



## З ДНЕМ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ!



Міцного здоров'я вам, успіхів у праці та нових досягнень! Хай у ваших домівках панують мир, любов і злагода. А наша держава, за яку ми боремось, нехай буде сильною, незалежною та процвітаючою.

З Днем Незалежності, Україно!  
Зі святом, дорогі спілчани!

Шановні колеги, дорогі друзі, члени Профспілки робітників морського транспорту України! Вітаю вас із найважливішим святом нашої держави — Днем Незалежності України!

Щороку 24 серпня ми відзначаємо не просто історичну дату, а день, що символізує нашу свободу, гідність, прагнення до незалежності та сили духу українського народу. Цей день нагадує нам про незламність та волю до самовизначення, про нашу відповідальність за майбутнє, яке ми створюємо разом для наших дітей, родин і країни.

Цього року ми зустрічаємо День Незалежності в умовах надзвичайних випробувань для нашої держави. Повномасштабна війна, яку розв'язала росія, продовжує випробовувати на міцність усіх нас — і на фронті, і в тилу, на морі та на суходолі. Проте ми довели світові та самим собі, що український народ — це народ незламний. Ми стоїмо і продовжуємо боротьбу за наше право бути вільними, незалежними, за нашу землю та майбутнє.

Працівники морського транспорту завжди відігравали ключову роль у житті України. І в ці важкі часи ви показуєте приклад са-

мовідданості, професіоналізму та патріотизму. Ваша праця забезпечує економічну стабільність країни, зв'язок із зовнішнім світом, і навіть у складних умовах ви продовжуєте виконувати свої обов'язки з гідністю та честю. Це неоціненний вклад у загальну Перемогу, і я дякую кожному з вас за вашу працю, за вашу мужність і стійкість.

Профспілка робітників морського транспорту України завжди стояла на захисті ваших прав і продовжує робити все можливе, щоб підтримати вас у цей непростий час. Ми боремося за те, щоб кожен із вас отримав належний захист, справедливі умови праці та можливості для професійного розвитку. Ми підтримуємо кожного моряка в будь-якій ситуації та робимо все можливе для відстоювання ваших інтересів на всіх рівнях.

В День Незалежності ми маємо згадати, що незалежність — це не просто формальний статус. Це свобода вибору, свобода дій, це можливість будувати своє життя на своїй землі, відповідно до своїх цінностей і переконань. Це величезний скарб, за який боролися наші предки, і за який ми несемо відповідальність перед майбутніми поколіннями.

Незалежність України — це наш спільний здобуток. Це те, що об'єднує нас усіх, незалежно від професії, місця проживання чи віку. Ми всі — частина великої української родини, і кожен із нас робить свій внесок у майбутнє нашої держави.

В цей святковий день я хочу побажати вам, вашим родинам та всій Україні миру, добробуту та процвітання. Нехай наша спільна боротьба принесе омріяну перемогу, і наша країна розквітне у вільному та мирному світі. Нехай кожен з вас відчує гордість за те, що ми є частиною великої української нації, яка з гідністю долає усі випробування.

Міцного здоров'я вам, успіхів у праці та нових досягнень! Хай у ваших домівках панують мир, любов і злагода. А наша держава, за яку ми боремось, нехай буде сильною, незалежною та процвітаючою.

З Днем Незалежності, Україно! Зі святом, дорогі спілчани!

З повагою, Олег Григорюк,

Голова Профспілки робітників морського транспорту України, Амбасадор доброї волі ІМО, Віце-президент IFSMA

## РІК РОБОТИ УКРАЇНСЬКОГО КОРИДОРУ: ЕКСПОРТОВАНО ПОНАД 64 МЛН ТОНН ПРОДУКЦІЇ

За рік роботи тимчасового морського шляху, також відомого як «Український коридор», 2 379 суден експортували українські вантажі до 46 країн світу. 64,4 млн тонн — загальний вантажообіг, з яких 43,5 млн тонн — продукція українських аграріїв. Про це повідомляється на сайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Попри систематичні російські обстріли, Сили безпеки та оборони продовжують забезпечувати морський шлях для цивільних суден. Окрім безпекової складової, сьогодні існує два основних інструменти страхування ризиків судновласників, чії судна прямують до чи з морських портів України.

Перший — це механізм страхування провідними страховими компаніями та банками світу за сприяння Уряду Великої Британії. Угода дозволяє покривати ризики «Marine Hull War» і «Loss of Hire War» для суден на рівні 1-1,25% страхових премій. Це практично довоєнні показники.

Другий — гарантії відшкодування шкоди фрахтувальникам, операторам та власникам суден і суден внутрішнього плавання під час перебування таких суден у територіальних водах України.

«Український коридор — це не просто тимчасовий морський шлях, це шлях до нашої перемоги та економічного відновлення, це гарантія продовольчої безпеки для всього світу. Хочу висловити глибоку вдячність усім, хто робить можливим функціонування цього морського шляху: нашим військовим, портовикам, морякам, логістам та міжнародним партнерам. Ваша самовіддана праця — це фундамент нашої економічної стабільності та міжнародного авторитету», — наголосив виконувач обов'язків міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Василь Шкураков.

З 15 березня 2024 року Український коридор, що проходить через порти «Великої Одеси», розпочав роботу у цілодобовому режимі, що збільшило показники експорту аграрної та іншої продукції на 20%.

Тимчасовий морський шлях було організовано після того, як росія почала блокування суден, які проходили тодішнім «зерновим коридором». За ініціативою Президента України Володимира Зеленського «зерновий коридор» був організований за підтримки ООН та Туреччини для забезпечення світової продовольчої безпеки. Але тоді росія була однією зі

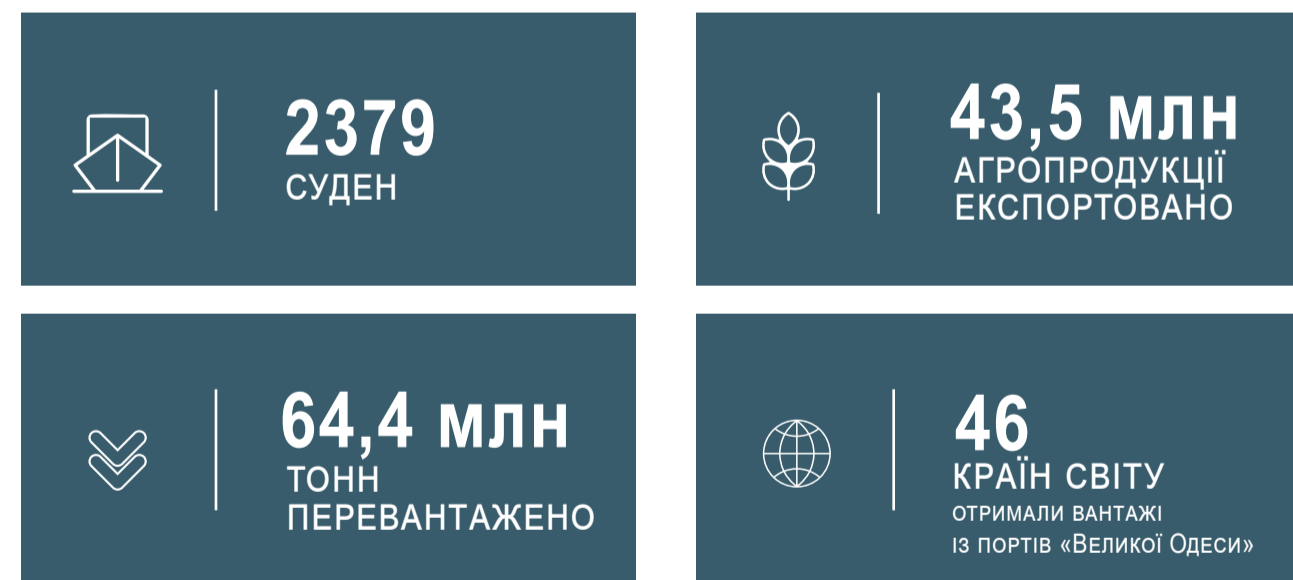
сторін угоди. Після систематичних порушень з боку країни-агресора та блокування суден, було прийняте рішення про організацію альтернативного шляху, який отримав назву Український коридор. Саме 16 серпня минулого року перше заблоковане судно JOSEPH SHULTE і скористалося морським шляхом, встановленим ВМС ЗСУ для торговельних суден.

