

# МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№110 август 2020

**ITF и ПРМТУ  
ВЕРНУЛИ ДОМОЙ  
УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ**

**НАГРАДА ИМО  
НАШЛА ГЕРОЯ**





Планируете мероприятие?



У нас для вас есть  
хорошее предложение!

## МОРСКОЙ ЮНИОН ЦЕНТР — НОВЫЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА ДЛЯ ВАШИХ МЕРОПРИЯТИЙ

- Идеальное местоположение
- Действуют специальные предложения
- Четыре конференц-зала
- Различные варианты раскладки гостей
- Мощная звуковая система
- Беспроводная гарнитура
- LED экран с высоким разрешением
- Интерактивный сенсорный экран
- Зона кофе-брейка

Г. ОДЕССА,  
ГАГАРИНСКОЕ ПЛАТО, 5 Б,  
ОФИС 3

+38 048 710 31 20  
+38 095 223 18 23

CONF.MUC@GMAIL.COM

WWW.MUC.COM.UA

FACEBOOK.COM/CONFMUC

CONF.MUC



№ 110 август 2020

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков  
Верстка: ФЛП Стешенко Ю.В., г. Одесса, ул. Дальницкая, 4  
Печать: ФЛП Клявина Е.Г., г. Одесса

Журнал «Морской» распространяется бесплатно среди членов ПРМТУ, состоящих на учёте в ЧППОМ

Тираж — 4 000 экземпляров

Свидетельство о государственной регистрации серии ОД номер 1423-294-Р от 13.02.2010 г.  
Адрес редакции: 65009, г. Одесса, Гагаринское плато 5-Б, помещение 1  
тел./факс (+380482) 42 99 02

Редакция ведёт переписку с читателями только на страницах журнала. Ответственность за достоверность информации несут авторы публикаций. Редакция оставляет за собой право сокращения и литературного редактирования принятых к публикации текстов. Мысли авторов могут не совпадать с позицией редакции. Рукописи авторам не возвращаются. Использование в какой-либо форме материалов, опубликованных в журнале, допускается только с согласия редакции, при этом обязательна ссылка на журнал «Морской».

# СОДЕРЖАНИЕ

АВГУСТ 2020

<b>ДАЙДЖЕСТ</b> Станут ли морские документы альтернативой виз Торговые электросуда ROBOSHIP Фотоконкурс для моряков «STILL AT SEA»	3
<b>АКТУАЛЬНО</b> Трудовая миграция украинцев в условиях пандемии	4
<b>ЭКСКЛЮЗИВНО</b> Украинские моряки пострадали от мошенника	6
<b>ЗДОРОВЬЕ</b> Медицинское пособие для моряков в новой редакции	10
<b>INFORMER. АМБАССАДОР IMO</b> Награда нашла героя	12
<b>ВАЖНО</b> Украинские моряки признаны государствами ЕС	14
<b>АВТОМАТИЗАЦИЯ</b> Автономное будущее: готовиться необходимо уже сегодня	15
<b>НАЛОГИ</b> Даем старт новому сезону информационных семинаров для членов Профсоюза	18
<b>ОБУЧЕНИЕ</b> Новые технологии для молодых моряков	20
<b>СЕМИНАР</b> Просто о сложном	21
<b>ИНФОРМАЦИЯ</b> В Украине ликвидирована ИПДМ	22
<b>ПСИХОЛОГИЯ</b> Преодоление внутренних препятствий	23
<b>КОНВЕНЦИЯ</b> Доктор Клеопатра Думбия-Генри признана ведущим «морским инфлюэнсером»	24
<b>ПОЛЕЗНО</b> Ваша пища должна быть лекарством	26
<b>ТЕТ-А-ТЕТ</b>	28
<b>ОТДЫХ</b>	30



## Дорогие друзья!

Мы подготовили для вас свежий выпуск журнала «Морской», в котором собрали актуальные новости морской отрасли, поделились с вами мероприятиями, в которых принял участие Профсоюз работников морского транспорта Украины, а также проектами, организованными для вас, уважаемые моряки.

В этом выпуске мы с гордостью расскажем вам об украинском моряке, который был отмечен благодарностью Международной морской организации (ИМО) за признание его заслуг, а именно за лидерство и решительность, проявленные после захвата судна.

Вы все, наверняка, слышали о мошеннике, который обманным путем бросил наших моряков в Турции. ПРМТУ совместно с Международной федерацией транспортников (ITF) смогли вернуть наших земляков на родину.

Кроме того, ПРМТУ принял участие в конференции по вопросам трудовой миграции: читайте о темах, которые поднимались, и о ситуации, в которой сейчас находится Украина в данном вопросе.

ПРМТУ также возобновил информационные и развлекательные проекты для моряков и их семей, об этом мы также расскажем на страницах нашего издания.

Приятного вам чтения, только хороших новостей и берегите себя!

**С уважением,  
Олег Григорюк,  
Председатель Черноморской первичной  
профсоюзной организации моряков**

## Dear Friends!

Here is the latest edition of the Maritime Magazine, where we assemble all the relevant maritime news. Here, we also speak about the events the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine took part in, as well as about the projects organized especially for you, dear seafarers.

In this edition, we are proud to tell you about the Ukrainian seafarer acknowledged with gratitude by the International Maritime Organization (IMO) to recognize his merits: namely for the leadership and great resolve he demonstrated after the pirates' captured his ship.

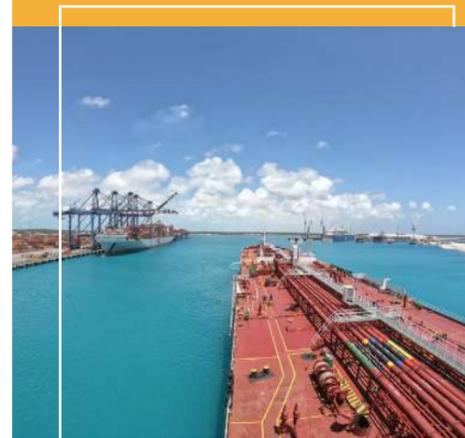
All of you have probably heard about the fraudster, who abandoned our seafarers in Turkey. The MTWTU, along with the International Transport Workers' Federation (ITF), managed to return seafarers to our homeland.

Moreover, the MTWTU took part in a conference on labour migration: read more of the topical issues discussed and of the current situation in Ukraine.

The MTWTU has also restarted information and entertainment projects for seafarers and their families - we will tell you more about them in this issue.

Stay safe and enjoy your reading!

**Yours faithfully,  
Oleg Grygoriuk  
Chairman, Local Black Sea  
Trade Union Organization of Seafarers**



## СТАНУТ ЛИ МОРСКИЕ ДОКУМЕНТЫ АЛЬТЕРНАТИВОЙ ВИЗ

**З**аккрытие представительств ЕС в странах, где проживает большое количество моряков, не дает им получить визы и сменить застрявших на борту коллег. Тем временем, число нерассмотренных заявлений на получение визы копится, что, вероятно, приведет к проблемам и задержкам, даже если пандемия и связанные с ней ограничения начнут сходить на нет.

Поэтому страны ЕС договорились оценить правовые возможности принимать в качестве подтверждения статуса моряков как ключевых работников дипломы, выданные и подтвержденные в соответствии с положениями ПДНВ, или удостоверение личности моряка.

Однако возможные последствия в области безопасности и миграции могут заставить данные страны отказаться от подобного решения.

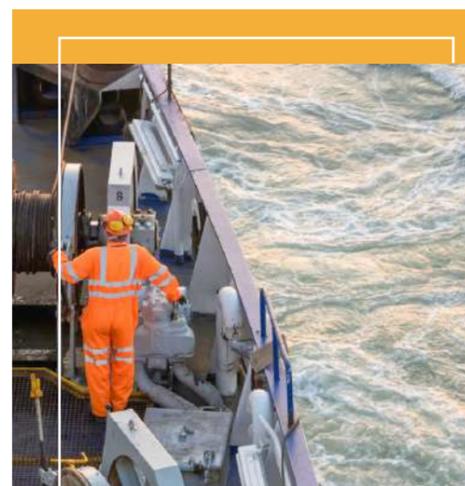
## ТОРГОВЫЕ ЭЛЕКТРОСУДА ROBOSHIP

**Я**понская компания e5 Lab приступила к разработке типовых проектов электросудов Roboship.

Как отмечается, суда предполагается оснастить системой Roboship Vox, объединяющей телекоммуникации, Интернет вещей (IoT) и программное обеспечение. Вместе с зарубежными партнерами компания намерена создать коммерческий проект торгового судна на электротяге по конкурентоспособной цене.

В настоящее время проектируются два типа электросудов тоннажем 499 тонн и 749 тонн.

Предполагается, что данные суда позволят сократить трудозатраты экипажа, а также снизить риск механических поломок и стоимость содержания. Затраты на строительство данных судов, как ожидается, будут на 5% ниже, чем обычных судов аналогичного тоннажа.

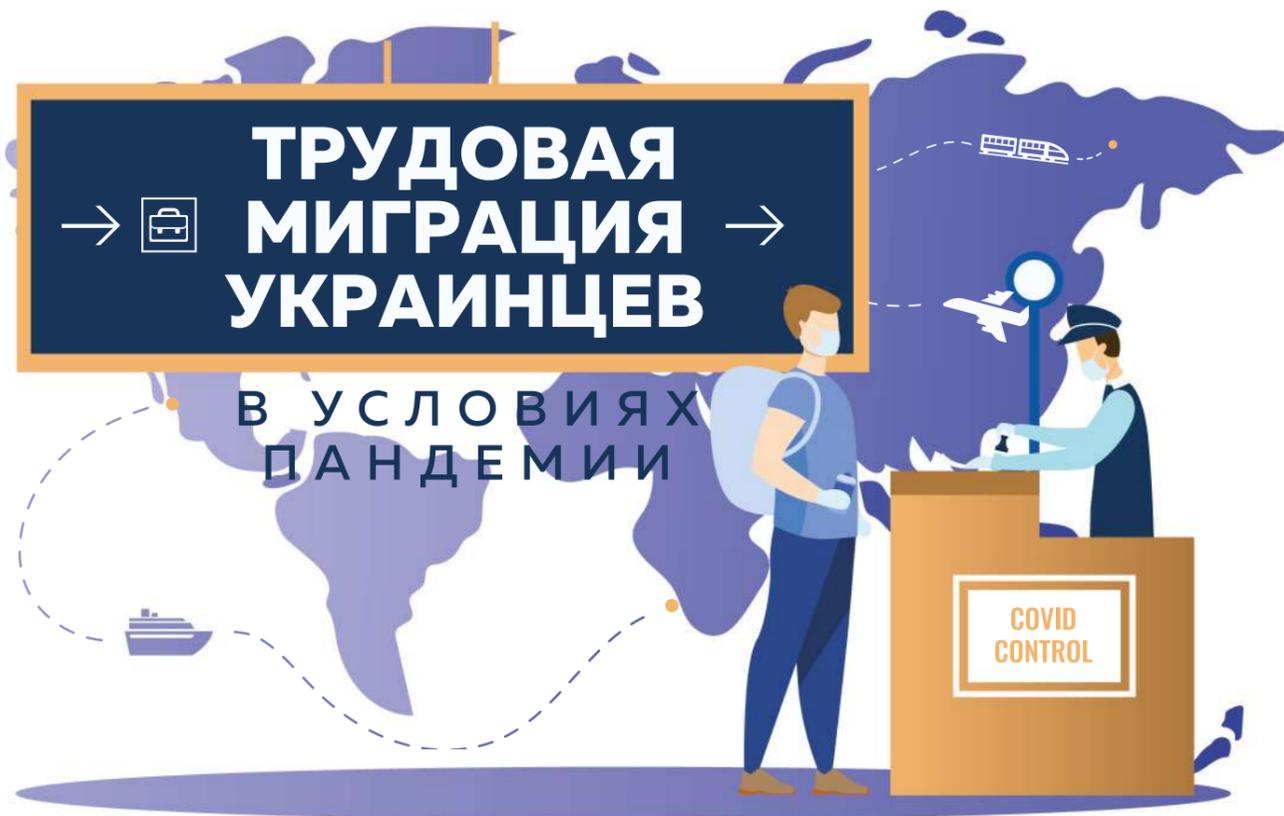


## ФОТОКОНКУРС ДЛЯ МОРЯКОВ «STILL AT SEA»

**25** августа Трастовый фонд ITF запустил фотоконкурс под названием «Still At Sea» («Все еще в море») для моряков, находящихся на борту судов. Основной целью фотоконкурса является демонстрация жизни и работы моряков на судах во время пандемии COVID-19. Главный приз составит 1 000 фунтов.

