуляції та створенню комфортних умов ведення судноплавного бізнесу в Україні, як країні прапора та в українських портах, пов'язаним з цим додатковим надходженням до Державного бюджету України.

У середньостроковій перспективі заплановано забезпечити:

– виконання функцій, передбачених міжнародними стандартами у сфері торговельного судноплавства;

– створення умов для побудови сучасної моделі організації судноплавного бізнесу в країні, залучення інвестицій у судноплавство, суднобудування, судноремонт; підвищення привабливості морських і річкових портів для вантажопотоків і світових судноплавних ліній, передусім, контейнерного сервісу;

– принципово новий рівень привабливості українського прапора для судновласників, повернення втрачених та залучення нових суден для реєстрації в Україні;

– подолання негативних тенденцій скорочення попиту на послуги українських моряків (приблизно 140–150 тисяч осіб) на світовому ринку праці.

Щодо створення Єдиної операційно-інформаційної системи «АІС Морська Адміністрація»

З метою створення комплексної інтегрованої бази даних українських суден, у тому числі риболовних, відкритої для використання учасниками світового ринку торговельного мореплавства Морською адміністрацією заплановано створення Єдиної операційно-інформаційної системи «АІС Морська Адміністрація» (далі – Система), однією з підсистем якої буде електронна база даних для ведення Державного суднового реєстру України та Суднової книги України, яка буде містити у собі вичерпну інформацію щодо суден, які мають право плавання під Державним Прапором України, із зазначенням їх основних технічних характеристик.

В базі даних буде передбачена можливість взаємодії із

зацікавленими учасниками світового ринку торговельного мореплавства, з ЦОВ через «Трембіта», здійснення відбору суден по заданих критеріях, в тому числі за типом та призначенням, ведення реєстрів.

Щодо створення сервісних центрів з надання адміністративних послуг за принципом «Єдиного вікна»

Морською адміністрацією упродовж 2019 року заплановано, у разі відповідного фінансування, створення сервісних центрів з надання адміністративних послуг за принципом «Єдиного вікна». Вказані центри заплановано відкрити в містах: Київ, Одеса, Львів, Дніпро, Харків.

Метою впровадження є:

– обмеження впливу працівників Морської адміністрації на факт отримання суб'єктом звернення адміністративних послуг на водному транспорті;

– можливість отримання адміністративної послуги за допомогою телекомунікаційних мереж;

– мінімізація часу видачі замовлених документів, забезпечення прозорості під час надання адміністративних послуг, уникнення корупційних ризиків.

Створено 5 територіальних органів, які є структурними підрозділами Морської адміністрації, це:

- Чорноморсько-Азовське міжрегіональне управління;
- Чорноморське міжрегіональне управління;
- Верхньодніпровське міжрегіональне управління;
- Нижньодніпровське міжрегіональне управління;
- Подільсько-Карпатське міжрегіональне управління.

«Морська адміністрація налаштована на позитивні результати роботи за підтримки Кабінету Міністрів України, Верховної Ради України, Міністерства інфраструктури України у сферах морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, адже лише скоординована робота, розумні ініціативи дозволять відродити статус України, як морської держави, що має потужний національний потенціал», – зазначив Голова Морської адміністрації Дмитро Петренко.

## ДЕРЖРЕГСЛУЖБА ВІДМОВИЛА МІНІНФРАСТРУКТУРИ В ПОГОДЖЕННІ МЕТОДИКИ РОЗРАХУНКУ СТАВОК ПОРТОВИХ ЗБОРІВ



фото: Євген Жуков

Державна регуляторна служба України відмовила Міністерству інфраструктури України в погодженні проекту наказу «Про затвердження Методики розрахунку розміру ставок портових зборів». Про це йдеться у відповідному рішенні Держрегслужби.

Згідно з документом, під час розгляду наказу в Держрегслужбу надійшли зауваження від зацікавлених представників суб'єктів господарювання та їх об'єднань, обсяг і характер яких свідчить про те, що закладений в основу наказу спосіб державного регулювання є потенційно обтяжувальним для відповідного бізнес-середовища.

«Зауваження представників суб'єктів господарювання стосуються, зокрема, ініціатив розробника щодо стягування з судновласників і з портових операторів двох різних причальних зборів (або двох його складових - базової та інвестиційної), що може завдати істотної шкоди інвестиційній привабливості вітчизняних морських портів, а також не дозволить підвищити їх конкурентоспромож-

ність», - сказано в рішенні ДРС.