На відміну від зернового коридору, Українським морським шляхом можна транспортувати не тільки аграрну продукцію. Також є ряд інших переваг, зокрема, Україна самостійно контролює ситуацію з експортом, що є одним з найголовніших чинників економічного відродження.

Наразі єдиним гарантом безпеки судноплавства в Україні є Збройні Сили України. Мінінфраструктури, зі свого боку, забезпечує не лише функціонування, але і подальший розвиток тимчасового морського коридору. Цього року відновлено контейнерне сполучення до портів Одеса та Чорноморськ. У подальших планах — відновити поромне сполучення з морськими портами Одеса і Чорноморськ та залучати морські порти Миколаївського регіону, як тільки дозволить безпекова ситуація.



За 12 місяців роботи Українського коридору:



16.08. 2023 | ПЕРШЕ ЗАБЛОКОВАНЕ СУДНО JOSEPH SHULTE ВИЙШЛО ТИМЧАСОВИМ КОРИДОРом, встановленим ВМС ЗСУ для торговельних суден із порту Одеса

16.09. 2023 | ПЕРШІ ЦИВІЛЬНІ СУДНА AROYAT І RESILIENT AFRICA СКОРИСТАЛИСЯ ТИМЧАСОВИМ КОРИДОРом у напрямку до портів «Великої Одеси»

У подальших планах – відновити поромне сполучення з морськими портами Одеса і Чорноморськ та залучати морські порти Миколаївського регіону, як тільки дозволить безпекова ситуація.

## ПРОПОЗИЦІЇ ПРМТУ ДО ОНОВЛЕНОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ ДО 2030 РОКУ



Розвиток людського капіталу транспортної галузі має бути визнано пріоритетною метою оновленої Національної транспортної стратегії України до 2030 року

Забезпечення відновлення інфраструктури транспорту України та подальший стабільний розвиток Національної транспортної системи України є неможливим без гарантування умов праці для транспортних робітників.

Створення нових робочих місць в транспорт-

ній галузі України, розвиток можливостей для отримання транспортниками сучасної освіти та підготовки, знань та навичок, гарантування захисту трудових та соціальних прав транспортників мають бути визначені основними завданнями оновленої Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, проєкт якої опубліко-

ваний на офіційному сайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України до 2030 року.

ПРМТУ підкреслює, що Україна має доєднатися до інших морських держав, які визнали моряків та інший морський персонал ключовими робітниками.



ПРМТУ запропоновано доповнити проєкт Операційного плану реалізації оновленої Національної транспортної стратегії України комплексом завдань, якими забезпечити:

- ЗБЕРЕЖЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ У МІЖНАРОДНОМУ МОРЬСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ;
- РОЗВИТОК МОЖЛИВОСТЕЙ ДЛЯ ОТРИМАННЯ МОРЯКАМИ ВСІХ НЕОБХІДНИХ ІМ ДОКУМЕНТІВ ДЛЯ РОБОТИ НА СУДНАХ У МІЖНАРОДНИХ РЕЙСАХ;
- РЕОРГАНІЗАЦІЮ НАЦІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ОСВІТИ, ПІДГОТОВКИ ТА ДИПЛОМУВАННЯ МОРЯКІВ, З РОЗШИРЕННЯМ МОЖЛИВОСТЕЙ ДЛЯ ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ ЗА ОНОВЛЕНИМИ ПРОГРАМАМИ ПІДГОТОВКИ, ЯКІ ВІДПОВІДАТИМУТЬ СУЧАСНИМ ЗАПИТАМ СУДНОВЛАСНИКІВ ТА ПОТРЕБАМ МОРЯКІВ;
- ЗАХИСТ ТРУДОВИХ ТА СОЦІАЛЬНИХ ПРАВ МОРЯКІВ, ЯКІ ПРАЦЮЮТЬ НА МОРСЬКИХ СУДНАХ, У ТОМІ ЧИСЛІ У РАЗІ ПОТРАПЛЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ У КРИЗОВІ СИТУАЦІЇ;
- РАТИФІКАЦІЮ УКРАЇНОЮ КОНВЕНЦІЇ 2006 РОКУ ПРО ПРАЦЮ В МОРЬСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ;
- СТВОРЕННЯ ДЛЯ МОРЯКІВ РОБОЧИХ МІСЦЬ В УКРАЇНІ З ГІДНИМИ УМОВАМИ ОПЛАТИ ПРАЦІ ТА СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ;
- ЗАХИСТ ТРУДОВИХ ТА СОЦІАЛЬНИХ ПРАВ ДОКЕРІВ, ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖІВ СУДЕН ПОРТОВОГО ФЛОТУ ТА СУДЕН ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.

ПРМТУ також направлені звернення до Федерації профспілок транспортників України, Федерації роботодавців транспорту України, закладів морської освіти та інших організацій з проханням підтримати пропозиції ПРМТУ з визнання необхідності розвитку людського капіталу у якості окремої стратегічної цілі оновленої Національної транспортної стратегії України до 2030 року.



З пропозиціями ПРМТУ  
МОЖЛИВО ОЗНАЙОМИТИСЯ НА НАШОМУ САЙТІ.  
Для цього перейдіть за QR кодом



## «ПРОБЛЕМИ УКРАЇНСЬКИХ ПРОФСПІЛОК ПОВИННІ ВИРІШУВАТИСЯ УКРАЇНЦЯМИ. ЯКЩО НАС ПРО ЦЕ ПОПРОСЯТЬ, МИ, ВСЯ СІМ'Я ITF, БУДЕМО ГОТОВІ ДОПОМОГТИ ВАМ»

Крістер Норфалл, координатор Федерації транспортників Північних країн (NTF), добрий друг та партнер Профспілки робітників морського транспорту України (ПРМТУ) має багатий та різноманітний досвід: від навчання в загальноосвітній школі до спеціалізованих курсів з цивільної безпеки та вогнепальної зброї, Крістер зумів отримати різноманітні знання та навички, що стали основою його кар'єри.

