

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№117 апрель 2021

ПРМТУ

ПОМОГ МОРЯКУ ПОЛУЧИТЬ
МЕДИЦИНСКУЮ
ПОМОЩЬ В РЕЙСЕ

КАК ДОЛЖЕН ВЫГЛЯДЕТЬ
РАБОЧИЙ
ДИПЛОМ
МОРЯКА





Планируете мероприятие?



МОРСКОЙ ЮНИОН ЦЕНТР — НОВЫЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА ДЛЯ ВАШИХ МЕРОПРИЯТИЙ

- Идеальное местоположение
- Действуют специальные предложения
- Четыре конференц-зала
- Различные варианты рассадки 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

WWW.MUC.COM.UA

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

FACEBOOK.COM/CONFMUC

CONF.MUC@GMAIL.COM

CONF.MUC

У нас для вас есть
хорошее предложение!



№ 117 апрель 2021

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков
Верстка: ФЛП Стещенко 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: 65062, 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

АПРЕЛЬ 2021

ДАЙДЖЕСТ	3
Порты Зебрюгге и Антверпен объединяются Первый в мире морской тоннель для судов Обновления по вопросам репатриации в единой системе	
ITF	4
Морской координатор ITF назначена членом Исполнительного комитета WMU	
ЭКСКЛЮЗИВНО	5
ПРМТУ посетил суда CMA CGM LISA MARIE и ANDALUCIA	
АКТУАЛЬНО	6
Система компьютерного тестирования в ГКК — есть вопросы	
СОТРУДНИЧЕСТВО	7
Морской английский с Профсоюзом	
ВАЖНО	8
Как должен выглядеть рабочий диплом моряка	
ФАКТЫ	10
Коррупция в смартфоне	
БУДЬТЕ БДИТЕЛЬНЫ	14
Нелегальный рейс: украинские моряки задержаны за перевозку запрещенного груза	
ПЕРЕГОВОРЫ	16
IBF переговоры снова перенесены	
COVID-19	18
Вакцинация моряков: мнение Международной палаты судоходства	
Практическое руководство от ПРМТУ по вакцинации от COVID-19: ответы на ваши вопросы	
ПОМОЩЬ	24
ПРМТУ помог моряку получить медицинскую помощь в рейсе	
СЕМИНАР	26
Партнерство и обмен опытом	
Избыточный вес: время взвешивать риски	
ЗАПИСКИ ЖЕНЫ МОРЯКА	28
Кристина Исюк: «Выбор. Что это слово значит для меня»	
ТЕТ-А-ТЕТ	30
БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ	32
Лікарям потрібна допомога	



Дорогие друзья!

На страницах нашего издания мы продолжаем держать вас в курсе актуальных событий в морской отрасли.

В центре внимания одна из самых наболевших тем — квалификационные документы моряков. Мы расскажем вам, как должен выглядеть рабочий диплом моряка, и о проделанной Профсоюзом работе на национальном уровне в данном вопросе.

В конце апреля состоялось заседание Исполнительного комитета Международной федерации транспортников. Об основных темах обсуждения читайте в этом номере журнала «Морской».

Ознакомим вас также с позицией Международной федерации транспортников, которую полностью поддерживает ПРМТУ, относительно очередного переноса IBF переговоров.

Сегодня много дискуссий вызывает тема вакцинации моряков от коронавируса COVID-19. Мы подготовили для вас мнение Международной палаты судоходства, а также ответы на часто задаваемые вопросы касательно вакцинации.

И, конечно же, мы поделимся с вами информацией о мероприятиях для моряков, которые Профсоюз продолжает проводить в онлайн формате.

Приятного вам чтения, оставайтесь с нами, с нами интересно!

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

Dear Friends!

Within the pages of our publication, we keep on informing you of the most topical maritime issues and events.

One of the most pressing topics in the public eye is the seafarers' qualification documents. We will tell you how a seafarers' Certificate of Competency should look like and will update you on the work done by the Union in this regard.

At the end of April, the Executive Board meeting of the International Transport Workers' Federation took place. Learn more about the main topics discussed there in this issue of the 'Maritime' Magazine.

The ITF's position towards another postponement of IBF negotiations will be also presented. The position is fully supported by the MTWTU.

Today, seafarers' vaccination against COVID-19 is a matter of considerable debate. We present to you the view of the International Chamber of Shipping, as well as answers to frequently asked questions on vaccination.

And, of course, we will share with you the information on the Union-arranged online activities for seafarers.

Enjoy your reading! Stay with us for more interesting news and stories!

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



ПОРТЫ ЗЕБРЮГГЕ И АНТВЕРПЕН ОБЪЕДИНЯЮТСЯ

Власти бельгийских городов Антверпен и Брюгге подписали соглашение об объединении портов. Ожидается, что после слияния порты будут работать под общим названием Port of Antwerp-Bruges.

Такое слияние позволит портам укрепить свои позиции в глобальной цепочке поставок и продолжить курс на устойчивый

рост. Объединенный порт будет иметь общую пропускную способность 278 млн тонн в год, в том числе 157 млн тонн контейнерных грузов, оставаясь при этом центром для перевозки навалочных грузов, грузовых автомобилей, химических грузов и круизной индустрии в Европе. Кроме того, порт будет обеспечивать более 15% европейского транзита СПГ.

ПЕРВЫЙ В МИРЕ МОРСКОЙ ТОННЕЛЬ ДЛЯ СУДОВ

В Норвегии построят морской тоннель для судов, который будет называться Stad Ship Tunnel. Он пройдет под горой высотой более 300 м. В процессе сооружения баржами будет вывезено около 3 млрд кубометров твердых горных пород. Все строительство займет около четырех лет.

Полуостров Стад огибают не менее 20 судов в сутки, а с открытием нового морского тоннеля их количество может значительно увеличиться. Движение в тоннеле будет односторонним, направление движения будет меняться каждый

час, а специальный центр движения судов будет обеспечивать оптимальный трафик в этом районе.

Министерство транспорта и коммуникаций Норвегии сообщило о выделении финансирования проекта и определило первые задачи по началу строительных работ. В частности, необходимо запустить процесс по приобретению земли в районе строительства тоннеля для судов и созданию проектной организации, а также подготовить документацию для проведения тендера. Ожидается, что первый этап реализации проекта завершится уже в этом году.



ОБНОВЛЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ РЕПАТРИАЦИИ В ЕДИНОЙ СИСТЕМЕ

Для сбора данных об организации процедуры смены членов экипажей Международная морская организация (IMO) разработала единый модуль в Глобальной интегрированной системе судоходной информации (GISIS). В нем будут публиковаться национальные обновления по вопросам репатриации моряков и присоединения к судну.

Теперь любые изменения, касающиеся непосредственно организации этих процедур, государства-члены IMO должны самостоятельно размещать в GISIS. Это позволит оперативно распро-

странять обновления среди заинтересованных лиц.

В Международной морской организации обращают внимание: чтобы стать пользователем в Глобальной интегрированной системе судоходной информации, необходимо создать бесплатную учетную запись. Это даст доступ не только к информации по сменам, а также и к другим открытым источникам, предназначенным для всех пользователей.

В организации также отмечают, что с появлением нового инструмента выпуск циркулярных писем по теме ротации прекращается.



МОРСКОЙ КООРДИНАТОР ITF

НАЗНАЧЕНА ЧЛЕНОМ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО
КОМИТЕТА ВСЕМИРНОГО МОРСКОГО УНИВЕРСИТЕТА



ВСЕМИРНЫЙ МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ (WMU) СООБЩИЛ О НАЗНАЧЕНИИ МОРСКОГО КООРДИНАТОРА МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (ITF) ЖАКЛИН СМИТ ЧЛЕНОМ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА WMU. НАЗНАЧЕНИЕ БЫЛО ПРОИЗВЕДЕНО ГЕНЕРАЛЬНЫМ СЕКРЕТАРЕМ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (IMO).

Жаклин Смит присоединилась к ITF в октябре 2014 года в качестве Морского координатора. До этого она в течение восьми лет возглавляла Профсоюз моряков Норвегии (NSU), насчитывающий порядка 11 тыс. членов профсоюза. Еще в 1992 году в качестве активиста профсоюза NSU Жаклин добилась подписания первого для ее профсоюза коллективного договора с концессионерами. В 1998 году она была избрана делегатом на конгресс NSU, затем стала членом национального совета, после чего ее сразу же пригласили на должность заместителя директора по круизному судоходству в Майами, США. В 2002 году Жаклин вернулась в Осло, Норвегия, чтобы принять участие в выборах на должность секретаря NSU; была избрана на пост президента NSU в 2006 году, а в 2010 году — переизбрана.

Всемирный морской университет и Международную федерацию транспортников связывают давние партнерские отношения. Так, вместе они работают над целым рядом проектов, в числе которых финансируемое ITF флагманское исследование 2019 года под названием «Транспорт 2040: автоматизация, технологии и занятость — будущее сферы труда», а также и текущий исследовательский проект «Транспорт ITF 2040 — Фаза II — Морское судоходство».

Также были реализованы и совместные инициативы WMU и Трастового фонда моряков ITF, в числе которых новаторская учебная программа MARI-WEL и исследование «Культура

адаптации», обнаружившее систематические ошибки при реализации режима регулирования времени работы и отдыха моряков.

Через свой Трастовый фонд Международная федерация транспортников профинансировала обучение 133 студентов WMU из 45 стран, 40% из которых — женщины. ITF также дополнительно предлагает своим стипендиатам недельный выездной тренинг в Лондоне, который включает посещение штаб-квартиры Федерации.

Жаклин Смит: «Для меня большая честь присоединиться к правлению Всемирного морского университета. ITF, IMO и WMU укрепили свои отношения в интересах безопасности и защиты морской отрасли в целом, моряков и других морских транспортников в частности. Я с нетерпением жду возможности приступить к своим обязанностям в качестве члена Исполнительного совета WMU, чтобы продолжить совместную работу по улучшению и развитию морского судоходства».

Д-р Клеопатра Думбия-Генри, президент WMU: «Мы рады приветствовать Жаклин Смит в качестве нового члена нашего Исполнительного комитета. Ее обширные знания в сфере судоходства и глубокое понимание специфики WMU обеспечат успех работе, которую она будет выполнять в интересах университета. Мы также приветствуем ее назначение в контексте поощрения гендерного разнообразия в судоходстве на море и океане».

Всемирный морской университет был основан в 1983 году Международной морской организацией и расположен в городе Мальме, Швеция.

WMU осуществляет свою деятельность на основании устава, принятого ассамблеей IMO. Согласно этому документу структура управления университета состоит из Совета управляющих и Исполнительного комитета. Генеральный секретарь IMO по должности является и ректором WMU. Он назначает членов Совета управляющих и Исполнительного комитета. Руководит и управляет университетом его Президент. Совет управляющих, состоящий из 30 членов, собирается ежегодно. 11 членов Исполнительного комитета встречаются не реже трех раз в год, осуществляя контроль за деятельностью WMU в период между заседаниями Совета управляющих.

Университет предлагает уникальные программы последипломного образования, проводит широкомасштабные морские и океанические исследования, способствует наращиванию глобального потенциала на море и содействует реализации целям устойчивого развития ООН.

ПРМТУ ПОСЕТИЛ СУДА

СМА CGM LISA MARIE
И ANDALUCIA

MTWTU VISITED CMA CGM LISA
MARIE AND ANDALUCIA SHIPS



ЧЕРЕДКО В УКРАИНСКИЕ ПОРТЫ ЗАХОДЯТ СУДА, ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ КОТОРЫХ — ГРАЖДАНЕ УКРАИНЫ — СОСТОЯТ НА УЧЕТЕ В ПРОФСОЮЗЕ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ.

FOREIGN SHIPS CALLING THE UKRAINIAN PORTS QUITE OFTEN ARE MANNED WITH UKRAINIAN SEAFARERS, WHO ARE MEMBERS OF THE MARINE TRANSPORT WORKERS' TRADE UNION OF UKRAINE.

В таком случае Профсоюз старается нанести им визит, чтобы порадовать моряков на борту свежими новостями из дома, последними выпусками журнала «Морской» и другими профсоюзными публикациями, а также вручить сувениры от ПРМТУ.