Кэти Хиггинботтом, Глава Трастового фонда ITF: «Прошли месяцы, и сотни тысяч моряков до сих пор находятся в море, а сроки продления их контрактов превысили допустимые нормы. Фотоконкурс «Still At Sea» — это шанс для моряков, незаметных, но жизненно важных глобальных ключевых работников поделиться моментами своей жизни с теми, кто неосознанно зависит от них».

Морякам предлагается представить свои фотографии на сайте конкурса до 30 сентября. Фотографии-победители будут объявлены на странице Трастового фонда в Facebook 30 октября.



19 АВГУСТА В ОДЕССЕ ПРОШЛА КОНФЕРЕНЦИЯ НА ТЕМУ: «ТРУДОВЫЕ ПРАВА, УСЛОВИЯ ТРУДА УКРАИНСКИХ ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ В СТРАНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА И ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА ТРУДОВУЮ МИГРАЦИЮ».



Организатором мероприятия выступил Профсоюз работников строительства и промышленности строительных материалов Украины. Среди спикеров Конференции — Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ, Вице-президент Международной федерации ассоциаций морских капитанов (IFSMА), Амбассадор доброй воли IMO.

Участники встречи обсудили вопросы трудовой миграции украинцев в нынешнем году, перемены на рынках труда Украины и стран ЕС, вызванные карантинными мероприятиями в связи с пандемией, защиту трудовых прав рабочих-мигрантов со стороны профсоюзов.

Как отметили на Конференции, по разным данным количество украинских «заробитчан» оценивается примерно в 4 миллиона человек. Причем число трудовых мигрантов из Украины в страны ЕС составляет примерно 2 миллиона человек.

На сегодняшний день порядка 40 тысяч моряков перманентно находятся в море и у 15% из них контракты либо закончились, либо продлены.

«К сожалению, в настоящее время многие моряки продолжают работать с продленными контрактами в нарушение международных норм, в частности Конвенции МLC, 2006. Это, безусловно, вызывает у нас тревогу, — отметил Олег Григорюк. — Мы постоянно регистрируем обращения от моряков и их родственников посредством нашего Морского информационного центра, оказываем им разного рода консультации, ПРМТУ постоянно на связи с Министерством иностранных дел Украины, работаем также с консулами во всех странах, где есть обращения от украинских моряков, пытаемся способствовать разрешению ситуации по максимуму».



Роль профсоюзного движения в работе с трудовыми мигрантами — ключевой на сегодняшний день фактор, считает Олег Григорюк.

«Единственные организации, которые могут оказать эффективную помощь и поддержку трудовым мигрантам, — это как раз профсоюзы. Если говорить, в частности, о работе с моряками, сегодня основная наша задача — вернуть процесс замены экипажей в нормальное русло, чтобы судовладельцы не нарушали сроки индивидуальных контрактов, и моряки могли вовремя возвращаться домой. Да, этот процесс идет, но не теми темпами, которые необходимы, чтобы нормально наладить работу. К примеру, наш Профсоюз за период пандемии, ведя переговоры с судовладельцами, поспособствовал возвращению на родину как минимум тысячи украинских моряков. По информации различных наших партнерских компаний, более 5,5 тысяч моряков были возвращены домой», — отметил Олег Григорюк.

Участники Конференции едины во мнении, что, даже несмотря на ограничения в связи с пандемией, люди все равно будут трудоустраиваться за границей. А после восстановления экономики в странах ЕС трудовая миграция украинцев только увеличится, так как работа за рубежом для многих из них — единственная возможность содержать семьи при растущих показателях безработицы в стране. И на этом фоне, к сожалению, возрастет и количество недобросовестных посредников в трудоустройстве как моряков, так и других трудовых мигрантов. Именно поэтому роль профсоюзов по защите прав трудовых мигрантов будет только расти.

-  4 МЛН украинцев, работающих за пределами страны
-  2 МЛН трудовых мигрантов из Украины в странах ЕС
-  С 2013 по 2019 годы рабочая сила в Украине трудоспособного возраста сократилась с ПОЧТИ 19,3 МЛН ДО 17,3 МЛН человек
-  На 1 июня 2020 года численность населения в Украине составляла 41 МЛН 785,8 ТЫС. человек
-  Одесская область занимает 1 МЕСТО среди областей Украины по трудоустройству граждан за рубежом
-  Во II квартале 2020 года 14,683 УКРАИНЦА трудоустроено за рубежом в странах ЕС



## УКРАИНСКИЕ МОРЯКИ ПОСТРАДАЛИ ОТ МОШЕННИКА UKRAINIAN SEAFARERS CAUGHT IN SCAM

В СИТУАЦИИ, КОТОРАЯ СЛОЖИЛАСЬ СЕГОДНЯ В МИРЕ В СВЯЗИ С COVID-19, МОРЯКИ ВЫНУЖДЕННО ОКАЗАЛИСЬ В АВАНГАРДЕ БОРЬБЫ С ПАНДЕМИЕЙ, ИСПЫТЫВАЯ НА СЕБЕ ВСЕ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ И ЛИШЕНИЯ, ВВЕДЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ СТРАН С ЦЕЛЮ ДАТЬ ОТПОР СТРЕМИТЕЛЬНОМУ РАСПРОСТРАНЕНИЮ ВИРУСА.

ON 12 AUGUST, THE INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION-AFFILIATED MARINE TRANSPORT WORKERS' TRADE UNION (MTWTU) OF UKRAINE HELPED 6 UKRAINIAN SEAFARERS RETURN HOME AFTER THEY WERE DUPED BY A NOTORIOUS FAKE MANNING AGENT.



Одни находятся на борту значительно дольше, чем предусмотрено трудовыми договорами, не имея возможности списаться ввиду запрета на смены экипажей в большинстве портов мира или же значительно усложненные процедуры организации смен. Другие, лишённые возможности своевременно присоединиться к судну и зарабатывать средства для обеспечения собственных нужд и нужд своей семьи, вынуждены соглашаться на любое мало-мальски приемлемое предложение о работе, часто пренебрегая необходимостью удостовериться в порядочности кьюинга и надёжности судовладельца.

Реальность такова, что в условиях, когда предложение на рынке труда во много раз превышает спрос, значительно возрастает и количество недобросовестных посредников в трудоустройстве, готовых за определенные «комиссионные» предоставить моряку долгожданное рабочее место. К сожалению, сделки с такими компаниями далеко не всегда заканчиваются трудоустройством. Именно такую неудачную попытку трудоустройства предприняли украинские моряки, подписавшие договор с кьюингом «Харатян Крю Менеджмент», который уже имел скандальную репутацию. Так, в 2018 году компания направляла моряков на судно SEA PATRIS (IMO 8415794), задержанное в Бельгии портовыми властями по причине невыплаты заработной платы морякам и за многочисленные нарушения требований конвенции SOLAS. Тогда проблема была успешно решена, в том числе при непосредственном участии ITF инспектора в Бельгии Кристиана Руса, который помог 23 украинским морякам-членам экипажа SEA PATRIS получить четырехмесячную задолженность по заработной плате в размере 166 000 долларов США.

At the beginning of July, 20 Ukrainian seafarers signed employment contacts through the Ukrainian manning agent Artur Kharatyan, the founder of Kharatyan Crew Management, to work onboard the ships MV Arif Kaptan and MV Rachel Borchard. Soon after signing the contract, the Kharatyan transported the crews to the Turkish city of Karasu, where they were supposed to join the ships.

The seafarers were sent to a hotel in Karasu, waiting to board for their new tours. But that's when things started to become suspicious. With each new day, the crew did not board their ships. Instead, the manning agent would tell them that



Позже стало известно, что в отношении Артура Харатяна открыты уголовные дела за вымогательство и получение взяток за оформление документов и уход в рейс.

По словам 20 моряков, обратившихся за помощью в Профсоюз работников морского транспорта Украины, в начале июля этого года они подписали договор с «Харатян Крю Менеджмент» и были направлены учредителем компании Артуром Харатяном в турецкий город Карасу для работы на судах ARIF KAPTAN (IMO 7721897) и RACHEL BORCHARD (IMO 9212010).

Как выяснилось впоследствии, компании-владельцы вышеуказанных судов никогда не пользовались услугами господина Харатяна и его кьюингового агентства. На запрос PRMTU одна из компаний ответила, что вообще не имела в планах производить смену моряков на судне RACHEL BOCHARD в Турции, вопреки тому, что говорил морякам Артур Харатян. В это же время вторая компания сообщила, что ее судно ARIF KAPTAN уже три года не работает и находится в отстое.

По прибытии в Карасу моряки были поселены в отель, где ожидали обещанную скорую посадку на свои суда. Однако, ввиду различных причин, дата присоединения к судну постоянно откладывалась. Тем временем у моряков образовался значительный долг за питание и проживание, который господин Харатян не спешил оплачивать. В качестве залога владелец отеля потребовал у экипажа паспорта. Из-за того, что средств на погашение задолженности у экипажа не было, они были вынуждены отдать документы.

Спустя приблизительно две недели, когда моряки начали подозревать, что работать их так и не отправят, и оплачивать жилье в Турции им придется самостоятельно, экипаж переехал

crew change was just about to start – they would have to wait just a little bit longer.

Days became more than a week. A week became two. And then, suddenly, Artur Kharatyan broke the contact and switched his phone off.

With no communication from Kharatyan and in a foreign port, the Ukrainian seafarers now found their problems mounting. Their accommodation at the hotel had not been paid, either by the shipowners or the manning agent, and after a while the seafarers discovered they had accumulated significant debts for room and board in Karasu.

в другой, более бюджетный отель. Однако и там украинцы продолжали жить в долг.

Тем временем, недобросовестный посредник перестал выходить на связь и на момент подготовки статьи его местонахождение остается неизвестным.

Отчаявшись ждать присоединения к судну, в начале августа 14 моряков смогли вернуться домой, «выкупив» паспорта и оплатив долги собственными силами. Оставшиеся 6 моряков продолжали находиться в Турции, так как найти финансовую возможность для погашения долгов и приобретения билетов домой у них не получалось. По словам их родственников, деньги на оплату немалых «комиссионных» за трудоустройство многим пришлось взять в долг, ввиду сложной материальной ситуации.



«Несмотря на то, что ни один из моряков, находящихся в Турции, не являлся членом Профсоюза работников морского транспорта Украины, нами было принято решение обратиться в Международную федерацию транспортников за финансовой помощью на погашение долгов и репатриацию брошенных украинских моряков. В этом конкретном случае урегулирование проблемы упиралось только в деньги, и чем дольше моряки пребывали в Карасу, тем больше становилась необходимая сумма. В кратчайшие сроки ИТФ согласовала заявку, о чем мы поспешили сообщить морякам и их родственникам», — рассказал Олег Григориук, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

The hotel owner seized their travel passports to guarantee that the debt to him would be paid off. The seafarers were now stuck in Turkey.

MTWTU First Vice Chairman Oleg Grygoriuk says that, before undertaking travel to join a ship, seafarers should use the various free websites and mobile apps available to look up the location of vessels and ensure what they are being told by manning agents and shipowners matches publicly available information.

"None of the seafarers thought to check the vessels or their location prior to signing contracts or travelling to Turkey. They would have known to do this if they sought advice from the MTWTU," said Grygoriuk.

Особый вклад в положительный исход дела внес консул Генерального консульства Украины в Стамбуле Александр Димчев, который провел успешные переговоры с владельцем первой гостиницы, в результате чего удалось добиться значительной скидки на проживание экипажа, и, как следствие, снижения суммы долга моряков.

Тем временем, пока разрешался вопрос с репатриацией, образовательный проект EdMarine собрал и перечислил экипажу более 10 000 гривен, чтобы моряки имели возможность приобрести предметы первой необходимости, такие как средства личной гигиены и продукты питания.

Сумма, выделенная ИТФ, была направлена на оплату долга за проживание в первом отеле и выкуп паспортов; на оплату проживания во втором отеле, питание экипажа до репатриации, трансфер в аэропорт, авиабилеты, а также трансфер из аэропорта «Борисполь» в Одессу.

Рано утром 12 августа 6 моряков благополучно добрались домой. Теперь они намерены присоединиться ко всем потерпевшим, которых собралось уже более 60 человек, и обратиться в правоохранительные органы, чтобы в судебном порядке добиться справедливого наказания для виновного.

«Наш экипаж очень хотел работать. Мы поверили людям, которые в очень трудную минуту дали нам надежду. От имени своего, к сожалению, несостоявшегося экипажа хочу выразить огромную благодарность ИТФ. Нам было очень сложно, но мы выдержали благодаря неравнодушным людям, которые соперничали и поддерживали нас. Мы очень благодарны за помощь Профсоюзу», — отметил капитан Олег Лунев.