З дев'яти років загальноосвітньої школи та двох років навчання в школі електриків, Крістер почав свій професійний шлях, працюючи на локомотивній заводі та в Ericsson Telecoms у Німеччині. Проте, його життя змінилося під час військової служби — він двічі брав участь у місіях у Боснії та Герцеговині під командуванням ООН, де виконував обов'язки з цивільної безпеки як зі зброєю, так і без неї.

Після повернення до цивільного життя Крістер активно включився у роботу профспілок, ставши представником транспортників. Його відданість справі та професіоналізм не залишилися непоміченими, і сьогодні він обіймає важливу посаду координатора у Федерації транспортників Північних країн (NTF), де продовжує підтримувати та захищати права працівників транспортної галузі.

**Чим займається NTF: цілі, завдання, напрямки роботи. Скільки організацій-членів має NTF, з яких країн і секторів?**

NTF є свого роду дзеркальним відображенням Європейської федерації транспортників (ETF) та Міжнародної федерації транспортників (ITF), за винятком того, що у нас немає окремої молодіжної та жіночої організації, як в ITF та IFP.

NTF об'єднує профспілки транспортників Норвегії, Швеції, Фінляндії та Данії, а також Фарерських островів і Гренландії. У нас є сім секцій у складі федерації.

Моряки та рибальство, докери, складське господарство та логістика, автомобільний транспорт з робочою підгрупою «Утилізація відходів», залізниця, цивільна авіація, громадський транспорт з робочою підгрупою «Таксі».

**За які сфери Ви конкретно відповідаєте? Скільки років Ви працюєте в NTF?**

Як Координатор я відвідую всі засідання Керівного комітету секцій і всі засідання Секцій. Я також можу відвідувати всі зустрічі ETF та ITF з питань моряків. Я працюю в NTF з лютого 2018 року, тобто трохи більше п'яти років.

З перших днів війни в Україні NTF висловила свою повну підтримку нашій країні та її громадянам. Як нам відомо, на самому початку війни Ви прихистили у своєму будинку сім'ю біженців з України. Крім того, з Вашої ініціативи було відкрито краудфандинг для закупівлі транспортних засобів для Збройних Сил України. Розкажіть, будь ласка, більше про цю ініціативу: хто бере в ній участь, як організовано збір коштів, скільки автомобілів вже передано нашим



**військовим, яким родам військ/яким регіонам надано таку підтримку? Чи плануєте Ви продовжувати цю роботу? Можливо, після наступного візиту в Україну Ви розширите напрямки та обсяги допомоги Збройним Силам України, членам профспілки і просто громадянам України?**

Так, NTF, як і весь цивілізований світ, засудив російську агресію проти України. Такий світовий порядок — влада великих і сильних — не може бути прийнятним у сучасному суспільстві.

У вільний час я також долучаюсь до роботи невеликої громадської організації, яка за допомогою краудфандингу допомагає Україні у протистоянні з агресором. Після першої поїздки, всього через пару тижнів після початку війни, громадська організація привезла жінок і дітей до Швеції. Звичайно, це було нелегке завдання, але, наскільки я знаю, ці люди чудово адаптувалися у шведському суспільстві.

Громадська організація досі працює і є однією з перших, створених у Швеції. Всі кошти фінансуються за рахунок краудфандингу, і ми все ще спостерігаємо дуже сильне бажання підтримати українців фінансово, шляхом грошових пожертв та/або спонсорської допомоги транспортними засобами, такими як евакуатори, пожежні машини, безпілотники, електрогенератори, всюдиходи (6x6), лікарняне обладнання та багато іншого.

Я хотів би назвати підрозділи та цивільні міста, які отримали нашу допомогу, але через ситуацію на місцях краще не називати їх і не вказувати, де вони базуються. Можу лише сказати, що громадська організація побувала на передовій на Сході та у військовій частині, яку знає ПРМТУ у вашому регіоні. За словами засновників громадської організації, вони збираються продовжувати благодійну діяльність в Україні до тих пір, поки війна не закінчиться Перемогою України.

Громадська організація невелика, і все, що ми робимо, ми робимо за рахунок краудфандингу. Треба також враховувати, що більшість волонтерів — це звичайні працюючі

люди зі звичайною роботою, від якої їх потрібно відлучати на час поїздок. Поїздки в Україну найчастіше тривають щонайменше два тижні. Громадську організацію можна знайти на Facebook та Instagram, будь ласка, підпишіться на нас.

**Профспілку та NTF пов'язують теплі партнерські та дружні стосунки. Як Ви оцінюєте роботу ПРМТУ?**

О, я чув тільки хороші відгуки про Профспілку та її керівників і можу тільки підтвердити це. Прогресивне мислення, сучасний PR-відділ, контакт з членами профспілки, профспілковими представниками та активістами. Також величезне вітання молоді Профспілки. Ви — майбутнє України!

**Під час нинішнього візиту, за ініціативи ПРМТУ, Ви взяли участь у Конференції Федерації профспілок транспортників України, зустрілися з представниками МОП в Україні, з молоддю та представниками ПРМТУ. Які Ваші враження, рекомендації та побажання щодо нашої роботи?**

Я дуже вражений тим, як вам вдається працювати в тих умовах, в яких ви живете. Було б неправильно з мого боку давати вам поради. Проблеми українських профспілок повинні вирішуватися українцями; а якщо нас про це попросять, ми, вся сім'я ITF, будемо готові допомогти вам.

**Це Ваш другий візит в Україну, які Ваші враження про нашу країну, людей, культуру та традиції?**

Україна дуже схожа на скандинавські країни, спокійна, миролюбна і привітна. І жа тут чудова, так само як і музика та опера, яку я відвідав під час моєї останньої подорожі. Ваш майбутній вступ до Європейського Союзу і НАТО буде непростим завданням, але не таким складним, як я спочатку думав.

Моя улюблена українська страва — сирники, які подають з ягодами та сметаною. Я вже сумую за ними.

## ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ ІНТЕРНАЦІОНАЛЬНИЙ КЛУБ МОРЯКІВ: ПІДТРИМКА ТА ВІДНОВЛЕННЯ У ЧАСИ ЗМІН

Міжнародних клубів моряків налічується кілька сотень у світі, де переважно працюють християнські місії, інші — перебувають у віданні морських профспілок чи урядів. У них зазвичай створено всі умови для того, щоб моряки з іноземних суден, що стоять біля причалів порту, мали можливість поспілкуватися зі своїми рідними та близькими по інтернету, відпочити, здійснити свої релігійні обряди, взяти участь у тих чи інших святах тощо.

Ізмаїльський міжнародний клуб моряків був заснований у липні 1957 року. Уже понад 60 років тут створені комфортні умови перебування у Дунайському регіоні для робітників морської сфери та гостей міста.