Так, в период до очередного ужесточения карантинных мер Профсоюз посетил два судна в Одесском порту. Первое — это контейнеровоз СМА CGM LISA MARIE (IMO 9729099) под флагом Мальты. Судно покрыто коллективным договором французского профсоюза FEETS-FO и компании СМА CGM: согласно договоренности с СМА Ships, все работающие в компании моряки из Украины являются членами ПРМТУ.

Второе судно — балкер ANDALUCIA (IMO 9667576) под флагом Либерии, покрытый коллективным договором немецкого профсоюза ver.di с компанией Nordic Hamburg. Согласно меморандуму о взаимопонимании между ver.di и ПРМТУ, все моряки, работающие на борту судов под коллективными договорами ver.di, состоят на учете в Профсоюзе работников морского транспорта Украины.

Представитель Профсоюза рассказал морякам обоих судов об актуальных новостях в морской отрасли, об их трудовых правах согласно коллективного договора ITF стандарта и доступных для членов Профсоюза благах. Моряки также получили самые свежие профсоюзные публикации и приятные брендированные сувениры от ПРМТУ.

Конечно, во время обоих посещений в полной мере соблюдались все меры безопасности: масочный режим, социальная дистанция и обработка рук.

Профсоюз работников морского транспорта Украины благодарит наших моряков — экипажи судов СМА CGM LISA MARIE и ANDALUCIA — за гостеприимство и желает им спокойной и безопасной работы в море! Семь футов под килем!

That is when the MTWTU seeks to visit the crews onboard, delivering the latest issues of the 'Maritime' Magazine, as well as other publications and souvenirs from the MTWTU.

Just before the quarantine measures were toughened, the Union paid a visit to two vessels berthed in the Odessa port. The first one was the container ship CMA CGM LISA MARIE (IMO 9729099) flying the flag of Malta. The vessel is covered by the collective bargaining agreement (CBA) concluded between the French trade union FEETS-FO and the CMA CGM company. According to the agreement with CMA Ships, all Ukrainian seafarers employed onboard the company's vessels are members of the MTWTU.

The second ship was the bulk carrier ANDALUCIA (IMO 9667576) under the Liberian flag, which is covered by the CBA signed between the German trade union ver.di and Nordic Hamburg company. According to the Memorandum of Understanding concluded between ver.di and the MTWTU, all seafarers working on board the ships covered by ver.di agreements are registered with the MTWTU.

The Union representative updated the seafarers of the latest maritime industry developments, recalled of their labour rights under the ITF CBA and the benefits available to the Union members. The seafarers also received the latest trade union publications and branded souvenirs from the MTWTU.

Of course, during both visits, all safety measures were fully respected — mask-wearing, social distancing and hand disinfection.

The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine thanks the crews of the CMA CGM LISA MARIE and ANDALUCIA ships for their hospitality and wishes them safe and secure work at sea! Fair winds and following seas!

СИСТЕМА КОМПЬЮТЕРНОГО ТЕСТИРОВАНИЯ В ГКК — ЕСТЬ ВОПРОСЫ

29 МАРТА 2021 ГОДА В РЕЖИМЕ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИИ СОСТОЯЛАСЬ РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СИСТЕМНЫХ КРЮИНГОВЫХ КОМПАНИЙ, ВЫСШИХ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ С ДОЛЖНОСТНЫМИ ЛИЦАМИ МИНИСТЕРСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ.

Модератор выступил Сергей Казанцев — глава Центра развития морского транспорта Украины. Профсоюз работников морского транспорта Украины на встрече представлял Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Основной темой мероприятия стало обсуждение проекта приказа Министерства инфраструктуры и проекта постановления Кабинета Министров Украины, которыми предусматривается введение системы компьютерного тестирования моряков при подтверждении квалификации в Государственных квалификационных комиссиях.

Напомним, что данные проекты содержат значительные противоречия, не позволяют должным образом установить, какая

именно система компьютерного тестирования будет использоваться, как будут защищены персональные данные моряков, будет ли устранена возможность «внешнего» воздействия на результаты тестирования, какие именно должностные лица будут принимать окончательное решение о подтверждении квалификации моряков.

Кроме того, все текущие инициативы Министерства сконцентрированы только на этапе проведения заседания ГКК и не затрагивают других этапов предоставления морякам административных услуг, на которых моряки постоянно сталкиваются с признаками совершения против них коррупционных действий.

К сожалению, подавляющее большинство вопросов от участников встречи так и осталось без ответов.

ПРМТУ настаивает на ревизии текущего критического положения в вопросах подготовки и дипломирования моряков, призывает Министерство инфраструктуры незамедлительно продолжить открытый диалог для незамедлительного системного урегулирования текущей катастрофической ситуации.



МОРСКОЙ АНГЛИЙСКИЙ С ПРОФСОЮЗОМ



Из-за работы в многонациональном экипаже английский язык для моряков является важным требованием к соискателю. Без него сегодня работать на судах мирового флота невозможно. Под каким бы флагом ни оказалось будущее судно, в какой бы порт на протяжении рейса оно ни зашло, английский понадобится везде. И старшему помощнику капитана, и механику, и матросу, и тем более капитану.

В этом вопросе на помощь морякам приходит Профсоюз работников морского транспорта Украины. Вот уже три года, с мая 2018-го, ПРМТУ вместе с Профсоюзом моряков Японии (JSU) реализовывает образовательный проект, направленный на повышение уровня владения английским языком для моряков, членов Профсоюза.

Программа семинаров по изучению английского языка для моряков проходит в максимально удобной форме — с использованием современных технологий, изложением тек-

стовых, аудио- и видеоматериалов, и разработана специально для морских специалистов.

Наш преподаватель — специалист с многолетним опытом и знанием специальной терминологии.

Семинары проходят 3 раза в неделю и рассчитаны на моряков с базовым и продвинутом уровнем знаний. Серия семинаров в среднем занимает 3 месяца, что позволяет получить качественный результат за короткий срок. Также предусмотрен ускоренный курс, предназначенный для тех моряков, которым надо срочно освежить знания и навыки непосредственно перед рейсом. Усиленный курс рассчитан на 5 рабочих дней.

В связи с нынешними ограничениями из-за пандемии коронавируса семинары проходят в онлайн режиме. А это, в свою очередь, позволяет присоединиться к изучению английского морякам-членам ПРМТУ из любого региона страны.

ЗА ВРЕМЯ СУЩЕСТВОВАНИЯ ПРОЕКТА ЗНАЧИТЕЛЬНО УЛУЧШИЛИ СВОЙ АНГЛИЙСКИЙ

350 украинских моряков, среди которых также курсанты и студенты морских учебных заведений

120 человек окончили трехмесячный курс
30 человек присоединились к онлайн-семинарам

Профсоюз приглашает моряков присоединиться к онлайн-семинарам по повышению уровня английского языка. Для получения дополнительной информации звоните нам



+38 (095) 223 18 23



+38 (0482) 42 99 02



(Viber, Telegram)

КАК ДОЛЖЕН ВЫГЛЯДЕТЬ

РАБОЧИЙ ДИПЛОМ МОРЯКА

ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПОЛУЧАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО ОБРАЩЕНИЙ ОТ МОРЯКОВ И КРЮИНГОВЫХ КОМПАНИЙ О ВЫДАЧЕ МОРЯКАМ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ СОДЕРЖАТ QR-КОД И В ТО ЖЕ ВРЕМЯ НЕ СООТВЕТСТВУЮТ ТРЕБОВАНИЯМ О НАЛИЧИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ЗАЩИТЫ, ОПРЕДЕЛЕННЫХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ УКРАИНЫ.



ПРМТУ отмечает, что бланки квалификационных документов моряков, изготовленные средствами оргтехники и общей полиграфии, не могут применяться, учитывая следующее:



Требования к техническому описанию бланков документов, удостоверяющих надлежащую квалификацию моряков, утверждены приказом Министерства транспорта и связи Украины от 26.11.2004 № 1046



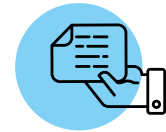
- 1 Бланки документов моряков должны быть напечатанными:
 - в пять красок с лицевой и оборотной сторон листа бумаги с закругленными углами форматом 105×148 +/- 0,1 мм;
 - на бумаге массой 150 г/м², которая не просвечивается в ультрафиолетовых лучах и имеет защитные волокна.
- 2 В дизайне бланков используется сложная графика и защитные краски, предотвращающие возможность воспроизведения бланков средствами оргтехники и общей полиграфии.
- 3 В каждом из элементов графики присутствуют антисканерные элементы:
 - псевдорельефные сетки;
 - гильошированные изображения;
 - рисунки и орнаменты, выполняемые техникой «медаль» с использованием ирисовой печати;
 - микрошрифты в положительном и отрицательном воспроизведении;
 - вертикальное и горизонтальное строение.
- 4 Для защиты от ксерокопирования используется широкий ассортимент защитных красок: краски видимые и невидимые в различных диапазонах с различным цветом излучения в ультрафиолетовом свете.
- 5 После внесения данных о личности владельца документа бланки документов запрессовываются в пленку для ламинирования, требования к которой определены техническим описанием.



Образцы документов лиц командного состава и судовой команды морских судов утверждены приказом Министерства инфраструктуры Украины от 18.10.2003 № 811



- 1 Действующие образцы документов моряков не предусматривают размещение QR-кода или любых других графических изображений.



Порядок выдачи квалификационных документов моряков определен приказом Министерства инфраструктуры Украины от 18.10.2013 № 812



- 1 Исключительно капитаны морских портов Украины уполномочены осуществлять заполнение и выдачу квалификационных документов моряков;
- 2 Выдача квалификационных документов осуществляется на основании заявления моряка, предоставленного капитану порта лично или через другое лицо по доверенности;
- 3 Перед ламинированием квалификационного документа защитной пленкой моряк ставит личную подпись в документе в присутствии уполномоченного лица службы капитана морского порта;
- 4 Квалификационные документы и подтверждения к дипломам выдаются только заявителю под личную подпись в журналах регистрации выдачи квалификационных документов. Листы указанных журналов должны быть пронумерованы, журналы прошнурованы и скреплены подписью и печатью капитана порта. Капитаны морских портов не имеют права удостоверить своими личными подписями и печатями бланки документов, которые по своим техническим характеристикам, описанию и форме не соответствуют требованиям, определенным действующим законодательством Украины.

Профсоюз работников морского транспорта Украины рекомендует морякам безотлагательно обращаться с официальными жалобами в Государственную службу морского и речного транспорта в случае предоставления на подпись экземпляра квалификационного документа, который не соответствует определенным выше требованиям, содержит QR-код или другие

графические элементы и (или) получен не от уполномоченного лица службы капитана морского порта.

ПРМТУ готов предоставить морякам-членам Профсоюза бесплатные и неотложные консультации и помощь в составлении жалоб и дальнейшем обеспечении их рассмотрения.



ПРМТУ обращается с запросом в Министерство инфраструктуры Украины и Государственную службу морского и речного транспорта Украины и просит безотлагательно:

- 1 Предоставить официальные разъяснения относительно невозможности использования бланков документов моряков, изготовленных средствами оргтехники и общей полиграфии, которые по своим техническим характеристикам, описанию и форме не соответствуют требованиям, определенным действующим законодательством Украины;
- 2 Провести проверку сообщений об изготовлении, визировании капитанами морских портов Украины бланков квалификационных документов моряков, которые по своим техническим характеристикам, описанию и форме не соответствуют требованиям, определенным действующим законодательством Украины.



КОРРУПЦИЯ В СМАРТФОНЕ

ИЛИ ОБ ОЧЕРЕДНОМ «ЭКСПЕРИМЕНТЕ»
МИНИНФРАСТРУКТУРЫ И МОРСКОЙ
АДМИНИСТРАЦИИ В СФЕРЕ
ДИПЛОМИРОВАНИЯ МОРЯКОВ

НОВЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

11 апреля 2021 года Международной морской организацией (ИМО) через систему информационных сообщений «IMODOCS» распространено письмо Морской администрации Украины от 30.03.2021 года № 543/09/14-21, которым последняя сообщила ИМО, что 18 марта 2021 года Министерством инфраструктуры Украины и Морской администрацией Украины **совместно** представлен пилотный проект по выдаче морякам квалификационных документов **в электронном формате**.

