

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№118 май-июнь 2021

УКРАИНА ГОТОВА
К РАТИФИКАЦИИ
MLC, 2006 ?

ITF И ПРМТУ
ВЕРНУЛИ МОРЯКАМ В 2020 ГОДУ
\$ 45 000 000

СПРАВЕДЛИВОЕ БУДУЩЕЕ ДЛЯ МОРЯКОВ

seafarers
days
2021
O D E S S A

22-24 ИЮНЯ
PREMIER HOTEL ODESA
г. Одесса, ул. Академическая, 32



ТРЕХДНЕВНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДНЮ МОРЯКА

вопросы защиты трудовых и социальных прав моряков

обеспечение трудоустройства для моряков

вызовы пандемии коронавируса

МОРСКОЙ МОРЕЖЬ

UKRAINIAN MARITIME DEVELOPMENT CENTER

ЮРИДИЧЕСКОЕ БЮРО
СЕРГЕЕВЫХ



регистрация по ссылке:



№ 118 май-июнь 2021

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

Автор фото на обложке: Шпек Андрей,
старший механик, Maersk

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

МАЙ-ИЮНЬ 2021

ДАЙДЖЕСТ	3
Египет расширит Суэцкий канал	
В ОНМУ обсудили межкультурные коммуникации	
ITF	4
Заседание исполнительного комитета	
ИНФОГРАФИКА	6
ITF инспекторы вернули морякам \$ 45 000 000 задолженности по заработной плате	
АКТУАЛЬНО	7
Дорожная карта от ICS: глобальная вакцинация моряков	
ИТОГИ	8
Олег Григорюк: «Заручившись поддержкой членов Профсоюза, мы сможем покорить новые вершины»	
БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ	12
Інформація про роботу БФ «МОРТРАНС» в рамках співпраці з ЧППОМ	
АНАЛИТИКА	14
Когда кажущийся шаг вперед на деле три шага назад	
СЪЕЗД ПРМТУ	18
ПРМТУ входит в пятерку самых влиятельных организаций ITF	
ВАЖНО	22
Продолжительность трудового договора и досрочное списание	
СЕМИНАР	26
Обмен опытом — это всегда перспективно	
ЗАПИСКИ ЖЕНЫ МОРЯКА	28
Юлия Махия: «Любить моряка — это гордость, а ждать моряка — это честь»	
ТЕТ-А-ТЕТ	30
ДЕТЯМ	32
Детский праздник с Профсоюзом	



Дорогие друзья!

Самым значимым событием с момента выхода прошлого номера журнала «Морской» стало проведение VIII Съезда Профсоюза работников морского транспорта Украины — мероприятия, на котором мы определяем вектор нашей работы на последующие пять лет. С этим важным моментом в жизни Профсоюза нас поздравили иностранные коллеги и социальные партнеры, которые, к сожалению, в связи с ограничительными мерами из-за пандемии коронавируса не смогли присутствовать на мероприятии лично.

Итоги работы подвела и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков — крупнейшая организация ПРМТУ, которая сегодня объединяет более 52 тысяч человек.

На международном уровне Профсоюз принял участие в заседании Исполнительного комитета Международной федерации транспортников. В центре внимания — ход реализации стратегии ITF в контексте глобальной пандемии коронавируса: рост и активация профсоюзного членства, проведение инновационных кампаний и влияние на глобальную и региональную политику.

Профсоюз продолжил общение с моряками, организовав ряд информационных и практических семинаров, развлекательных мероприятий для семей моряков.

Эти и другие интересные материалы вы найдете на страницах этого номера. Приятного вам чтения!

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

Dear Friends!

The most significant event since the release of the last 'Maritime' Magazine edition was the VIII Congress of the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine – the event which determines the development vector for the next 5 years. The Union received lots of congratulatory messages from foreign colleagues and social partners, who were unfortunately unable to attend the event in person due to COVID-imposed travel restrictions.

In May 2021, the major MTWTU's organizational link comprising over 52 thousand members – the Local Black Sea Trade Union Organization of Seafarers – also summarized the work done for the last 5 years.

The Union also took part in the ITF Executive Board meeting addressing the ITF's strategy under the global COVID-19 pandemic: growth and activation of the trade union membership, innovative campaigning and impacting the global and regional politics.

The MTWTU also continued communicating with seafarers through a wide range of awareness-raising seminars, workshops and entertainment events for whole family.

Find out more about it on the pages of this issue.

We hope you enjoy your reading!

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

ЕГИПЕТ РАСШИРИТ СУЭЦКИЙ КАНАЛ



Администрация Суэцкого канала намерена расширить и углубить южную часть канала после посадки на мель мегаконтейнеровоза EVER GIVEN, заблокировавшего проход по каналу на несколько дней.

План расширения был представлен президенту Египта Абдель Фаттаху ас-Сиси, который одобрил его и дал максимум два года на реализацию. Он предусматривает расшире-

ние 30-километрового участка канала между городом Суэц и Горькими озерами на 40 м на восток и углубление с нынешних 66 футов (20,1 м) до 72 футов (22 м).

Вторую нитку канала, которая была открыта в 2015 году к северу от Горьких озер, чтобы обеспечить двустороннее движение по каналу, планируется продлить на 10 км с северной стороны озера, доведя общую длину до 82 км, чтобы увеличить пропуск судов.

В ОНМУ ОБСУДИЛИ МЕЖКУЛЬТУРНЫЕ КОММУНИКАЦИИ



В мае в Одесском национальном морском университете (ОНМУ) состоялась I Международная научно-практическая конференция на тему: «Межкультурная коммуникация в контексте глобализационного диалога: стратегии развития».

Конференция организована кафедрой довузовской подготовки, факультетом по работе с иностранными студентами ОНМУ с участием ведущих ученых Одесской национальной научной библиотеки, Китайской академии социальных наук, а также представителей научного сообщества высших учебных заведений из разных регионов Украины.

Участниками Конференции стали языковеды, историки, культурологи, философы, политологи, журналисты из Болгарии, Китая,

Турции, Испании и США. Профсоюз работников морского транспорта Украины также принял участие в мероприятии и оказал информационную поддержку Конференции.

«В 1950 году в наш Институт поступили первые студенты из Китайской народной республики. В прошлом году в связи с тем, что количество иностранных студентов выросло более чем на 300 человек, руководство приняло решение создать факультет по работе с иностранными студентами», — говорит Светлана Гловацкая, декан факультета.

Организаторы отмечают, что цель Конференции — обсудить с отечественными и зарубежными учеными, как разбить языковые барьеры и наладить коммуникацию между иностранными студентами и преподавателями.

«К нам приезжает много иностранных студентов, которые, ступая на нашу украинскую землю, не знают ни одного слова ни на украинском, ни на русском языке. И, когда они поступают в наш Университет, задача преподавателей нашей кафедры — успеть на протяжении времени от октября до июня научить их говорить на украинском», — рассказывает Виктория Сикорская, заведующая кафедрой довузовской подготовки ОНМУ.

Конференция прошла по четырем направлениям:

- языковая межкультурная коммуникация;
- межкультурные исторические связи;
- информационное пространство и межкультурная коммуникация;
- межкультурная коммуникация студентов-иностранцев в процессе профессиональной подготовки.

ЗАСЕДАНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ITF



22-23 АПРЕЛЯ 2021 Г. МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ (ITF) ПРОВЕЛА ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СВОЕГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА — РУКОВОДЯЩЕГО ОРГАНА ФЕДЕРАЦИИ В ПЕРИОД МЕЖДУ КОНГРЕССАМИ, КОТОРЫЙ ИСПОЛНЯЕТ РЕШЕНИЯ И РАСПОРЯЖЕНИЯ КОНГРЕССА И РЕАЛИЗУЕТ СОДЕРЖАЩИЕСЯ В УСТАВЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ВВИДУ НЕВОЗМОЖНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ФАКТИЧЕСКОГО ЗАСЕДАНИЯ, ЧЛЕНАМ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПРИШЛОСЬ ВСТРЕТИТЬСЯ В ОНЛАЙН-ФОРМАТЕ.

В заседании Исполкома принял участие и Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев, который был избран в состав руководящего органа ITF на последнем Конгрессе Федерации в октябре 2018 г.

На повестке дня виртуального заседания Исполнительного комитета — ход реализации стратегии ITF в контексте глобальной пандемии COVID-19, включающей рост и активацию профсоюзного членства, проведение инновационных кампа-

ний и влияние на глобальную и региональную политику. Кроме того, среди традиционных пунктов повестки дня Исполкома — рассмотрение новых заявок и приостановка членства в Федерации, кооптация новых членов и обсуждение отчета о ходе реализации резолюций, принятых на Конгрессе ITF в 2018 г. Тогда Конгресс одобрил и принял к реализации целый ряд инициатив членских организаций ITF разных секторов транспорта, среди которых и морские профсоюзы:

✓ **«Всемирная виза для моряков»:** целью данной инициативы выступает стремление облегчить процедуры выдачи виз морякам для прибытия на суда и отъезда с них. Для ее обеспечения членские профсоюзы ITF по всему миру лоббируют свои национальные администрации и международные организации в целях реализации Конвенции об удостоверениях личности моряков (пересмотренной), 2003 г. (No 185), которая на сегодняшний день была ратифицирована 35-ю странами.

✓ **«Права моряков»:** инициатива стремится расширить применение законов, направленных на защиту моряков в международном судоходстве, в том числе посредством изучения возможных поправок к Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC, 2006), среди прочего, касающихся минимального размера оплаты труда, условий занятости и продолжительности рабочего времени моряков. Так, профсоюзы моряков считают, что нынешние положения Конвенции MLC о минимальной оплате и условиях труда должны носить обязательный, а не рекомендательный характер. Здесь стратегической целью выступает сокращение сверхурочного рабочего

времени, разрешенного в настоящее время в международной судоходной отрасли.

✓ **«Средиземное море — удобное море»:** инициатива призывает членские профсоюзы ITF поддержать создание постоянного комитета ITF по Средиземному морю, работа которого будет направлена на улучшение условий труда и быта моряков в бассейне Средиземного моря. В частности, картирование региона (владельцев и менеджеров судов, фрахтователей, грузовладельцев, клубов P&I, финансовой информации и рабочей силы) и собранная благодаря ему информация станет основой для представления в IMO и ILO отчета о нарушениях международных морских норм в регионе. Так, благодаря уже проведенному анализу судоходства было определено, что многие суда, зарегистрированные в четырех государствах флага (Сьерра-Леоне, Того, Палау и Острова Кука), не имеют страхового P&I покрытия, а некоторые из них не сертифицированы классификационным обществом. Было предложено признать эти четыре регистра «удобными флагами»: окончательно решение по данному вопросу будет принято Комитетом справедливой практики ITF.