У доковідний та мирний час Клуб щороку відвідували близько 2 тисяч моряків. Сучасний відпочинковий комплекс, збудований за підтримки Профспілки робітників морського транспорту України та ITF Seafarers' Trust, пропонує морякам спортзал, більярд, сауну, масажний кабінет, зал для настільного тенісу, кафе, конференц-зала, міні-готель з комфортабельними номерами. Завдяки таким умовам в Інтерклубі ПРМТУ проводить семінари, акції до Дня моряка та Нового року, тренінги, курси, форуми; події, присвячені першочерговим питанням — «STOP COVID-19», добровільну вакцинацію від коронавірусу; інформаційні — для портовиків Ізмаїльського та Ренійського морських торговельних портів і ПрАТ «Українське Дунайське пароплавання» та інші інтерактивні заходи. Найголовнішим аспектом таких зустрічей

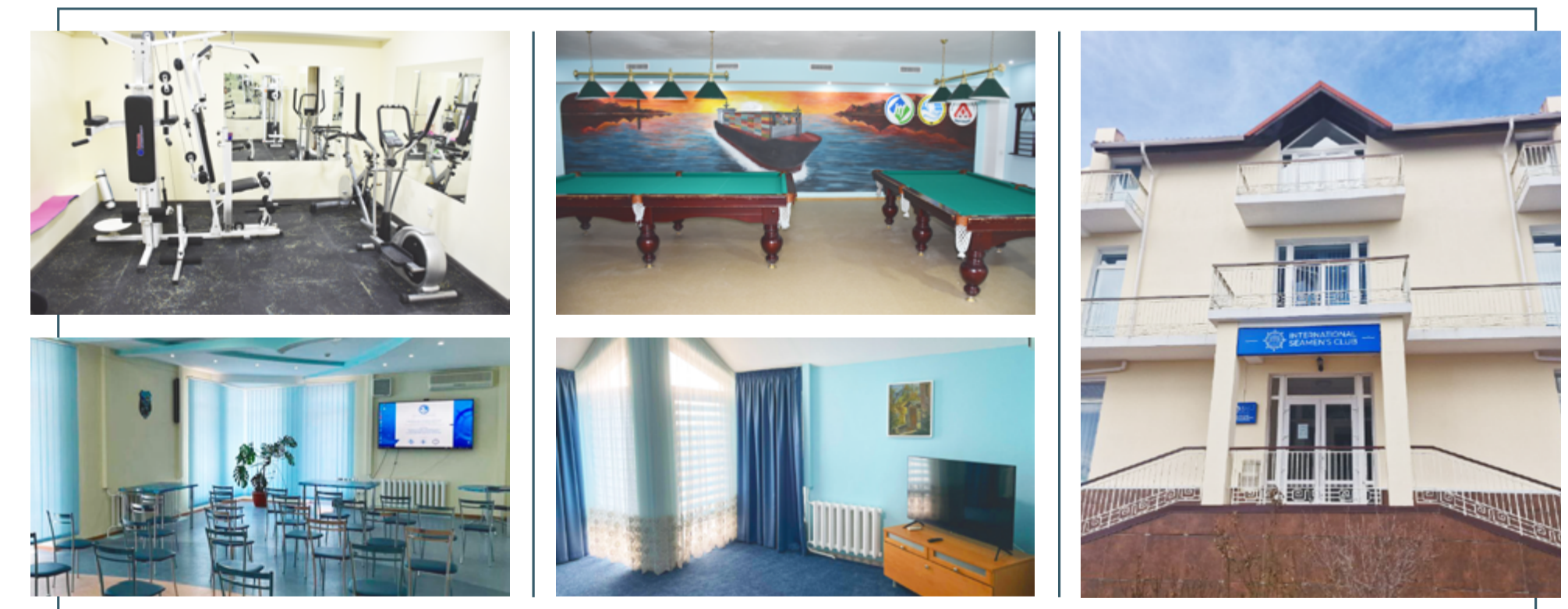
є можливість взаємодії представників ПРМТУ і моряків та портовиків, які можуть знайти відповіді на актуальні проблеми.

Також Ізмаїльський клуб моряків надає послуги з оформлення та перекладу морських документів п'ятьма мовами: англійською, німецькою, румунською, болгарською та українською. Фахівці Клубу моряків швидко, дотримуючись термінів, виконують замовлення, що є необхідним фактором для моряків.

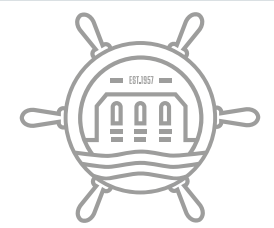
З початком війни ПРМТУ, надаючи гуманітарну допомогу портовикам, морякам та їх сім'ям, спрямувала роботу Клубу на забезпечення тимчасовим житлом біженцям та переселенцям з окупованих територій.

Однак у ніч з 1 на 2 серпня 2023 року росія здійснила масовану атаку безпілотними літальними апаратами портової інфраструктури Дунайського регіону, унаслідок якої було зруйновано Інтерклуб моряків. Ketі Хіггінботтом, Голова ITF Seafarers' Trust, одразу виразила слова підтримки та готовність ITF Seafarers' Trust взяти участь у відбудові будівлі. І сьогодні Інтерклуб продовжує роботу у відновленні після руйнувань будівлі.



Наразі Ізмаїльський міжнародний клуб попри нестабільний час зберігає свій пріоритетний напрямок — швидке забезпечення базових потреб моряків у відпочинку, безпечній роботі та професійному зростанні. Інтерклуб завжди готовий прийняти, допомогти та подбати про нову спільноту, надаючи всі необхідні можливості.






НАРАЗІ ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ ІНТЕРНАЦІОНАЛЬНИЙ КЛУБ ПОПРИ НЕСТАБІЛЬНИЙ ЧАС ЗБЕРІГАЄ СВІЙ ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМОК — ШВИДКЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БАЗОВИХ ПОТРЕБ МОРЯКІВ У ВІДПОЧИНКУ, БЕЗПЕЧНІЙ РОБОТІ ТА ПРОФЕСІЙНОМУ ЗРОСТАННІ. ІНТЕРКЛУБ ЗАВЖДИ ГОТОВИЙ ПРИЙНЯТИ, ДОПОМОГТИ ТА ПОДБАТИ ПРО НОВУ СПІЛЬНОТУ, НАДАЮЧИ ВСІ НЕОБХІДНІ МОЖЛИВОСТІ.



ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ  
ІНТЕРНАЦІОНАЛЬНИЙ  
**КЛУБ  
МОРЯКІВ**

М. Ізмаїл,  
вул. ПАРОПЛАВНА, 69

+380632011695  
+380974097972

## СОЦІАЛЬНИЙ ДІАЛОГ: НСПП ІНФОРМУЄ ПРОФСПІЛКИ

Відповідно до завдань, покладених на Національну службу посередництва і примирення законами України «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)», «Про соціальний діалог в Україні» НСПП надіслало до ФПУ інформацію про стан соціально-трудова відносин, колективні трудові спори (конфлікти) в Україні, забезпечення здійснення соціального діалогу Національною службою посередництва і примирення у січні-липні 2024 року.

Упродовж січня-липня 2024 року Національна служба посередництва і примирення (НСПП) сприяла вирішенню 97 колективних трудових спорів (конфліктів) (КТС(К)): 3 — на національному, 4 — на га-

лузовому, 1 — на територіальному, 89 — на виробничому рівнях. У зазначених спорах взяли участь понад 1,6 млн працівників 7583 суб'єктів господарювання. Найбільшу кількість склали КТС(К) на підприємствах, в установах, організаціях Львівської (42 спори) та Хмельницької (15 спорів) областей, за видами економічної діяльності — на підприємствах добувної промисловості та у закладах охорони здоров'я.