"Afterwards, when the problem unfolded, our union contacted the owners of both ships to find out that neither of them had ever had any relations with Kharatyan Crew Management. Incredibly, the MV Arif Kaptan has been laid up and non-operational for three years already!" Grygoriuk said that this was not the first time that seafarers have fallen victim to the "unscrupulous" Kharatyan.

"For several years now, criminal proceedings have been ongoing against this fraudster Kharatyan for extortion of seafarers, and taking bribes from them," said Grygoriuk.

"What makes this worse is that the 20 Ukrainian seafarers had to pay Kharatyan to enter the fake contracts, from USD 1,500 to USD 7,000 each."



«Скажу честно, для моего первого рейса — это неудачный, горький опыт, но что поделать. Благодаря ИТФ мы вернулись. Хотели заработать денег, но не повезло. В это тяжелое время сложно найти работу, потому хваталась за все, что можно. Спасибо ИТФ и ПРМТУ, что были с нами, и морскому сообществу, которое поддерживало нас морально и финансово», — повар Валерий Рак.

Хоть случаи мошенничества при трудоустройстве моряков, к сожалению, не редки, мы надеемся, что описанная история, получившая значительную огласку в СМИ, станет поучительной для других моряков, заставит их более внимательно относиться к вопросу трудоустройства.

In early August, 14 of the seafarers returned home to Ukraine at their own expense. The remaining six were unable to pay accommodation debts to the hotel owner and recover their passports. Furthermore, many couldn't afford to get home from Turkey.

"That was the time when the MTWTU asked the ITF for support," said First Vice Chairman Grygoriuk.

Oleksandr Dimchev, Ukrainian Vice-Consul in Istanbul, successfully argued for and won a reduction in the crew's accommodation debt.

"We immediately bought out the seafarers' passports, having covered the accommodation debts. Money was sent to the crew to buy food and basic necessities and we booked the next available flight home. Given the crew had prepared to be months at sea, we bought extra baggage, and ensured they had transfers from the hotel to Istanbul airport and from Kiev Borispol airport to Odessa," said Grygoriuk.

By 12 August, the six seafarers had been safely returned to Odessa from Karasu.

"The conned seafarers now intend to join the other over 50 victims of the unscrupulous manning agent Kharatyan to seek help from law enforcement authorities to stop this man."

One of the repatriated crew, Captain Oleg Lunyov, said he is thankful for ITF assistance but remains disappointed and angry at

the way the seafarers were exploited by Kharatyan. "Our crew really wanted to work; we trusted the people who promised us work and gave us hope in the most difficult times. On behalf of my, unfortunately, failed crew, I want to express my deep gratitude to the ITF," he said.

"We saw the professional work of the ITF team and the help of the Ukrainian union."

Cook Valeriy Rak, another affected seafarer, said "As for the very first voyage, that was a really bad, bitter experience, but what can I do? Thanks to the ITF, we are back. We wanted to make some money, but were unfortunate. It is rather difficult to find employment during this hard time – we would have taken any job."

"Thanks to the ITF for being with us and for supporting us," said Rak.

The story of the tricked crews has received wide publicity in local Ukrainian media, bringing attention to the issue of seafarer scams. Reflecting on the case, the MTWTU's Oleg Grygoriuk said "We hope it serves as a cautionary tale for other seafarers to check out a potential place of work – a ship – before going anywhere or trusting suspicious intermediaries".

"As always – contact your union. We don't want to see you victimised or taken advantage of. We are here for you," said Grygoriuk.

Полезная информация доступна на сайте [marinetraffic.com](http://marinetraffic.com), где, помимо прочего, сохраняется история передвижения судна, маршрут и ближайший порт захода. В случае с экипажем, планируемым на судно ARIF KAPTAN, информация на указанном выше сайте могла бы сыграть ключевую роль, ведь в профайле судна указано, что оно не работает с 2015 года.

the way the seafarers were exploited by Kharatyan.

"Our crew really wanted to work; we trusted the people who promised us work and gave us hope in the most difficult times. On behalf of my, unfortunately, failed crew, I want to express my deep gratitude to the ITF," he said.

"We saw the professional work of the ITF team and the help of the Ukrainian union."

Cook Valeriy Rak, another affected seafarer, said "As for the very first voyage, that was a really bad, bitter experience, but what can I do? Thanks to the ITF, we are back. We wanted to make some money, but were unfortunate. It is rather difficult to find employment during this hard time – we would have taken any job."

"Thanks to the ITF for being with us and for supporting us," said Rak.

The story of the tricked crews has received wide publicity in local Ukrainian media, bringing attention to the issue of seafarer scams. Reflecting on the case, the MTWTU's Oleg Grygoriuk said "We hope it serves as a cautionary tale for other seafarers to check out a potential place of work – a ship – before going anywhere or trusting suspicious intermediaries".

"As always – contact your union. We don't want to see you victimised or taken advantage of. We are here for you," said Grygoriuk.

# МЕДИЦИНСКОЕ ПОСОБИЕ ДЛЯ МОРЯКОВ В НОВОЙ РЕДАКЦИИ MEDICAL HANDBOOK FOR SEAFARERS: NEW EDITION



Профсоюз работников морского транспорта Украины получил грант от ITF Seafarers' Trust COVID-19 Welfare Fund на выпуск нового издания Медицинского пособия для моряков, которое содержит общие сведения о неотложных состояниях и принципы оказания первой доврачебной помощи морякам.

Текст издания был разработан Украинским научно-исследовательским институтом медицины транспорта в 2018 году, однако новое издание было дополнено сведениями про COVID-19 — инфекцию, которая стремительно внесла свои коррективы в обычное течение жизни на всей планете.

«Работа моряка — одна из самых опасных профессий в мире, где малейшая ошибка или промедление могут нанести человеку непоправимый ущерб. Несмотря на то, что моряки регулярно проходят медицинскую комиссию, их здоровье постоянно находится под угрозой. В современных реалиях, когда должность судового врача упразднена, от того, насколько своевременно и квалифицированно моряку будет оказана первая доврачебная помощь на борту судна, зависит здоровье или даже жизнь моряка или целого экипажа. Именно поэтому мы считаем, что наличие на борту такого Пособия может позволить предупредить или избежать возможных неприятностей, ведь нет ничего важнее, чем здоровье и благополучие человека», — Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

В Пособии в максимально доступной форме приведены общие принципы медицинского ухода на борту судна за пострадавшими и заболевшими, действия в случае возникновения необходимости оказать помощь заболевшему или травмированному члену экипажа, а также сведения о неблагоприятных гигиенических факторах судовой специфики и заболеваниях, обусловленных профессиональной деятельностью моряка.

Профсоюз провел небольшую презентацию нового издания Пособия и вручил первые экземпляры морякам.

В рамках презентации была организована встреча с врачом-инфекционистом высшей категории Людмилой Кучеренко, которая также выступила автором раздела Пособия по COVID-19. На встрече с моряками разобрали самые распространенные мифы в отношении вируса, а также напомнили о мерах профилактики заражения вирусом.

The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine was awarded a grant from the ITF Seafarers' Trust COVID-19 Welfare Fund to release a new edition of the Medical Handbook for Seafarers.

The guide presents general information on emergency health conditions and the principles of providing first aid. It was developed back in 2018 by the Ukrainian Scientific Research Institute of Transport Medicine. The new edition of 2020 is supplemented with information on COVID-19, an infection that has rapidly made its own adjustments to the normal course of life.

"Seafarer's job is one of the most hazardous in the world, where the slightest error or delay can cause irreparable harm to a person. Despite the fact that seafarers regularly undergo medical examination, their health is constantly under threat. In modern realities, when the position of a ship's doctor has been abolished, health or even life of a seafarer or a whole crew depends on how timely and skillfully first aid is provided onboard. That is why we believe that such a guide can prevent or help avoiding possible troubles, because nothing is more important than human health and wellbeing," says MTWTU First Vice Chairman Oleg Grygoriuk.

The guide sets out the general principles of medical care on board the ship for injured and sick persons. It advises on actions to assist a sick or injured crew member, provides information on adverse hygienic factors onboard and seafarers' occupational diseases.

A small presentation of the Handbook was held in August, where the first copies of the new guide were presented to the MTWTU members-seafarers.

As part of the presentation, a meeting was organized with an infectious disease doctor of the highest category Lyudmila Kucherenko, who also authored the COVID-19 section of the Handbook. At the meeting with the seafarers, they sorted out the most widespread myths about the virus, and recalled the preventive measures.

Всех, кто также хочет взять с собой в рейс Медицинское пособие, ждем в офисе Профсоюза по адресу: г. Одесса, Гагаринское плато, 5 Б, офис 1.

Если вы проживаете в других городах Украины и хотите получить Пособие, пишите нам в соцсетях:

[www.facebook.com/MTWTU](https://www.facebook.com/MTWTU)

[mtwtu\\_itf\\_ukraine](https://www.instagram.com/mtwtu_itf_ukraine)

Обращаем ваше внимание, что Пособие является бесплатным и распространяется ТОЛЬКО среди членов Профсоюза.

Everyone, who wants to take a copy of the Medical Handbook to the voyage, please visit the Union office in Odessa at 5B Gagarin Plateau, Premises 1.

For those living in another Ukrainian cities, please contact us via:

[www.facebook.com/MTWTU](https://www.facebook.com/MTWTU)

[mtwtu\\_itf\\_ukraine](https://www.instagram.com/mtwtu_itf_ukraine)

Please, note that the Medical Handbook is distributed ONLY among the MTWTU members free of charge.

## Владислав, четвертый механик:

«Спасибо Профсоюзу за такие полезные и актуальные на сегодня мероприятия. Благодарны, что ПРМТУ пригласил специалиста, которая разведала мифы относительно коронавируса, рассказала о том, какова в действительности ситуация в этом вопросе, напомнила нам о профилактике вируса. Что касается Пособия, это понятный и доступный для каждого материал, который просто необходим на борту судна. К сожалению, в рейсе не всегда ответственные за вопросы медицины на судне люди владеют достаточной информацией».

## Vladislav, 4th Engineer:

"I am thankful to the Trade Union for such useful and topical events. We are grateful that the MTWTU invited an expert who debunked the myths about the coronavirus, talked about the actual situation and reminded us about the preventive measures. As for the Handbook, the content is understandable and accessible to everyone, which is absolutely necessary on board. Unfortunately, on the voyage, people who are responsible for medical matters not always possess sufficient knowledge."

## Андрей, старший помощник капитана:

«Весьма актуальная информация представлена в Пособии, поэтому рекомендую своим коллегам иметь с собой в рейсе такое полезное издание».

## Andrey, Chief Officer:

"This Medical Handbook contains up to date information. That is why I recommend all my colleagues to come and get such a useful publication to take on the voyage."

## Александр, матрос:

«Все, что Профсоюз издает, организывает для моряков, все, безусловно, всегда интересно и полезно. С радостью возьму Пособие с собой в рейс».

## Alexander, Seaman:

"Every Union-organized event and Union-developed publication for seafarers is always of use and of interest. I will happily take the Handbook on the voyage with me."

## Мирослав, третий помощник капитана:

«Предыдущее издание Медицинского пособия от Профсоюза уже брал с собой в рейс: пользовались им, все понятно и доступно. Очень здорово, что в обновленном издании есть информация относительно COVID-19. Эта информация сегодня актуальна, и морякам будет полезно узнать ее от специалистов».

## Miroslav, 3rd Officer:

"I had already taken the previous Handbook edition with me on my voyage: it was of use, all the information is clear and accessible. It is great that the updated edition contains information on COVID-19. The materials are up-to-date and it will be useful for seafarers to learn from experts."



## НАГРАДА НАШЛА ГЕРОЯ THE AWARD FOUND A HERO

**14 АВГУСТА УКРАИНСКИЙ МОРЯК МИХАИЛ МИРОНЮК БЫЛ ОТМЕЧЕН БЛАГОДАРНОСТЬЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ИМО) ЗА РЕШИТЕЛЬНОСТЬ И ЛИДЕРСКИЕ КАЧЕСТВА, ПРОЯВЛЕННЫЕ ИМ ВО ВРЕМЯ ПИРАТСКОГО НАПАДЕНИЯ НА СУДНО ANUKET AMBER.**

**ON AUGUST 14, A UKRAINIAN SEAFARER MYKHAILO MYRONYUK WAS GRANTED AN IMO AWARD FOR HIS LEADERSHIP AND GREAT RESOLVE AFTER PIRATES ATTACKED THE MV ANUKET AMBER.**

Как мы писали ранее, осенью 2019 года танкер ANUKET AMBER подвергся нападению пиратов в Западной Африке. Преступники поднялись на его борт с целью кражи груза.