26 апреля 2021 года на официальной странице Морской администрации в социальной сети Facebook размещен видеоролик с информацией, что украинские моряки получают так называемые «новые» квалификационные документы с

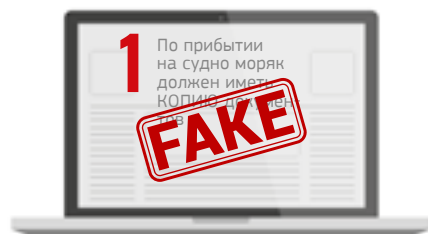
QR-кодом **«уже второй месяц подряд»**. Чиновник Морской администрации отмечает, что, по мнению Морской администрации, «ИМО приняла письмо и будет принимать документы с QR-кодом».

В этом же сюжете также отмечается, что «по прибытии на судно моряк должен иметь **копию документа, в случае потери документа все персональные данные хранятся в Электронном кабинете моряка**».

Дипломы «нового» образца уже выдаются в ряде зарубежных стран, таких как Болгария, Румыния, Россия, Греция».

Казалось бы победа, диджитализация, государство в смартфоне. **НО!**

Предлагаем выяснить,
чего же больше в официальных сообщениях:



ФЕЙК 1. «По прибытии на судно моряк должен иметь **КОПИЮ** документов».

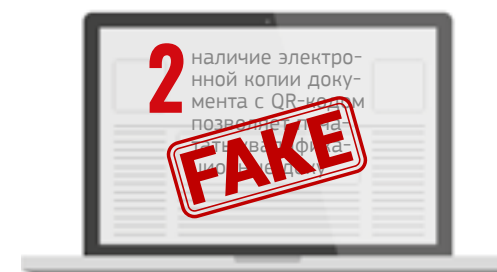
ФАКТ. В соответствии с пунктом 11 Правила I/2 Конвенции ПДНВ оригинал любого диплома, который требуется Конвенцией, должен находиться на судне, на котором работает его владелец.

ФЕЙК 2. «Наличие электронной копии документа с QR-кодом позволяет печатать квалификационные документы моряков на обычной бумаге средствами оргтехники».

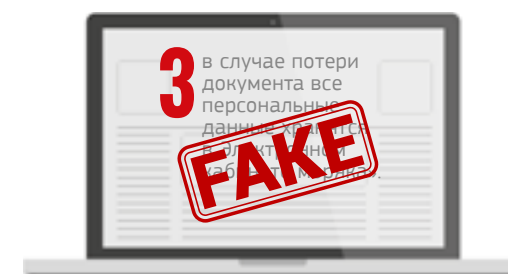
ФАКТ. Техническое описание бланков документов, удостоверяющих надлежащую квалификацию моряков, утверждено приказом Министерства транспорта и связи Украины от 26.11.2004 года № 1046, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 24.12.2004 за № 1641/10240.

Техническим описанием бланков не предусмотрено использование бланков документов, распечатанных средствами обычной оргтехники или общей полиграфии, без использования защитных волокон, сложной графики, защитных красок или других элементов защиты.

Образцы документов лиц командного состава и судовой команды морских судов утверждены приказом Министерства инфраструктуры



Украины от 18.10.2003 года № 811, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 07.11.2013 года за № 1902/24434, не предусматривают размещение QR-кода или любых других графических изображений.



ФЕЙК 3. «В случае потери документа все персональные данные хранятся в Электронном кабинете моряка».

ФАКТ. Действия моряка в случае потери квалификационных документов четко определены пунктом 3.7 Порядка выдачи квалификационных документов лицам командного состава судов и судовой команды морских судов, утвержденного приказом Мининфраструктуры от 18.10.2013 года № 812, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 14.11.2013 за № 1950/24482.

Так, в случае потери или повреждения квалификационного документа или подтверждения к нему, капитан порта может выдать моряку по его заявлению новый документ под новым номером взамен утраченного или поврежденного.

Для получения нового документа взамен утраченного владелец подает в печатное средство массовой информации объявление о потере квалификационного документа. После дня публикации объявления владелец документа имеет право подать заявление капитану порта, к которому прилагается экземпляр печатного средства массовой информации, в котором опубликовано объявление о потере этого квалификационного документа, и получить новый документ, если утраченный документ не найден или не возвращен капитану порта.

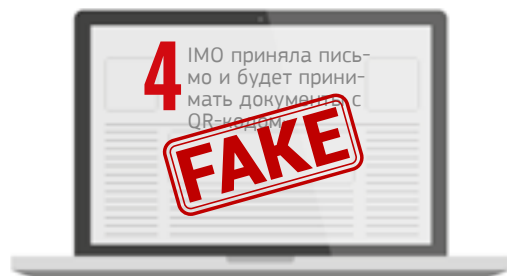


Таким образом, действующее законодательство Украины не предусматривает возможностей самостоятельной печати моряками квалификационных документов, даже при наличии их электронной копии.

ФЕЙК 4. «IMO приняла письмо и будет принимать документы с QR-кодом».

ФАКТ. Система информационных сообщений «IMODOCS» используется IMO для обеспечения коммуникации между государствами-членами IMO, в том числе для распространения информации, полученной от государств-членов IMO, неправительственных организаций и др.

Таким образом, распространение письма Морской администрации Украины сопроводительным письмом IMO не означает одобрения или разрешение IMO на реализацию проекта.

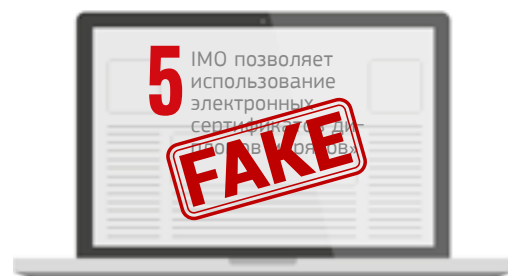


ФЕЙК 5. «IMO позволяет использование электронных сертификатов дипломов моряков»

ФАКТ. Процедуры использования электронных квалификационных документов моряков в настоящее время разрабатываются Подкомитетом по человеческому фактору, подготовки и несению вахты, а их обсуждение является предметом значительных споров между государствами-членами IMO.

Подкомитетом по человеческому фактору образована специальная рабочая группа по вопросам использования электронных сертификатов моряков, техническим заданием которой предусмотрено:

1) исследование вопросов, которые могут возникнуть при использовании электронных документов моряков; проверки подлинности электронных документов, обеспечение безопасности данных; форма электронных документов; расположение серверов (хранение); обеспечение конфиденциальности информации, а также любых других вопросов;



2) определение положений Конвенции и Кодекса ПДНВ, которые необходимо изменить или дополнить с целью позволить и облегчить использование электронных удостоверений и документов моряков и подготовить проект поправок, если это необходимо.

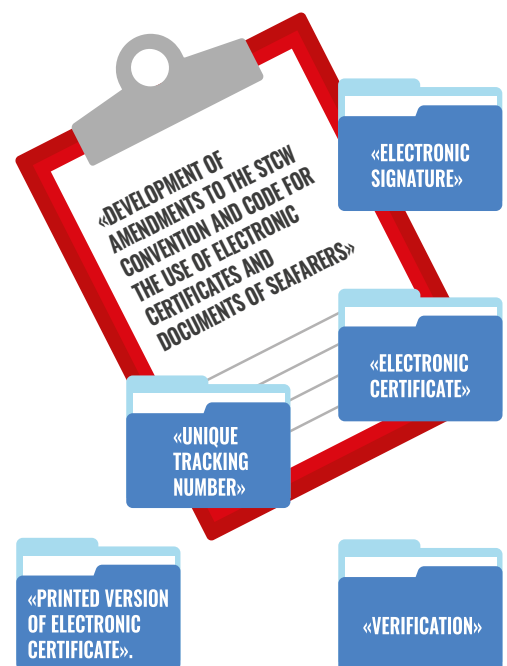
На 7-м заседании Подкомитета в феврале 2020 года Рабочая группа представила отчет «Development of amendments to the STCW Convention and Code for the use of electronic certificates and documents of seafarers» (документ HTW 6/9), который содержит:

- предложения новых терминов для включения в Правила I/1 Конвенции ПДНВ, в частности «Original form of a certificate» и «To hold the original form of a certificate on board»;
- ссылки на нормы Кодекса ПДНВ, которые требуют дополнительной корректировки;
- проект Руководства по использованию электронных сертификатов и документов моряков.

Проектом Руководства определяются термины «Electronic certificate», «Electronic signature», «Unique tracking number», «Verification», «Printed version of electronic certificate».

Проектом Руководства, среди прочего, предлагается определить, что:

- процедура, которая используется для электронной проверки сертификатов или любого другого обмена данными сертификатов, должна быть утверждена Администрацией, которая выдает сертификаты. В этой процедуре следует принять все необходимые меры для обеспечения защиты от мошенничества и нарушений безопасности;



- форма данных электронного сертификата должна быть защищена от мошеннических манипуляций способом, утвержденным Администрацией;
- электронный сертификат должен содержать электронную подпись, уникальный номер отслеживания, а также может содержать другую информацию или характеристики для целей проверки;
- физическое местонахождение (хранение) электронного удостоверения моряка должно быть определено администрацией, которая выдает его, с учетом потребности Компании и моряка в предоставлении его для проверки;
- сервер, который находится под контролем или одобрением администрации, выдающей документы, должен быть рекомендован в качестве основного места расположения электронных сертификатов;
- администрации, использующие веб-сайты для просмотра в Интернете или

проверки электронных сертификатов, должны обеспечить, чтобы эти сайты были построены и управлялись в соответствии с установленными стандартами защиты информации для контроля доступа, предотвращения мошенничества, устойчивости к кибератакам и устойчивости к техногенным и природным катастрофам;

- электронные подписи, применяемые к электронным сертификатам, должны соответствовать стандартам аутентификации, принятыми Администрацией.

АДМИНИСТРАЦИИ ДОЛЖНЫ ВВЕСТИ НЕОБХОДИМЫЕ ПРОЦЕДУРЫ, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ УЧЕТ ПОТРЕБНОСТЕЙ, ВОЗМОЖНОСТЕЙ И ОЖИДАНИЙ ВСЕХ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН ДО И ВО ВРЕМЯ ВНЕДРЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ СЕРТИФИКАТОВ.

Соблюдаются эти рекомендации Министерством инфраструктуры и Морской администрацией?

ПОРЯДОК РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ПО ВЫДАЧЕ ЭЛЕКТРОННЫХ СЕРТИФИКАТОВ — НЕ ОПРЕДЕЛЕН



- Порядок реализации пилотного проекта по выдаче электронных сертификатов моряков не определен ни одним нормативно-правовым актом Украины, распоряжением или любым другим официальным документом, доведенным до сведения граждан Украины: моряков, судоходных компаний и других заинтересованных сторон;

ЭЛЕКТРОННЫЙ СЕРТИФИКАТ МОРЯКА НЕ СОДЕРЖИТ ЭЦП



- электронный сертификат моряка, расположенный в так называемом «Электронном кабинете моряка», не содержит электронной цифровой подписи владельца диплома и капитана морского порта, который его выдал;

ПОРЯДОК ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЭЛЕКТРОННОГО КАБИНЕТА МОРЯКА — НЕ ОПРЕДЕЛЕН



- порядок функционирования «Электронного кабинета моряка» не определен ни одним действующим нормативно-правовым актом;

НЕСОВПАДЕНИЕ QR-КОДОВ ДЛЯ ВЕРИФИКАЦИИ ЭЛЕКТРОННЫХ ДОКУМЕНТОВ



- в письме Морской администрации указано, что верификацию электронных документов моряков возможно осуществить QR-кодом или через онлайн сервис верификации документов <https://verification.its.net.ua/en/sailor>. В то же время, на бланках документов моряков размещен QR-код со ссылкой на сервис vrf.marad.gov.ua;

АВТОРСКОЕ ПРАВО НА РЕЕСТР ДОКУМЕНТОВ МОРЯКОВ — У ЧАСТНОГО ЛИЦА



- согласно информации, указанной в Бюллетене авторских и смежных прав No 56, на программный продукт «Реестр документов моряков, выданных в Украине, удостоверяющих их квалификацию» частному лицу выдано свидетельство о регистрации авторского права на произведение;

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА СПЕЦИАЛЬНОЙ СВЯЗИ И ЗАЩИТЫ ИНФОРМАЦИИ НЕ РЕГИСТРИРОВАЛА АТТЕСТАТЫ СООТВЕТСТВИЯ НА СИСТЕМУ ЗАЩИТЫ ИНФОРМАЦИИ



- Администрацией Государственной службы специальной связи и защиты информации не регистрировались аттестаты соответствия на комплексную систему защиты информации сайта Инспекции и «Автоматизированной системы регистрации и проверки документов моряков Украины».