У Держрегслужбі також уточнили, що ст.9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» встановлено, що всі зауваження і пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту.

«За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю чи частково враховує одержані зауваження і пропозиції або мотивовано їх відхилив», - констатується в рішенні відомства.

Тому, як зазначили в Держрегслужбі, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що проект розроблений без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики - ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки.

## КАПІТАНИ ПОРТІВ ЗАЛИШАТЬСЯ В ПІДПОРЯДКУВАННІ АМПУ



Міністерство інфраструктури вирішило врегулювати проблему потрійного підпорядкування капітанів українських портів (МІУ, АМПУ і Держслужбі безпеки на транспорті (в останньому випадку тепер мова про Морську адміністрацію)). Цей процес буде проходити в рамках розподілу функціоналу між Адміністрацією морських портів України та Морською адміністрацією України.

Про це заявив директор Департаменту реформування і функціонування морського і річкового транспорту Міністерства інфраструктури України Олександр Басюк в рамках «XII Міжнародного Чорноморського контейнерного саміту 2018», який пройшов 6 вересня в Одесі.

«Минула нарада з розподілу функціоналу між АМПУ і Морською адміністрацією під головуванням міністра. Капітан морського порту залишається в АМПУ. Морська адміністрація України готує пропозиції, як буде називатися посадова особа, яка буде забезпечувати нагляд в портах», - заявив Олександр Басюк. Він також додав, що міністру інфраструктури України буде надано доповідь, яким чином функції щодо забезпечення безпеки та нагляду будуть розподілені між АМПУ і Морською адміністрацією.

# ДП «КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ ОДЕСА» ПРИЙМАЄ ГОСТЕЙ



Представники німецького Бундестагу ознайомилися з ходом реалізації найбільшого інвестиційного проекту Німеччини в Одеському порту.

В ході свого візиту в Україну, німецька делегація, що складається з високопоставлених представників парламенту Німеччини, ознайомила з ходом реалізації проекту розширення контейнерного терміналу Одеського порту на Карантинному молі, який здійснюється спільно з німецьким інвестором і оператором терміналу, дочірнім підприємством «Контейнерний термінал Одеса» компанії HHLA International GmbH (порт Гамбург) - про це повідомила Віце-президент з суспільно-політичних відносин компанії ДП «КТО» Світлана Ярова.

В ході візиту Віце-Президент німецького Бундестагу Вольфганг Кубік підкреслив важливість взаємин Німеччини з Україною. «Ми почали свій візит в Одесу зі знайомства з контейнерним терміналом в Одеському порту, як найбільшим інвестиційним проектом Німеччини в морську галузь України. Ми вважаємо ці інвестиції найбільш важливими. Надалі, Німеччина планує продовжувати інвестувати в різні галузі України», - підкреслив В. Кубік.



Під час екскурсії терміналом, Президент компанії Філіп Свенс підкреслив, що сьогоднішня подія і продовження освоєння території Карантинного молу - це ще один доказ того, що німецькі інвестори готові здійснювати розвиток стратегічно важливих для України інфраструктурних високо-технологічних об'єктів. «Сьогодні у нас дуже висока делегація з німецького парламенту, ця подія для нас дуже важлива. Ми працюємо в Україні і Одеському порту з 2001 року, сьогодні на Карантинному молу йде активне будівництво, ми починаємо другу стадію розвитку проекту, відповідно, з оптимізмом дивимось на подальше інвестування коштів в цей проект і віримо в його успіх», - прокоментував Ф. Свенс.

За підсумками роботи за січень-серпень 2018 року вантажопереробка ДП «КТО» склала 210 737 TEU і збільшилася на 9,7% в порівнянні з аналогічним періодом 2017 року. За рахунок поліпшення сервісу, компанія постійно залучає нових клієнтів. На сьогоднішній день з ДП «КТО» співпрацюють такі світові судноплавні контейнерні лінії: MSC, ZIM, Harap Lloyd, Arkas, YANG MING, OOCL, EVERGREEN, ONE, ADMIRAL, Cosco Shipping Lines.