В этот момент на ANUKET AMBER находились 16 членов экипажа и представитель фрахтователя. Часть команды укрылась в цитадели и успела подать сигнал бедствия. К сожалению, третий помощник капитана, филиппинец, не успел вовремя добраться в укрытие и оказался в заложниках у пиратов. Члены экипажа попытались спасти коллегу и покинули цитадель, в результате чего сами оказались в плену.

Захваченные моряки были доставлены на берег в специально оборудованный лагерь в джунглях. Там они и находились на протяжении двух месяцев, пока компания вела переговоры с преступниками с целью освобождения моряков.

10 членов экипажа пираты оставили на борту, среди которых двое офицеров. Один из них — украинец Михаил Миронюк — впервые пошел в рейс в должности второго помощника капитана. Михаил двое суток самостоятельно вел судно до базы судов в Западной Африке, сумел наладить поврежденную пиратами связь, сообщил о происшествии военным, властям, а также связался с

As we reported earlier, in autumn 2019, the tanker ANUKET AMBER was attacked by pirates off Western Africa. The criminals climbed aboard to steal cargo.

At the time of attack there were 16 crew and a charterers' representative onboard the ANUKET AMBER ship. The crew took refuge in the citadel and managed to send a distress call. Filipino Third Mate missed time to hide and got held hostage by the pirates. The crew went out of the citadel to rescue the hostage and were kidnapped by the pirates.

The captured crew was brought ashore, hidden in a specially equipped camp in the jungle, where they spent 2 months while the company was negotiating with the criminals to rescue the seafarers.

10 crew were left onboard after the attack. Only two officers were among them – Mykhailo Myronyuk, who was performing his first contract as a Second Officer, and a Second Engineer. The Ukrainian Second Mate for two days navigated the vessel by himself: he managed to repair the radio equipment damaged by



французским военным фрегатом, с которым договорился о сопровождении ANUKET AMBER в безопасное место.

За свой героический поступок в феврале 2019 года Михаил Миронюк был отмечен благодарностью Государственного секретаря Министерства иностранных дел Украины и, по представлению ПРМТУ, номинирован на награду ИМО «За отвагу на море».

«Поступок Михаила продемонстрировал самые сильные черты его характера и исключительно высокие человеческие качества, — отметил представитель МИД Украины в Одесской области Сергей Орлов. — Благодаря вашему героизму, Михаил, больше людей в мире узнали о нашей стране, о том, что украинцы — настоящие профессионалы своего дела».

Церемония награждения должна была состояться в рамках Ассамблеи ИМО в ноябре 2019 года, однако по ряду причин была перенесена на следующий год. А в 2020 году свои коррективы внесла пандемия COVID-19.

14 августа 2020 года Михаил получил награду из рук Морского амбассадора доброй воли ИМО в Украине, Первого заместителя Председателя Профсоюза работников морского

транспорта Украины Олега Григорюка.

«Спасибо Михаилу за мужество, которое он проявил, в первую очередь, во имя спасения оставшихся на судне людей. Михаил смог применить свои профессиональные навыки и спасти судно и груз. Весь мир узнал о вас: о моряке-герое, об украинце, поступок которого вызывает гордость, восхищение и уважение», — подчеркнул Олег Григорюк.

Стоит отметить, что Михаил Миронюк стал первым украинцем, удостоенным данной награды за 13 лет ее существования.

Пережитые стресс, опасность и угроза жизни не заставили Михаила отказаться от решения посвятить свою жизнь морской профессии.

«Все, что в то время происходило со мной на судне, можно сравнить с эмоциями, испытываемыми при прыжке с парашютом. Важно было не ошибиться с принятием решений; я понимал, какая на мне ответственность, — вспоминает Михаил. — На самом деле, я не считаю свой поступок чем-то невероятным. Наоборот, именно он позволил мне в экстренной ситуации проверить свои навыки и получить опыт, пусть и такой ценой. А еще я убедился, что я сделал правильный выбор, связав свою жизнь с морем».

the pirates, established connection with the local authorities and requested the French navy convoy to a safe spot.

In February 2019, Mykhailo Myronyuk was acknowledged with gratitude by the State Secretary of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine and, on the recommendation by the MTWTU, was nominated for IMO Award for Exceptional Bravery at sea.

“Mykhailo’s deed demonstrated his strongest personality traits and high degree of humanity,” said the MFA representative in the Odessa region Sergey Orlov. “Thanks to your heroism, Mykhailo, more people in the world got to learn about our country, and that Ukrainians are true professionals.”

The award ceremony should have been held during the IMO General Assembly in November 2019, but was postponed, and then COVID-19 pandemic made its adjustments.

Finally, Mykhailo Myronyuk got his award from IMO Goodwill Maritime Ambassador in Ukraine and the MTWTU First Vice Chairman Oleg Grygoriuk.

“Thanks to Mykhailo for the courage he showed, first of all, in order to save the people who remained on the ship. Mykhailo managed to apply his professional skills and saved the ship and cargo. The whole world learnt about you: about a hero seafarer, about a Ukrainian whose act evokes pride, admiration and respect,” Oleg Grygoriuk emphasized.

It is worth noting that Mykhailo Myroniuk was the first Ukrainian seafarer to receive the award in 13 years since its establishment.

The stress, danger and threat to his life did not make Mykhailo abandon the decision to devote his life to the maritime profession. “What happened to me on the ship can be compared to the emotions when jumping with a parachute. It was crucial to make a correct decision, I understood my responsibility,” Mykhailo recalls. “Actually, I do not consider my act as something impossible. Otherwise, it helped me to test my skills in an emergency situation, gain experience, even with such a high price. And now I am convinced about making the right choice by linking my life with the sea.”

# УКРАИНСКИЕ МОРЯКИ ПРИЗНАНЫ

ГОСУДАРСТВАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА



European Maritime Safety Agency



ПО ДАННЫМ ОТЧЕТА EMSA — ДЕЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО АГЕНТСТВА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО КОНТРОЛЬ ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЕВРОПЕЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ — ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2019 ГОДА УКРАИНА ПОПАЛА В СПИСОК ЛИДЕРОВ СРЕДИ СТРАН, НЕ ВХОДЯЩИХ В ЕС, ПО КОЛИЧЕСТВУ ОФИЦЕРОВ, ИМЕЮЩИХ СЕРТИФИКАТЫ СООТВЕТСТВИЯ, ПРИЗНАННЫЕ ГОСУДАРСТВАМИ-ЧЛЕНАМИ ЕС.

Напомним, что в апреле 2019 года Европейский парламент проголосовал за пересмотр Директивы 2008/106/ЕС о минимальном уровне подготовки моряков. Пересмотр подразумевал изменение системы признания морского образования и сертификации моряков в ЕС: предполагалось, что ранее автоматическая процедура перейдет в руки специальной Комиссии, которая будет принимать решения на основании нескольких критериев.

К ним относится предоставление запрашиваемым государством оценки численности капитанов и офицеров, которые могут быть наняты на суда этого государства; подтверждение, что система образования в последнем соответствует требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ); подтверждение ратификации Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (MLC, 2006).

Таким образом, поправки к Директиве 2008/106/ЕС установили механизм для сбора информации о свидетельствах и подтверждениях, выданных морякам государствами-членами ЕС. Цель состоит в том, чтобы использовать его в качестве основного источника данных для статистического анализа и для использования государствами-членами ЕС и Комиссией при разработке морской политики.

Статистический обзор, представленный в отчете EMSA, основан на данных, полученных из сертификатов и подтверждений, зарегистрированных государствами-членами ЕС, Исландией и

Норвегией до 31 декабря 2018 г. Эти данные были переданы и зарегистрированы в Информационной системе ПДНВ (ПДНВ-ИС) до 31 декабря 2019 и представляют собой обзор европейского рынка труда с точки зрения количества моряков, имеющих действующие сертификаты и подтверждения в 2018 году.

В целом, к концу 2018 года почти треть миллиона офицеров стали потенциальными кадрами для работы на борту судов под флагом государств-членов ЕС.

Пятью странами-членами ЕС, в которых в 2018 году было больше всего офицеров, имеющих сертификаты соответствия, были Великобритания — 30 716 моряков, Польша — 20 467 моряков, Греция — 20 450 моряков, Норвегия — 16 366 и Хорватия — 14 291 моряков. Кроме того, пятью государствами-членами ЕС, у которых было больше капитанов и офицеров, имеющих сертификаты EaR, были Мальта — 64 158, Кипр — 27 038, Норвегия — 13 645, Великобритания — 12 511 и Португалия — 11 552 моряков.

Статистический обзор, представленный в отчете EMSA, показал, что среди государств, которые не входят в ЕС, но выдают сертификаты соответствия, признанные государствами Европейского Союза, Украина занимает вторую позицию с 23 449 моряками. У филиппинцев сертификаты, которые признают государства-члены ЕС, есть у 39 145 моряков, в Российской Федерации — у 16 766, в Индии — у 8 594 и в Турции — у 4 997 моряков.



## АВТОНОМНОЕ БУДУЩЕЕ: ГОТОВИТЬСЯ НЕОБХОДИМО УЖЕ СЕГОДНЯ

СЕГОДНЯ АВТОНОМНЫЕ СУДА — ОДНА ИЗ «ГОРЯЧИХ ТЕМ» МОРСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И РАЗРАБОТОК. ИДЕЯ СОЗДАНИЯ «БЕСПИЛОТНЫХ» СУДОВ МОГЛА ПОКАЗАТЬСЯ ПРИЧУДЛИВОЙ ЕЩЕ ПАРУ ЛЕТ НАЗАД. НО С ТЕХ ПОР СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ РОСТ ИНТЕРЕСА К ВОЗМОЖНОСТЯМ «УМНОГО» СУДОХОДСТВА ЗАЛОЖИЛ ОСНОВУ ИМЕННО ДЛЯ ТАКОЙ ВОЗМОЖНОСТИ.

В то же время проекты по разработке автономных прототипов и новых технологий, в которых они будут нуждаться, распространились с такой скоростью, которую мало кто мог бы спрогнозировать. Такие страны как Норвегия, Финляндия, Великобритания, Сингапур, Япония и Китай, создали широкие программы и борются за лидерство в этой области, причем уже полным ходом проводятся морские испытания моделей.

В отчете Американского бюро судоходства (ABS) об автономных

судах (Autonomous Vessels: ABS' Classification Perspective) за 2016 год под «автономным судном» предложено понимать «морское судно с датчиками, автоматизированной навигацией, двигательными и вспомогательными системами, с логикой принятия решений для следования заданиям, настройки выполнения задач без вмешательства человека».

Различают пять уровней автономной работы, которые широко применяются судоходной отраслью (в порядке возрастания):

01

УРОВЕНЬ

## DRIVER ASSISTANCE

СУДНО, КОТОРОЕ МОЖЕТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ПОМОЩЬЮ УДАЛЕННОГО ОПЕРАТОРА

02

УРОВЕНЬ

## PARTIAL AUTOMATION

СУДНО, КОТОРОЕ МОЖЕТ БЫТЬ ЧАСТИЧНО ИЛИ ПЕРИОДИЧЕСКИ ОСТАВЛЕНО БЕЗ ПРИСМОТРА

03

УРОВЕНЬ

## CONDITIONAL AUTOMATION

СУДНО С АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМОЙ ДВИЖЕНИЯ, КОТОРОЕ МОЖЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО ДВИГАТЬСЯ ПРИ УСЛОВИИ, ЧТО ОПЕРАТОР МОЖЕТ ПОДКЛЮЧАТЬСЯ ПО МЕРЕ НЕОБХОДИМОСТИ

04

УРОВЕНЬ

## HIGH AUTOMATION

КАК И НА ПРЕДЫДУЩЕМ УРОВНЕ, НО СПОСОБНО К САМОСТОЯТЕЛЬНОМУ УПРАВЛЕНИЮ, ЕСЛИ ОПЕРАТОР НЕ ВМЕШИВАЕТСЯ

05

УРОВЕНЬ

## FULL AUTOMATION

СУДНО СПОСОБНО САМОСТОЯТЕЛЬНО УПРАВЛЯТЬСЯ, НЕ БУДУЧИ УКОМПЛЕКТОВАННЫМ ЭКИПАЖЕМ, ТАК ЖЕ ЭФФЕКТИВНО, КАК ЕСЛИ БЫ ОНО УПРАВЛЯЛОСЬ ЭКИПАЖЕМ

Многие считают, что полная автономность может помочь устранить примерно 80% аварий на море, связанных с человеческими ошибками, а также повысить эффективность судоходства. Однако существует мнение, что внедрение Уровня 5 может быть неосуществимым или социально неприемлемым в обозримом будущем — за исключением, возможно, нескольких узкоспециализированных операций (паромные переправы через отдаленные фьорды) или опасных обязанностей (пожаротушение).