У зазначених спорах найманими працівниками було висунуто 254 вимоги, з яких: 101 (40%) — щодо невиконання вимог законодавства про працю; 95 (37%) — щодо виконання колективного договору, угоди або окремих її положень; 39 (15%) — щодо встановлення нових або зміни існуючих

соціально-економічних умов праці та виробничого побуту; 19 (8%) — щодо укладення або зміни колективного договору, угоди.

Упродовж січня-липня 2024 року НСПП взято на облік 257 конфліктних ситуацій. Основною причиною виникнення розбіжностей між сторонами соціально-трудова відносин залишається заборгованість із виплати заробітної плати (69% конфліктних ситуацій). У порівнянні з січнем-липнем 2023 року в 6 разів зросла кількість конфліктних ситуацій на підприємствах металургійної галузі, в 3,6 рази — в освітній сфері, в 3 рази — у сфері мистецтва, спорту, розваг та відпочинку, на 78% — у добувній галузі.

Джерело: Прес-центр ФПУ



Варто зазначити, що на запрошення Профспілки робітників морського транспорту України (ПРМТУ), представники НСПП приймали безпосередню участь у врегулюванні конфліктної ситуації, пов'язаної з недотриманням роботодавцем трудового законодавства на підприємстві морського і річкового транспорту, де інтереси спілчан ПРМТУ представляє наша первинна профспілкова організація. Детальніше про ситуацію — в наступному випуску.

## ПРАЦЮВАТИ БЕЗ ПІДПИСАНОГО КОНТРАКТУ – ЦЕ ЯК ПЛАВАТИ У ВІДКРИТОМУ МОРІ БЕЗ РЯТУВАЛЬНОГО ЖИЛЕТА

За нашими спостереженнями, останнім часом значно збільшилася кількість випадків, коли українські моряки, прагнучи якнайшвидше вирушити в рейс, припускаються серйозних помилок, які згодом обходяться їм дуже дорого — як у прямому, так і в переносному сенсі.

Минулого тижня до Профспілки робітників морського транспорту України надійшла інформація про трагічний, а в той же час досить показовий випадок. Моряк, який працював на судні, що затонуло, звернувся до нас із проханням допомогти в отриманні компенсації у зв'язку з цією подією. Усвідомлюючи серйозність ситуації, ми одразу перевірили інформацію про судно, а також повідомили моряка про те, які дані та документи необхідно надати, щоб Профспілка могла йому допомогти.

Хоча з'ясувалося, що моряк не був членом ПРМТУ протягом останніх років, через надзвичайність обставин ми вирішили задіяти всі можливі ресурси для вирішення його питання. У ході уточнення деталей виявилось, що судно працювало під «зручним» прапором Камеруну, не було покрито договором ІТФ, і загалом було досить старим та субстандартним. В ідеальному

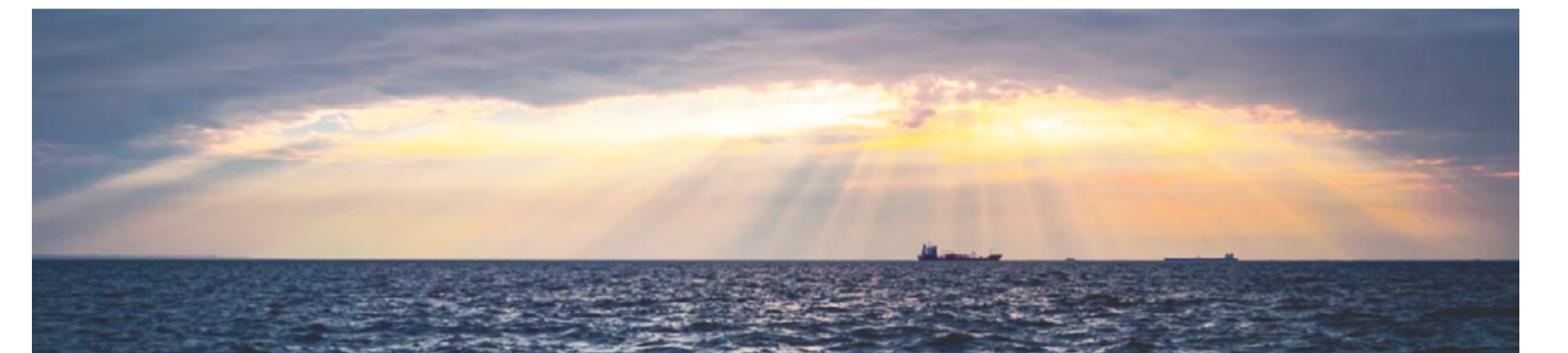
сценарії моряк мав би тричі подумати перед тим, як підписати контракт. У цьому ж випадку він контракт так і не підписав. Та все ж таки на роботу вирушив.

Це була його перша помилка. Нашим читачам має бути добре відомо, що відповідальність сторін починається з моменту підписання трудового договору, у тому числі – відповідальність компанії за моряка, який прямує до місця посадки на судно. Вирушити на роботу на судні без належним чином підписаного контракту — це недбале рішення, адже так судовласник вже може намагатись уникати своїх зобов'язань оплатити, наприклад, ваші дні подорожі чи лікування в разі хвороби або травми. Більше того, у нашому випадку моряк самостійно купував собі квитки, щоб дістатися до місця посадки на судно. Як ви можете здогадатись, коли він прибув на судно, ніхто не запропонував йому компенсувати витрати.

За словами моряка, він та декілька його іноземних колег підписали контракти вже безпосередньо на судні. Але і там все було непросте. Капітан забрав усі документи у моряків та сховав їх у сейф.

Пам'ятайте, оригінал або копія підписаного контракту завжди повинна бути у вас на руках. Віддавати єдину копію підписаного обома сторонами контракту капітану чи будь-кому не варто. Ще на етапі підписання контракту в агентстві з працевлаштування переконайтеся, що одна копія контракту буде у вас, а дві інших залишаться в кріюінгу та у судовласника. Якщо капітану необхідна копія контрактів екіпажу – він може просити їх у компанії. Якщо ви вже на судні і у вас вимагають віддати свій контракт, запропонуйте капітану зробити копію документа в офісі, залишивши оригінал собі. Якщо ви розгубилися і, через брак досвіду або небажання сперечатися, віддаєте контракт, хоча б попередньо зробить чіткі фото всіх сторінок. Збережіть фотокопію/скан документа в телефоні та надішліть близьким. І взагалі, одна з основних наших рекомендацій – завжди залишати копію контракту вдома сім'ї. Отже, чого б не вимагалося від вас на судні, якщо ви маєте сумніви щодо правомірності чийось дій та наслідків для вас, краще перепитайте, проконсультуйтеся — не слід сліпо довіряти вимогам ваших колег.

Повертаючись до історії з моряком, хочеться відмітити, що, звичайно, інколи наші помилки



не залишають серйозних наслідків. Але в цьому випадку, реальність виявилась значно суворіша. Судно, на якому працював моряк, затонуло разом з усіма речами та документами. На щастя, контейнеровоз поблизу врятував увесь екіпаж, і, на щастя, обійшлося без людських жертв.