НЕЛЕГАЛЬНЫЙ РЕЙС

14

УКРАИНСКИЕ МОРЯКИ ЗАДЕРЖАНЫ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЗАПРЕЩЕННОГО ГРУЗА

В ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ОБРАТИЛИСЬ РОДСТВЕННИКИ ТРЕХ УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ, ЗАДЕРЖАННЫХ 27 МАРТА 2021 ГОДА В ИСПАНИИ.

Трое украинцев являли собой экипаж судна ALBATROS GUARD VSL, который был задержан в ходе спецоперации по противодействию наркотрафику в 170 милях к юго-востоку от острова Гран-Канария (Канарские острова, Испания). На борту задержанного судна был обнаружен груз наркотического вещества (гашиш), вес которого, как сообщается, достигает 18 тонн.

По информации родственников, в феврале этого года украинцы отправились на работу на 27-метровое судно ALBATROS GUARD VSL под панамским флагом. Выйдя на связь с семьями 7 апреля, моряки сообщили, что незадолго до ареста, когда ALBATROS GUARD VSL находился в море, к нему подошло другое неизвестное судно, с которого на его борт были сброшены мешки с неизвестным грузом. После чего экипажем ALBATROS GUARD VSL было получено распоряжение его владельца — принять груз на борт и доставить в порт. По словам моряков, о характере груза команде известно не было.

Задержанию судна ALBATROS GUARD VSL и граждан Украины предшествовала оперативная работа, которая велась в течение 4 месяцев соответствующими службами Испании, в связи с подозрениями относительно возможного использования судна ALBATROS GUARD VSL для перевозки наркотических веществ. По информации компетентных органов Испании, на начальном этапе операции путем воздушного наблюдения были зафиксированы перемещения рыболовного судна ALBATROS GUARD VSL, которое 7 декабря вышло из порта Дэн Овер (Нидерланды) и проходило у побережья автономной области Галисия. По результатам проведенного анализа характеристик судна, недавнюю смену собственника, а также отсутствие рыболовного снаряжения, судно было отнесено к категории подозрительных. В течение нескольких месяцев разведывательные службы осуществляли наблюдение за судном.



Получив обращение родственников задержанных украинцев, ПРМТУ незамедлительно обратился в Департамент консульской службы Министерства иностранных дел Украины и Посольство Украины в Королевстве Испания с просьбой оказать содействие задержанным в части обеспечения их прав, предоставления полагающейся им защиты и представительства интересов. Департамент консульской службы сообщил, что дело пребывает на особом контроле Посольства Украины в Королевстве Испания, в частности, Чрезвычайного и Полномочного Посла Украины в Королевстве Испания Сергея Погорельцева, и будут приложены все необходимые усилия для установления истины и должной защиты наших граждан.

В настоящее время задержанные украинцы пребывают в пенитенциарном заведении «Сальто де Негро» в Лас-Пальмасе в ожидании суда.



Спустя буквально несколько дней ПРМТУ стало известно об очередном задержании украинских моряков, которые перевозили 7 тонн гашиша в трюмах буксира в Гибралтарском проливе.

Так, сообщается, что в рамках спецоперации Гражданской гвардии, Службы таможенного надзора (SVA) и Национальной полиции Испании был задержан буксир FELSTED под флагом Республики Вануату с тремя украинцами на борту. 24-метровый буксир был перехвачен двумя судами Морской службы гражданской гвардии Испании во время бушующего в проливе семибального шторма.

Судно было отбуксировано в испанский порт Альхесирас, а его экипаж — арестован. Всего из трюмов буксира было извлечено 7130 кг гашиша.



Напоминаем, что перед уходом в рейс вы всегда можете обратиться за консультацией как в Профсоюз, так и в Морской информационный центр ПРМТУ, созданный при поддержке МИД Украины.

В случаях, если уже на судне вам стало известно, что оно задействовано в противоправной деятельности (перевозит нелегальных мигрантов, запрещенные законом грузы, занимается контрабандой и пр.),



незамедлительно сообщите об этом капитану/в компанию (если полагаете, что они не имеют отношения к этой деятельности);



уведомьте компетентные органы (портовые власти, береговую охрану, компетентные органы государства флага судна);



проинформируйте посольство Украины в соответствующей стране.

Помните, что ваше согласие на работу на непроверенном буксире, яхте или рыболовном судне может иметь катастрофические последствия. Чаще всего члены экипажей подобных судов рассматриваются как соучастники наркоторговцев. Не

подвергайте опасности себя, не ставьте под угрозу благополучие своей семьи! Относитесь к поиску работы на иностранном судне со всей подобающей серьезностью. Помните, что жизнь, здоровье и свобода — намного ценнее любых денег!

15

IBF ПЕРЕГОВОРЫ СНОВА ПЕРЕНЕСЕНЫ



МОРСКИЕ РАБОТОДАТЕЛИ — УЧАСТНИКИ
МЕЖДУНАРОДНОГО ПЕРЕГОВОРНОГО ФОРУМА (IBF),
К БОЛЬШОМУ РАЗОЧАРОВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (ITF), СНОВА
ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕНЕСТИ IBF ПЕРЕГОВОРЫ.

IBF переговоры — это механизм коллективных переговоров между морскими работодателями и морскими профсоюзами в отношении заработной платы и условий труда моряков, работающих на судах под иностранными флагами, покрытых специальными соглашениями ITF. На IBF переговорах стороной работодателей выступает Объединенная переговорная группа (JNG), которая состоит из представителей Международного совета морских работодателей (IMES), Международной ассоциации морских менеджеров Японии (IMMAJ) и Ассоциации судовладельцев Кореи. Посредством JNG морские работодатели всего мира представляют Международной федерации транспортников свою скоординированную позицию.

Стороны IBF переговоров — JNG и ITF — должны были встретиться в 2020 году для согласования повышения заработной платы моряков на 2021-2022 годы. Изначально переговоры были запланированы на март 2020 года, но пандемия COVID-19 привела к согласованной отсрочке переговоров до июля 2020 года.

В июне 2020 года члены JNG обратились к ITF с просьбой отложить переговоры до начала 2021 года на том основании, что

стороны не могли встретиться лично из-за пандемии COVID-19 и правительственных ограничений на поездки. Изначально ITF была против отсрочки этих важных переговоров, однако была вынуждена принять предложение JNG в надежде на то, что стороны смогут встретиться лично в апреле 2021 года.

Теперь JNG снова потребовала отложить переговоры, на этот раз до сентября 2021 года — на полтора года с даты первоначально запланированной встречи. ITF понимает, что ограничения на поездки делают личную встречу сторон практически невозможной, однако полагает, что переговоры можно провести в онлайн-формате, точно так же, как и десятки тысяч встреч, которые проводятся ежедневно по всему миру.

ITF приняла предложение об очередном переносе переговоров с решительным возражением. Эту позицию поддерживает и Профсоюз работников морского транспорта Украины.

Профсоюзы дали понять, что если стороны не могут встретиться лично, то переговоры должны пройти виртуально — и это должно произойти не позднее сентября 2021 года.



«Наш Профсоюз полностью разделяет негодование Международной федерации транспортников в отношении очередной отсрочки IBF переговоров по инициативе стороны работодателей — отсрочке общения, исключительно важного для обеспечения благополучия моряков мира, вопреки всему продолжающих обеспечивать бесперебойную работу международного торгового судоходства. Как для Профсоюза, представляющего интересы крупной морской рабочей силы — украинских моряков, которые занимают четвертое по величине место на мировом морском рынке труда — для нас исключительно важно как можно скорее прийти к новым договоренностям совместно с морскими работодателями. Мы рассчитываем, что эти новые договоренности обеспечат нашим морякам, работающим на судах, покрытых IBF договорами, более высокую оплату, более достойные социальные гарантии и лучшие условия труда на борту судов иностранных судовладельцев. Мы выражаем надежду, что сторона работодателей в скорейшем времени примет наше предложение о проведении онлайн-переговоров, чтобы намеченные нами изменения как можно быстрее нашли свое отражение на бумаге и, следовательно, воплотились в жизнь».



Олег Григорюк
Первый заместитель Председателя ПРМТУ



«Наше разочарование в основном вызвано тем, что профсоюзы и работодатели работали сообща над общими задачами на протяжении всей пандемии. От кризиса смен экипажей до ограничений на поездки, а теперь и вакцин — мы наладили связи, чтобы объединиться в борьбе за выработку правительствами и отраслью практических решений. На глобальном уровне ITF и JNG встречались онлайн почти каждую неделю в прошлом году для работы по нашим общим приоритетным направлениям, в том числе и над критически важной проблемой смен экипажей. Мы надеялись, что это совместное, ориентированное на результат партнерство углубилось настолько, что позволило обсудить одно из важнейших решений, необходимых для нашей отрасли — будущее благосостояние и доходы наших моряков».



Дэйв Хейндел
Председатель Секции моряков ITF



«ITF знает, что в течение следующего десятилетия работодатели будут чрезвычайно обеспокоены проблемой предложения на морском рынке труда после того удара, который был нанесен продолжающимся кризисом смен экипажей по привлекательности отрасли. Мир стал свидетелем того, как моряки оказались в эпицентре бездействия правительств и постыдного поведения некоторых участников цепочки поставок по отношению к ним — к тем, кто оказался в ловушке, и так работая на судах дольше, чем предполагалось контрактами. Так, например, некоторые фрахтователи в свои договора с крупными клиентами включают оговорку о «запрете смен экипажей». Пришло время вплотную заняться проблемами, которые сдерживают нашу отрасль. Пришло время нам вместе начать работать над привлечением и удержанием наших квалифицированных специалистов. Пришло время приступить к работе, которую нам поручено выполнить в рамках этих переговоров, что хотя бы минимально показало бы морякам, что отрасль ценит их труд, усилия и жертвы».



Жаклин Смит
Морской координатор ITF



«СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ, ВОЗМОЖНО, ПРИДЕТСЯ ОТМЕНЯТЬ РЕЙСЫ, ЕСЛИ ХОТЯ БЫ ОДИН ИЗ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИММУНИЗАЦИИ», — ГОВОРИТСЯ В ЮРИДИЧЕСКОМ ЗАКЛЮЧЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА (ICS). ПОРТЫ КИТАЯ И ОАЭ УЖЕ РАЗВОРАЧИВАЮТ СУДА: ВЕРОЯТНО, ПОЗИЦИЯ «НЕТ УКОЛА, НЕТ РАБОТЫ» ВСКОРЕ СТАНЕТ ПРИВЫЧНЫМ ЯВЛЕНИЕМ.

Международная палата судоходства (ICS) заявляет, что моряков нельзя принуждать к вакцинации от коронавируса COVID-19, даже если государства настаивают на том, чтобы все члены экипажа были вакцинированы до захода в их порты. «Данное положение вещей может поставить судовладельцев в неприятное положение, когда им придется отменять свои рейсы», — говорится в сообщении.

Некоторые порты в Китае, которые являются важными пунктами назначения для контейнерных и балкерных перевозок, а также Объединенные Арабские Эмираты — ключевой регион перевалки грузов — уже ввели ограничения на въезд в связи с вакцинацией.

Продолжительное время судовладельцы настаивали на том, чтобы моряки получили приоритетное право вакцинации ввиду их жизненно важной роли для мировой экономики, однако это требование не получило широкой поддержки.

В некоторых более богатых странах полным ходом идут программы массовой вакцинации, хотя многим развивающимся странам удастся завершить процедуру вакцинации населения лишь к 2024 году. Эта тема беспокоит ICS, так как порядка

900 тысяч моряков являются выходцами из развивающихся стран. Там, где вакцинация доступна, моряки в большинстве случаев будут стремиться пройти защитную иммунизацию. В то же время значительное количество моряков могут отказаться вакцинироваться по причине религии или веры в дискредитированные с научной точки зрения «антипрививочные» идеи.