Однако «путешествие к автономному судоходству» может дать технологические побочные эффекты, которые могут стать также полезны, как и сама цель автономии судов — отмена определенных операций на судне и, следовательно, снижение затрат для операторов.

С технологическими инновациями, развивающимися с такой экспоненциальной скоростью, исключать возможность создания беспилотных океанских судов не представляется возможным. Кроме того, передовая инициатива скандинавских стран по усовершенствованному автономным приложениям на воде (Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative, AAWA) рассматривает целый ряд вопросов, касающихся автономного судоходства, включая аспекты безопасности, правовые, экономические и общественные аспекты принятия, а также фактические необходимые технологии.

Тем временем финские компании возглавляют исследовательский проект под названием «Экосистема для автономных судов», развивая совместную платформу, целью которой является внедрение первой в мире автономной морской транспортной системы к 2025 году.

Несколько месяцев испытаний удаленных и автономных

операций на судне в настоящее время проходят при технической поддержке британского классификационного общества Lloyd's Register.

Вместе с этим Морская и портовая администрация Сингапура (MPA) подписала Меморандум о взаимопонимании с технологической фирмой Alpha Ori, Lloyd's Register и Технологическим центром морского сектора Сингапура (TCOMS), чтобы изучить возможность открытия Центра инноваций для совместных исследований в области робототехники и беспилотных систем в порту, судоходства, технического обслуживания и инспекций в опасных зонах, а также морской кибербезопасности.

Тем не менее, помимо технологий, автономное судоходство все еще сталкивается с нормативными, правовыми вопросами и вопросами безопасности и защиты, которые еще предстоит решить. Так Рабочая группа по регулированию морских автономных систем Великобритании (MASWRG) разработала Кодекс поведения для морских автономных надводных кораблей (MASS), который был представлен на 98-й сессии Комитета по безопасности на море Международной морской организации еще в июне 2017 года. В результате было достигнуто согласие о рассмотрении целого ряда вопросов, касающихся MASS, включая человеческий фактор, безопасность, охрану, взаимодействие с портами, лоцманскую проводку, реагирование на инциденты и защиту морской среды. Отмечено, что эта работа может привести к внесению поправок в правила, которые исключают автономные или беспилотные операции. Также решено рассмотреть правовые аспекты, в том числе вопрос о том, на ком будет лежать ответственность в случае аварии с участием MASS, ее последствий для груза или береговой инфраструктуры.

Наконец, возможно, самым большим камнем преткновения для автономного судоходства может быть риск кибербезопасности полностью автоматизированного судна в результате технической неисправности, неумышленной или целенаправленной атаки.

Согласно ежегодному обзору тенденций и событий в области транспортных потерь и безопасности (Safety and Shipping Review), организованному компанией AGCS SE (Allianz Global Corporate & Specialty SE), от 75 до 96% морских аварий можно отнести к человеческой ошибке. Кроме того, анализ ответственности в период с 2013 по 2019 год показывает, что человеческая ошибка составляет 75% от стоимости всех проанализированных претензий, что эквивалентно более 1,6 млрд долл. США.

Главным преимуществом автономного судна может стать сведение к минимуму количества морских аварий, возникающих из-за человеческого фактора. Однако безопасность плавания судна и исключение аварий будут в первую очередь зависеть от эксплуатационных характеристик безэкипажного судна и уровня автономности: дистанционно управляемой системы, установленной на борту или управляемой квалифицированным оператором, находящимся на берегу. И здесь вновь может возникнуть фактор человеческой ошибки в рамках дистанционного управления.

Ожидается, что дальнейшая разработка автономных судов даст огромные преимущества: более низкие затраты на разработку и эксплуатацию, улучшение безопасности и охраны экипажей, надежность и точность судовых операций, большую автономность, а также повышенную гибкость в сложных условиях. Другим ключевым фактором технологии автономных судов является потенциал сокращения выбросов и экономии затрат на топливо и экипажи в долгосрочной перспективе.

По мнению действующего капитана, члена Профсоюза, автономное судоходство действительно имеет будущее, ведь уже сегодня мы являемся свидетелями того, как весь мир постепенно автоматизируется. Тем не менее, говорить о том, что беспилотные суда полностью заменят моряков, не приходится:

«Да, если говорить о коротких переходах, паромном сообщении или частичной автоматизации некоторых погрузо-разгрузочных процессов, но ни один искусственный интеллект не справится с обеспечением регулярных проверок и принятием экстренных решений опытным специалистом. Также остро стоит вопрос «бумажной работы», которой буквально завалены офицеры по прибытию в порт. На мой взгляд, в первую очередь должны быть автоматизированы эти процессы, что позволит снять лишнюю нагрузку с экипажа», — считает украинский капитан.

Несомненно, что на современных судах и судах ближайшего будущего будут использоваться дистанционные технологии мониторинга и управления двигателем. Все судовые системы должны быть снабжены датчиками, которые подключены к контроллеру, который, в свою очередь, отправляет данные береговому центру управления (БЦУ). При этом оператор БЦУ имеет возможность извлекать данные из бортовой системы для контроля и управления машинным отделением.

«Автоматизация является социально неприемлемым процессом с точки зрения сокращения рабочих мест и роста безработицы — это уже стало проблемой в портовой отрасли, где автоматизированные системы постепенно вытесняют человеческий труд. Тем не менее, прогресс не остановить, и мы должны быть готовы к этому уже сегодня. Хотя «умные» суда уже проходят полевые испытания, по различным прогнозам, они плотно выйдут на рынок в течение 20-50 лет, и, беря во внимание высокую стоимость внедрения, не каждая компания сможет позволить себе такие нововведения, даже с учетом предполагаемой экономии в будущем. В связи с этим, в скором времени начнет формироваться спрос на новые специальности, и наша задача, как одной из ведущих стран, поставляющей квалифицированные кадры на международный морской рынок труда, заложить фундамент для того, чтобы не потерять эти позиции в будущем», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Ведущие морские учебные заведения Украины уже давно смотрят в будущее и готовят базу для создания новых специальностей, которые смогут удовлетворять будущий спрос. Так, в Национальном университете «Одесская морская академия» на базе факультета автоматизации в рамках специальности «Автоматизация и компьютерно-интегрированные технологии» уже сегодня рассматривается возможность создания образовательных программ для подготовки новых специалистов, которые будут дистанционно диагностировать технические средства, корректировать режимы работы энергетического оборудования, инспектировать автономные суда, в том числе по прибытию их в порты. Обсуждаются программы подготовки операторов берегового центра управления.

Но, в то же самое время, предстоит еще много обсуждать вопрос об автономном судоходстве, и в течение многих лет в этих «переговорах» будут участвовать заинтересованные стороны во всей судоходной отрасли.

Автор: Сергей Карьянский, декан факультета автоматизации НУ «ОМА», к.т.н., доцент



# Даем старт новому сезону ИНФОРМАЦИОННЫХ СЕМИНАРОВ для моряков-членов Профсоюза

Первый семинар, который открыл новый сезон, был посвящен налогообложению доходов и пенсионному обеспечению моряков. Несмотря на то, что эта тема обсуждается с моряками далеко не в первый раз, она остается все так же актуальной и востребованной. Спикером семинара выступила советник Председателя ПРМТУ, адвокат Юлия Сергеевна Пелих.

В формате живой дискуссии моряки-участники семинара поделились своим личным опытом (в частности, применения на практике права избежания двойного налогообложения), проанализировали письма от налоговых органов, которые

направлялись морякам и крюингам с целью получения информации о доходах моряков, получили ответы на интересующие их вопросы (среди которых — полномочия налоговых органов, новые правила финансового мониторинга в Украине, снижение рисков при сбережении средств в банковских учреждениях и пр).

По многочисленным просьбам членов Профсоюза в этой статье мы опишем основы налогообложения доходов, ситуацию с пенсионным обеспечением, а также ответы на часто задаваемые вопросы по теме.

## Согласно действующему законодательству Украины все граждане равны и должны платить налоги

Налогообложению подлежит любой полученный доход, будь то заработная плата, прибыль от продажи имущества или даже, к примеру, взятые в долг денежные средства и невозвращенные в срок. Таким образом, каждый гражданин Украины, получив доход, должен уплатить налог на доходы физических лиц (НДФЛ) по ставке 18% и военный сбор (на период действия антитеррористической операции) по ставке 1,5%. Доход, полученный из источников происхождения за пределами Украины, с точки зрения законодателя, также подлежит налогообложению.

## Каким образом моряк, находясь в рейсе, может подать налоговую декларацию?

Налоговая декларация может быть заполнена и подана лично самим моряком, так и его представителем — лицом, на которое оформлена нотариальная доверенность.

Кроме того, налоговая декларация может быть направлена в налоговый орган почтой с уведомлением о вручении и описью вложения. Также на сегодняшний день действует

Налоговый кодекс Украины предусматривает обязанность подачи годовой декларации об имущественном состоянии и доходах (налоговой декларации).

Налоговая декларация подается в срок до 1 мая года, следующего за отчетным (однако в 2020 году, в связи с установленным Кабинетом Министров Украины карантином, срок подачи декларации был продлен до 1 июля). В срок до 1 августа (до 1 ноября в 2020 году) на основании поданной налоговой декларации должны быть уплачены налоги.

много онлайн сервисов. В частности, и электронный кабинет налогоплательщика <https://cabinet.tax.gov.ua/>, который дает возможность подать налоговую декларацию онлайн. Вход в вышеупомянутый кабинет осуществляется с помощью электронной цифровой подписи, которую теперь также можно получить онлайн с помощью электронных сервисов и услуг многих банков.

## Ставка подоходного налога в 2020 году

<b>18%</b>	<b>Налог на доходы физических лиц (НДФЛ)</b>	<b>1,5%</b>	<b>Военный сбор (на период АТО)</b>
------------	--	-------------	-------------------------------------

## Когда налоги за моряков платят их работодатели — процедура избежания двойного налогообложения

Между Украиной и рядом государств заключены международные договоры (конвенции) об избежании двойного налогообложения.

Конвенции применяются для того, чтобы избежать двойного налогообложения при взимании налогов на доходы. Стран,

с которыми Украина подписала такие конвенции, по состоянию на 1 января 2020 года более 70, среди которых такие крупные судовладельческие государства как Греция, Германия, Сингапур, Китай, Корея и другие.

Если работодатель заплатил налоги за моряка за пределами Украины, то суммы таких налогов могут быть зачислены при расчете налогов, подлежащих уплате моряком в Украине.

Конкретная процедура, которую необходимо соблюсти для применения права об избежании двойного налогообложения,

прописана в конвенции с каждой отдельно взятой страной. Как правило, необходимо получить в соответствующем иностранном органе справку о сумме уплаченного за границей налога, а также о базе/объекте налогообложения. Указанная справка подлежит легализации в стране уплаты налогов и после ее предоставления в налоговые органы в Украине сумма налога, уплаченная в другой стране, может быть засчитана в Украине.

Если ставка, по которой были заплачены налоги за границей меньше, чем в Украине, то разница подлежит доплате в Украине.

## Ответственность за неподачу или несвоевременную подачу налоговой декларации

**Административная ответственность — штраф 51-136 грн**  
**Финансовая ответственность — штраф 340 грн**

Уголовная ответственность предусмотрена за умышленное уклонение от уплаты налогов, что повлекло фактическое непоступление в бюджет средств в значительных размерах, на сумму свыше 3 153 000 грн. (по состоянию на 2020 год).

Моряками часто поднимается вопрос о целесообразности регистрации себя в качестве физического лица-предпринимателя (ФЛП) с переходом на упрощенную систему налогообложения

(3-я группа, ставка единого налога составляет 5%), чтобы таким образом «легализовать» свои иностранные доходы. Однако надо понимать, что ФЛП — это хозяйственная деятельность, а с точки зрения международного и национального права, отношения моряка и судовладельца — это трудовые правоотношения, они имеют другую правовую природу и обязанности сторон. Поэтому регистрация ФЛП не является решением вопроса.

## Новые правила финансового мониторинга — чем это грозит морякам

28 апреля 2020 в Украине вступила в силу новая редакция Закона Украины № 361-IX «О предотвращении и противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, финансированию терроризма и финансированию распространения оружия массового уничтожения».