Повернувшись додому, моряк почав активно звертатися до кріюінгу та судовласника з проханням про отримання компенсації. Після більш ніж восьми місяців марних спроб отримати хоча б інформацію від власника судна, стало зрозуміло, що очікувати на компенсацію буквально немає від кого. Моряк звернувся до Профспілки. Перше, що було необхідно робітниками ПРМТУ від моряка це його трудовий контракт - документ, який, в тому числі, підтверджує його право на отримання компенсації у зв'язку з подією. Моряк, звичайно, не зміг його надати. Незважаючи на наші значні ресурси, досвід у вирішенні подібних випадків та широку мережу контактів по всьому світу, допомогти моряку, який не має хоча б мінімальної доказової бази, на жаль, майже нереально.

Правильно оформлений та підписаний трудовий договір підтверджує факт наявності трудових відносин між роботодавцем та працівником. Як ми вже зазначили, це встановлює певні права, обов'язки та відповідальність сторін. Це ваш основний документ, який необхідно мати, щоб у разі потреби захищати свої права. Тому, тільки ознайомившись із контрактом, ми можемо вам допомогти - прокоментувати його, або за наявності інших належних документів скласти та направити вашу претензію в компанію. Наприклад, наш моряк запевняє, що за контрактом він має право на компенсацію за нанесений стрес. Однак ми могли б заявляти про це роботодавцю тільки з чітким посиланням на конкретне формулювання та норму, які прописані в трудовому договорі моряка.

Доволі частими є також випадки, коли моряки погоджуються працювати на суднах безпосередньо від судовласника, зовсім не підписуючи контракт. Через свої певні обставини вони надмірно довіряють незнайомим людям і працюють так місяць, другий, третій, але заробітну плату так і не отримують. Коли ж наважуються

звернутися за допомогою, стикаються з гірким розчаруванням, адже до якої б інстанції не адресували, скрізь у першу чергу вимагатимуть трудовий договір. Відсутність цього документа, на жаль, ставить моряка у майже беззахисне становище. Не робіть подібних помилок!

Описані вище ситуації є, звичайно, скоріше винятками з нормальної практики, проте дуже показовими. Не нехтуйте підписанням трудового договору. Без цього документа моряк опиняється у вкрай вразливій позиції, не маючи правових важелів впливу на роботодавця. Наявність у вас оригіналу договору — ваша відповідальність. Відсутність необхідних документів може зробити будь-які зусилля з захисту ваших прав марними. Адже навіть найпотужніші профспілкові або юридичні організації не зможуть надати допомогу, якщо у моряка немає базових доказів трудових відносин. Сподіваємось, цей матеріал стане для вас яскравим нагадуванням про необхідність дотримання деяких процедур і правил, а також про те, що нехтування юридичними аспектами може мати суттєві негативні наслідки.


## МОРСЬКЕ МАЙБУТНЄ УКРАЇНИ У РУКАХ МОЛОДІ




Протягом останніх років Олег Григорюк, морський амбасадор доброї волі Міжнародної морської організації (ІМО), Голова Профспілки робітників морського транспорту України, зосереджував свої зусилля на розвитку молодих талантів у морській індустрії України. Його місія полягає у залученні нового покоління до морських професій, що є важливим для підвищення престижу країни та створення нових можливостей для майбутніх фахівців.





За останні шість місяців було організовано численні заходи:

 **10** ЗУСТРІЧЕЙ З КУРСАНТАМИ МОРСЬКИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ.


 **300** КУРСАНТІВ МОЛОДШИХ КУРСІВ ВЗЯЛИ УЧАСТЬ В ІНТЕРАКТИВНИХ ЛЕКЦІЯХ З АМБАСАДОРОМ.

 **3** ТРЕНІНГИ З ВИКОРИСТАННЯМ ВІРТУАЛЬНОЇ РЕАЛЬНОСТІ ДЛЯ МОЛОДИХ МОРЯКІВ.

 **3** ЗАХОДИ ДЛЯ РОЗВИТКУ SOFT SKILLS У МАЙБУТНІХ ЛІДЕРІВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ.

 **4** НАТХНЕННІ ЗУСТРІЧІ З АБИТУРІЄНТАМИ В МОРСЬКИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ.

 ВИСТАВКА MORED.OD.UA СПІЛЬНО З ОДЕСЬКИМ МУЗЕЄМ ЗАХІДНОГО І СХІДНОГО МИСТЕЦТВА.

 ЛЕКЦІЇ, МАЙСТЕР-КЛАСИ ТА ІНШІ ОСВІТНІ ЗАХОДИ, СПРЯМОВАНІ НА ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ЗНАНЬ ТА НАВИЧОК МОЛОДИХ ФАХІВЦІВ.



Завдяки таким ініціативам Олег Григорюк не лише зміцнює зв'язок між молоддю та морською індустрією, але й сприяє загальному розвитку галузі в Україні.

## МОЛОДЬ ПРМТУ ЗА РОЗВИТОК ТА НОВІ ЗНАННЯ



У Морському юніон центрі з ініціативи Молодіжної ради ПРМТУ стартувала ITF Summer School — курс семінарів від ITF Інспектора в Україні.

Протягом декількох тижнів молоді моряки матимуть змогу отримати важливі знання та навички, які є необхідними для їхньої професійної кар'єри.

Серед тем, що будуть розглянуті протягом декількох тижнів:

- Конвенція MLC, 2006, або Білль про права моряків — що варто знати?
- Індивідуальний контракт моряка – як правильно читати, та на що звернути увагу?
- Колективний договір на судні — що це і навіщо потрібен?
- Загальні питання щодо зарплат, компенсацій, відпусток та багато іншого.

Єдиний ITF Інспектор в Україні Наталія Єфріменко не тільки ділиться важливими знаннями, а й розповідає про цікаві випадки зі свого 27-річного досвіду, дає практичні поради та відповідає на запитання молодих моряків.

«Дуже приємно бути свідком того, як молоді моряки прагнуть дізнатися більше про свої права. Надаючи їм таку важливу інформацію, ми не тільки прокладаємо їм безпечний шлях у морській індустрії, а й забезпечуємо саму галузь більш професійними, кваліфікованими, самоповажними та належним чином проінформованими фахівцями.

Бачити їхній ентузіазм та відданість своєму майбутньому — надзвичайно надихає», — Наталія Єфріменко, ITF Інспектор в Україні.

Серед тем, що будуть розглянуті протягом декількох тижнів:

- Конвенція MLC, 2006, або Білль про права моряків – що варто знати?
- Індивідуальний контракт моряка – як правильно читати, та на що звернути увагу?
- Колективний договір на судні – що це і навіщо потрібен?
- Загальні питання щодо зарплат, компенсацій, відпусток та багато іншого.



«Дуже приємно бути свідком того, як молоді моряки прагнуть дізнатися більше про свої права. Надаючи їм таку важливу інформацію, ми не тільки прокладаємо їм безпечний шлях у морській індустрії, а й забезпечуємо саму галузь більш професійними, кваліфікованими, самоповажними та належним чином проінформованими фахівцями. Бачити їхній ентузіазм та відданість своєму майбутньому — надзвичайно надихає», — Наталія Єфріменко, ITF Інспектор в Україні.