В настоящее время невозможно спрогнозировать, какое количество моряков станут склоняться к так называемой «прививочной нерешительности». Однако данные опросов показывают, что сопротивление вакцинации широко распространено среди населения в целом и достигает 30% в США и даже 40% в некоторых странах Европейского Союза, таких как Франция.

Поскольку отрасль готовится к возвращению торговли к обычному режиму после широкого развертывания программ по вакцинации, директор по правовым вопросам Международной палаты судоходства Киран Хосла подготовила юридическое заключение, которое основывается на информации, полученной через отраслевые сети, и на понимании трудового законодательства.

ВАКЦИНАЦИЯ МОРЯКОВ:

МНЕНИЕ

МЕЖДУНАРОДНОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА



«Основной принцип заключается в том, что никто не может быть принужден к получению медицинского обслуживания, и если вы пытаетесь навязать вакцину тому, кто от нее отказывается, это будет нарушением прав человека в отношении его собственной личности», — заявила г-жа Хосла в интервью. — В таком случае судовладелец должен изучить причины подобного отказа и понять, рационален он или нет».

Если существующие трудовые договоры не содержат положений в части обязательной вакцинации, как того требуют некоторые страны захода судна, в ретроспективе они не подлежат изменению в одностороннем порядке. В первую очередь необходимо найти способ обойти назревающую проблему. И если это окажется невозможным, необходимо рассмотреть вопрос о том, приемлемо ли требовать от невакцинированного моряка покинуть судно в следующем порту захода судна, где это может

быть возможным, перед заходом этого судна в страну, где действуют требования в части обязательной вакцинации экипажей.

Однако положение вещей меняется при заключении нового трудового договора. Здесь судовладельцы могут обоснованно требовать наличия прививки в качестве условия предоставления работы, что они, вероятно, и будут делать в ожидании, что в какой-то момент наличие прививки станет повсеместным требованием.

«Тогда морякам придется решать, готовы ли они работать в море на данных условиях. Если они не решатся на вакцинацию, они не получат работу. В Великобритании нам знакомо выражение «нет укола, нет работы», и я полагаю, что это отразится и на судоходстве», — продолжает г-жа Хосла.

Отправной точкой для анализа является Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года, которая обязывает судовладельцев обеспечивать морякам доступ к медицинскому обслуживанию на борту судна и на берегу, однако не содержит явных положений о вакцинации или иммунизации. В этом отношении решающим является национальное законодательство государства флага или страны происхождения моряка. Конечно, невозможно проанализировать законодательства всех стран, однако можно определить общие принципы, основываясь на английском праве.

Во-первых, работодатели обязаны обеспечивать корпоративную безопасность и снижение рисков на рабочем месте, что может оправдать их призыв к вакцинации работников для собственной защиты последних. Однако в то же время сама вакцинация предполагает сознательное и добровольное со-

гласие человека. Таким образом, судовладельцам придется в индивидуальном порядке рассматривать каждый отказ от вакцинации и учитывать конкретные обстоятельства дела в каждом отдельном случае.

Так, отсутствие прививки у работника может повлечь за собой необходимость принятия альтернативных рабочих практик, таких как использование средств индивидуальной защиты, внедрение дополнительных мер социального дистанцирования или изменение рабочих обязанностей для минимизации контактов с другими моряками. Однако если присутствие «отказника» на рабочем месте представляет угрозу для широкого круга его коллег, работодатели могут в конечном итоге рассмотреть вопрос отказа от найма невакцинированных работников. В некоторых случаях работника могут уволить за его отказ от вакцинации, если этот отказ влечет за собой угрозу для него самого и окружающих.

Еще одна проблема — это отсутствие на сегодняшний день повсеместно одобренных вакцин.

Самым безопасным вариантом для судовладельцев будет включение в трудовой договор положения, требующего, чтобы все новоприбывающие моряки прошли иммунизацию вакциной из списка одобренных в их родной стране.

В настоящее время доступ к вакцинам можно получить только посредством государственных программ. Однако в ближайшем будущем ожидается, что судовладельцы смогут самостоятельно приобретать одобренные вакцины, а прививку можно будет получить на борту в соответствии с утвержденными нормами.

Если судовладелец требует, чтобы моряк был вакцинирован против COVID-19 или вакцинация фактически становится профессиональным требованием для работы в море, то судовладелец будет нести ответственность за обеспечение

того, чтобы вакцина была предложена моряку бесплатно. Однако в этой связи ожидается, что правительства ряда стран будут предоставлять своим гражданам доступ к бесплатной вакцинации.

Если моряк добровольно прошел вакцинацию от COVID-19, так как она была предложена, например, его правительством, то судовладелец не будет нести ответственности за расходы и за последствия любой возникшей в результате вакцинации неблагоприятной реакции или болезни. Однако если моряк заболеет во время путешествия на/с судна или на его борту, ответственность судовладельца за лечение и/или смерть моряка будет определяться условиями найма и любым применимым коллективным договором.

По материалам ICS и Lloyd's List

ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО

ОТ ПРМТУ ПО ВАКЦИНАЦИИ ОТ COVID-19: ОТВЕТЫ НА ВАШИ ВОПРОСЫ

20



COVID-19

Во всем мире зарегистрировано более 100 миллионов случаев заражения коронавирусом и более двух миллионов случаев смерти от COVID-19. На сегодняшний день почти 200 миллионов человек получили одну дозу вакцины от COVID-19. Профсоюз работников морского транспорта Украины подготовил для моряков и судоходных компаний краткое практическое руководство по вакцинации от коронавируса. Материал содержит достоверную информацию о различных типах, составе и преимуществах вакцин, доступных на сегодняшний день, а также отвечает на самые популярные вопросы о вакцинации. Руководство было разработано на основании свежей публикации Международной палаты судоходства (ISC), подготовленной совместно с Международной ассоциацией морского здоровья, Международной ассоциацией независимых владельцев танкеров (Intertanko) и Международной федерацией транспортников (ITF).

Основной целью практического руководства от ПРМТУ выступает борьба с дезинформацией о вакцинах, результатом чего впоследствии становится необоснованный отказ от иммунизации. На данный момент точно неизвестно, какое количество моряков не желает прививаться от COVID-19, данные социальных опросов свидетельствуют о высоком проценте отказов среди населения стран мира — 30% населения США; 40% населения некоторых стран Европейского Союза.

Вакцины от COVID-19

Большинство разрабатываемых вакцин от COVID-19 в мире нацелены на шиповидный белок, который позволяет вирусу проникать в клетки человека. В настоящее время более 50 вакцин проходят клинические испытания, и намного больше находятся на доклинических стадиях.

Типы вакцин от COVID-19

Вакцины на основе генетического материала (нуклеиновых кислот) Pfizer BioNTech; Moderna

Вакцина на основе нуклеиновой кислоты доставляет в клетки нашего организма определенный набор инструкций в виде ДНК или мРНК, побуждая их синтезировать нужный специфический белок, который иммунная система нашего организма должна распознать и дать на него иммунный ответ. Эта вакцина безопасна и никоим образом не влияет на гены человека. Она достаточно

проста в производстве, а применяемая технология уже много лет используется для лечения онкологических больных.

Вирусная векторная вакцина Oxford/AstraZeneca; SputnikV/Gamaleya; Johnson & Johnson; CanSinoBio

В этом виде вакцины используется безопасный вирус, который доставляет специфические субэлементы (белки) соответствующего микроорганизма, благодаря чему вакцина способна активировать иммунный ответ, не вызывая болезни. С этой целью в безопасный вирус вводится код для формирования определенных частей соответствующего патогена.

Такой безопасный вирус затем используется в качестве платформы или вектора для доставки в клетки организма белка, который активирует иммунный ответ. Примером этого типа вакцин, которые могут быть разработаны в короткие сроки, является вакцина против Эболы.

Инактивированная вакцина BBIBP-CorV/Sinopharm; CoronaVac; Covaxin

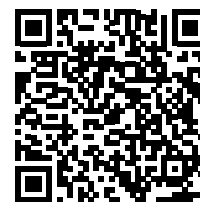
При создании вакцины используются безвредные вирус или бактерия или очень похожие на них микроорганизмы, которые инактивируют (убивают) с помощью химических реагентов, тепла или радиации. Этот метод основывается на технологиях, которые, как было доказано, эффективно защищают человека, — они применяются для изготовления вакцин против гриппа и полиомиелита — и позволяет наладить достаточно масштабное производство вакцин. Однако для его применения требуются специальные лабораторные помещения, в которых можно безопасно выращивать вирус или бактерию, цикл производства может быть относительно длительным, а для иммунизации, скорее всего, потребуется введение двух или трех доз.

Субъединичная вакцина EpiVacCorona

В субъединичных вакцинах используются только специфические фрагменты (субъединицы) вируса или бактерии, которые иммунная система должна распознать.

Они не содержат целых микроорганизмов или безопасных вирусов. Большинство вакцин, применяемых в календаре детских прививок, являются субъединичными и защищают от таких болезней, как коклюш, столбняк, дифтерия и менингококковый менингит.

Как сообщает Всемирная организация здравоохранения, разрешенные для использования в разных странах вакцины от COVID-19 доказали свою эффективность в профилактике заболевания в более чем 50% случаев, а часто — в более чем 90%. Однако в ряде случаев данные об эффективности вакцинации еще не опубликованы и не рецензированы.



Ежедневно обновляемую информацию о наличии вакцин в конкретных странах можно найти в программе ООН под названием COVAX. Она доступна онлайн на платформе Vaccine Market Dashboard.

21

COVID-19

ТОП-10 вопросов о вакцинации от COVID-19

1. Безопасны ли вакцины?

Все вакцины должны пройти множество этапов испытаний (лабораторные исследования, тестирование на добровольцах), прежде чем они будут признаны безопасными и эффективными для широких слоев населения. Соответствующие национальные, региональные или международные органы власти рассматривают и анализируют результаты исследований.

Как и все лекарственные средства, каждая вакцина должна пройти широкомасштабное тщательное тестирование для оценки ее безопасности, прежде чем она может быть включена в программу вакцинации в странах.

Всемирная организация здравоохранения всесторонне оценивает имеющиеся данные и регулярно обновляет документальное обоснование своей позиции касательно той или иной вакцины.

Процесс разработки и мониторинга вакцин

Мелкомасштабные исследования	В пробирке / На животных	I II III
Фармацевтическое качество	Доклинические исследования	Клинические испытания
ЕАЛС / ЕС	Расширение производства	Исследования безопасности
Оценка	Производство	Контроль безопасности

2. Кому не противопоказана прививка от COVID-19?

Люди, у которых уже был диагностирован COVID-19

Исследования показывают, что люди, переболевшие COVID-19, могут снова заразиться, и что иммунитет после клинического заболевания может не защитить человека от новых мутаций вируса. Ожидается, что вакцина в состоянии обеспечить более широкую защиту, и человек может получить прививку вскоре после выздоровления.

Дополнительное тестирование не требуется. Однако из-за ограниченного количества вакцин вакцинация может быть отложена на несколько месяцев, а график вакцинации может изменяться.

Женщины, планирующие беременность

В настоящее время нет доказательств того, что вакцины от COVID-19 отрицательно влияют на репродуктивную функцию или вызывают проблемы с зачатием.



Если вы относитесь к одной из групп ниже, вашу вакцинацию следует обсудить с лечащим врачом

Люди с аллергией на какой-либо компонент

В то время как серьезная аллергическая реакция на вакцину не является частой, людей с аллергией на какой-либо компонент вакцины не следует вакцинировать до тех пор, пока их не осмотрит соответствующий врач. В случае вакцинации, люди с аллергией, анафилаксией или тяжелой астмой в анамнезе должны находиться под наблюдением в течение рекомендуемого врачом периода времени.

Люди, которые в настоящее время нездоровы

Таким людям следует сообщить об этом своему лечащему врачу, чтобы убедиться, что вакцинация в данное время является целесообразной.

Беременные женщины

Беременные женщины подвержены более высокому риску тяжелого течения заболевания, к тому же COVID-19 связан с повышенным риском преждевременных родов. Так, в настоящее время недостаточно данных для рекомендации вакцинации беременных в плановом порядке. Если беременная или кормящая женщина подвержена неизбежному высокому риску заражения или же если она страдает от какого-либо серьезного заболевания, вакцинацию следует рассматривать в индивидуальном порядке.