Новые правила предусматривают, что отныне не только банки, но и страховые компании, аудиторы, риелторы, адвокаты, нотариусы, бухгалтеры, консалтинговые фирмы и прочие субъекты (не являющиеся финучреждениями, но предоставляющие отдель-

ные финуслуги) обязаны проверять правомерность происхождения средств своих клиентов и предотвращать противоправные финансовые операции. Таким образом, когда моряк помещает денежные средства на свой счет, то банк должен проверить законность происхождения этих средств — что они не являются результатом незаконной деятельности. В то же время необходимо помнить, что вышеуказанный Закон направлен именно на предотвращение противоправных финансовых операций и не должен создавать дополнительных неудобств законопослушным гражданам.

## Уплата НДФЛ не дает право на пенсию

Налог на доходы физических лиц и военный сбор — это не те сборы и платежи, которые дают право на получение пенсии. Пенсионная реформа в Украине теперь вместо трудового стажа предусматривает страховой стаж. На пенсию имеет право тот, за кого уплачивается единый социальный взнос (ЕСВ) в размере 22% от суммы дохода.

Если человек работает в Украине, то обязанность уплаты ЕСВ за него возлагается на работодателя. Если же человек не состоит в трудовых отношениях в Украине (как в случае с моряками, работающими под иностранным флагом), предусмотрена возможность самостоятельно уплачивать за себя ЕСВ, для чего необходимо заключить соответствующий договор (обратившись для этого с соответствующим заявлением в налоговый орган по месту жительства).

Сумму ежемесячного взноса вы можете рассчитывать от фактически полученной заработной платы или от минимальной (уста-

навливается государством). Во втором случае размер налога по состоянию на текущую дату будет составлять 1 100 грн. в месяц.

Можно также отметить, что Государственный пенсионный фонд Украины перманентно находится в состоянии дефицита, и на достойную пенсию для моряков, даже с учетом выполнения всех необходимых условий, рассчитывать не приходится.

Поэтому, получив исчерпывающую информацию, моряки понимают, что задумываться о своем будущем им необходимо уже сейчас. Многие из них в ходе наших семинаров делятся с коллегами своим видением того, как они планируют обеспечивать свое финансовое благополучие после окончания карьеры в море.

На помощь морякам с принятием для себя правильного решения по этому вопросу направлены и другие проводимые Профсоюзом семинары на темы финансовой грамотности, инвестирования и так далее.

**Посмотреть свой страховой стаж можно на сайте <https://portal.pfu.gov.ua/>, войдя в свой личный кабинет с помощью ранее упоминаемой электронной цифровой подписи.**



## НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

# ДЛЯ МОЛОДЫХ МОРЯКОВ

С КАЖДЫМ ГОДОМ ПУЛ УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ ПОПОЛНЯЕТСЯ НОВЫМИ МОЛОДЫМИ КАДРАМИ, ГОТОВЫМИ С РВЕНИЕМ И ЗАВИДНЫМ УПОРСТВОМ ОКУНУТЬСЯ В РАБОТУ.

Сегодня курсанты ведущих морских учебных заведений Украины имеют возможность проходить обучение на современных тренажерах.

Мы уже сообщали о том, что в 2019 году был полностью реализован инвестиционный проект Профсоюза работников морского транспорта Украины, Херсонской государственной морской академии и Международного совета морских работодателей (ИМЕС). В рамках проекта ИМЕС-ПРМТУ-ХГМА Академии был выделен грант в размере 2,2 млн долларов США на создание современных тренажерных лабораторий, необходимость которых была вызвана требованиями Международной морской организации (ИМО) и Кодекса о дипломировании моряков и несении вахты.

Ранее при поддержке ПРМТУ также за счет гранта ИМЕС в размере более 600 тысяч долларов США Национальный университет «Одесская морская академия» приобрел полномасштабный тренажер-симулятор машинного отделения.

Вместе с тем, современные технологии не стоят на месте, и сегодня для моряков открываются новые возможности для повышения уровня своих знаний и отработки навыков. Речь идет об использовании технологий виртуальной реальности. Система виртуальной реальности представляет собой погружение человека в иллюзию определенной окружающей обстановки с возможностью взаимодействия с объектами в режиме

реального времени. Данная технология создает эффект полного присутствия на борту судна и дает возможность совершить самостоятельно такие операции как спуск спасательной шлюпки и плота, запуск аварийного дизельного генератора, крановые операции и многое другое.

Такие тренировки полезны каждому моряку, который хочет улучшить свои профессиональные навыки, а для кадетов и курсантов — это уникальная возможность ознакомиться с судовым оборудованием и судном в целом (что является особенно актуальным для тех курсантов, которые только собираются на свою первую плавательную практику).

Профсоюз работников морского транспорта Украины организовал и провел для членов Профсоюза — молодых моряков — практический семинар-тренинг на тренажере виртуальной реальности OMS VR, в ходе которого участники ознакомились с алгоритмом проверки судового противопожарного оборудования, а также отработали на практике навыки по спуску на воду спасательных средств.

Планируется, что в скором времени проведение таких практических семинаров по разнообразным направлениям станет регулярным.

Профсоюз работников морского транспорта Украины благодарит Юнонию Хуссейн, второго помощника капитана, за помощь в проведении мероприятия.



# ПРОСТО О СЛОЖНОМ

работа тренажерных центров, дипломирование моряков, MLC, 2006

Продолжая череду информационных семинаров для моряков, Профсоюз работников морского транспорта Украины организовал и провел очередную встречу с моряками-членами Профсоюза, которая была посвящена системе подготовки и дипломирования моряков, а также недавним нововведениям, которые были в нее имплементированы.

В ходе семинара участники рассмотрели структуру органов власти Украины по вопросам выдачи документов морякам: кто выдает документы, как и где их получить; обсудили электронный кабинет моряка и его предназначение.

Также участники мероприятия обговорили причины и последствия коррупционных явлений, с которыми вынуждены сталкиваться моряки в своей повседневной жизни.

Первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Олег Григорюк проинформировал моряков о деятельности Профсоюза работников морского транспорта по устранению наиболее острых проблем, с которыми сталкиваются члены Профсоюза.

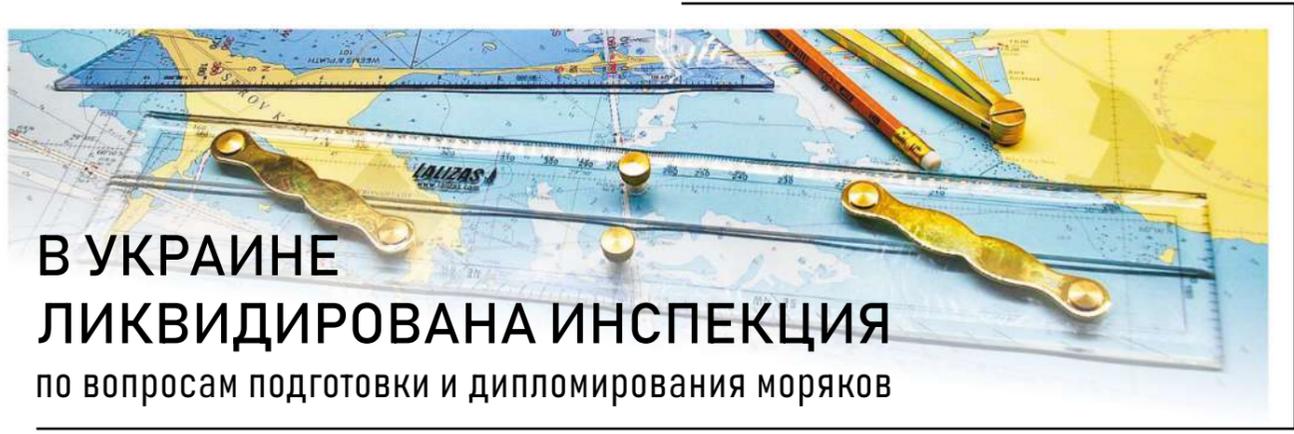
Так, основная проблема лежит в поле того, что по большей части моряки, даже сталкиваясь с элементами коррупции или неправомерными действиями, просто не хотят оформлять свои обращения официально.

Стоит отметить, что проблемные моменты моряков, обратившихся в ПРМТУ с заявлением, были успешно урегулированы в пользу заявителей.

В продолжение семинара моряки смогли ознакомиться с основными положениями Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC, 2006) и ключевыми пунктами, которые должен содержать каждый трудовой договор моряка.

А напоследок участники выполнили несколько заданий, с помощью которых учились на практике применять положения Конвенции.





## В УКРАИНЕ ЛИКВИДИРОВАНА ИНСПЕКЦИЯ по вопросам подготовки и дипломирования моряков

В ОТНОШЕНИИ РЕШЕНИЯ КАБИНЕТА МИНИСТРОВ УКРАИНЫ О ПЕРЕДАЧЕ ФУНКЦИЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИЮ МОРЯКОВ МОРСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ УКРАИНЫ

Профсоюз работников морского транспорта Украины (ПРМТУ), который объединяет более 50 000 моряков-граждан Украины, в целом поддерживает декларируемые Министерством инфраструктуры Украины (МИУ) задачи по реформированию системы подготовки, дипломирования и трудоустройства моряков.

Вместе с тем, ПРМТУ вынужден констатировать факт, что украинские моряки, круизные компании, судовладельцы и другие заинтересованные лица постоянно находятся в состоянии неопределенности. Любые трансформации воспринимаются крайне осторожно из-за отсутствия со стороны Министерства открытого, прозрачного и конструктивного диалога с социальными партнерами.

Так, анализ регуляторного влияния и пояснительная записка к вышеупомянутому решению КМУ определяют моряков как одних из основных выгодоприобретателей этого решения.

Однако в ходе подготовки проекта постановления к рассмотрению КМУ с профсоюзными организациями моряков не было проведено никаких официальных консультаций и согласований позиций, что в условиях отсутствия общей стратегии развития системы образования и подготовки моряков создает почву для негативного восприятия действий МИУ и КМУ конечными получателями таких услуг — моряками.

Одновременно, ПРМТУ считает нужным подчеркнуть необходимость принятия следующих мер:



институционального и кадрового обеспечения деятельности Морской администрации для организации работы ГКК и выдачи морякам квалификационных документов;



недопущение образования каких-либо искусственных очередей или других ограничений, при которых моряки не смогут получать услуги непосредственно от Морской администрации, которая обязана предоставлять данные услуги;



недопущение навязывания морякам любых дополнительных платных сервисов из-за неспособности Морской администрации предоставлять услуги морякам;



немедленное обновление нормативно-правовых актов по вопросам подготовки и дипломирования моряков;



обеспечение защиты персональных данных моряков в работе Государственного реестра документов моряков и любых других информационных или электронных ресурсов для моряков;



уменьшение имеющихся признаков коррупционных правонарушений при оказании услуг морякам.

Пользуясь случаем, Профсоюз работников морского транспорта Украины в очередной раз приглашает Министра инфраструктуры Владислава Криклия и Председателя Морской администрации Сергея Звягинцева к проведению встречи на любых условиях и в любом формате.



## ПРЕОДОЛЕНИЕ ВНУТРЕННИХ ПРЕПЯТСТВИЙ

ЕСЛИ ВЫ ДАВНО ХОТЕЛИ ЧЕМ-ТО ЗАНЯТЬСЯ, НО ВАМ ПРОСТО НЕ ХВАТАЛО ВРЕМЕНИ, ТО СЕЙЧАС ВЫ ТОЧНО УЗНАЛИ, ЧТО ДЕЛО НЕ ВО ВРЕМЕНИ.

Да, интересную шутку «породил» карантин. Почему же мы понимаем, что нам нужно сделать на благо себе, но упорно находим причины отложить реализацию задуманного? Здоровье, обучение, работа, отношения, отдых... В каждой из этих сфер жизни есть то, что требует нашего внимания. И то, что, к нашей печали, подсвечивает нашу лень, неуверенность в собственных силах, неорганизованность, отсутствие мотивации, сил и так далее.

На встрече с психологом Мариной Волковой, которая прошла в Морском юнион центре, супруги моряков-членов Профсоюза работников морского транспорта Украины поговорили со специалистом о том, почему мы не делаем то, что хотим, почему не достигаем своих целей и почему сопротивляемся переменам.

«Карантин ярко продемонстрировал большинству из нас, что, как бы много мы не планировали, реализовать это не удастся далеко не из-за нехватки времени, — говорит Марина Волкова. — Такие темы, как внутреннее сопротивление, самосаботаж, думаю, актуальны для многих: для подростков, когда нужно готовиться к экзаменам, для взрослых, когда они ставят перед собой важные цели в работе, в отношениях, в вопросах здоровья, оптимизации своей жизни — там, где нужны решительные эффективные действия, сопряженные не совсем с приятным процессом».