Также вниманию Исполкома были представлены отчеты о работе ITF по регионам, где за прошедший период состоялись заседания региональных комитетов Федерации: Арабский мир, Азиатско-Тихоокеанский регион, Африка, Латинская Америка и Карибский бассейн и Европа. Исполком также заслушал отчет Руководящего комитета ITF, заседание которого состоялось накануне Исполкома, информацию о выплатах членских взносов в ITF и бюджете Федерации, отчет о прошедших мероприятиях, программу мероприятий на период до следующего Конгресса и многое другое.

В контексте COVID-19 Исполком подтвердил важность интеграции всех мероприятий и структур между секциями, регионами и отделами ITF, как во время пандемии, так и при восстановлении после нее. Так, вниманию Исполкома был предложен Комплект методических материалов ITF по ведению переговоров, специально разработанный, чтобы вооружить транспортников информацией и последними исследованиями в отрасли. Комплект призван снабдить членские организации

необходимым инструментарием для своевременной адаптации к изменчивому характеру вызовов для успешного участия в переговорном процессе и работе над такими вопросами, как: гигиена труда и безопасность в производственной сфере, комплексная экспертиза прав человека, новые технологии и будущее мира труда, устойчивый транспорт и капитал трудящихся. Устойчивость экономического и социального восстановления после COVID-19 будет определяться тем, как наемные работники, работодатели и правительства будут сотрудничать в целях согласования и соблюдения общих стандартов для решения различных проблем, включая гигиену труда и безопасность в производственной сфере, и другие ключевые темы.

Вниманию Исполкома также была представлена информация о ходе и результатах совместной работы ITF с Международной конфедерацией профсоюзов (ITUC) и членами Совета глобальных профсоюзов касемо разработки и реализации международных и национальных законов, документов и инициатив, направленных на защиту и повышение потенциала транспортников:



реализация Декларации столетия Международной организации труда 2019 г. и признание гигиены труда и безопасности в производственной сфере в качестве основополагающего права;



признание COVID-19 профессиональным заболеванием;



ратификация правительствами и выполнение работодателями Конвенции ILO No 190 об искоренении насилия и домогательств в сфере труда;



постоянное взаимодействие с надзорными органами ILO и пр;



разработка пособия по толкованию вопроса об ответственности корпораций за соблюдение прав человека в свете COVID-19 в морской отрасли совместно с Глобальным договором ООН, Международной палатой судоходства и другими партнерами;



взаимодействие с инвесторами по вопросам ответственности корпораций за соблюдение прав человека в судоходстве во время пандемии COVID-19;



взаимодействие со специальными докладчиками ООН по вопросам, касающимся прав трудящихся-мигрантов, прав профсоюзов и других тематических вопросов.

Также Исполком получил результаты стратегических исследований ITF в части финансовых последствий COVID-19 для различных секторов транспорта. В докладе представлены финансовые последствия пандемии для сектора, а также тенденции по секторам, выведенные на основе анализа операционной прибыли крупных компаний в восьми секторах транспорта за период с 1 квартала 2019 г. по 3 квартал 2020 г. Что касается сектора морских перевозок, сообщается, что среди прочих транспортных секторов торговое судоходство демонстрирует уникальный рост прибыльности: операционная прибыль в 3 квартале 2020 г. выросла более чем на 400% по сравнению с 1 кварталом 2019 г. В то же время, ITF критически оценивает прибыль, полученную в результате жертв, которые пришлось понести морякам.

С целью обеспечения права и доступа транспортников во всем мире к здоровой и безопасной рабочей среде, в частности, в контексте пандемии COVID-19, ITF фокусирует свое внимание на охране труда и здоровья на производстве. Так, гигиена труда и безопасность в производственной сфере стала основной темой при реагировании многих членских профсоюзов на COVID-19.

В рамках обсуждения реализации стратегии ITF, Исполком также рассмотрел ряд инициатив, направленных на увеличение и активизацию профсоюзного членства Федерации. Здесь и программа организационной работы Европейской федерации транспортников (ETF) для стран Центральной и Восточной Европы. Программа была разработана для привлечения в ряды ETF большого количества профсоюзов из стран Центральной и Восточной Европы, активизации работы профсоюзов, а также укрепления позиций ETF в качестве ключевого игрока и транспортного эксперта Европы в субрегионе Центральной и Восточной Европы в том числе.

Традиционно, Исполком почил минутой молчания память своих коллег — профсоюзных работников, ушедших из жизни в 2020-2021 г.г., среди которых и погибший в ноябре прошлого года ITF инспектор из Чили Хуан Виллалон. Хуан был ITF инспектором на протяжении 18 лет, а в последнее время занимал должность ITF Координатора в странах Латинской Америки и Карибского бассейна. Своей работой Хуан Виллалон снискал уважение своих коллег в ITF, а также многих членов экипажей судов, посещавших его порт Вальпараисо на борту иностранных судов, среди которых и граждане Украины.

ITF ИНСПЕКТОРЫ ВЕРНУЛИ МОРЯКАМ

\$45 000 000

ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ

Международная федерация транспортников (ITF) опубликовала результаты работы своих инспекторов за 2020 год. Так, ITF инспекторы мира помогли вернуть морякам 44 613 880 долларов США задолженности по заработной плате. Между тем, количество брошенных владельцами судов увеличилось более чем вдвое с 40 в 2019 году до 85 в 2020 году.

Под «задолженностью по заработной плате» подразумевается невыплата работодателем заработной платы, премиальных или других полагающихся моряку начислений за выполненную работу.

Координатор инспекторов ITF Стив Троусдейл, который возглавляет команду из 134-х координаторов, инспекторов и контактов, рассказал, что результаты работы в 2020-м году можно считать значительными, принимая во внимание, насколько сложно инспекторам подниматься на борт судов из-за связанных с пандемией COVID-19 ограничений, введенных правительствами,

органами здравоохранения и портовыми властями. Однако, несмотря на это, в 2020-м году инспекторы успешно обработали 7 476 обращений моряков, посетив свыше 6 тысяч судов.

«Несмотря на то, что количество инспекций уменьшилось вследствие введенных правил, наши инспекторы помогли вернуть морякам почти такую же сумму задолженности по заработной плате, как и в прошлом году. Для некоторых судовладельцев пандемия стала настоящей катастрофой, в частности, для тех, кто к ее началу уже еле держался на плаву. Так, они столкнулись еще и с необходимостью оплачивать пребывание своих моряков в карантине и выкупать для них подорожные авиабилеты. Однако финансовые проблемы, с которыми столкнулись компании — это не причина задерживать морякам выплаты заработной платы или же нарушать их права», — сказал Стив Троусдейл.



ДОРОЖНАЯ КАРТА ОТ ICS: ГЛОБАЛЬНАЯ ВАКЦИНАЦИЯ МОРЯКОВ

В МАЕ 2021 ГОДА МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ИМО) ВЫПУСТИЛА ЦИРКУЛЯР С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ВСЕМ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМ СТОРОНАМ ОЗНАКОМИТЬСЯ И РАСПРОСТРАНИТЬ НОВОЕ РУКОВОДСТВО, РАЗРАБОТАННОЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПАЛАТОЙ СУДОХОДСТВА (ICS), ПОД НАЗВАНИЕМ «COVID-19 — ДОРОЖНАЯ КАРТА ВАКЦИНАЦИИ МОРЯКОВ ВСЕГО МИРА» (COVID-19 — ROADMAP FOR VACCINATION OF INTERNATIONAL SEAFARERS).

В данной дорожной карте изложены процедуры, разработанные для внедрения программ безопасной вакцинации экипажей судов во время пандемии COVID-19. Она может использоваться судоходными компаниями (их агентами и представителями, крьюинговыми компаниями), морскими администрациями и национальными службами здравоохранения во взаимодействии с другими органами (такими как таможенная служба, иммиграционная служба, пограничный контроль, администрации морских портов и гражданская авиация) на этапах планирования и развертывания программ вакцинации.

Вакцинация населения является ключевым этапом в глобальной борьбе с пандемией COVID-19. В этой связи моряков следует рассматривать как уникальную группу населения со своими потребностями, ограничениями и требованиями, что касается международных поездок. Для защиты здоровья моряков, пассажиров и населения в целом, а также для сведения к минимуму перебоев в работе международного торгового судоходства и глобальных цепочек поставок, вакцинация моряков считается исключительно предпочтительной.

В то время как отраслевые организации работают с властями на национальном, региональном и международном уровнях для обеспечения приоритетного внимания вопросу беспрепятственной вакцинации моряков как ключевых работников во всех странах, новая дорожная карта стала инструментом, способным помочь обеспечить глобальную иммунизацию. Сообщается также, что вакцинация моряков в их родных странах остается приоритетной опцией, однако существует необходимость принятия мер для обеспечения доступа к вакцинации морякам из всех стран.

Дорожная карта, среди прочего, предлагает концепцию по созданию удобных центров вакцинации моряков (например, в портах или аэропортах), а также перечисляет аспекты, на которые следует обратить внимание при разработке программ по вакцинации моряков, среди которых:

- планирование, создание и управление центром вакцинации, включая логистику и сам процесс распространения вакцин;
- ведение реестра моряков и сопутствующей документации;
- правовые аспекты и вопросы ответственности.

ОЗНАКОМИТЬСЯ
С ДОКУМЕНТОМ
МОЖНО ПО
ССЫЛКЕ:





ОЛЕГ ГРИГОРЮК: ЗАРУЧИВШИСЬ ПОДДЕРЖКОЙ ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА, МЫ СМОЖЕМ ПОКОРИТЬ НОВЫЕ ВЕРШИНЫ

OLEG GRYGORIUK:
“WITH THE SUPPORT OF THE TRADE UNION MEMBERS,
WE WILL BE ABLE TO CONQUER ANY HEIGHTS”



27 АПРЕЛЯ 2021 ГОДА В ОДЕССЕ ПРОШЛА III ОТЧЕТНО-ВЫБОРНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЧЕРНОМОРСКОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ МОРЯКОВ (ЧППОМ). О РЕЗУЛЬТАТАХ РАБОТЫ ЗА ПРОШЕДШИЕ 5 ЛЕТ УЧАСТНИКАМ КОНФЕРЕНЦИИ РАССКАЗАЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЧППОМ ОЛЕГ ГРИГОРЮК. МЫ УЖЕ ЗНАКОМИЛИ ВАС С ИТОГАМИ РАБОТЫ И ДОСТИЖЕНИЯМИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ПЕРИОД С 2015 ПО 2020 ГОДЫ НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА «МОРСКОЙ» (СМ. ВЫПУСК № 116).