## ОСНОВИ МІННОЇ БЕЗПЕКИ: 10 КРОКІВ ДО ЖИТТЯ

На жаль, Україна входить до п'ятірки найбільш замінованих країн світу.

Станом на квітень 2023 року, 174 000 квадратних кілометрів території України забруднені вибухонебезпечними предметами, з них 14 тисяч квадратних кілометрів – водні акваторії. За оцінками експертів, повне розмінування цих земель може зайняти майже десятки років.

За підтримки глобальної профспілкової організації IUF (The food, farm, hotels, and more global union) та міжнародної гуманітарної організації Vanforlife зі Швейцарії, сертифіковані тренери Харківського центру ДСНС Андрій Попов та Владислав Різник проводять навчання з мінної безпеки. Використовуючи безпечні макети, роздруковані на 3-D принтері, вони ознайомлюють населення з виглядом та принципом дії найбільш поширених вибухонебезпечних предметів на території України, також при-

вертають увагу щодо алгоритму дій у разі виявлення таких предметів у вигляді «10 кроків до життя».

Для підвищення обізнаності та безпеки тренінг відбувся в Одесі для членів Профспілки робітників морського транспорту України. Захід пройшов у співпраці з Профспілкою працівників агропромислового комплексу України, членською організацією IUF.

вертають увагу щодо алгоритму дій у разі виявлення таких предметів у вигляді «10 кроків до життя».



### АЛГОРИТМИ ДІЙ ПРИ ВИЯВЛЕННІ ВИБУХОНЕБЕЗПЕЧНИХ ПРЕДМЕТІВ

-  **СТІЙ.**
-  **НЕ ПАНІКУВАТИ.**
-  **НІЧОГО НЕ ЧІПАТИ, НАВІТЬ ЯКЩО ВИ ЗНАЄТЕ, ЩО ПЕРЕД ВАМИ ЗНАХОДИТЬСЯ.**
-  **ДИВІТЬСЯ.**  
Можливо, небезпечна знахідка не одна.
-  **НЕ ДІСТАЄМО ТЕЛЕФОН І НЕ НАМАГАЄМОСЯ ТЕЛЕФОНУВАТИ.**
-  **ЗАПАМ'ЯТОВУЄМО ВІЗУАЛЬНО «МІСЦЕ ЗУСТРІЧІ».**
-  **ВІДХОДИМО ЗА СВОЇМИ СЛІДАМИ НАЗАД.**
-  **ПЕРЕВІРЯЄМО, ЩО ВЖЕ ВИЙШЛИ З НЕБЕЗПЕЧНОЇ ЗОНИ.**
-  **НАБИРАЄМО 101 АБО 102 І ПОВІДОМЛЯЄМО ПОДРОБИЦІ ПОДІЇ.**
-  **ЗАЧЕКАЙТЕ НА МІСЦІ ФАХІВЦІВ ДСНС.**

**Обізнаність з питань мінної безпеки — це твоє життя та життя твоїх близьких!**

## ГОТОВІ ДО ШКОЛИ: ЯК ПРМТУ ДОПОМАГАЄ МАЛЕНЬКИМ ШКОЛЯРАМ

На календарі серпень, а це означає що зовсім скоро по містах та селах України лунатимуть перші дзвоники. Для деякого — вперше в житті.

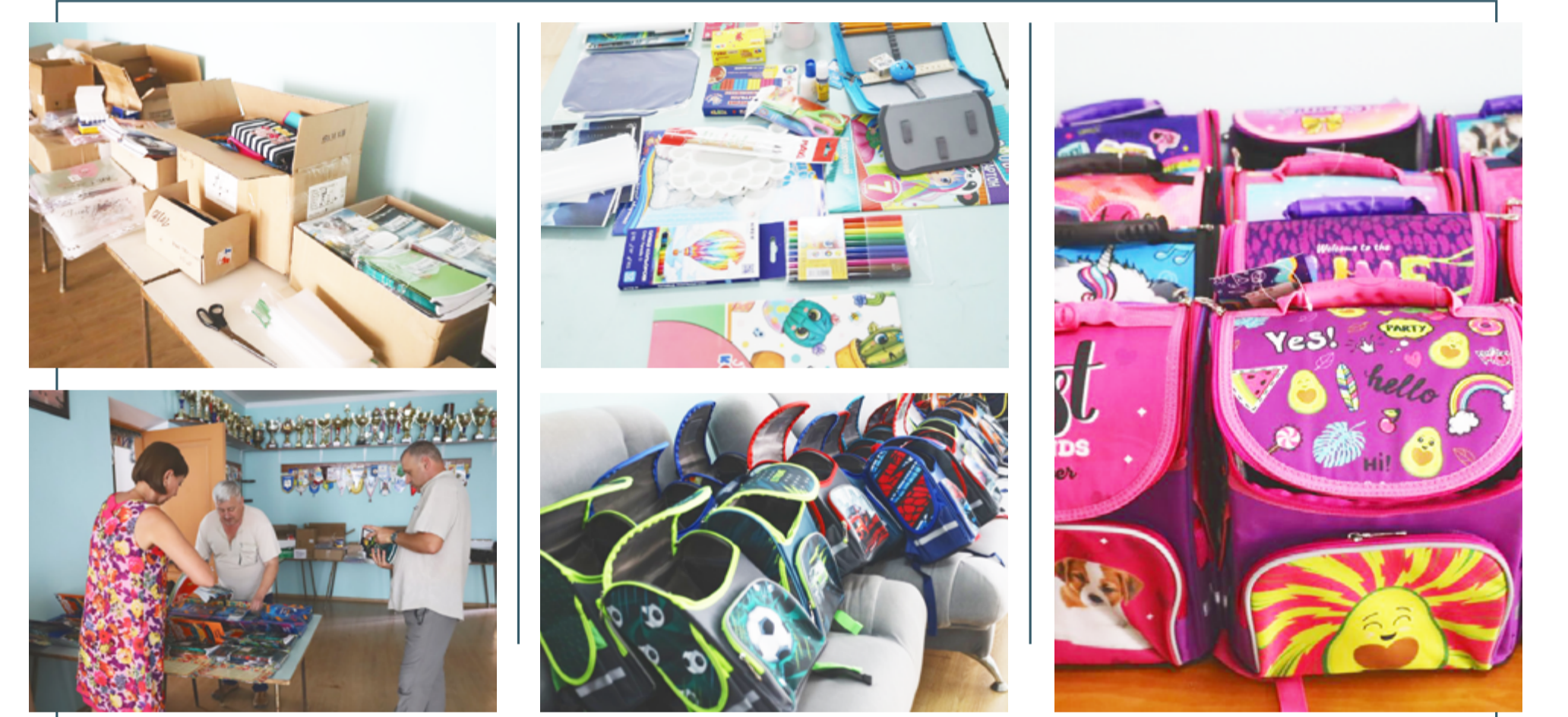
«Підготовка першокласників до школи — це завжди хвилюючий процес і доволі витратний, — ділиться голова ППО ПРМТУ Ізмаїльського порту Олег Паскалов. — Треба придбати і рюкзак з зошитами, ручками, олівцями і іншим приладдям, і шкільний одяг, і іноді навіть меблі. Батькам це все дається нелегко. Тому кожного літа органі-

зація готує подарунки для майбутніх першокласників, чиї батьки є працівниками ДП «ІЗМ МТП» та ІФ ДП «АМПУ» та є членами Ізмаїльської ППО ПРМТУ. Це — рюкзак із шкільним приладдям».