Участники тренинга также обсудили то, как работает наша психика, на что она направлена, ее сознательные и бессознательные процессы. Кроме того, выполнили практическое задание, которое показало, что иногда то, что мы хотим, не соотносится с тем, что оно есть для нас на самом деле.

«Мы поговорили о том, какие «плюсы» внутреннее сопротивление несет нашей безопасности, почему мы к этому прибегаем и как это преодолеть. Эта тема нуждается в индивидуальном подходе, так как для каждого человека те или иные процессы интерпретируются по-своему. Я постаралась рекомендовать участницам тренинга самые выполнимые техники, потому что работать наедине с собой очень сложно, это требует волевых усилий. Надеюсь, мои советы помогут не только преодолеть внутреннее сопротивление, но и восстановить эмоциональное состояние», — отметила Марина Волкова.



# Доктор Клеопатра Думбия- Генри



## ПРИЗНАНА ВЕДУЩИМ «МОРСКИМ ИНФЛЮЭНСЕРОМ»

В СВОЕМ ПОСЛЕДНЕМ НОМЕРЕ ИЗДАНИЕ MARINE TECHNOLOGY REPORTER НАЗВАЛО ДОКТОРА КЛЕОПАТРУ ДУМБИЮ-ГЕНРИ, ПРЕЗИДЕНТА ВСЕМИРНОГО МОРСКОГО УНИВЕРСИТЕТА (WMU) В ШВЕЦИИ, ВЕДУЩИМ «МОРСКИМ ИНФЛЮЭНСЕРОМ» (НОМИНАЦИЯ «OCEAN INFLUENCER»).

24

Д-р Думбия-Генри является экспертом морской отрасли, морского права и гендерного равенства в морских профессиях, а также выдающимся ученым в области международного права.

Клеопатра Думбия-Генри родилась и выросла в Содружестве Доминики — морском государстве в Карибском море, где судоходство оказывает большое влияние на экономику и повседневную жизнь, поэтому, можно сказать, она была с самого рождения связана с морем. Также ее стремление к развитию именно в области морского права поддерживал отец — фермер, педагог и политик. После смерти супруги, когда Клеопатра была еще подростком, отец в одиночку воспитал и поставил на ноги девять детей.

Д-р Думбия-Генри получила диплом бакалавра в сфере юриспруденции в университете Барбадоса, после чего получила степень магистра и защитила докторскую диссертацию по международному праву в Женевском институте международных отношений.

В своих исследованиях она изучала нормотворческую роль международных организаций, таких как Международная морская организация (ИМО), и их влияние на законодательство и практику государств и индустрии: «Я вдохновлялась тем потрясающим влиянием, которое оказывают принятые ИМО технические международные инструменты, принимая во внимание глобальный характер судоходства и необходимость в единых стандартах для обеспечения безопасного судоходства и защиты морской среды».

В 2015 году Клеопатра Думбия-Генри стала президентом WMU — учебного заведения, которое готовит глобальных морских лидеров и проводит масштабные морские исследования.

Стоит отметить, что ПРМТУ и Доктора Клеопатру Думбия-

Генри связывают давние дружеские и партнерские отношения. В качестве Директора департамента международных трудовых норм Международной организации труда д-р Думбия-Генри была идеологом создания Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC, 2006) и неоднократно посещала Украину по вопросам ратификации данной Конвенции нашей страной.

Понимая важность MLC, 2006 для украинских моряков и их трудового будущего, Профсоюз работников морского транспорта Украины продолжает активно лоббировать ратификацию Конвенции Украиной. Уже на протяжении многих лет Профсоюз ведет разъяснительную работу как среди уполномоченных государственных органов и представителей морского бизнеса, так и среди моряков. За эти годы было организовано и проведено немало круглых столов, семинаров, конференций, направлен целый ряд обращений в адрес руководства страны.

Первая посвященная Конвенции встреча с участием д-ра Думбии-Генри состоялась в июле 2010 года на семинаре МОТ в Киеве — в ходе нее обсуждались проблемы продвижения Конвенции MLC, 2006 в Украине.

Затем в 2012 году в Одессе был организован семинар на тему «Трудоустройство моряков в условиях действия MLC, 2006», в ходе которого все его участники пришли к единой позиции: ратификация Конвенции Украиной должна быть рассмотрена правительством в срочном порядке. Результатом встречи стало подписанное всеми участниками «Одесское соглашение», с которым д-р Клеопатра Думбия-Генри вылетела в Киев на встречу с правительством.



«Ваша страна — известное морское государство и имеет значимые интересы в отрасли. Это подтверждается тем, что Украина фактически ратифицировала 62 предшествующие конвенции МОТ о труде», — д-р Клеопатра Думбия-Генри.

После этого д-р Думбия-Генри еще неоднократно посещала Украину с рабочими визитами. Среди них хотелось бы выделить Международную конференцию по вопросам имплементации MLC, 2006, организованную по инициативе ПРМТУ в июне 2016 года в Одессе.

Д-р Думбия-Генри подчеркнула, что у нее была возможность работать и взаимодействовать с ПРМТУ в течение многих лет, и каждый раз Профсоюз обеспечивал присутствие и совместное обсуждение вопроса ратификации всеми сторонами.

«В 2012 году одним из таких событий стало подписание «Одесского соглашения», чему я была свидетелем, где три стороны: правительство, судовладельцы и Профсоюз собрались вместе и заявили: «Украина должна ратифицировать MLC, 2006 и подготовить план для осуществления этой цели», — вспоминает д-р Клеопатра Думбия-Генри. — Конечно, я знаю, что за это время произошла смена правительства, и когда правительство меняется, это возвращает нас к началу и весь процесс практически начинается заново».

«Именно Профсоюз прилагает все усилия, чтобы мобилизовать всех национальных участников к совместной работе, к преследованию единой цели — скорейшей ратификации Украиной Конвенции MLC, 2006, которая предназначена для защиты прав моряков и для создания справедливых условий конкуренции судовладельцев».

В 2019 году Доктор Думбия-Генри снова приезжала в Одессу для участия в Форуме ETC-2019 «Образование, подготовка и трудоустройство моряков», где также поднималась тема ратификации Конвенции.

К сожалению, за столько лет существования Конвенции Украина так и не смогла присоединиться к ней, несмотря на то что является одним из основных поставщиков моряков на международный рынок труда. Тем не менее, команда ПРМТУ не опускает руки и надеется, что вскоре ситуация изменится к лучшему.

А пока Профсоюз присоединяется к поздравлениям в адрес Доктора Клеопатры Думбии-Генри и благодарит ее за многолетнюю дружбу и сотрудничество.



25



# ВАША ПИЩА ДОЛЖНА БЫТЬ лекарством

Экология питания — звучит весьма заманчиво. В бессмертной миниатюре, исполняемой Романом Карцевым, дама на Привозе дегустирует виноград — «и ест, и лечится». Действительно, существуют продукты питания, потребление которых способно предотвратить болезни, на 20 - 30% продлить человеческую жизнь и при этом сохранить ее высокое качество.

Если из «лечебных» фруктов и овощей мы еще и удалим химикаты, восстановим их витаминный потенциал и будем пить «живую» воду с высоким редокс-потенциалом, незаметно нашу пищу мы превратим в лекарство. А в реализации нашего грандиозного плана мы будем опираться на Конвенцию Международной организации труда (МОТ). Теперь все по порядку.

Базовым документом, устанавливающим минимальные стандарты в отношении питания и столового обслуживания моряков, является Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве, принятая Международной организацией труда (МОТ) и на данный момент ратифицированная 97 государствами-членами МОТ.

Целью Правила 3.2 определена необходимость обеспечить моряков питьевой водой высокого качества и продуктами питания, приготовленными в надлежащих санитарно-гигиенических условиях. Но, увы, наибольшие проблемы обостряются с недостаточным контролем и отсутствием механизмов санкций за невыполнение судовладельцами данных правил. Поэтому наиболее важным представляется, прежде всего, обеспечение по-настоящему действенного контроля со стороны международных органов.

Современная диетология располагает широким спектром приемов, позволяющих не только обеспечить необходимую калорийность питания моряков, но и высокие стандарты его качества. Постоянно появляются новые разработки в этой области, но вместо их внедрения на флоте наблюдается даже ухудшение в сравнении с ранее действовавшими нормативами, поскольку капи-

таны зачастую с целью удешевления рациона исключают из списка закупок наиболее полезные продукты. Результат плачевен — хотя калорийность такого рациона может превышать норму, он не содержит необходимого спектра важнейших компонентов, необходимых для обеспечения работоспособности и адаптивности плавсостава. А ведь в условиях дальнего плавания организм моряков испытывает влияние множества постоянно изменяющихся факторов: это замкнутое пространство и ограниченность передвижений, смена климатических поясов и погодных условий, а также качки, шумы, вибрации и т.д.

Кроме ограниченного набора продуктов еще одним негативным фактором является то, что в интернациональных экипажах далеко не всегда учитываются пищевые привычки представителей разных народов.

Еще одним важным фактором качества питания являются правильные условия хранения продуктов и временные рамки их использования. Наилучшим образом продвинули этот аспект разработчики продуктов для военных моряков, особенно для подводного флота, предлагая новые виды порционной упаковки, щадящую пастеризацию продуктов и сублимацию ягод, творога, сметаны. Торговый флот может с успехом применять эти разработки в условиях длительного плавания без заходов в порты.

Поэтому, исходя из принципа Гиппократа «Ваша пища должна быть лекарством», в рацион моряков должны быть включены ягоды (можно мороженые), грейпфруты, киви, перец, помидоры и другие природные источники биологически активных веществ. Если условия не позволяют ввести в меню достаточное количество натуральных продуктов или потребность в них повышена при работе в экстремальных условиях, следует применять их концентрированные источники в виде добавок. Обязательным является введение в рацион холодноводных видов рыбы и оливко-

вого масла холодного отжима. Порочная практика применения на флоте рациона, состоящего преимущественно из «быстрых» углеводов и насыщенных жиров, должна отойти в прошлое навсегда.

## Микрозелень

Предлагаем выращивать на судах микрозелень — по содержанию биологически активных веществ она во много раз превосходит «макроовощи» (например, свеклу). Можно также создать сменные боксы с программным сопровождением, из расчета на 10, 15, или 20 членов экипажа для поставки в готовом виде на суда. Оптимальный вариант решения задачи — проект собственной фермы по выращиванию на берегу или надежный поставщик, который положительно зарекомендовал себя на рынке.

Обогащение рациона плавсостава рекомендуемыми добавками не только компенсирует дефицит важных нутриентов, но и нивелирует истощение симпато-адреналовой системы организма

- 1 Механическая очистка воды от различных примесей;
- 2 Кластеризация воды;
- 3 Выравнивание ее pH (диапазон 8-11.5);
- 4 Изменение редокс-потенциала с + на - (до - 300 mV);

## ТАКАЯ ВОДА НОРМАЛИЗУЕТ ОКИСЛИТЕЛЬНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ БАЛАНС В ОРГАНИЗМЕ И ТЕМ САМЫМ:

- ✓ НОРМАЛИЗУЕТ МИКРОФЛОРУ ЖЕЛУДОЧНО-КИШЕЧНОГО ТРАКТА;
- ✓ ВОССТАНАВЛИВАЕТ И АКТИВИЗИРУЕТ ИММУННУЮ СИСТЕМУ;
- ✓ ОБЛАДАЕТ АНТИОКСИДАНТНЫМИ, АНТИМУТАГЕННЫМИ, ПРОТИВОВИРУСНЫМИ СВОЙСТВАМИ;
- ✓ ВОССТАНАВЛИВАЕТ ДЕТОКСИЦИРУЮЩУЮ ФУНКЦИЮ ПЕЧЕНИ;
- ✓ ОКАЗЫВАЕТ РАНОЗАЖИВЛЯЮЩЕЕ И ПРОТИВОВОСПАЛИТЕЛЬНОЕ ДЕЙСТВИЕ.

Совместно с ООО «Л-Б» мы работаем над проектом соковых аппаратов. Натуральные концентраты овощных (томатного, сельдерейного, морковного, огуречного, свекольного, топинамбура) и фруктово-ягодных (грейпфрутового, арбузного, яблочного, апельсинового) соков будут поставляться на суда в 10- или 5-литровых емкостях многоразового использования. Наличие на борту данных установок освобождает от необходимости закупки воды, исключает необходимость закупать соки в разовой таре и затем ее утилизировать в море, где она образует целые пластиковые острова.

Внедрение таких процессов на флоте позволит поддерживать здоровье моряков и внесет вклад в улучшение экологической обстановки.