ON APRIL 27, 2021, THE THIRD REPORT-BACK ELECTION CONFERENCE OF THE LOCAL BLACK SEA TRADE UNION ORGANIZATION OF SEAFARERS (LBSTUS) WAS HELD IN ODESSA. THERE, THE RESULTS OF THE LBSTUS WORK OVER THE PAST 5 YEARS WERE PRESENTED BY THE ORGANIZATION'S LEADER OLEG GRYGORIUK (TO LEARN MORE PLEASE CHECK THE MARITIME MAGAZINE NO 116).

ЧППОМ — КРУПНЕЙШАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРМТУ

За последние 5 лет количество моряков, состоящих на учете в ЧППОМ, выросло почти в два раза и сегодня превышает 52 тысячи человек.

Основная задача организации — это защита трудовых прав и социально-экономических интересов членов Профсоюза — украинских моряков. Тем не менее, организация вышла далеко за рамки своих основных задач и взяла на себя дополнительные функции, среди которых формирование позитивного имиджа украинских моряков на международном рынке труда, привлечение новых работодателей, создание новых качественных рабочих мест, обучение и информационное сопровождение, поддержка молодых моряков, социальное обеспечение моряков и их семей и многое другое.

ЛИДЕР, КОТОРЫЙ ВНУШАЕТ ДОВЕРИЕ

На расширенном заседании профсоюзного комитета ЧППОМ, которое состоялось 22 марта 2021 года, на должность Председателя Черноморской ППО моряков была утверждена кандидатура действующего Председателя Олега Григорюка.

LBSTUS — MTWTU'S LARGEST UNIT

Over the past 5 years, the number of seafarers registered within the LBSTUS has grown almost twice and today exceeds 52 thousand.

The organization aims to protect the labour rights and socio-economic interests of the Trade Union members — Ukrainian seafarers. Nevertheless, the LBSTUS has long expanded beyond its primary tasks and assumed additional functions. Among them are the development of a positive image of Ukrainian seafarers in the international labour market, creation of new high-quality jobs through the engagement of new employers, training and informational support, promotion of young seafarers, provision of social security for seafarers and their families and much more.

CONFIDENCE INSPIRING LEADER

On March 22, at an expanded meeting of the LBSTUS Trade Union Committee, the candidacy of the current organization's leader Oleg Grygoriuk was approved for the post of the LBSTUS Chairman.

Начав свой профессиональный путь со скамьи Одесской национальной морской академии (ныне НУ «ОМА»), Олег Григорюк не один год жизни отдал морю, затем более 13 лет посвятил профсоюзной работе на благо моряков-членов Профсоюза, успешно возглавляет Черноморскую первичную профсоюзную организацию моряков. В Олеге Григорюке сочетаются большое сердце и великодушие. Он всегда отзывается на просьбы моряков о помощи. И это равнодушие к судьбам других людей — очень ценный дар для профсоюзного работника.

«Я моряк, состою в Профсоюзе работников морского транспорта Украины на протяжении уже многих лет, лично знаком с Олегом Григорюком и результатами его работы, — отметил делегат Конференции старший механик Руслан Лабунский. — За это время я не слышал ни одного плохого слова от этого человека и никогда не видел в его глазах непонимания. Всегда открытый, всегда честный, расположен к людям. Лично у меня была проблема, я обратился в Профсоюз, где мне была оказана значительная материальная помощь. Знаю, что мои друзья и коллеги тоже не раз в безвыходной ситуации обращались в Профсоюз. Хочу также отметить успехи нашего Профсоюза на международном уровне, которых сегодня не было бы без упорного труда и стараний Олега Григорюка. Отдельно подчеркну работу с новым поколением, с курсантами наших морских учебных заведений — это наш ресурс, это будущее Профсоюза. И, если быть до конца откровенным, какой институт власти нашей страны представляет интересы украинских моряков, кому, кроме Профсоюза, мы нужны? Никому. Поэтому мы должны сплотиться и поддерживать единственную небезразличную к нам организацию. А ей, в свою очередь, нужен лидер. Считаю, что лидерских качеств у Олега Григорюка предостаточно», — отметил Руслан Лабунский, предложив поддержать кандидатуру Олега Григорюка.

Oleg Grygoriuk started his professional path as a cadet of the Odessa National Maritime Academy (NU 'OMA' today) and further worked onboard the foreign-flagged ships. Since 2013, Oleg has been actively engaged in the trade union movement successfully contributing to the wellbeing of the Trade Union members — Ukrainian seafarers. His big heart and indifference to someone else's misfortune have earned respect among the Trade Union members, colleagues and partners around the world.

“As a seafarer, I myself have been an MTWTU member for many years. I am personally acquainted with Oleg Grygoriuk and well know the results of his work,” said the Chief Engineer Ruslan Labunsky, Conference delegate. “Throughout this time, I have heard zero bad things from this person, and have seen zero insensitivity: he always remains open, honest and sincere with people. I had a problem and turned to the Union for help, where I received significant financial aid. And it is not just my story: my friends and colleagues have also repeatedly addressed the Union in desperate situations. I would also like to note the achievements of our Union at the international level, which would not have been possible without Oleg's hard work and efforts. Moreover, I would like to highlight the activities aimed at the future generation of seafarers — cadets of our maritime educational institutions — our asset and the future of the Trade Union. And, frankly speaking, what other institution in our country represents the interests of Ukrainian seafarers, besides the Trade Union? No one does. Therefore, we must unite and support the only organization that does care for us. In its turn, this organization needs a leader, and Oleg Grygoriuk possesses outstanding leadership skills,” said Ruslan Labunsky in support of the candidacy of Oleg Grygoriuk.





Учитывая многолетний плодотворный опыт на благо украинских моряков, развитие Профсоюза на национальном и международном уровнях, высокие профессиональные и личные качества, Олег Григорюк был вновь избран на должность Председателя ЧППОМ на следующие 5 лет.

«Я также состою в нашем Профсоюзе с первых дней, — отметил старший помощник капитана Александр Бажан. — В те времена, когда после развала Черноморского морского пароходства ПРМТУ только создавался, у моряков было полное разочарование в деятельности любого профсоюза, так как мы были свидетелями и, в большинстве своем, жертвами некачественной работы желтых профсоюзов. Мы видели, как наши отчисления в них уходили неизвестным людям. Все, кто работал в ЧМП, знают эти истории не понаслышке. Я, как и все моряки того времени, первоначально относился к ПРМТУ без понимания его деятельности. Но мир менялся, ПРМТУ делом доказывал, что его главная задача — отстаивать интересы украинского моряка. Ребята много и упорно работали, чтобы стать той силой, которая нас защитит. Одно дело декларировать, что нас защитят, другое дело — сделать это в действительности. ПРМТУ начал стучать во все двери. И многие двери в мире им открылись. К сожалению, этого не скажешь о нашей стране. Нашим властям имущим не интересно общаться с людьми, которые приходят с серьезными предложениями. Я благодарен руководству ПРМТУ и лично Олегу Григорюку за ту огромную работу, которая была проделана за эти годы. Все, что вы делаете, вы делаете с душой, спасибо вам за это».

ПРИОРИТЕТЫ НА ПЕРСПЕКТИВУ

«Огромное спасибо за оказанное доверие. Это большая ответственность и в то же время огромная привилегия — представлять интересы украинских моряков, — подчеркнул Олег Григорюк. — Моя мечта и задача, которую я ставлю перед собой, — чтобы наша организация росла, чтобы к нам присоединялось как можно больше людей с пониманием тематики профсоюзных вопросов. Это даст нам больше ресурсов и сил решать ключевые проблемы и отстаивать интересы украинских моряков. Я свято верю, что у нас все получится».

Председатель ЧППОМ Олег Григорюк ознакомил делегатов и участников Конференции с приоритетными направлениями развития организации, социальными проектами, профсоюзным образованием на 2021-2026 годы.

«Для нас принципиально важно, чтобы благами профсоюзного членства могли пользоваться абсолютно все моряки-члены Профсоюза. Мы намерены продолжать развивать нашу социальную базу. Проанализировав потребности членов нашего Профсоюза, мы пришли к выводу, что один из ключевых запросов сегодня — это



Considering his extensive trade union experience, his contribution towards the development of the Trade Union at the national and international levels and high professional and personal qualities, Oleg Grygoriuk was reelected to the position of the LBSTUS Chairman for the next 5 years.

“I have also been registered with the Union since my very first career steps,” noted Chief Officer Aleksandr Bazhan. “Back in the days when the Black Sea Shipping Company collapsed and the MTWTU was just established, seafarers were completely disappointed with any trade union. We not only witnessed but suffered from the work the ‘yellow’ unions used to perform. We saw our fees going to some strangers. Everyone who worked at the Black Sea Shipping Company knows these stories firsthand. At that time, the same as most of seafarers, I had no understanding of what the MTWTU exactly does. But the world was changing, and the Union kept proving by its deeds that its main task is to defend the interests of the Ukrainian seafarers. They worked hard to become the force that is able to protect us. But one thing is to declare and another is to deliver. The MTWTU started knocking on all doors and many of them opened. Unfortunately, same is not with our country, where the powerful are not interested in communicating with people who come with serious initiatives. I am grateful to the MTWTU leadership and personally to Oleg Grygoriuk for the enormous work that has been done over these years. You put your heart in everything you do – thank you for that.”

PRIORITIES FOR THE FUTURE

“Thank you so much for your trust. It is a great responsibility and at the same time a great privilege to represent the interests of Ukrainian seafarers,” Oleg Grygoriuk emphasized. “My dream and the task I set for myself is to make our organization grow so that more and more people join our ranks – the people with clear understanding of what the trade union movement is all about. This will give us more resources and more strength to address key problems and defend the interests of Ukrainian seafarers. And I strongly believe that we will succeed.”

The LBSTUS Chairman Oleg Grygoriuk acquainted the Conference delegates and participants with the priority areas in the organization's program, with social projects and the trade union education for the period 2021-2026.

“It is fundamentally important for us that every member has an access to the benefits of the Trade Union membership. At first, we aim to create new opportunities for the Trade Union members residing in the regions – we strive to extend our social activities



качественная медицина. Совсем скоро будет запущен проект совместно с нашими партнерами — немецким профсоюзом ver.di. Это современная и супер-укомплектованная стоматологическая клиника. Моряки, которые работают на судах под коллективным договором ver.di, смогут пользоваться услугами стоматологии на льготных и очень привлекательных условиях.

В первую очередь, мы хотели бы создать новые возможности для членов Профсоюза, которые проживают в регионах. Мы хотим распространить свою социальную деятельность и обучающие проекты на другие морские города. Для этой цели мы хотим создать некий кампус для того, чтобы моряки из регионов могли приезжать на обучение в Одессу и проживать в комфортных условиях.

Также мы заинтересованы в создании информационных центров в регионах, чтобы на их базе оперативно проводить консультационную работу для моряков и членов их семей, информационные семинары и тренинги.