В ході імпровізованого брифінгу для представників ЗМІ, Генеральний директор ДП «КТО» Анастас Коккін повідомив: «Завдяки підтримці материнського холдингу HHLA і Уряду Німеччини, наша компанія продовжує інвестування в розвиток тих територій терміналу та придбання перевантажувального устаткування. ДП «КТО» протягом останніх років є безперечним лідером контейнерного ринку України, домогтися цього результату ми змогли за рахунок впровадження сучасних технологій обслуговування контейнерних вантажопотоків і підвищення стандартів обробки флоту, а також завдяки клієнтоорієнтованій політиці та злагодженій роботі нашого колективу професіоналів. Важливим фактором також є нещодавнє розширення сервісу за рахунок спільного з ПАТ «Українська залізниця» та її філією «ЦТС «Ліски», за участю терміналу БКП, запуску регулярних контейнерних залізничних поїздів зі станції «Одеса-порт» в напрямках Дніпра і Харкова, найближчим часом очікуємо блок-поїзд в напрямку на Київ. Наш успіх став можливим в тому числі і завдяки конструктивній співпраці з керівництвом наших партнерів в Одеському порту і ДП «АМПУ», в особі Ігоря Ткачука і Райвіса Вецкаганса».

## Довідка:

**Компанія «Контейнерний термінал Одеса» є дочірнім підприємством «Ейч Ейч Ел Ей Інтернешнл ГмБХ» (HHLA International GmbH) і входить до групи провідного в Європі логістичного холдингу - німецької компанії HHLA AG (м. Гамбург).**

**З 2010 року компанія здійснює будівництво нового контейнерного терміналу спільно з АМПУ. За останні сім років компанією сплачено податків до бюджетів різних рівнів понад 1 млрд. гривень.**

**Проект будівництва терміналу «Карантинний мол», який передбачає розширення пропускної здатності на 600 тис. TEU річної перевалки - один з найбільших інфраструктурних проектів в морській транспортній галузі України. Загальний обсяг інвестицій перевищує 5 млрд. грн.**

## ПІДТРИМАЄМО «ПРОФСПІЛКОВІ ВІСТІ»

**ВІТАЄМО З ДНЕМ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ!**

**профспілкові ВІСТІ**

№ 32-33 (962-963)  
16 серпня 2018  
Газета Федерації профспілок України

**Трофспілки в Українській незалежній державі**

Акція: «ПРОФСПІЛКИ РОЗКЛАЮЮТЬ НА СПРАВЕДЛИВИЙ СУД, ЯКИЙ МАЄ СТАТИ НА БІК ЗАКОНУ»

Інтерв'ю: **ЮРІЙ ПІЖУК: «КЛЮЧОВИМ ПРИ ПРОВЕДЕННІ РЕФОРМ МАЄ БУТИ ПРИНЦИП СПРАВЕДЛИВОСТІ»**

**5 млн** членів профспілок об'єднує ФПУ у 69 членських організаціях, серед яких 44 вузькогалузеві профспілки та 25 регіональних профспілкових центрів

НАРАДА ІНФОРМАЦІЙНИКІВ «ДУШАТЬ» ПОШТА, ПОЛІГРАФІЯ І БЮДЖЕТ

У рамках реалізації заходів Стратегії інформаційної діяльності Федерації профспілок України на 2018-2021 р.р. у ФПУ проведено робочу нараду з проблемних питань діяльності профспілкових ЗМІ.

Найбільш гостро, на нараді піднімалося питання про надання допомоги газеті «Профспілкові вісті» (ПВ) для повернення її до повнокольорового, 16-ти полосного формату, що особливо важливо під час проведення передплатної кампанії, яка розпочинається.

Газета видається з 1990 року. В 2010 році газета з різних причин (передусім, економічних - погіршення економічної ситуації в державі, падіння доходів населення, та політичних - окупації частини територій країни) втратила біля 40% тиражу - з 12000 тираж скоротився до 8000 (станом на січень 2018 року). За той же період бюджет редакції скоротився з 2,7 млн. грн. до 2 млн. грн., тобто на 25%, а ціна газетного паперу, поліграфічних послуг виросла на 400%, вартість послуг Укрпошти - на 600%, мінімальна заробітна плата - у 3 рази.

Останні 10 років газету вдавалося видавати без підвищення редакційної ціни на передплату (яка залишається - 144 грн. на рік, або 2,8 грн./примірник) за рахунок внутрішніх резервів, а саме оптимізації витрат і скорочення персоналу.

Наразі ці резерви вичерпані. Реальна собівартість 1 примірника газети становить 4,8 грн., а відпускна ціна 2,8 грн., відтак у бюджеті редакції щороку утворюється дефіцит, який необхідно покривати або підвищенням ціни на видання з 144 грн. до ринково обґрунтованої, яка має становити в сьогоднішніх умовах близько 250-280 грн. річної передплати для редакції (ціна на пошті в такому разі складе 320-350 грн.), або за рахунок до-

тацій від засновника - ФПУ - з метою збереження «соціальної» ціни передплати для населення. Третій шлях - скорочення обсягу продукції, що випускається (кількості сторінок, періодичності, кольоровості видання), до чого, власне, зараз і змушене вдатися Підприємство.