Цьогоріч ППО ПРМТУ Ізмаїльського порту підготувала 44 рюкзак для хлопчиків та дівчат, в яких — зошити, обкладинки, ручки, олівці, лінійки, папка для праці, пластилін, фарби, кольоровий папір, альбом і багато-багато іншого, що точно знадобиться маленьким школярам під час уроків.

«Ми приділяємо увагу не тільки самому переліку шкільного приладдя, але й його якості, — уточнює Олег Паскалов. — Рюкзак, наприклад, мають бути легкими та з ортопедичною спинкою, папки — міцні та місткі, а зошити — з гарного паперу та з приємними обкладинками».

Шлях до знань ніколи не буває простим, тож будь-яка допомога не буде зайвою. Ми бажаємо майбутнім школярам бути активними, допитливими і наполегливими, адже шлях подолає тільки той, хто йде.



«Підготовка першокласників до школи — це завжди хвилюючий процес і доволі витратний, — ділиться голова ППО ПРМТУ Ізмаїльського порту Олег Паскалов. — Треба придбати і рюкзак з зошитами, ручками, олівцями і іншим приладдям, і шкільний одяг, і іноді навіть меблі. Батькам це все дається нелегко. Тому кожного літа організація готує подарунки для майбутніх першокласників, чиї батьки є працівниками ДП «ІЗМ МТП» та ІФ ДП «АМПУ» та є членами Ізмаїльської ППО ПРМТУ. Це — рюкзак із шкільним приладдям».

«Ми приділяємо увагу не тільки самому переліку шкільного приладдя, але й його якості, — уточнює Олег Паскалов. — Рюкзак, наприклад, мають бути легкими та з ортопедичною спинкою, папки — міцні та місткі, а зошити — з гарного паперу та з приємними обкладинками».

## ПАМ'ЯТІ СЕРГІЯ СТРОЯ: 40 РОКІВ ВІДДАНОЇ ПРАЦІ НА БЛАГО МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

02 серпня 2024 року на шістдесят другому році життя перестало битися серце директора ДП «Ренійський морський торговельний порт» Сергія Костянтиновича Строя.

Народився він 18 жовтня 1962 року у м. Рені, Одеської області. Закінчив Ренійську середню школу № 1 із золотою медаллю у 1979 році та вступив до Одеського інституту інженерів морського флоту на факультет «Управління морським транспортом». У 1984 році здобув кваліфікацію інженера з організації та управління морським транспортом.

Після закінчення інституту розпочав свою трудову діяльність у Ренійському морському торговельному порту на посаді стивідора. Поступово піднімався кар'єрними сходами, обіймаючи посади заступника начальника з експлуатації, начальника ван-

тажного району та заступника начальника порту з зовнішньоекономічної діяльності.

З 2003 по 2004 рік працював заступником начальника Одеського порту з інвестиційної політики та розвитку. У 2004 році повернувся до Ренійського порту як начальник, де працював до 2013 року. З 2013 по 2020 роки був начальником Ренійської філії ДП «Адміністрація морських портів України» та радником Голови ДП «АМПУ».

У 2020 році працював начальником служби стратегічного планування та розвитку в Ізмаїльській філії ДП «АМПУ», а у 2021 році – заступником начальника Ізмаїльської філії ДП «АМПУ». У березні 2023 року був призначений директором ДП «Ренійський морський торговельний порт», де і працював до останніх днів.

Сергій Костянтинович присвятив 40 років

свого життя самовідданій праці на морському і річковому транспорті України. Був відзначений нагрудним знаком «Почесний працівник транспорту України» та нагрудним знаком «Почесний працівник морського та річкового транспорту».

За час роботи він проявив себе як енергійний, вправний організатор та мудрий керівник. Високий професіонал, людина слова та справи, честі та обов'язку, він зробив неоціненний внесок у розвиток портової інфраструктури України.

Профспілка робітників морського транспорту України висловлює щирі співчуття рідним, колегам та колективу ДП «Ренійський морський торговельний порт». Професіоналізм, відданість справі та людяність Сергія Строя завжди залишаться в нашій пам'яті. Із щирою скорботою і світлою пам'яттю.



**ЗА ЧАС РОБОТИ ВІН ПРОЯВИВ СЕБЕ ЯК ЕНЕРГІЙНИЙ, ВПРАВНИЙ ОРГАНІЗАТОР ТА МУДРИЙ КЕРІВНИК. ВИСОКИЙ ПРОФЕСІОНАЛ, ЛЮДИНА СЛОВА ТА СПРАВИ, ЧЕСТІ ТА ОБОВ'ЯЗКУ, ВІН ЗРОБИВ НЕОЦІНЕНИЙ ВНЕСОК У РОЗВИТОК ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ.**

## ПАМ'ЯТІ ВИДАТНОГО ІНЖЕНЕРА І БУДІВЕЛЬНИКА МОРСЬКИХ ШЛЯХІВ

10 серпня 2024 року помер заслужений працівник транспорту України та Морського флоту, Член-кореспондент Академії будівництва України, кандидат технічних наук - Амбарян Ованес Амбарцумович.

Ованес Амбарцумович народився у 1933 році у м. Батумі.

Закінчив Батумське морехідне училище Міністерства морського флоту і Одеський інститут інженерів морського флоту.

Працював на будівництві та реконструкції

причалів у портах Батумі, Херсона, Баку.

Після закінчення інституту, виконував обов'язки старшого інженера, начальника технічного відділу Клайпедського морського порту, а з 1960 року брав участь у створенні великих комплексів та інженерних споруд. У 1978 році був призначений заступником начальника Чорноморського пароплавства з капітального будівництва та морських шляхів.

Ованес Амбарцумович обіймав посаду проєктора з економічних питань та професора

кафедри водних досліджень Одеської державної академії будівництва та архітектури, тож зробив внесок у вигляді 50 наукових праць та винаходів з питань гідротехнічного будівництва.

За роботу на морському транспорті Ованес Амбарцумович не раз був удостоєний нагородами та медалями.

Висловлюємо щире співчуття сім'ї та друзям Ованеса Амбарцумовича. Він залишиться в нашій пам'яті як чудовий професіонал морської справи.



**ЗА РОБОТУ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ ОВАНЕС АМБАРЦУМОВИЧ НЕ РАЗ БУВ УДОСТОЄНИЙ НАГОРОДАМИ ТА МЕДАЛЯМИ. ВИСЛОВЛЮЄМО ЩИРЕ СПІВЧУТТЯ СІМ'Ї ТА ДРУЗЬЯМ ОВАНЕСА АМБАРЦУМОВИЧА. ВІН ЗАЛИШИТЬСЯ В НАШІЙ ПАМ'ЯТІ ЯК ЧУДОВИЙ ПРОФЕСІОНАЛ МОРСЬКОЇ СПРАВИ.**