В городе Мариуполь, как в самом отдаленном от нас, мы хотим создать филиал Морского информационного центра, который уже несколько лет успешно функционирует в Одессе, а его филиалы — в Херсоне и Измаиле.

Также мы намерены вдохнуть новую жизнь в Координационный центр помощи морякам, который функционирует уже много лет.

Не отставая от глобальных трендов, Профсоюз также делает упор на диджитализацию. Так, в скором времени мы запустим CRM систему, которая позволит нам выйти на новый уровень коммуникаций с существующими и потенциальными членами Профсоюза.

Внедрение CRM предоставит сотрудникам возможность в несколько раз быстрее принимать и обрабатывать обращения, заявления и запросы моряков за счет автоматизации и систематизации процессов.

Моряки же получат возможность обратиться за помощью, консультацией перед трудоустройством, проверкой статуса членства в онлайн режиме вне зависимости от местонахождения.

Существенно сократится время ожидания обратной связи за счет наличия в системе алгоритма автоматических уведомлений моряков и интеграции IP-телефонии. Система будет автоматически информировать моряка о ходе обработки его запроса или обращения, собирать необходимую информацию и уведомит о результате обработки.

Следующим этапом в этом направлении станет создание нашего собственного приложения для членов Профсоюза, которое даст дополнительные возможности и преимущества каждому моряку.

Резюмируя сказанное, хочу отметить, что наша организация вступает в новый этап своего развития с глобальными планами и нацелена на результат. Мы уверены, что, заручившись поддержкой членов Профсоюза, в следующем отчетном периоде мы сможем покорить новые вершины», — подчеркнул Олег Григорюк.



and educational projects to various maritime cities. For this purpose, we want to establish a kind of campus so that seafarers from the regions could come to study in Odessa and live comfortably.”

“We also aim to continue developing our social base. Analyzing the needs of the Trade Union members, we concluded that one of the key requests today is for the quality medicine. The project of a modern and super-equipped dental clinic will be launched very soon together with our partner – the German trade union ver.di. Seafarers who work on ships under the ver.di agreements will be able to use dental services on preferential and very attractive terms.”

“We are moving quite quickly in the implementation of such projects and are interested in creating information centers in the regions where a significant number of the trade union members-seafarers reside – Kherson, Izmail, Mariupol and Chernomorsk. Such centers will provide for the prompt consultations for seafarers and their families and will allow conducting information seminars and trainings.”

“In the most distant city Mariupol we want to create a branch of the Maritime Information Center, which has been successfully operating in Odessa for several years already, as well as its branches in Kherson and Izmail. We also intend to breathe new life in the Coordination Center for Seafarers' Assistance, which has been operating for many years.”

“Keeping up with global trends, the Union also focuses on digitalization. So, soon we will launch a CRM system that will allow us to reach a new level of communication with existing and potential MTWTU members. The CRM will help our staff receipt and process seafarers' applications and requests several times faster. Seafarers will have the opportunity to seek help and advice prior to employment, as well as to check their membership status online, regardless of location. The algorithm for automatic notifications and the integration of IP telephony will significantly reduce the feedback time. The system will automatically collect the necessary information, inform the seafarer about the progress of processing his/her request or application and notify about the results. Another step will be the creation of the MTWTU App for the Trade Union members, which will provide for additional opportunities and benefits to every seafarer.”

“Summing up the above, I would like to note that our organization is entering a new phase of development with global agenda and is focused on results. We are confident that, with the support of the Trade Union members, we will be able to conquer any heights through the next reporting period,” Oleg Grygoriuk emphasized.



Інформація про роботу БФ «МОРТРАНС» в рамках співпраці з ЧОРНОМОРСЬКОЮ ПЕРВИННОЮ ПРОФСПІЛКОВОЮ ОРГАНІЗАЦІЄЮ МОРЯКІВ



На Конференції однією з виступаючих була директор Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС» Антоніна Шкамерда, яка подякувала засновнику Фонду — Чорноморській первинній профспілковій організації моряків — за довгі роки співпраці на благо українських моряків та їхніх родин. Так, благодійна допомога морякам та членам їх родин з 2016 по 2020 роки була надана 5 088 бенефіціарам.

«Дякую вам за надану можливість бути долученими до такого відповідального заходу, як Конференція Чорноморської первинної профспілкової організації моряків. Виступати перед такою аудиторією для мене велика честь! Я дуже поважаю професію моряка, тим більше, що дана категорія займає більшу частину в напрямках роботи нашого Благодійного фонду», — зазначила Антоніна Шкамерда.

«20 років тому благодійність носила зовсім інший характер, була не так популярна, на наш погляд, і нужденних було не так багато, чого не можна сказати сьогодні.

Немає такої країни, яка б могла охопити інтереси усіх людей, навіть якщо взяти таку економічно розвинену країну як США, в якій працює більш мільйона зареєстрованих благодійних фондів і кожного дня реєструється біля 7 нових.

Сьогодні ми з вами не можемо дати відповідь на багато запитань:

- Чому ні в чому не повинні діти лишатися сиротами і опиняються в дитбудинках?

- Чому багато хворіють дуже страшними хворобами, як онкозахворювання, а тепер ще і коронавірус звалився на наші голови?

- Чому велика кількість людей похилого віку, які усе своє життя віддають себе у ставленні сім'ї, держави, лишатися сам на сам зі своєю бідною і опиняються у будинках пристарілих?

Навіть ви, присутні у цій залі, та члени ваших родин деколи потребуєте благодійності, бо так як і усі хворієте і по-всякому складаються життєві обставини», — зазначила Антоніна Шкамерда.

У своєму виступі директор позначила проблеми, з якими найчастіше звертаються моряки та їхні сім'ї.

«Перша проблема — це коли моряк або член його сім'ї стикаються з онкозахворюванням. Я хочу зазначити, що на благодійну допомогу на лікування таких бенефіціарів за 5 років ми витрачали майже 50% свого бюджету. Також хочу відзначити, що ще одна проблема, з якою звертаються, в основному, члени сімей наших моряків, це за допомогою на поховання. Аналіз звернень показує, що кількість звернень за останні два роки зросла в 2 рази. Летальні випадки відбуваються з різних причин. Зрозуміло, чому так відбувається. Робота моряка вкрай важка, пов'язана з нервовою і психологічною напругою, що нерідко призводить до сумних наслідків», — розповіла Антоніна Шкамерда.

Антоніна Шкамерда коротко зупинилася і на напрямках роботи Фонду.

РЕПАТРИАЦІЯ МОРЯКІВ

На жаль, нерідко трапляється, коли судовласники лишають моряків напризволяще — не виплачують заробітну плату та залишають на судні без базових засобів життєдіяльності. В таких досить складних ситуаціях наш Фонд намагається допомогти та покращити стан моряків, що залишилися сам на сам зі своєю проблемою. Так, БФ «МОРТРАНС» забезпечує екіпажі питною водою, продуктами харчування та засобами особистої гігієни. Окрім цього, Фонд докладає чимало зусиль у випадках, коли морякам необхідна репатріація. Окрім бронювання, оформлення та викупу квитків, організації трансферів, наша команда завжди підтримує зв'язок з моряками та їхніми сім'ями, таким чином надаючи їм необхідну моральну підтримку. Але і на цьому допомога не закінчується, адже

завдяки залученню спеціалістів, моряки надалі можуть отримати юридичну та психологічну допомогу. І на нашій практиці, навіть якщо допомогу було надано моряку, що не є членом ПРМТУ, він з великим ентузіазмом приєднується до рядів членів Профспілки, адже розуміє, яку вагому підтримку та захист він отримує.

ДОПОМОГА КУРСАНТАМ ТА ВИКЛАДАЧАМ МОРСЬКИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ

Бенефіціарами нашого благодійного фонду «МОРТРАНС» також завжди залишаються студенти та курсанти морських навчальних закладів України. Для того, щоб забезпечити молоді сприятливе та корисне проведення студентських часів, Фонд проводить для молоді інформаційні, практичні та розважальні заходи, такі як, наприклад квести, вікторини, брейн-ринги. Нам дуже важливо дбати про тих, хто вже через кілька років буде представляти наших моряків та спеціалістів суміжних галузей на національному та міжнародному рівнях.

ДОПОМОГА ВЕТЕРАНАМ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

Ветерани морської галузі — люди, які більшу частину свого життя присвятили роботі та сумлінно виконували свої професійні обов'язки, крок за кроком будуючи майбутнє для наступних поколінь. Але на жаль, більшість з них по закінченню своєї кар'єри залишилися без належної підтримки. Ми вважаємо своїм обов'язком віддячити їм та продовжуємо надавати посильну допомогу кожному ветерану та моряку на пенсії.

ДОПОМОГА ПО СОЦІАЛЬНО-ПОБУТОВОМУ ОБСЛУГОВУВАННЮ МОРЯКІВ

Благодійний фонд «МОРТРАНС» надає благодійну фінансову допомогу на статутну діяльність Ізмайльському Інтерклубу моряків, де проводиться робота з соціально-побутового обслуговування моряків-членів ПРМТУ, які проживають у місті Ізмаїл. Моряки можуть користуватися обладнанням, спортивним інвентарем Інтерклубу для організації дозвілля, зустрічей, проведення різних заходів, занять спортом, користування послугами перекладачів Інтерклубу, котрі мають ліцензію і є робітниками інтерклубу, та доступу до всесвітньої мережі Інтернет тощо. Також у стінах цього закладу для членів ПРМТУ організовуються семінари.

Двері Інтерклубу завжди відкриті для моряків, їх дружин та дітей, де до їх потреб завжди ставляться з повагою та розумінням.

БЛАГОДІЙНА ДОПОМОГА ДЛЯ РОЗВИТКУ КУЛЬТУРНИХ І МИСТЕЦЬКИХ ПРОГРАМ

Без належної підтримки та допомоги Фонду не залишаються культурні заходи. Так, за будь-якої нагоди Благодійний фонд морського транспорту «МОРТРАНС» допомагає в організації та проведенні новорічних вистав, дитячих свят в сімейному розважальному комплексі «Ігроленд», у Музеї Цікавої Науки, у Єврейському культурному центрі «Beit Grand», зокрема придбаючи подарунки для учасників заходів та інше.

ПІДТРИМКА СПОРТИВНОГО НАПРЯМКУ

Фонд надає допомогу у розвитку та навчанні молодих спортивних талантів — дітей моряків, залученню молоді до

здорового способу життя та його пропагування. І однією доброю традицією стала підтримка Всеукраїнських спортивних змагань з гімнастики, карате, тенісу, в яких беруть участь діти працівників морської галузі та діти моряків. Це Комунальний позашкільний навчальний заклад «Спеціалізована дитячо-юнацька спортивна школа Олімпійського резерву «Чорноморець», Громадська організація «ООКАМІ-КАН ДОДЖО», Громадська організація «Чорноморська Академія тенісу», Громадська організація «Спортивний клуб «Тигрюнок».