Кормящие матери

Пока не ясно, могут ли вакцины от COVID-19 передаваться при грудном вскармливании от матери к ребенку, и если да, то какое влияние они могут оказать на качество молока или на самого ребенка. Считается, что вакцины с мРНК не способны оказать какого-либо воздействия на младенца. Кормящим грудью женщинам следует обсудить риски и преимущества вакцинации со своим лечащим врачом.

Молодежь

В настоящее время вакцины проходят испытания с целью определения, является ли безопасной вакцинация молодежи. Для одобрения введения конкретной предлагаемой вакцины лицам моложе 18 лет требуется консультация лечащего врача.

3. Важно ли знать, какой тип вакцины мне ввели?

Да, это важно. В настоящее время неясно, разрешат ли правительства разных стран пересекать свои границы лицам, получившим любую из уже существующих или разработанных в ближайшем будущем вакцин, или же будут требовать наличие определенной вакцины. Морякам рекомендуется получить информацию о вакцине (бумажный или электронный документ, подтверждающий вакцинацию) и хранить его вместе со своими морскими документами. По возможности, подтверждение вакцинации должно быть оформлено на государственном языке с переводом на английский язык. Текущие рекомендации гласят, что вторая доза вакцины (где это необходимо), должна быть той же марки, что и первая; однако эта рекомендация может измениться в зависимости от результатов текущих испытаний.

4. Как я могу получить вакцину?

В настоящее время вакцины от COVID-19 можно получить только посредством национальных государственных программ вакцинации. Отрасль изучает возможности для моряков получить одобренные вакцины в ближайшем будущем.

5. Нужно ли мне соблюдать все правила, карантин и ограничения на поездки после вакцинации?

Да, в настоящее время необходимо соблюдать все карантинные ограничения и ограничения на поездки. Со временем они могут измениться.

6. Как долго сохраняется иммунитет, и как часто мне нужно будет делать прививку?

В настоящее время ведутся исследования для определения того, как долго человек остается невосприимчивым к вирусу

COVID-19 после вакцинации различными вакцинами. По результатам исследования станет ясно, как часто будет необходимо вводить вакцину, например, ежегодно, как вакцину от гриппа, или реже.

7. Могу ли я после вакцинации заразить других?

В настоящее время неизвестно, может ли вакцинированный человек быть бессимптомным переносчиком вируса и может ли он заражать других. Пока это не будет установлено наверняка, важно, чтобы каждый, независимо от того, вакцинирован он или нет, следовал рекомендациям в отношении физического дистанцирования, мытья рук с мылом или использования дезинфицирующих средств для рук, а также соблюдал правила гигиены дыхания и носил маску.

8. Эффективна ли вакцина против новых мутаций вируса?

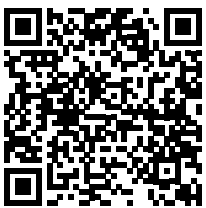
Производители и правительства изучают эффективность различных вакцин против выявленных вирусных мутаций. Ранние лабораторные испытания показывают, что одобренные вакцины эффективны против новых известных мутаций.

9. Как быстро вакцина начнет защищать?

Исследования сообщают, что вакцина начинает действовать примерно через 12 дней после инъекции.

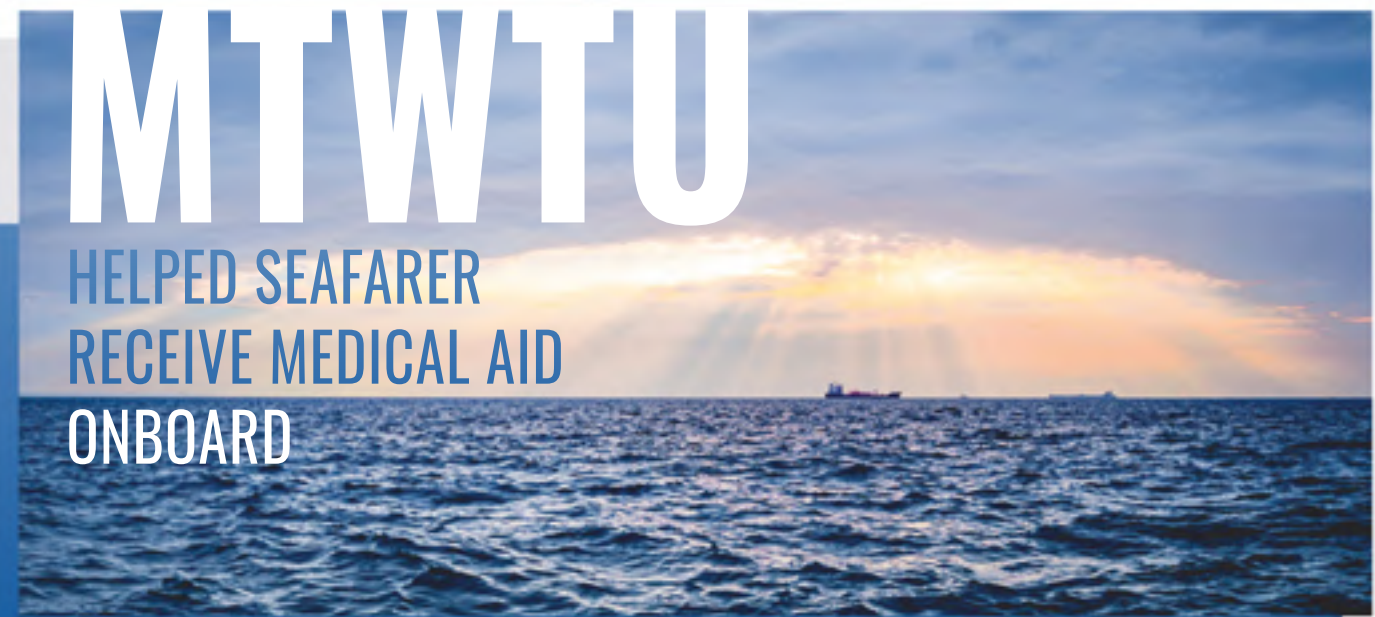
10. Влияет ли прием пищи на эффективность вакцинации?

Нет, прием пищи до или после инъекции на вакцинацию не влияет. Рекомендуется избегать употребления алкоголя перед вакцинацией и в течение нескольких дней после нее.



Подробнее ознакомьтесь с Практическим руководством по вакцинации от COVID-19 для моряков и судоходных компаний можно на сайте [PRMTU](#).

PRMTU подчеркивает, что публикация данного материала сделана не для призыва к вакцинации — это личный выбор каждого. Наша цель — предоставить морякам для ознакомления информацию на основании данных Международной палаты судоходства.



20 МАРТА В ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ЗА ПОМОЩЬЮ ОБРАТИЛСЯ КАПИТАН СУДНА, ПОКРЫТОГО КОЛЛЕКТИВНЫМ ДОГОВОРОМ ПРМТУ.

Капитан сообщил, что один из членов экипажа на борту его судна, фиттер из Украины, еще с 9 марта испытывает сильную зубную боль. Эту боль можно ненадолго снять имеющимися на судне обезболивающими препаратами, однако из-за нее моряк не может нормально питаться, спать и работать, и ему необходимо посетить зубного врача в ближайшем порту захода судна, чтобы получить необходимую медицинскую помощь.

Когда боль появилась впервые, судно находилось на переходе из Израиля в порт Ченнай, Индия (прибытие 16 марта). Агент судна в порту Ченнай отказал капитану в удовлетворении запроса на посещение врача, ссылаясь на связанные с COVID-19 ограничения. После Ченная судно должно было направиться на бункеровку в Сингапур (прибытие 22 марта). Бункеровка должна была занять несколько часов и проводиться на рейде порта, что также делало невозможным посещение врача.

После бункеровки в Сингапуре судно должно было направиться в Лаем-Чабанг в Таиланде, где должно было простоять 2-3 дня. Капитан просил Профсоюз поспособствовать в организации визита к зубному врачу для фиттера, так как на соответствующий запрос судна местный агент в Таиланде аналогичным образом ответил отказом, также ссылаясь на COVID.

После Таиланда судно должно было отправиться в десятидневный переход до порта Пусан в Южной Корее, и капитан очень переживал, чтобы фиттер получил необходимую медицинскую консультацию и назначенные врачом медикаменты до начала этого длинного путешествия.

Изучив карантинные ограничения и процедуры схода на берег в Таиланде, Профсоюз понял, что шансы моряка получить необходимую помощь в медицинском учреждении чрезвычайно невысоки. Однако, несмотря на это, было необходимо сделать все возможное, чтобы помочь члену Профсоюза, нашему земляку.

Через основанный при поддержке Министерства иностранных дел Украины Морской информационный центр Профсоюз обратился за помощью в Департамент консульской службы МИД Украины, который, в свою очередь, передал за-

прос Профсоюза местному консулу в Таиланде Александру Лысаку.

Предоставив Александру всю имеющуюся информацию и документы по кейсу, Профсоюз связал консула непосредственно с заявителем — капитаном судна. Получив от капитана контакты местной агентирующей фирмы в порту Лаем-Чабанг, консул связался с агентом и обеспечил приезд врача на судно вскоре после его захода в порт.

25 марта, прибыв на борт, зубной врач осмотрел пациента, диагностировав инфицирование корневого канала под коронкой, сопровождающееся воспалительным процессом. Конечно, для лечения подобной проблемы моряку на берегу необходимо внимание врача, в распоряжении которого имеется специальное оборудование и медикаменты для лечения, что, несмотря на обстоятельства, оказалось невозможным в тайском порту — местные власти неукоснительно требуют соблюдения 14-дневного карантина для любого, кто переступает границу Таиланда.

Врач выписал и предоставил фиттеру обезболивающие препараты, а также курс антибиотиков на ближайшие 10 дней до следующего порта захода в Южной Корее. Курс обезболивающих должен помочь моряку благополучно перенести следующий десятидневный переход.

ON MARCH 20, 2021, THE MASTER OF A SHIP COVERED BY THE MTWTU COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT TURNED TO THE UNION FOR HELP.

The Master reported that one of the crew onboard, a Fitter from Ukraine, has been suffering severe toothache since March 9. Painkillers available onboard helped temporarily relieve the pain, but most of the time the seafarer was unable to eat, sleep and work. Thus, he urgently needed to see the dentist at the nearest port of call.

When the pain first appeared, the ship was on her way from Israel to the port of Chennai, India (ETA March 16). The ship's agent in Chennai said the visit was impossible due to COVID-imposed restrictions. After Chennai, the ship was to stop by at Singapore (ETA March 22) for a few hours for bunkering, so there was not enough time for a visit. After the bunkering, the ship was to head to Thai port Laem Chabang for a couple of days. That was where the Union's help was needed – to arrange a visit to the dentist, as the local agent in Thailand similarly refused the Master citing COVID-19.

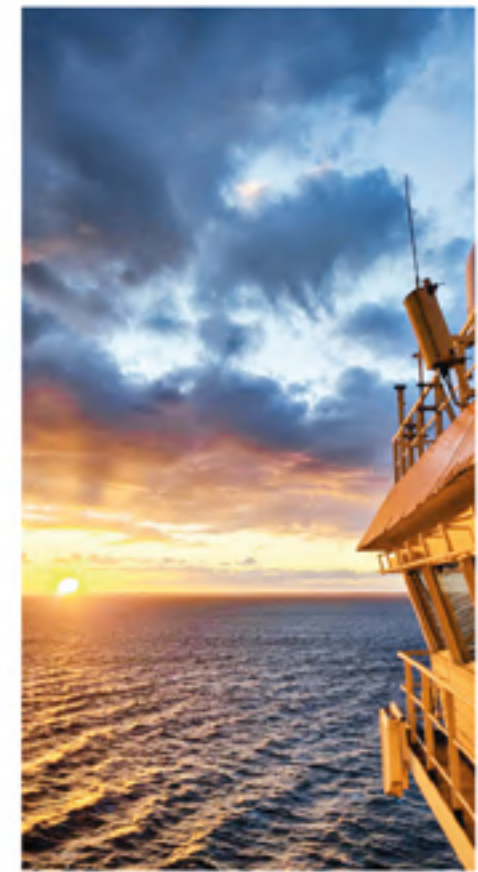
After Thailand, the ship was to leave for a ten-day voyage to the port of Busan in South Korea, and the Master wanted to make sure the Fitter receives the required consultation and medications prior to such a long sail. Having examined the Thai restrictions due to COVID, the Union realized that the seafarer's chances for a visit to the medical facility were very slim. However, it was essential to do the utmost to help the MTWTU member.