В заключение следует отметить — авторы отнюдь не идеалисты и понимают, что весьма сложно ожидать от судовладельцев

под воздействием негативных производственных факторов, повысит производительность труда и скорость реакции персонала. Осуществляя целенаправленную коррекцию метаболических процессов, можно предотвращать возникновение патологических изменений в организме еще на стадии предболезни.

## Питьевая вода

Трудно переоценить роль воды в функционировании организма человека, поскольку все метаболические процессы протекают в жидких средах. В институте медицины водного транспорта проведено апробирование прибора для получения питьевой «живой» воды. Оказалось, что полученная с его помощью вода нейтрализует вредные для человеческого организма вещества и восстанавливает натуральные качества потребляемых человеком продуктов.

Прибор, установленный на борту судна, осуществляет комплекс качественных преобразований питьевой воды:

- 5 Изменение информационной структуры воды;
- 6 Ионизация;
- 7 Минерализация ионами (калия, кальция, магния, натрия).

\* Установка позволяет получить «живую», идентичную талой воде горных ледников с отрицательным окислительно-восстановительным потенциалом (ОВП).

## Авторы статьи:

**Владимир Гнатенко**, MNI, First Engineer, директор «V.G. Marine Service», исп. директор Науч. парка «Профилактическая медицина и охрана труда — новейшие системы и технологии», член-корреспондент МАНЭБ и ТАУ, член Национального союза журналистов Украины  
**Елена Багирова**, кандидат биологических наук, старший научный сотрудник.  
www.vgms.com.ua



ЕСЛИ МОРЯК ЧУВСТВУЕТ ПОДДЕРЖКУ,  
ТО ЛЮБЫЕ СТРАХИ ЕМУ НИПОЧЕМ

IF A SEAFARER FEELS SUPPORTED,  
HE WILL STAND UP TO ANY FEARS

## АЛЕКСЕЙ БЕССОНОВ

### ALEKSEY BESSONOV

Морские династии — особая гордость нашего города. Алексей Бессонов с детства мечтал о море, заслушиваясь рассказами отца и дяди, которые посвятили себя профессии моряка. «В юношестве отец привил мне любовь и гордость к морской форме, учил меня премудростям палубных работ, дядя наставлял по механической части. Когда пришло время выбора профессии, то другие варианты я даже не рассматривал, только море, — вспоминает Алексей. — На сегодняшний день наша династия пополнилась еще двумя моряками — мой младший и двоюродный братья также работают в море».

Алексей Бессонов окончил Одесскую национальную морскую академию (ныне НУ «ОМА») и получил диплом судоводителя с отличием. Сегодня работает в должности капитана в компании CMA Ships Ukraine.

Marine dynasties are a special pride of our city. Aleksey Bessonov dreamt of the sea from his childhood, listening to the stories of his father and uncle, who devoted their lives to the maritime profession. "When I was a boy, my father taught me to love and be proud of the seafarers' uniform and shared the nuances of deck duties, when my uncle instructed me on the mechanical part. So when the time came to choose the profession, I did not even consider any other options but the sea," Aleksey recalls. "My younger brother and cousin have also joined our maritime dynasty."

Aleksey Bessonov graduated from the Odessa National Maritime Academy (NU "OMA" today) with the honors degree in Navigation. Today he works as a Captain at CMA Ships Ukraine.

## РАБОТА В МОРЕ

**- Алексей, расскажите о Вашем первом рейсе. Какие остались впечатления?**

- У меня остались просто незабываемые впечатления о первом рейсе. Их сложно описать словами. Это были сплошные положительные и яркие эмоции, переполнявшие меня каждый день. Многие для меня было впервые — и первое купание в Средиземном море, и открытие для себя удивительных стран. Но больше всего запомнил свой первый экипаж — людей, которые многому меня научили, поддержали в начале профессионального пути. Это были опытные морские волки, проработавшие десятилетиями в Черноморском морском пароходстве и многое повидавшие на своем жизненном пути. Я благодарен моему первому экипажу и по сей день.

## WORK AT SEA

**- Do you remember your first voyage? What was it like? Share your impressions.**

- My first voyage was just an unforgettable experience, hard-to-describe. It was nothing but positive and vivid emotions overwhelming me every day. Lots of things I experienced for the very first time, like swimming in the Mediterranean Sea and discovering new amazing countries. But mostly I remember my first crew — people who taught me a lot and supported me at the beginning of my professional career. They were highly experienced mariners who had worked for decades for the Black Sea Shipping Company and had seen a lot in their lives. I am grateful to my first crew to this day.

**- Что, на Ваш взгляд, самое сложное в профессии моряка?**

- По-моему, это разлука с родными и близкими людьми. Я бы сравнил это с зеленым деревом, которое выдергивают с корнями из сада и пытаются пересадить в другое временное место обитания. Адаптации очень трудно научиться. Другое дело — опыт, сноровка и умения, это все нужное.

**- Были моменты, когда было действительно страшно?**

- Страх и переживания — это то, с чем моряк сталкивается каждый день. В преодолении этих тревог ему поможет сплоченность опытного экипажа. Если моряк чувствует поддержку, то любые страхи ему нипочем.

**- Яркие впечатления из рейса?**

- Самые яркие впечатления из рейса — это когда моя супруга Валентина прилетает ко мне на судно и разделяет со мной в рейсе все тяготы морской жизни. Вместе мы проходили штормы, вместе организовывали вечеринки и праздники для экипажа.

**- Какие опасности подстерегают моряков в море?**

- К сожалению, этот список безграничен. По большому счету, судно само по себе является объектом повышенной опасности, и поэтому только строгое соблюдение общепринятых мер по безопасности уберечь моряка на судне. Кроме того, я бы выделил здесь плохую погоду: очень уж часто приходится сталкиваться с ураганами и тайфунами, находясь на кругосветной линии. Также опасность представляют морские пираты в различных районах земного шара. Сейчас нападения участились не только в районе Сомали, но и у берегов западной Африки и Малаккском проливе. Считаю также угрозой для мореплавания миллионный флот рыболовных судов, выходящих на промысел у берегов Китая ежегодно с сентября по май.

**- What, in your opinion, is the hardest part of a seafarer's job?**

I think it is being away from family and friends. I would compare it to a green tree rooted out of the garden and transplanted into another temporary habitat. Adaptation is really hard to learn. But experience, knack and skills are a different story — those can be learnt.

**- Have you ever experienced any scary moments in the sea?**

Fears and worries are what a seafarer faces every day. The solidarity of all crew members is what helps overcoming any worries. If a seafarer feels supported, he will stand up to any fears.

**- Can you recall some vivid impressions from your voyages?**

These are when my wife Valentina joins me onboard the ship and shares all the voyage hardships with me. Together we overcome the storms and arrange parties for the whole crew.

**- What dangers does the sea have in store for seafarers?**

Unfortunately, the list is endless. Generally speaking, the vessel itself is a place of increased danger, and only strict compliance with safety measures helps keep a seafarer safe onboard. Moreover, I would point out the matter of bad weather: often you have to deal with hurricanes and typhoons sailing around the world. Maritime pirates in various world parts are another danger; they now attack more frequently not only in the Somalia region, but off West Africa and Straits of Malacca. Every year, from September to May, millions of boats are fishing off China, which I also consider a threat to global navigation.

## МОРЯК И ПРОФСОЮЗ

**- Почему моряку важно становиться членом ПРМТУ?**

- Важно, так как ПРМТУ — это, в первую очередь, защита наших прав. Я надеюсь, что в будущем все украинские моряки будут более сплоченными и смогут требовать от судовладельцев достойных условий труда и социального обеспечения.

**- Лично Вы чувствуете поддержку Профсоюза?**

- Да, и не только я, но и вся моя большая семья. Лично я повышаю свой уровень знаний, посещая информационные и обучающие семинары ПРМТУ, получаю юридические консультации. Моя семья активно участвует в социальных проектах Профсоюза. Пользуясь случаем, хочу поблагодарить весь коллектив ПРМТУ за искреннюю заботу о моряках и членах их семей.

## SEAFARERS AND TRADE UNION

**- Why is it important for a seafarer to become a member of the MTWTU?**

It is important, because the MTWTU is, first of all, the protection of our rights. I hope that soon all Ukrainian seafarers will become more united and will be able to demand decent working conditions and social benefits from shipowners.

**- Do you personally feel the support of the MTWTU?**

Yes, and not only me, but my whole big family. I improve my knowledge attending the Union's information and training seminars and receive legal advice. My family is actively involved in the MTWTU's social projects. On this occasion, I would like to thank the entire MTWTU team for sincere concern for the seafarers and their families.

## ВСТРЕЧАЕМ РАССВЕТ с Профсоюзом



## SUNRISE WITH THE UNION

Сегодня все большую популярность набирает такой активный вид отдыха на воде как прогулки и катания на каяках. Профсоюз работников морского транспорта Украины пригласил семьи моряков-членов ПРМТУ встретить чудесные летние рассветы прямо в море на каяках. Единение с природой, пробуждение моря, первые лучи солнца — эта особенная атмосфера останется для участников мероприятий теплым воспоминанием об этом лете.

Today, such a recreational activity as kayaking is gaining more and more popularity. The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine invited its members-seafarers together with their families to watch a marvelous summer sunrise right from the sea on kayaks. Unity with nature, the awakening of the sea and the first rays of the sun will remain a special warm memory for the event participants.



## ЯРКИЕ ЭМОЦИИ и море восторга



## VIVID EMOTIONS AND LOTS OF JOY

Профсоюз пригласил семьи моряков в дельфинарий «НЕМО» на зрелищное представление «Единая Планета». Забавные ластогонии и умные дружелюбные дельфины подарили море эмоций зрителям своими танцами и трюками. Шоу в очередной раз напомнило всем, как важна гармония человека и природы, как важно бережно к ней относиться.

The Union invited seafarers' families to see the grand interactive show called 'United Planet' in Odessa 'Nemo' Dolphinarium, where funny seals and smart and friendly dolphins fascinated the audience with their dances and tricks. The show once again reminded everyone how important the harmony of man and nature is, and how important it is to treat it with care.

В жаркие летние дни семейный отдых в аквапарке — одно из самых любимых семейными моряков мероприятие от Профсоюза. Пятый год подряд ПРМТУ дарит семьям моряков-членов ПРМТУ пригласительные в аквапарк «Одесса». Более полутора тысячи человек окунулись в атмосферу настоящего летнего праздника: невероятные горки для самых смелых, бассейны, аниматоры для детей, солнце и искренние детские улыбки.

Family vacation in water park is one of the most fancied Union-arranged events during the hot summer days. For the fifth year in a row, the MWTU distributes invitations to the 'Odessa' Waterpark among the MWTU-registered seafarers and their families. This year, over 1,500 guests enjoyed the fun summer holiday with incredible waterslides, swimming pools and animators.





# ПРМТУ

*Возобновляет кинопоказы*  
MTWTU RESUMES MOVIE SCREENINGS

После вынужденного длительного перерыва Профсоюз работников морского транспорта Украины возобновил кинопоказы для семей моряков-членов ПРМТУ. Важно отметить, что во время кинопоказов соблюдаются все санитарные нормы: дистанция в очереди, часть мест в зале заблокирована, все зрители находятся в защитных масках.

Так как в кинотеатрах пока значительно поубавилось количество премьерных фильмов, ПРМТУ пригласил семьи моряков на просмотр супергеройского фильма «Аквамен».

After a forced long break, the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine resumed movie screenings for the families of seafarers, registered with the organization.

It should be noted that all sanitary standards are fully observed during the film screenings: the distance in the queue is maintained, the seats are allocated and spaced to adhere to the required distancing and everyone wears protective masks.

Due to the decreased number of movie premieres, the Union invited seafarers' families to watch the American superhero movie Aquaman.



**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ  
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО  
ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**

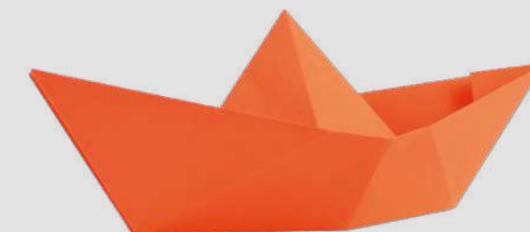


**НАДО ПОДТЯНУТЬ  
АНГЛИЙСКИЙ?**

**НЕТ НИЧЕГО ПРОЩЕ,  
ЕСЛИ ТЫ С ПРМТУ!**

**Совместный образовательный проект Профсоюза работников морского транспорта Украины и Профсоюза моряков Японии по повышению уровня знания английского языка.**

**По всем вопросам обращайтесь  
по телефону: (0482) 42 99 01**



WE ARE STRONGER TOGETHER

ВМЕСТЕ

WE

ARE

STRONGER

TOGETHER

WE

ARE STRONGER