Відзначимо, що при майже однакових вихідних даних (обсяг, кольоровість, періодичність тощо) «Профінформ» у 3,5-4 рази ефективніше розпоряджається наявними коштами, ніж наші колеги з Росії та Молдови і видає таку ж газету за набагато менші кошти. Для порівняння: штат персоналу у редакції газети «Солидарність» - 40 осіб, газети «Vocea poporului» - 23 особи, Підприємства «Профінформ» - 3 особи.

«ПВ» одна з 10-ти загальнонаціональних газет, які виходять на постійній основі в Україні. Починаючи з 2015 року загальний тираж передплатних видань в Україні скоротився на 27%. Водночас тираж ПВ зазнав скорочення лише на 4%.

Виходячи з вищевикладеного, щоб не втратити газету, просимо активно долучитися до передплатної кампанії, членам ПРМТУ підписатися на передплату газети «Профспілкові вісті», а первинним профспілковим організаціям Профспілки - передплатити газету виходячи з формули: **1 первинка = 1 газета**. Це скоротить собівартість газети і дасть можливість досягти самокупності та допоможе зберегти сьогоднішню «соціальну» ціну для передплатників.

Передплатити видання можна в будь-якому поштовому відділенні України за «Каталогом видань України» або скориставшись послугою «Передплата ON-LINE» на корпоративному сайті ДП «Преса» [www.presa.ua](http://www.presa.ua) за індексом - 22152.

## «ТЕПЛОХІД «ЗАДОНСК» – НАШ ДРУГИЙ ДІМ»



Капітан В.П. Коробейников (у центрі), другий помічник капітана В.Є. Медведєв (праворуч) і третій помічник капітана С.С. Новак.



Механік В.М. Боркут, другий механік Ю.Ю. Солонар і третій механік О.С.Белка (зліва направо).

Так члени екіпажу говорять про цього річкового трудівника. «Задонск» – теплохід затребуваний. Судно призначено для роботи на Верхньому Дунаї, перевозить вантажі на порти Регенсбург, Дегендорф і Кельхайм. Рейси у нього тривалі – по 4-5 місяців, тому в базовому порту буває нечасто. Екіпаж очолює капітан Валерій Коробейников. У службі експлуатації флоту відгукуються про «Задонск» як про один з кращих на річці.

– Верхня ділянка у навігаційному плані, якщо порівнювати з іншими, набагато складніша – вузькості, мілини, важкі розбіжності, – зазначає Валерій Павлович. – Треба мати достатньо знань і досвіду, щоб там працювати.

У самого В.П. Коробейникова багатий практичний досвід саме на цій ділянці. На «Задонске» працює більше 20 років. За цей час не раз надходили пропозиції очолити інше судно, але капітан, за його власним зізнанням, залишається вірним своєму «другому дому».

«Екіпаж у нас молодіжний, працездатний, до тривалих рейсів і важких умов ставиться з розумінням, всі члени команди, можна сказати, загартовані бійці», – зауважує Валерій Павлович.

Кадровий кістяк на «Задонске» – сам капітан, механік Василь Михайлович Боркут, разом вони працюють близько 10 років. Давно працює старший помічник капітана Віктор Іванович Бічев. До слова, майстер вважає, що йому вже час і капітаном стати, досвіду достатньо. На своєму місці й боцман Андрій Михайлович Заболотний.

«І механік, і боцман – відмінні фахівці, – зауважує Валерій Павлович. – Як командири, обидва вміють організу-

вати людей, виконати будь-яке завдання.

Взаєморозуміння – основа плідної роботи екіпажу. Особливо, якщо врахувати, що ми довго перебуваємо далеко від дому, водимо важкі каравани.

Наш попередній рейс тривав з 28 лютого по 9 липня – 132 доби. Від порту Комарно до порту Лінц і назад брали по 3-4 навантажені одиниці. Для «Задонска» це нестандартний караван, оскільки потужність судна обмежена. Проте, екіпаж відмінно справлявся, завдання виконав, забезпечив безаварійність, за що і був премійований за підсумками рейсу».