Through the Maritime Information Center supported by the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, the MTWTU appealed to the MFA's Department for Consular Service, which, in its turn, forwarded the issue to the local consul in Thailand Mr. Olexandr Lysak.

The Union provided Olexandr with all the available information and documents on the case and linked him directly with the Master of the ship. The consul received the contacts of the local ship's agent in Laem Chabang, contacted him and arranged the dentist's arrival to the ship shortly after she berthed at the port.

Thus, on March 25, the dentist arrived onboard the ship where he diagnosed the Fitter with root canal infection, accompanied by inflammation. Normally, such a condition is to be treated in a medical facility onshore, which unfortunately was impossible due to a strict 14-day quarantine regime for anyone crossing the Thai border.

The doctor prescribed and supplied the Fitter with pain relievers and antibiotics enough for 10 days up till the next port of call in South Korea to help the Ukrainian seafarer safely and painlessly endure the long voyage.





ПАРТНЕРСТВО И ОБМЕН ОПЫТОМ

УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ ГОД ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ ПРОЕКТOM EDMARINE ПРОВОДИТ ИНФОРМАЦИОННЫЕ СЕМИНАРЫ ДЛЯ МОРЯКОВ-ЧЛЕНОВ ПРМТУ. ТАК, В МАРТЕ ПАРТНЕРЫ ПРОВЕЛИ ТРИ ТАКИХ СЕМИНАРА.

FOR SEVERAL YEARS IN A ROW THE MARINE TRANSPORT WORKERS' TRADE UNION OF UKRAINE IN COOPERATION WITH EDMARINE EDUCATIONAL PROJECT FOR SEAFARERS HAS BEEN HOLDING INFORMATIONAL SEMINARS FOR SEAFARERS, REGISTERED WITH THE MTWTU. IN MARCH, THERE HAVE BEEN HELD THREE EVENTS OF SUCH A KIND.

11 марта в Морском юнион центре для моряков-членов ПРМТУ прошел практический семинар на тему: «Распространенные замечания от инспекторов Государственного портового контроля и как их избежать». Своими знаниями с участниками встречи поделился опытный капитан Виктор Сурма. Так, на семинаре рассмотрели самые частые замечания инспекторов PSC, режимы PSC, виды проверок и на базе каких конвенций и нормативных документов они осуществляются, а также за какие несоответствия можно получить замечания.

18 марта ПРМТУ провел семинар для электромехаников на тему: «Судовые грузовые краны». В центре внимания такие вопросы, как электрические принципиальные схемы и символы для них; система контроля крана MacGregor; обслуживание систем крана; аварийная работа плат управления и обслуживание сенсоров и электрического оборудования кранов.

«Вопреки тому, что у меня нет высшего образования, я доказал, что нет границ, которые нельзя преодолеть, используя свой интеллект и стремление развиваться, — говорит Игорь Гуцаков, электромеханик, спикер проекта. — Как показывает мой опыт, судовладельцев привлекает не наличие образования, а профессионализм и опыт. За моей спиной 14 лет работы на 34 судах торгового флота и 7 пассажирских судах. Я накопил очень много практического материала о разном оборудовании и давно задумывался делиться этим. Данный семинар стал для меня дебютом, и я благодарен за эту возможность».

Уже в конце марта, учитывая объективные причины, семинары с моряками перешли в онлайн-режим. Так, ПРМТУ и EdMarine провели вебинар на тему: «Базовая информация о сенсорах». Спикером мероприятия выступил Данил Моргун, действующий моряк, член Профсоюза.

On March 11, 2021, a workshop on Port State Control Inspections was held, where experienced Captain Viktor Surma shared his knowledge with the participants.

At the workshop, the audience discussed the most common PSC deficiencies, PSC regional agreements; which conventions and norms regulate the inspections, types of inspections and deficiencies.

Later, on March 18, another seminar took place. Dedicated to the topic of Ship Cargo Cranes, the seminar addressed such issues like electrical schematic diagrams and their symbols, MacGregor crane control system, crane systems maintenance, control board emergency operation, maintenance of sensors, electrical equipment of cranes and much more.

“Even though I have no higher education, I have proven that intellect and desire to develop help transcend any boundaries”, said the project speaker Electric Engineer Igor Gutsakov. “As my experience shows, it is not education that attracts shipowners, but professionalism and experience. Over 14 years I have worked on 34 merchant and 7 passenger ships. I have accumulated a lot of practical material on various equipment and have long thought about sharing it. This seminar was my debut, and I am grateful for this opportunity.”

At the end of March, due to objective reasons, the seminars were transferred into the online format. The MTWTU and EdMarine held a webinar on ‘Basic Information about Sensors’, where the speaker was Danil Morgun, an active seafarer and the MTWTU member.

ИЗБЫТОЧНЫЙ ВЕС

ВРЕМЯ ВЗВЕШИВАТЬ РИСКИ EXCESS WEIGHT: TIME TO WEIGH UP RISKS



ЕЖЕГОДНО 7 АПРЕЛЯ В ДЕНЬ СОЗДАНИЯ В 1948 ГОДУ ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ ОТМЕЧАЕТСЯ ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ ЗДОРОВЬЯ, КОТОРЫЙ ПОСВЯЩАЕТСЯ ГЛОБАЛЬНЫМ ПРОБЛЕМАМ, СТОЯЩИМ ПЕРЕД ЗДРАВООХРАНЕНИЕМ, И ПРОХОДИТ ПОД РАЗНЫМИ СЛОГАНАМИ.

THE WORLD HEALTH ORGANIZATION WAS ESTABLISHED ON 7 APRIL 1948, WHICH IS COMMEMORATED AS WORLD HEALTH DAY. THE CELEBRATION IS AIMED TO CREATE AWARENESS OF A SPECIFIC HEALTH THEME TO HIGHLIGHT A PRIORITY AREA OF CONCERN FOR THE WORLD HEALTH ORGANIZATION.

В 2021 году День здоровья посвящен теме борьбы с распространением коронавирусной инфекции и проходит под девизом: «Построим более справедливый, более здоровый мир».

В этот день Профсоюз работников морского транспорта Украины организовал для моряков с семьями онлайн встречу с врачами Одесского национального медицинского университета, Ассоциации семейной медицины Одесского региона. Тема обсуждения — «Избыточный вес: время взвешивать риски».

«Проблема ожирения становится все более актуальной и начинает представлять социальную угрозу для жизни людей независимо от их социальной и профессиональной принадлежности, зоны проживания, возраста и пола. Каждый третий человек в мире имеет избыточную массу тела, ежегодно 28 миллионов человек умирают от избыточного веса. Это болезнь, которую можно предупредить и вылечить, — говорит профессор, доктор медицинских наук Валентина Величко. — Сегодня, во время пандемии COVID-19, тема ожирения как никогда актуальна, потому что ожирение и избыточный вес усложняют течение заболевания от коронавирусной инфекции. Не секрет, что такие люди тяжелее и с осложнениями переносят коронавирусное заболевание».

Специалисты рассмотрели такие вопросы как основы изменений пищевого поведения, влияние ожирения на сердечно-сосудистую систему, рассказали, как выявить состояние своего здоровья и перейти на более здоровый рацион пищи.

The theme for World Health Day 2021 is ‘Building a fairer, healthier world’. WHO said that the COVID-19 pandemic has highlighted how some people can have better access to health services and live healthier lives than others.

On this day, the Marine Transport Workers’ Trade Union of Ukraine held online meeting for seafarers’ families with doctors from the Odessa National Medical University and the Association of Family Medicine of the Odessa region. The topic of discussion was the excess weight problem.

“The problem of obesity is getting more and more prevalent posing a social threat to the lives of people regardless of their social background, occupation, living area, age or gender. Every third person in the world is overweight and 28 million people die from obesity every year. It is a disease that can be prevented and treated,” said Prof. Valentyna Velychko, Doctor of Medical Sciences. “Today, during the COVID-19 pandemic, this matter is more relevant than ever as obesity and overweight aggravate the coronavirus disease, and, no secret, cause complications.”

The experts discussed such issues as basics of eating behavior change, effect of obesity on cardiovascular system, explained how to check the state of your health and switch to a healthier diet.



*Выбор.
Что это
значит для
меня*

ЗАПИСКИ ЖЕНЫ МОРЯКА

*Кристина
Цсюк*

У меня никогда не было предвзятого отношения к сайтам знакомств. Месяц переписок, свиданий, неудачных ужинов, целая коллекция непристойных фотографий — сценарий всегда был похож. Однажды на таком сайте я начала переписываться с мужчиной, фотография у которого была настолько размытой, что я не до конца понимала, с кем общаюсь. Мы обменивались сообщениями в течение целого дня и выяснили, что находимся недалеко друг от

друга. Неожиданно он предложил встретиться. Был момент, когда мозг еще не до конца воспринял информацию, но что-то на интуитивном уровне сработало, и я тут же набираю на клавиатуре «Да, конечно». Это чувство сложно объяснить, но, думаю, что всем девушкам оно знакомо.

Наша романтическая прогулка для меня была как глоток свежего воздуха. У нас было много общих интересов, нам было легко и весело друг с другом. Мы встретились

ПРОДОЛЖАЕМ НАШУ РУБРИКУ «ЗАПИСКИ ЖЕНЫ МОРЯКА». В ЭТОМ НОМЕРЕ СВОЕЙ ИСТОРИЕЙ С ЧИТАТЕЛЯМИ «МОРСКОГО» ДЕЛИТСЯ КРИСТИНА, БУДУЩАЯ СУПРУГА ДМИТРИЯ ЛАВРЕНЦА, ТРЕТЬЕГО ПОМОЩНИКА КАПИТАНА.

на следующий день, и на третий... Я парила как бабочка... До его слов: «Через неделю я уйду в рейс».

Слезы, непонимание и выбор: нужно ли мне это? Самой менять лампочку, уметь пользоваться шурупвертом, настраивать роутер, самой воспитывать детей и слышать его голос раз в неделю, быть сильной духом, ответственной и верной. Он далеко в море, а твоя жизнь проходит без него... В голове все время был вопрос — готова ли я взять на себя такую ответственность, готова ли ждать и прожить такую жизнь?

Даже сейчас пишу, и слезы наворачиваются. Но я понимала, что им там, на судне, еще сложнее приходится. Не видеть свою красивую жену, своих крошек, они не имеют права хандрить, потому что нужно работать, бороться со штормом и пересиливать качку.

И я сделала свой выбор. Я выбрала мужчину, а не его профессию. Я встретила человека, с которым мне комфортно находиться 24 часа в сутки. Бла-

годаря своему Диме я счастлива.

Узнав его ближе, я поняла, что, где бы он ни был, я всегда буду под его защитой, он моя опора, моя каменная стена. И даже расстояние не мешает нашим чувствам, а, наоборот, делает их только крепче.

Уже 10 июня 2019 года, спустя десять дней после знакомства, я провожала его в рейс. В аэропорт не поехала, чтобы не заливать там все слезами. Было чувство, будто я осталась без одного крыла.

Контракт шел, связь на судне была отвратительной, разговор на второй минуте обрывался. Хорошо, что сегодня контракты по 12-14 месяцев остались практически в прошлом. Мысль о долгожданной встрече согревала.

Я никогда не пожалую о своем выборе. Я люблю его настолько, что буду ждать всю жизнь.

Каждый раз, встречая его из рейса, обнимаю и понимаю, что все вокруг перестает существовать, и это море нам по колено!

*«...обнимаю и понимаю, что все
вокруг перестает существовать»»*



*«Я выбрала мужчину, а не
его профессию»»*



В условиях современных реалий, постоянно изменяющейся политической, социальной и экономической обстановки, выбор профессии очень важен, так как он напрямую влияет на то, как завтрашний день сложится для тебя.

«Учитывая базу, которая была освоена во время получения первого высшего образования, и экономические условия, сложившиеся во время мирового финансового кризиса 2009-го года, я принял решение, что необходимо развиваться и расти в области работы в море, в сфере морских грузоперевозок, — рассказывает Роман Лазарев. — Когда я работал на индийскую компанию и занимался экспортом коксохимической продукции, мне представлялась весьма перспективной морская карьера. После консультаций с друзьями и знакомыми моряками я решил, что работа в море может открыть для меня новые перспективные неизведанные горизонты».