ДОПОМОГА УКРАЇНСЬКІЙ АРМІЇ І ПЕРЕСЕЛЕНЦЯМ ЗІ СХОДУ УКРАЇНИ

З самих перших днів військових дій Благодійний фонд морського транспорту «МОРТРАНС» почав надавати допомогу добровільним батальйонам, військовослужбовцям, які перебували в зоні проведення антитерористичної операції (АТО), виконують військовий обов'язок у зоні проведення Операції об'єднаних сил (ООС), морякам Військово-морських сил України, штаб яких було передислоковано з Автономної Республіки Крим до Одеси, а також тимчасовим переселенцям зі сходу України, як дорослим, так і дітям. Добровольчим батальйонам надавалася допомога в придбанні переносних радіостанцій, засобів нічного бачення: біноклів, тепловізорів, питної води, медикаментів, спальних мішків та теплої одягу.

БЛАГОДІЙНА ДОПОМОГА В ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ COVID-19

Благодійний фонд проводив роботу в рамках акції «STOP COVID-19». За підтримки волонтерів — курсантів Національного університету «Одеська морська академія» та представників Профспілки робітників морського транспорту України було зібрано близько 2000 наборів засобів індивідуального захисту і дезінфікуючих засобів для моряків і членів їх сімей, докерів та членів їх сімей.

Коли спалах захворюваності коронавірусом COVID-19 у світі зростав, представники Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС» та волонтери приїжджали в кріюнгіві агентства, звідки моряки відправляються прямо на судно, вручали набори засобів індивідуального захисту з великою надією, що це допоможе їм захиститися від пандемії, здоровими дістатися до судна і приступити до роботи.

На завершення свого виступу директор Благодійного фонду морського транспорту «МОРТРАНС» Антоніна Шкамерда звернулася до присутніх з висловом відомого композитора Амадея Моцарта: «Життя — це посмішка, навіть коли по щоках течуть сльози». «Шановні наші моряки, нехай вам життя посміхається як можна частіше, дякую вам за вашу нелегку працю, за ваше добре ставлення до нашого Благодійного фонду. Я бажаю вам натхнення, і нехай Господь вас підтримує, завжди повертайтеся неушкодженими з рейсів. Дякую вам за довіру. І ніколи не ходіть по інших профспілках, бо кращого відношення і людяності, ніж в Профспілці робітників морського транспорту України, ви ніде не отримаєте. Може, ми не все встигаємо, вибачте нас, будь ласка, але ми дуже стараємося. Ми вас дуже любимо, це правда. Будьте здорові», — завершила виступ Антоніна Шкамерда.

Когда кажущийся шаг вперед на деле три шага назад

АНАЛИЗ ЗАКОНОПРОЕКТА «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ УКРАИНЫ В СВЯЗИ С РАТИФИКАЦИЕЙ КОНВЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ, С ПОПРАВКАМИ»

ЧАСТЬ 1

ПРЕДИСЛОВИЕ

На официальном сайте Министерства инфраструктуры опубликован проект Закона Украины «О ратификации Конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве, с поправками» и «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в связи с ратификацией Конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве, с поправками».

Безусловно, для Украины, как для одного из мировых лидеров на рынке труда моряков, ратификация «Билля о правах моряков» является одним из основных приоритетов в сфере торгового мореплавания.

Казалось бы, вот он, столь долгожданный шаг вперед! Но давайте обратим более детально внимание на положения законопроектов.

Анализ проектов нормативно-правовых актов, как правило, начинают с Пояснительной записки и Информации о его воздействии на заинтересованные стороны. На эти документы мало кто обращает внимание, но они позволяют оценить, какие цели декларируют авторы, как обозначена проблема, которую предлагается решить.

Первое, что бросается в глаза при изучении материалов проекта Закона Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в связи с ратификацией Конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве, с поправками», это перечень заинтересованных сторон (стейкхолдеров), предложенный Мининфраструктуры, который ограничен украинскими моряками и государством.

ДАВАЙТЕ ПРОАНАЛИЗИРУЕМ:

- ☒ Является ли данный перечень стейкхолдеров исчерпывающим?
- ☒ Как положения законопроекта повлияют на интересы всех стейкхолдеров?

УКРАИНСКИЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ

MLC, 2006 хоть и регламентирует трудовые и социальные права моряков, но делает это путем установления требований к судам и судовладельцам.

Изменения в КТМ Украины также устанавливают новые требования в отношении украинских судовладельцев: новые обязательные судовые документы, вопросы финансовой ответственности судовладельца, порядок приема на работу членов экипажей, их медицинского и социально-бытового обслуживания и др.

Однако авторы законопроекта не относят украинских судовладельцев к числу стейкхолдеров, что приводит к значительному количеству критических замечаний.

МИНИНФРАСТРУКТУРЫ НЕ ПРОВОДИТ АНАЛИЗ СФЕРЫ ДЕЙСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В КТМ УКРАИНЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КАТЕГОРИИ РЕЙСОВ (КАБОТАЖНЫЕ ИЛИ МЕЖДУНАРОДНЫЕ), А ТАКЖЕ НЕ УЧИТЫВАЕТ ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСАХ.

НОВЫЕ СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Законопроектом для судов валовой вместимостью 500 и более (кроме рыболовных) предлагается дополнить перечень обязательных судовых документов (статья 35 КТМ Украины) Свидетельством о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, дополненным Декларацией о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

ОДНАКО СОГЛАСНО ПУНКТУ 1 ПРАВИЛА 5.1.3 MLC, 2006 ТРЕБОВАНИЯ ПО ОФОРМЛЕНИЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА И ДЕКЛАРАЦИИ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ:

- ☒ на суда валовой вместимостью 500 и более, совершающие международные рейсы, а также на суда под флагом государства-члена Конвенции, эксплуатирующиеся между портами другого государства.

Таким образом, законопроектом безосновательно расширены требования по оформлению Свидетельства и Декларации для украинских судов валовой вместимостью 500 и более, которые эксплуатируются в каботажном плавании.

Следует отметить, что международными конвенциями и кодексами в сфере торгового мореплавания для судов, совершающих международные рейсы, предусматривается обязательное наличие на борту десятков других судовых свидетельств и документов.

В этой связи не совсем ясны мотивы выделения Свидетельства и Декларации в отдельные нормы КТМ Украины.

Да, Мининфраструктуры правильно переносит в национальное законодательство Украины требования, что часть I Декларации составляется исключительно компетентным органом власти. Но в таком случае, такие действия имеют признаки административной услуги, порядок определения которой должен быть установлен законом, как это сделано, например, для выдачи Свидетельства о минимальном составе экипажа (статья 38 КТМ Украины (в редакции Закона Украины «О внутреннем водном транспорте»)).



Вместе с тем Мининфраструктуры, устанавливая порядок выдачи Свидетельства и Декларации, не определяет случаи, при которых Свидетельство теряет силу или может быть изъято компетентным органом или признанной организацией (пункты 14 и 16 Стандарта А5.1.3 соответственно).

Кроме того, пунктами 5-8 Стандарта А5.1.3 определяются случаи и порядок выдачи временного Свидетельства. При этом на период действия временного свидетельства наличие Декларации необязательно.

Однако данные нормы также не нашли своего отражения в изменениях, предложенных в КТМ Украины.

ФИНАНСОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВЛАДЕЛЬЦА

ПОПРАВКИ 2014 ГОДА К МLC, 2006 УСТАНОВЛИВАЮТ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ МЕХАНИЗМОВ ФИНАНСОВЫХ ГАРАНТИЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА В ОТНОШЕНИИ:

- ✓ оставления моряков без помощи судовладельца (Стандарт А2.5.2);
- ✓ компенсации в случаях получения моряками травм или смерти во время работы на борту судна.

СОГЛАСНО СТАНДАРТУ А2.5.2 МLC, 2006 КАЖДОЕ ГОСУДАРСТВО-ЧЛЕН КОНВЕНЦИИ САМОСТОЯТЕЛЬНО ОПРЕДЕЛЯЕТ ФОРМУ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ:

- ✓ система социального обеспечения;
- ✓ страхование;
- ✓ национальный фонд;
- ✓ другая аналогична форма.

Применимая форма финансового обеспечения устанавливается после консультаций с заинтересованными сторонами судовладельцев и моряков.

Мининфраструктуры изменениями к статье 242 КТМ Украины предлагает использовать в Украине наиболее распространенную в торговом судоходстве

форму финансового обеспечения в виде страхования ответственности судовладельца.

Однако законопроект для имплементации требований Стандарта А2.5.2 предусматривает обязательное страхование ответственности судовладельца только в отношении обязательств по репатриации моряков (статья 55 КТМ Украины).

ВМЕСТЕ С ТЕМ, СТАНДАРТ А2.5.2 ПРЕДУСМАТРИВАЕТ БОЛЕЕ ШИРОКИЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА ПЕРЕД МОРЯКАМИ, ОСТАВЛЕННЫМИ БЕЗ ПОМОЩИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА:

- ✓ невыплаченная морякам заработная плата и другие платежи не более чем за 4 месяца;
- ✓ затраты, обоснованно понесенные моряком, включая затраты по репатриации;
- ✓ первоочередные потребности моряка, включая такие параметры как: адекватное питание, одежда, в случае необходимости, жилье, снабжение питьевой водой, жизненно важным для выживания на борту судна топливом и необходимой медицинской помощью, а также любые иные обоснованные затраты или издержки, сопряженные с действием или бездействием, квалифицируемым как оставление моряка без помощи до его прибытия на родину.

Отмечу, что Мининфраструктуры приводит данные положения в проекте новой редакции статьи 242 КТМ, однако неточности в нормопроектировочной технике позволяют сделать вывод, что данные положения не подпадают под сферу обязательного страхования ответственности судовладельца.

Многими ведущими морскими администрациями устанавливаются минимальные требова-



ния к страховым компаниям, страхующим обязательную ответственность судовладельца.

Так, на рассмотрение 107-ой сессии Юридического комитета ИМО был внесен документ LEG 107/4/4, в котором предоставлен детальный анализ эффективности практического применения механизмов финансового обеспечения ответственности судовладельца.

Среди прочего, анализом установлено, что некоторые страховые компании могут всячески затягивать рассмотрение обращений моряков или иным образом уклоняться от выполнения своих обязательств.

Особо важно отметить, что документ LEG 107/4/4 был внесен Министерством иностранных дел Украины.