Нинішню стоянку в Ізмаїлі «Задонск» використав для проведення міжрейсового ремонту. Фахівці БТОФ здійснили роботи з автоматки, рульового пристрою. Відразу після виходу з ремонту отримали нове рейсове завдання.

«Поки прямуємо на Смедерево з перспективою знову піти на Верхній Дунай, – каже капітан. – Зараз там немає лінійних перевезень – лише періодичні, що, звичайно, для компанії не дуже добре. Але, тим не менш, ті вантажі, які призначені для портів Верхнього Дунаю, ми перевозимо».

Як зазначили в службі організації праці та роботи з персоналом, на «Задонске» охоче беруть у рейси і на період ремонту судна практикантів – курсантів Ізмаїльського інституту Національного університету «Одеська морська академія» і Дунайського факультету морського і річкового транспорту ДУИТ. В екіпажі завжди готові поділитися професійними секретами, а для самих практикантів така можливість дуже важлива, щоб закріпити теоретичні знання, набути певних навичок, глибше пізнати майбутню спеціальність. У цьому рейсі, правда, практикантів не буде – у них розпочався новий навчальний рік.

«Програма омолодження кадрів дуже актуальна на флоті, – зауважує капітан В.П. Коробейников. – Сьогодні валютна зарплата негостя, але колективний договір на моряків-дунайців не поширюється. У цьому є певна суперечність. Ми всі сподіваємося, що в пароплаванні буде розроблена програма соціального захисту для главскладу».

В екіпажі «Задонска» покладають великі надії на молодих членів екіпажу. Олександр Белка робить перший рейс на посаді третього механіка, до цього він працював тут матросом-мотористом. Закінчив Київську академію водного транспорту, що дало йому можливість стати на один професійний ступінь вище.

Третій контракт пов'язує з цим теплоходом й електро-механік Андрія Обозного. «Відмінний екіпаж, усі свої, близькі за духом», – говорить молодий спеціаліст.

А годувати команду буде 25-річний Олексій Димитров. У 2013 році він закінчив Ізмаїльське вище професійне училище, працював шеф-кухарем ресторану популярного в Ізмаїлі спортивно-розважального центру «Drim Life». Це другий в його житті рейс, перший раз ходив у море, а зараз віддав перевагу річці. «Тут спокійніше і ближче до дому», – зауважує Олексій. А на репліку капітана В.П. Коробейникова: «Особливих різносолів не чекаємо, але розраховуємо на якісне харчування», молодий кухар з готовністю відповідає: «Намагатимуся».

Залишається побажати «Задонску» традиційних семи футів під кілем і злагоженої роботи. Щасливого рейсу!

Зоя Кулинська



Електромеханік А.М. Обозний.



Матроси Р.Ю. Матенко та І.В. Бічев.



Кухар О.П. Димитров.

## ФАНТАСТИЧНІ ЕМОЦІЇ І МОРЕ ЗАХОПЛЕННЯ З ПРОФСПІЛКОЮ



Профспілка робітників морського транспорту України подарувала сім'ям моряків-членів ПРМТУ чудове свято, запросивши в Одеський дельфінарій «НЕМО» на нове грандіозне шоу «Єдина Планета». Видовищна шоу-програма, чудові номери, неймовірні спецефекти, доброзичливі дельфіни і

забавні ластиногі нікого не залишили байдужими.

Глядачі здійснили подорож в приховані глибини океану разом з дельфінами та іншими морськими тваринами, побували в найвіддаленіших куточках планети, а також дізналися таємниці мешканців двох стихій.

А на початку вересня, Профспілка робітників морського транспорту України та Благодійний фонд морського транспорту «МОРТРАНС» привітали діток моряків-членів ПРМТУ з початком навчального року, запросивши на свято в «Ігроленд». Дітлахів чекали подарунки, приємні сюрпризи, цікаві конкурси та паперове конфетті-шоу.

Запрошення в аквапарк в період літніх канікул сім'ї моряків чекають завжди з нетерпінням. Профспілка робітників морського транспорту України ось уже багато років поспіль дарує морякам-членам ПРМТУ і їх сім'ям унікальну можливість незабутнього відпочинку в аквапарку «Одеса». Тисяча людей поринули в атмосферу справжнього літнього свята:



гірки, басейни, аніматори і конкурси для дітей, сонце і щирі дитячі посмішки.

«Турбота Профспілки про сім'ї моряків просто неocenна, – зізнаються моряки, – найкращий відпочинок, найяскравіші свята – все це можливо тільки з ПРМТУ».