Так Роман, будучи уже специалистом в сфере Международных экономических отношений (ОНУ им. И. Мечникова) по первому образованию, окончил Херсонскую государственную морскую академию и сегодня работает вторым помощником капитана в компании CMA Ships Ukraine.

РАБОТА В МОРЕ

- Первый опыт работы в море. Роман, какие у вас остались впечатления из первого рейса?

- Я тщательно изучил рынок и помимо романтической стороны, о которой часто говорят, уже довольно неплохо понимал, за что именно платят в море. Однако мне было необходимо удостовериться в том, что эта работа, такой образ жизни подойдет лично мне. Я решил, что самым правильным было бы получение минимально необходимых документов для того, чтобы попробовать себя в море хотя бы в качестве матроса. А уже почувствовав себя в «шкуре» моряка, принимать дальнейшие судьбоносные решения...

Первый рейс получился одновременно одним из самых тяжелых, но в то же время самым ярким в плане эмоций и впечатлений. Первый раз на судне, первая вахта, первый переход, первая швартовка, первый опыт

ДОСТИЧЬ КАЧЕСТВЕННЫХ, ПРОДУКТИВНЫХ И ВЗАИМОВЫГОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ В МОРЕ — ЭТО УНИКАЛЬНЫЙ НАВЫК

THE ABILITY TO ACHIEVE KIND, PRODUCTIVE AND MUTUALLY BENEFICIAL RELATIONSHIPS AT SEA IS A UNIQUE SKILL

”

РОМАН ЛАЗАРЕВ ROMAN LAZAREV

In modern realities, when political, social and economic climate constantly changes, the choice of profession remains crucial as the one directly affecting your tomorrow.

“With the base mastered during my first higher education and due to the economic environment resulted from the global financial crisis of 2009, I decided to necessarily develop and grow in the maritime field, particularly in maritime shipping”, says Roman Lazarev. “To me maritime career seemed a very promising one, since I was working for an Indian company and exporting coke-chemical products. After consulting with friends and fellow seafarers, I decided that the sea is a place offering new, promising and unexplored horizons.”

Thus, Roman, a specialist at International Economic Relations according to his first education (Odessa I.I. Mechnikov National University) also graduated from the Kherson State Maritime Academy and today works as the Second Officer at CMA Ships Ukraine.

WORK AT SEA

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

- I thoroughly studied this market and besides the romantic side, which is often talked about, I knew well what exactly they pay for at sea. However, I had to make sure that this work, this lifestyle would suit me personally. I decided that the right thing would be to obtain the minimum necessary documents to try myself at sea at least as a seaman. And only after walking in these ‘shoes’, I was going to make further fateful decisions.

The first voyage turned out to be one of the hardest but at the same time most memorable with emotions and impressions it gave. The very first time onboard, the first watch, first voyage, first mooring, first experience of dealing with colleagues and seniors,

общения с коллегами и начальством и, в том числе, с капитаном. Рейс был тяжелым физически, да и не самым прибыльным в финансовом плане, но он дал драгоценный опыт и понимание того, как устроен мир «там», как правильно вести себя в различных ситуациях и с различными людьми. И хоть судно работало в странах Черноморского бассейна, это была прекрасная возможность посещать новые места и открывать для себя новые страны.

Удостоверившись, что физически и морально работа в море мне по плечу, я принял решение поступать на факультет судовождения, так как с первого дня в море я знал, что матрос — это временный этап!

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

- Если говорить именно о профессии моряка, то самое сложное, на мой взгляд, это построение межличностных отношений на судне, да и в компании с представителями работодателя. Даже на судах, где очень непросто работать физически, важнейшую роль играют отношения между людьми, и достичь таких качественных, продуктивных и взаимовыгодных отношений в море — это уникальный навык. Нужно уметь себя правильно проявлять в определенных условиях и обстановке, нужно находить подходы к диаметрально противоположным людям, причем, на ограниченном участке пространства.

- Какие опасности подстерегают моряков в море?

- Опасностей в море предостаточно. Все правила техники безопасности, как бы ужасно это ни звучало, были написаны человеческой кровью. За мою, с одной стороны, не самую продолжительную морскую карьеру я уже много раз встречал травмы работников в море, которые невозможно было спрогнозировать, и которые случались, когда вообще ничего не предвещало беды. Иногда это были несчастные случаи, иногда неправильные действия при выполнении элементарнейших заданий, ошибки в которых ставили крест на дальнейших карьерах моряков. В море огромное количество возможностей ошибиться в последний раз, как бы это пугающе ни звучало.

МОРЯК И ПРОФСОЮЗ

- Почему моряку важно становиться членом ПРМТУ?

- Профсоюз помогает в защите моих прав и интересов, а также, когда есть в этом необходимость, — сам защищает нас в море. У меня есть несколько примеров из жизни моих хороших знакомых, печальных случаев, сложных и неприятных: когда в семье моряков приходила беда и горе, в тяжелые моменты ПРМТУ приходил на помощь. Даже когда ситуации казались безнадежными и нерешаемыми, Профсоюз делал все возможное для успешного разрешения вопросов. Это уже не говоря о том количестве всевозможных сопутствующих полезных и развлекательных мероприятий, которые проводит ПРМТУ для моряков-членов Профсоюза.

- Лично вы чувствуете поддержку ПРМТУ?

- Безусловно! И уже довольно давно. Еще с момента первого моего знакомства, когда я стал членом ПРМТУ благодаря своей компании-работодателю CMA Ships Ukraine. Посетив несколько семинаров, организованных для наших украинских моряков, направленных на защиту, поддержку и помощь нам как на судах, так и в повседневных ситуациях, я понял, насколько важна роль ПРМТУ в жизни каждого моряка. Я безгранично благодарен всем работникам ПРМТУ за ту поддержку, которую Профсоюз оказывает мне на протяжении последних 6 лет. Уверен, ПРМТУ проведет еще огромное количество полезных мероприятий, направленных на поддержку и развитие наших моряков!

including the Master. The voyage was physically difficult, and was definitely not the most profitable one, but it provided valuable experience and an understanding of how things work ‘there’ and how to behave in various situations and with different people. And though the ship was operating in the Black Sea region, it was a great opportunity to visit new places and discover new countries.

Having ascertained that I am able to handle the job both physically and mentally, I decided to enter the Navigation Faculty, as I knew for sure from the very first day at sea that seaman was just a temporary stage!

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

Speaking about the seafaring career, the most difficult, in my view, is building interpersonal relationships with both colleagues onboard and within the company, with the employer's representatives. Even on those ships where hard physical work is involved, relationships between people still play a critical role, and the ability to achieve kind, productive and mutually beneficial relationships at sea is a unique skill. You need to manifest yourself correctly in certain conditions and situations; you need to get right with diametrically opposite people and within a limited space.

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

There are plenty of dangers at sea. As awful as it sounds, but all safety rules were written with human blood. During my, on the one hand, not that long maritime career I have many times seen employees unpredictably getting injured at sea when there was no sign of trouble. Some of those injuries were accidents, some were mishandling while performing even most elementary tasks – these failures brought further career of these seafarers to an end. The sea offers multiple opportunities to make the last mistake, regardless of how terrifying that sounds.

SEAFARERS AND TRADE UNION

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

The Union helps protect my rights and interests, and, when necessary, defends us at sea itself. I have several examples from my good friends: in sad and difficult times when trouble and grief came to the seafarers' families, the MTWTU was there to help them. Even when the situation seemed almost hopeless and intractable, the Union did everything possible to successfully resolve the issues. This is not to mention the diverse number of accompanying useful and entertaining activities the Union conducts for its members.

- Do you personally feel the support of the MTWTU?

Certainly I do, and for a rather long time already – since my first acquaintance with the Union, when I became an MTWTU member thanks to my employer company CMA Ships Ukraine. Having attended several Union-arranged seminars for Ukrainian seafarers that were aimed at protecting, supporting and helping us, both onboard and in daily situations, I realized how important the Union's role is in every seafarer's life. I am extremely grateful to all the MTWTU employees for the support that the Union has been providing to me over the past 6 years. I am sure that the MTWTU will successfully implement a huge number of useful activities aimed at supporting and promoting our seafarers!



ЛІКАРЯМ ПОТРІБНА ДОПОМОГА

БФ «МОРТРАНС»
ПІДТРИМУЄ МЕДИКІВ ПІД
ЧАС ПАНДЕМІЇ



БЛАГОДІЙНИЙ ФОНД МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ «МОРТРАНС» ВЖЕ ВКОТРЕ ДОПОМАГАЄ МЕДИЧНИМ УСТАНОВАМ, ЯКІ ЛІКУЮТЬ ЛЮДЕЙ, ХВОРИХ НА КОРОНАВІРУС.

32

Сьогодні ситуація в країні вкрай нестабільна. Пандемія коронавірусу не відступає, а, навпаки, прогресує. У лютому 2021 року почалася третя хвиля спалаху хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 — тисячі людей все ще під загрозою зараження.

Представники Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС» в черговий раз відвідали Комунальне некомерційне підприємство «Міська клінічна інфекційна лікарня» та передали лікарям одноразові захисні комбінезони та рукавички, щоб наші лікарі і надалі могли рятувати пацієнтів лікарні та ефективно боротися з коронавірусною інфекцією. На даний час на стаціонарному лікуванні в Інфекційній лікарні м. Одеси знаходиться велика кількість людей.

БФ «МОРТРАНС» сподівається на покращення ситуації і продовжує допомагати усім своїм бенефіціарам, які потрапили у скрутне становище та небезпеку у зв'язку з поширенням коронавірусної інфекції.

Дорогі друзі, бережіть себе та своїх рідних, дотримуйтеся дистанції та носіть маски. А також бережіть та поважайте лікарів і медпрацівників: вони зараз працюють заради нас з вами!

Ваш БФ «МОРТРАНС»



Seafarers' Trust
We Put Seafarers First

С ГЛАЗ ДОЛОЙ — НЕ ЗНАЧИТ ИЗ СЕРДЦА ВОН



ТРАСТОВЫЙ ФОНД ITF В ЧЕСТЬ СВОЕЙ 40-Й ГОДОВЩИНЫ ЗАПУСТИЛ ФОТОКОНКУРС «С ГЛАЗ ДОЛОЙ — НЕ ЗНАЧИТ ИЗ СЕРДЦА ВОН». ЕГО ЦЕЛЬ — ДАТЬ МОРЯКАМ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОКАЗАТЬ СВОЕ ЛИЦО И СКАЗАТЬ СВОЕ СЛОВО В ЗНАК ПРИЗНАНИЯ ИХ ТРУДА, КОТОРЫЙ ВЫХОДИТ ЗА РАМКИ ДИСКУССИИ О «ЧЕЛОВЕЧЕСКОМ ФАКТОРЕ».

Пандемия COVID-19 и меры, принятые государствами для контроля ее распространения, оказали серьезное влияние на многих моряков. Как вы знаете, сотни тысяч моряков продлили свои контракты на время, значительно превышающее принятые нормы, а международное законодательство было проверено на прочность и оказалось гибким. В то же время морское сообщество и межгосударственные организации Международной морской организации (ИМО) и Международной организации труда (МОТ) выработали протоколы, продемонстрировав беспрецедентный уровень кооперации в интересах отрасли и моряков. Травостовый фонд ITF во время

проведения предыдущего конкурса «Все еще в море» получил порядка 3000 фотографий, создав бесценный архив опыта моряков в период COVID-19 и вызвав интерес средств массовой информации.

Сейчас Фонд планирует отобрать 40 лучших фотопортретов, которые будут опубликованы в книге с лимитированным тиражом для вручения лицам, которые имеют возможность оказать влияние на жизни моряков.

Победители конкурса будут объявлены 25 июня, в Международный день моряка. Презентация книги планируется во Всемирный день моря — 30 сентября 2021 года.

ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ И ПОДРОБНОСТИ
О ПОДАЧЕ МАТЕРИАЛОВ МОЖНО НАЙТИ ЗДЕСЬ:



WE ARE STRONGER
ВМЕСТЕ