Однако Мининфраструктуры при подготовке законопроекта не были учтены результаты этого аналитического документа, получившего широкую поддержку при рассмотрении 107-ой сессией Юридического комитета ИМО.

Как минимум, Мининфраструктуры следовало установить в КТМ Украины требования, что страховые компании обязаны уведомлять компетентный орган Украины о прекращении/приостановлении действия договоров страхования ответственности судовладельца за 30 дней (пункт 11 Стандарта А2.5.2).

Пункт 6 Стандарта А2.5.2 требует наличие на борту судов, к которым применяются пункты 1 или 2 Правила 5.1.3, свидетельства или другого документального подтверждения страхования финансовой ответственности судовладельца.

Предложенной редакцией статьи 242 КТМ Украины устанавливается требование в отноше-



нии обязательного наличия на борту страхового свидетельства, однако, как и в случае со Свидетельством о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, не указывается, что данные требования распространяются на суда валовой вместимостью 500 и более, которые совершают международные рейсы, или на суда, совершающие рейсы между портами другого государства.

В отношении финансовой ответственности судовладельца в случае получения моряком травмы, болезни или смерти моряка во время работы на борту судна (Стандарт А4.2.1) необходимо отметить, что законопроектом предусматривается абсолютно непонятный механизм определения ограничения размеров финансовой ответственности судовладельца.

Так, новой редакцией статьи 57 КТМ Украины предлагается установить размер минимальной договорной компенсации в форме единовременной денежной выплаты в связи с утерей трудоспособности в размере 36 средних заработных плат члена экипажа, а в случае смерти члена экипажа — 60 его средних заработных плат.

При этом предлагается установить единый размер минимальной компенсации как для судов в международных рейсах, так и для каботажных.

Следует также обратить внимание на положения предпоследнего абзаца предлагаемой новой редакции статьи 57 КТМ Украины, в соответствии с которым к ответственности судовладельца применяются меры ограничения ответственности, предусмотренные статьей 352 КТМ Украины.

Мы неоднократно обращали внимание Мининфраструктуры на сложности, которые возникнут при практичном применении положений статьи 352 КТМ Украины, в частности, что предлагаемый размер финансовых гарантий не допустим для украинского судовладельца.

К сожалению, в данной статье указан неполный список критических замечаний к проекту Закона Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в связи с ратификацией Конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве, с поправками» только в отношении категории судовладельцев украинских судов. Категории, которая даже не рассматривается Мининфраструктуры в качестве заинтересованной стороны.

В последующих публикациях будут указаны другие критические замечания в отношении норм, регулирующих деятельность украинских судовладельцев.

Дополнительно будет проведен анализ влияния положений проекта Закона в отношении других стейкхолдеров: моряков, крейниговых компаний и медицинских центров.

Сергей Казанцев,
Тренер для тренеров и
морских инспекторов по вопросам МLC, 2006

MTWTU CONGRESS

ПРМТУ

ВХОДИТ В ПЯТЕРКУ
САМЫХ ВЛИЯТЕЛЬНЫХ
ОРГАНИЗАЦИЙ ITF

MTWTU AMONG TOP FIVE MOST INFLUENTIAL ITF ORGANIZATIONS

14 МАЯ В ОДЕССЕ СОСТОЯЛСЯ VIII СЪЕЗД ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ. НА СЪЕЗД БЫЛО ИЗБРАНО 107 ДЕЛЕГАТОВ ОТ ПЕРВИЧНЫХ ПРОФСОЮЗНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРМТУ, ЛЬВИНУЮ ДОЛЮ ИЗ КОТОРЫХ СОСТАВИЛИ МОРЯКИ.

ON MAY 14, VIII CONGRESS OF THE MARINE TRANSPORT WORKERS' TRADE UNION OF UKRAINE WAS HELD IN ODESSA. 107 DELEGATES FROM THE MTWTU LOCAL TRADE UNION ORGANIZATIONS WERE ELECTED TO THE CONGRESS, AND THE MAJORITY OF THEM WERE SEAFARERS.

К сожалению, в связи с ограничительными мерами из-за пандемии коронавируса иностранные коллеги и социальные партнеры не смогли присутствовать на мероприятии лично. Тем не менее, ПРМТУ получил большое количество приветствий.

«Пандемия коронавируса создала существенные сложности для членов нашего Профсоюза, а также для морской отрасли в целом, для моряков, морских и транспортных рабочих, трудящихся по всему миру. Стивен Коттон и я, а также Дэйв Хайндель, Жаклин Смит и весь наш трудолюбивый секретариат Секции моряков активно работает для обеспечения защиты всех морских рабочих от пандемии, а также для обеспечения того, чтобы моряки не подвергались постоянной изоляции, в частности, в связи с продлением времени их пребывания на борту судов.

Эти огромные трудности встали на нашем пути как раз тогда, когда мы были особо уязвимы, когда наше глобальное рабочее движение находится под огромной угрозой, и крайне необходимо, чтобы мы работали сообща в духе солидарности для защиты прав работающих мужчин и женщин, и особенно всех моряков и работников морского транспорта, наших семей и наших общин.

Именно благодаря международной солидарности, работе ITF и ее членских организаций по разработке стратегий для решения проблем пандемии, наряду с кампанией против удобных флагов и удобных портов, а также посредством IBF переговоров и разработки политики защиты наших членов профсоюза, мы в состоянии бороться с растущим давлением глобализации», — отметил Пэдди Крамлин, Президент Международной федерации транспортников (ITF).

Итоги работы за 2015-2020 годы подвели Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и его Первый заместитель Олег Григорюк.

Unfortunately, foreign colleagues and social partners were unable to attend the event due to COVID-imposed travel restrictions. Nevertheless, the MTWTU received lots of greetings.

"The COVID Pandemic has created enormous challenges for your members, and for the Maritime Industry in general, along with all international seafarers, maritime and transport workers.

Stephen Cotton and myself, Dave Heindel, Jacqueline Smith, and all of our hard-working secretariat of the Maritime Section have been working closely to ensure protections are put in place for all maritime workers against the pandemic and also ensuring seafarers are not subject to the continuing isolation and extension of their time aboard ships in particular.

These great challenges come a time when our global labour movement is under enormous threat and it is absolutely imperative that we work together in solidarity to protect the rights of working men and women, particularly all seafarers and maritime workers, our families, and our communities. We are in the frontline of the global supply chain and we are essential to the economic, social, industrial, and political rights of our membership and all workers.

It is through international solidarity and the work of the ITF and its affiliates to develop strategies to tackle the enormous challenges of the pandemic along with the campaign against Flags of Convenience and Ports of Convenience, and through the IBF Negotiations, in constructing policies for the protection of our members that we will combat the increasing pressure of globalization," noted the ITF President Paddy Crumlin.



Сегодня большую часть членов ПРМТУ составляют моряки. О международной деятельности Профсоюза и работе с моряками рассказал Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

«Благодаря росту нашего авторитета на международном уровне мы получаем не только опыт международных переговоров, коммуникаций с рядовыми членами Профсоюза, мы получаем ресурсы, которые позволяют нам реализовывать всевозможные проекты. Это и создание Морского информационного центра, Морского юнион центра, который позволяет на сегодняшний день в различных форматах реализовывать обучение украинских моряков. И я уверен в том, что нам необходимо пойти намного дальше и проводить фундаментальное профсоюзное обучение для всех категорий членов нашего Профсоюза», — отметил Олег Григорюк. Он также остановился на статистике членства ПРМТУ в Международной федерации транспортников.

«Сегодня ПРМТУ входит в пятерку самых влиятельных и самых многочисленных организаций, состоящих в Морской и Докерской секции Международной федерации транспортников. В любой ситуации, где нам нужна была международная поддержка, мы были услышаны, что позволило отстоять и защитить права членов нашего Профсоюза. Нам удалось сформировать о себе определенное мнение как об организации, которая имеет колоссальную международную поддержку и влияние, которое мы продолжаем усиливать.

Количество наших международных партнеров, профсоюзов, которые хотя с нами коммуницировать, только растет. Весь тот спектр задач, который реализовывает ПРМТУ, позволяет другим организациям во всем мире смотреть на нас как на пример, чем мы очень гордимся.

Я думаю, мы взяли правильный курс на развитие, и еще долго будем лидерами профсоюзного движения на международном уровне, что, в свою очередь, и на национальном уровне в скором времени позволит нам реализовать много интересных и важных проектов для членов ПРМТУ», — сказал Олег Григорюк.

На Съезде также выступила директор Благотворительного фонда «МОТРАНС» Антонина Шкамерда, рассказав о деятельности организации и поддержке членов ПРМТУ.

Основным вопросом Съезда стало избрание Председателя Профсоюза. Делегатами от первичных профсоюзных организаций ПРМТУ Председателем Профсоюза единогласно был избран Олег Григорюк.



The MTWTU Chairman Michael Kirieiev and his First Vice Oleg Grygoriuk summed up the Union's work over the years 2015-2020.

Today, when the majority of the MTWTU members are seafarers, the MTWTU First Vice Oleg Grygoriuk spoke about the Union's international activities and work with seafarers.

"The enhanced prestige of our Union at the international level allows us to not only broaden international negotiations and communications with the Union members, but provides for resources to implement various kinds of projects. Among those are the establishment of Maritime Information Center and Maritime Union Center, which allows us to implement training of Ukrainian seafarers in various formats. And I am sure that we need to go much further and conduct fundamental trade union trainings for all MTWTU members," Oleg Grigoryuk noted.

He also focused on the MTWTU's membership statistics in the International Transport Workers' Federation.

"Today, the MTWTU is one of the five most influential and most numerous organizations in the ITF Seafarers' and Dockers' Sections. We have always been heard and we always received the needed help, enabling us to defend the rights of our members. We succeeded in creating a positive opinion of our Union as the one with colossal international support and influence, which we continue to strengthen."

"The number of our international partners, trade unions aspiring to cooperate with us, is constantly increasing. A broad range of tasks we implement make the other organizations around the globe perceive us as an example, and we are very proud of that."

"I think we are on the right track for development, and hope we will long remain among the leaders of the international trade union movement. This will sooner allow us to implement many interesting and important projects for the MTWTU members at the national level," Oleg Grygoriuk summarized.

The Director of the Welfare Fund 'MORTANS' Antonina Shkammerda also took the floor at the Congress and reported about the Fund's activities and support for the MTWTU members.

The main Congress subject was the election of the Trade Union Chairman – the Congress delegates unanimously elected Oleg Grygoriuk to this position.

Олег Григорюк родился в Одессе 11 февраля 1983 года. После окончания Национального университета «Одесская морская академия» работал на судах под иностранным флагом в должности судоводителя. В 2011 году Олег Григорюк был избран Первым заместителем Председателя ПРМТУ, а в 2015 году — Председателем Черноморской первичной профсоюзной организации моряков (ЧППОМ), представляющей украинских моряков. Под его руководством удалось добиться значительного увеличения количественного состава организации: количество членов ЧППОМ, составлявшее 13 000 человек в 2008 году, увеличилось до 52 000 в 2020 году. Олег Григорюк — Амбассадор доброй воли Международной морской организации в Украине, Наблюдатель Комитета справедливой практики Международной федерации транспортников, Вице-президент Международной федерации ассоциаций морских капитанов, Сертифицированный тренер по MLC, 2006.

Oleg Grygoriuk was born in Odessa, Ukraine, on February 11, 1983. Having graduated from the National University 'Odessa Maritime Academy', he worked onboard the foreign-flagged ships as a Navigation Officer. In 2011, Oleg was elected First Vice Chairman of the MTWTU and in 2015 – Chairman of the Local Black Sea Trade Union Organization of Seafarers (LBSTUS) – the MTWTU's organizational unit, representing Ukrainian seafarers. Under his leadership the organization has managed to achieve a significant increase in its quantitative composition: the LBSTUS membership of 13,000 in 2008 has been raised to significant 52,000 seafarers in 2020. Oleg Grygoriuk is the IMO Goodwill Maritime Ambassador in Ukraine, ITF FPC Observer, IFSMA Vice President and Trainer of Trainers and Maritime Inspectors on the Application of the ILO MLC, 2006.

Новоизбранный Председатель ПРМТУ поблагодарил за поддержку: «Я постараюсь отдать всего себя этой работе, как я и делал это на протяжении предыдущих 13 лет. Мы с новой энергией и новой силой будем выполнять наши обязательства. Обещаю, что сделаю все от меня зависящее, чтобы никого из вас не подвести, чтобы нас стало намного больше, и мы становились еще сильнее. Я надеюсь, за следующие 5 лет мы полностью оставим в прошлом вопрос о том, что такое Профсоюз, чем он занимается, какие направления работы он ведет и какие инструменты использует для эффективной защиты членов Профсоюза», — отметил Олег Григорюк.



The newly elected MTWTU Chairman thanked for the provided support: "I will continue on dedicating myself wholeheartedly to the tasks at hand, the same as I have been doing during the last 13 years. We will accomplish our obligations with fresh vigor and increased power. I promise to do everything possible not to let any of you down, so to increase our number and become stronger. I hope that over the next 5 years we will completely move past the questions of what the Trade Union is, what it does, what areas of work it carries out, and what tools it uses to effectively protect the Trade Union members," Oleg Grygoriuk emphasized.



ПЕТР КРЕЩЕНКО, ТРЕТИЙ МЕХАНИК, V.SHIPS:

«Я работаю в компании V.Ships уже 21 год и все это время являюсь членом ПРМТУ. За эти годы по каким бы вопросам я не обратился, ни разу не получил отказа, всегда была оказана помощь и поддержка. В Профсоюзе каждый моряк встречает отличное отношение к себе. Огромнейшее спасибо от всех украинских моряков-членов Профсоюза за все, что вы для нас делаете. Дай Бог вам процветания и всем крепкого здоровья».

ВИТАЛИЙ АНГЕЛОВ, ВТОРОЙ МЕХАНИК, V.SHIPS:

«Работа нашего Профсоюза на самом высоком уровне. Лично недавно обращался за консультацией в непонятной ситуации с заменой морских документов, с которой все мы столкнулись. Получил квалифицированную помощь юриста Профсоюза. Спасибо за заботу о нас».

АНДРЕЙ ПОНОМАРЕНКО, ВТОРОЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА, V.SHIPS:

«На сегодняшний день Профсоюз работников морского транспорта Украины — сильнейшая и единственная в нашей стране организация, которая заботится о моряках».

НИКОЛАЙ КОЗЬМИНЫХ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

ППО СОТРУДНИКОВ НУ «ОМА»:

«Профсоюз работников морского транспорта Украины — единственный профсоюз в нашем государстве, который справляется со своими задачами. Мне совершенно очевидно, что то, что делается ПРМТУ — неоценимая поддержка работников морской отрасли. Люди знают наш Профсоюз, уважают его и пользуются предоставляемыми профсоюзными благами. Так держать!»

АЛЕКСЕЙ ЗАЙЦЕВ, ВТОРОЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА, SOLSTAD:

«Очень рад, что состою в данной организации. Это действительно семья — всегда тебе рады, всегда готовы протянуть руку помощи. Когда вокруг полно равнодушия и безразличия, со стороны ПРМТУ всегда приходит помощь и поддержка. Чувствуется, что забота Профсоюза — это искренне и с отдачей».

АРТЕМ АРТЕМЕНКО, ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА, V.SHIPS:

«Я с Профсоюзом уже семь лет, наше знакомство было случайным: я пришел на информационный семинар, не задумываясь на тот момент о главной цели Профсоюза — обезопасить моряка как на работе, так и дома. Сегодня, уходя в рейс, я знаю, что за мной стена, мой Профсоюз. Чувство уверенности, чувство безопасности дорогого стоит».



PETR KRESHCHENKO, 3RD ENGINEER, V. SHIPS:

"I have been working for V.Ships for 21 years and all this time I have been a member of the MTWTU. Over the years, none of my requests have ever been refused – the Union always provided me help and support. In the Union, every seafarer is treated in an excellent manner. Many thanks from all Ukrainian seafarers-members of the MTWTU for everything that you are doing for us. May God grant you prosperity and good health."

VITALIY ANGELOV, 2ND ENGINEER, V.SHIPS:

"Our Trade Union work is carried out at the highest level. I recently asked for advice in a tough issue of maritime documents' replacement, and received the qualified assistance from the Trade Union lawyer. Thank you for taking care of us."

ANDREY PONOMARENKO, 2ND OFFICER, V.SHIPS:

"Today the strongest Marine Transport Workers' Trade Union Ukraine is the only organization in our country that takes care of seafarers."

NIKOLAY KOZMINYKH, CHAIRMAN OF THE LOCAL

TRADE UNION ORGANIZATION OF NU 'OMA' EMPLOYEES:

"The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine is the only trade union in our state that copes with its tasks. It is quite obvious to me that the MTWTU is giving invaluable support to the maritime industry workers. People know our Union, respect it, and enjoy the benefits it grants. Well done!"

ALEXEY ZAITSEV, 2ND OFFICER, SOLSTAD:

"I am very glad to be a member of this organization. This is a real family, where everyone is always glad to see you and ready to lend a helping hand. When the world is full of indifference, the MTWTU always comes with help and support. And this concern is sincere."

ARTEM ARTEMENKO, 3RD OFFICER, V.SHIPS:

"I have been with the Union for seven years already, but our acquaintance was accidental. I came to the informational seminar having no idea of the central aim of the Trade Union – defend seafarers both when at sea and ashore. Today, leaving to work, I know that my Union is like a wall behind my back. A sense of confidence and safety means a lot."



ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА И ДОСРОЧНОЕ СПИСАНИЕ

ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ УЖЕ НЕОДНОКРАТНО ВОЗВРАЩАЛСЯ К ТЕМЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ТРУДОВОГО КОНТРАКТА МОРЯКА, СНОВА И СНОВА ДЕЛАЯ АКЦЕНТ НА ВАЖНОСТИ, ПОМИМО ПРОЧЕГО, ВЕРНОЙ ИНТЕРПРЕТАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ КОНТРАКТА, ЭТУ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ.

Ввиду участившихся обращений моряков за помощью в Профсоюз и к ITF Инспектору в Украине по причине досрочного расторжения трудового контракта и списания с судна домой за свой счет, мы хотели еще раз напомнить морякам, на что им стоит обратить внимание при подписании контракта и в последующей работе на борту судна под иностранным флагом в контексте продолжительности трудовых отношений с работодателем.

Итак, продолжительность трудовых отношений с компанией-нанимателем обязательно должна быть указана в тексте трудового контракта. Чаще всего, в контракте указана продолжительность с люфтом в +-1 или, например, в +-2 месяца.

Однако существуют и контракты, предлагающие моряку фиксированный период трудоустройства.

Пример 1

3) The contract of employment commences about **27.07.2020** (the employment commences when the employee actually has taken up work) and is for a period of ...FOUR (4)... months, which period may be extended to FIVE(5)..... months or reduced toTHREE (3)..... months for operational convenience/Owner's option.

1.1. The subject of this contract is to fulfill his job duties Seaman m/v « Eksom 1» in the position of the MATE during 5 months plus / minus 1 month in owners' option.

Duration of Contract	
6	(+/- 1) Months*

27. For specified period

From

31.10.2020

To

28.02.2021

Если в графе «продолжительность контракта» указан период без люфта, зачастую положение, разъясняющее, что контракт может быть уменьшен или же увеличен на определенный срок (чаще всего, на 1 или 2 месяца) можно найти в тексте самого контракта, коллективного договора, общих положений или же иного документа, ссылка на который есть в контракте.

Подписывая контракт, например, на 5+-1 месяц, моряк берет на себя обязательство работать в течение шести месяцев. Заложенный в трудовой контракт люфт предусмотрен для удобства судовладельца — организации смены работника в удобном для работодателя порту в контексте процедуры списания моряка и доставки сменщика на борт. Трудовой контракт обязывает работодателя организовать замену работника до истечения максимального срока действия контракта (т.е. периода с плюсом), и работодатель имеет право организовать замену как после четвертого месяца контракта моряка, так и к концу шестого. Если смотреть со стороны работодателя, оба этих варианта будут считаться списанием моряка по окончании контракта.

Если же смотреть со стороны моряка, попытка списаться до истечения 6 месяцев (за исключением нарушений контракта стороной работодателя, нарушений трудовых прав моряка, и т.п.) будет считаться досрочным расторжением, что, в свою очередь, предполагает списание за счет моряка (оплату моряком соб-

ственных репатриационных расходов: проживания в отеле, услуг агента, билетов, трансфера, визового сбора, ПЦР теста).

Однако по истечению четырех месяцев моряк может направить письменный рапорт на имя капитана с напоминанием, что его контракт близится к завершению, и он просит компанию-работодателя организовать его списание по окончании контракта. Обратите внимание, что рапорт должен быть составлен на английском языке; обязательно сохраните фотографию или скан-копию этого рапорта.

Досрочное расторжение трудового контракта, в данном контексте ошибочно принимаемое моряком за списание по окончании контракта, а также связанные с ним удержания из заработной платы входят в топ-5 проблем, с которыми члены экипажей обращаются за помощью к Инспектору ITF в Украине и в Профсоюз. Чаще всего с подобной проблемой сталкиваются моряки, которым необходимо вернуться домой к конкретному времени, в частности, на сессию и которым в случае опоздания грозит отчисление из учебного заведения. Однако, как показывает наша практика, и бывалые моряки часто допускают подобную ошибку.

Если, еще находясь на берегу, моряку известно о необходимости вернуться из рейса до истечения максимального периода контракта, ему нужно изменить продолжительность трудового контракта на меньшую до того, как контракт подписан, согласовав эти изменения в кюригговой компании.

Если на просьбу уменьшить продолжительность контракта кряинговая компания отвечает уверениями, что ничего менять не нужно, и вне зависимости от того, что говорит контракт,

Пример 2

Если в апреле 2021 г. моряку предложен к подписанию трудовой контракт продолжительностью 5+-1 месяц, для моряка этот контракт закончится через 6 месяцев — в конце октября 2021 г. Если же моряку необходимо вернуться домой, например, к 1 сентября 2021 г., ему необходимо в кряинге изменить продолжительность контракта на 3+-1 таким образом, чтобы полный период контракта заканчивался в августе 2021 г.

В некоторых случаях, получив заявление моряка на списание по окончании контракта тогда, когда до истечения максимального периода контракта остается еще 2 месяца (т.е. заложенный в контракте люфт в +-1 месяц), компания может пойти навстречу работнику, взяв на себя его репатриационные расходы, однако это, скорее, исключение из правил, и рассчитывать на подобное поведение компании моряку не стоит.

проблем с досрочным списанием впоследствии не будет, то обычно такие обещания заканчиваются для моряка поездкой домой за свой счет.

Если же речь идет об осознанном и добровольном досрочном расторжении контракта, подавая рапорт на списание, помимо готовности оплатить собственные репатриационные расходы, моряк должен соблюсти сроки, в которые ему следует уведомить компанию о расторжении. Так, трудовой контракт моряка должен содержать положение, где прописано, в какой срок до предполагаемого списания моряк должен уведомить компанию о досрочном расторжении трудовых отношений с компанией-работодателем.

Пример 3

3. Termination of the contract
3.1 In the event that the Seafarer desires to resign before the termination of the contract, the Seafarer shall give written notice to the Master for the Employer one (1) month in advance of the resignation date. The Seafarer will be entitled to full wages up to and including the day of termination of service on board the vessel. The repatriation expenses and expenses for the joining substitute Seafarer will however have to be borne by the resigned Seafarer.

10.3. The Seafarer is entitled to terminate this Contract only in case of submission to the Employer appropriate application not less than 30 days before the day of termination (in that case the last working day shall be the 30th day following the day of the application submission).

7. Notice of Termination of Employment. The length of notice which you are obliged to give to terminate your employment is thirty days. The length of notice which you are entitled to receive from the Ship-Owner to terminate your employment is thirty days.

10. Termination of employment
10.1 Both parties may terminate this employment agreement by giving at least 15 days' written notice.

Коллективные договоры ИТФ стандарта, в которых установлен месячный срок подачи уведомления о досрочном расторжении, допускают прекращение трудовых отношений стороной моряка без соблюдения установленного месячного срока и его репатриацию за счет компании-работодателя по обоснованным причинам, в том числе, если во время рейса заболел или умер партнер или супруга/супруг моряка (номинарованный им в качестве ближайшего родственника), его родитель или ребенок.

Положения коллективного договора ИТФ стандарта (ИТФ ИБФ СВА) также допускают досрочное прекращение трудовых отношений без применения к моряку штрафных санкций в целом ряде случаев, например:

В соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве 2006 г. (MLC, 2006) каждое государство-член Конвенции установило минимальный срок подачи уведомления в отношении досрочного прекращения действия трудового контракта моряка. И, согласно минимальным нормам, которые устанавливает Конвенция, продолжительность минимального срока должна составлять не менее семи дней. MLC, 2006 также гласит, что срок, в который моряк должен уведомить компанию о досрочном расторжении контракта, а также срок, в который компания должна уведомить моряка о том же, должны быть одинаковыми. В этой связи стоит также напомнить, что большинство законодательств государств флага содержат положения касательно обязательной выдачи моряку финального расчетного листа до его списания с судна. Данный документ должен содержать все начисления и удержания из его баланса за-

работной платы, не должен включать расходы на доставку на борт сменщика и, чаще всего, является окончательным (за исключением срочного списания, когда у работодателя нет возможности заранее просчитать свои расходы, связанные с репатриацией члена экипажа). Перед подписанием финального расчетного листа убедитесь, что информация, которая в нем содержится, верна.

Национальное законодательство государства флага, и, в частности, коллективный договор могут допускать досрочное расторжение трудовых отношений с подачей уведомления в более короткие сроки в связи с причинами чрезвычайного характера: сюда можно отнести дисциплинарные нарушения, нарушения политики компании, некомпетентность работника или же несоблюдение одной или другой стороной условий трудового контракта.

Пример 4

16.0 CONDUCT ON BOARD
16.1-The Owner expects the seamen to behave in an orderly manner during his service on board the vessel.
16.2-The following are serious offences and grounds for immediate dismissal/termination.
a) repeated intoxication and drunkenness while on duty
b) violent and aggressive behaviour
c) threatening behaviour to other persons with offensive weapons
d) causing serious injuries to other persons
e) smuggling
f) theft
g) harbouring stowaways on board
h) subverting vessel's operations
i) actions that endanger the safe operation of the vessel
j) gross negligence of duties
k) wilful misconduct, and
l) any action which is prejudicial to the interest of the owner and justifies immediate dismissal.

a) To damage the cargo /vessel / and crew intentionally,
b) To become an deserter due to his own mistakes,
c) To oppose higher superiors and to provoke the rest of the crew,
d) To damage the company's properties and any equipment's of the vessel,
e) To try to break the discipline,
f) To leave the vessel without permission and to miss the board due to his/her own mistakes
g) To use drugs, alcohol, narcotics, weapons, and/or to bring same things on board of the vessel
h) To become drunk while working and/or while free from work
i) To interfere in smuggling.

При трудоустройстве на борт судна иностранного судовладельца исключительно важно внимательно ознакомиться с предложенным к подписанию контрактом и всеми документами, на которые он ссылается. Помните, что кряинговая компания должна по вашему запросу предоставить разъяснения всех непонятных вам положений этих документов. Не подписывайте трудовой контракт, пока каждый из его пунктов не станет вам понятен. Также, взяв в кряинговой компании копию трудового контракта,

коллективного договора или же иного документа, регламентирующего условия труда и жизни моряка на борту иностранного судна, вы всегда можете показать эти документы работникам Профсоюза и получить бесплатную консультацию.

Если предложение трудоустройства и условия предложенного вам контракта вас устраивают, при его подписании убедитесь, что на нем присутствует и подпись второй стороны — владельца судна или авторизованного им представителя.



Приведенные в данной статье примеры являются выдержками из реальных трудовых контрактов моряков, обращавшихся в Профсоюз за помощью. Ни один из контрактов не является договором ИТФ стандарта.



по обоснованным причинам (куда можно отнести, например, нарушение условий трудового контракта или коллективного договора);



при аресте дольше, чем на 30 дней или гибели судна;



на основании соответствующего медицинского заключения (болезнь, травма, смерть);



если судно направляется в определенные Международным переговорным форумом (ИБФ) Зону военных действий или Зону повышенного риска;



если судно не соответствует требованиям конвенций СОЛАС, ПДНВ, МАРПОЛ, КГМ-66 и №147.

ОБМЕН ОПЫТОМ – ЭТО ВСЕГДА ПЕРСПЕКТИВНО EXPERIENCE-SHARING IS ALWAYS A GREAT DEAL



ОДИН ИЗ СПОСОБОВ ПРИУМНОЖИТЬ СОБСТВЕННЫЕ ЗНАНИЯ — ДЕЛИТЬСЯ ИМИ. УЖЕ ТРЕТИЙ ГОД ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ ПРОЕКТОМ EDMARINE ПРОВОДИТ ДЛЯ МОРЯКОВ-ЧЛЕНОВ ПРМТУ ИНФОРМАЦИОННЫЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ СЕМИНАРЫ. УНИКАЛЬНОСТЬ ТАКИХ МЕРОПРИЯТИЙ В ТОМ, ЧТО СВОИМИ ЗНАНИЯМИ И ОПЫТОМ С КОЛЛЕГАМИ ДЕЛЯТСЯ ДЕЙСТВУЮЩИЕ МОРЯКИ.

ONE WAY TO INCREASE YOUR OWN KNOWLEDGE IS TO SHARE IT WITH OTHERS. FOR THE THIRD YEAR ALREADY, THE MARINE TRANSPORT WORKERS' TRADE UNION OF UKRAINE, IN COOPERATION WITH EDMARINE EDUCATIONAL PROJECT FOR SEAFARERS, HAS BEEN HOLDING INFORMATION AND PRACTICAL SEMINARS FOR THE UNION MEMBERS. THE DISTINCTIVE FEATURE OF SUCH EVENTS IS THAT ACTIVE SEAFARERS HAVE A CHANCE TO SHARE THEIR KNOWLEDGE AND EXPERIENCE WITH THEIR COLLEAGUES.

ЧТО ДОЛЖЕН ЗНАТЬ ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА

ПРМТУ совместно с образовательным проектом EdMarine провел для моряков-членов Профсоюза семинар, на котором участники обсудили, что должен знать моряк, планирующий рост в должности.

На мероприятии рассмотрели такие моменты, как ТОП-20 вопросов, которые задают на собеседовании при переходе в должность третьего помощника капитана; на что обращать внимание сразу по приезду на судно; что делать в первую очередь, а что подождет.

«Конечно, есть теоретические вопросы, которые вам никак не помогут в работе и нужны только для прохождения интервью, а есть практические, которые вряд ли помогут во время собеседования, но пригодятся в работе, — говорит спикер мероприятия, автор проекта EdMarine, действующий второй помощник капитана Дмитрий Пархоменко. — На семинаре мы сосредоточились на вопросах, которые будут нужны как для получения промоушена на борту, прохождения собеседования, так и для реальной работы в должности. Конечно, за два с половиной часа сложно охватить все аспекты работы. Но основные темы были затронуты, и ребята сделали выводы о том, на какую из тем стоит обратить особое внимание, в какой есть пробел».



FIRST TIME AS A 3RD OFFICER. MUSTS TO KNOW

The MTWTU, along with the EdMarine educational project, held a seminar for the Union-registered seafarers. There, they looked closer at the Third Officer's title and the knowledge he or she should possess.

The event addressed the following points: TOP-20 questions asked at the interview; what to pay attention to immediately upon arrival onboard; things to do right away or later on.

"Of course, some theoretical issues will not help you in your job but are essential for passing the interview. Also, there are practical ones that are useless during the interview but will come in handy at work," said the speaker, founder of the EdMarine project, Second Officer Dmitry Parkhomenko.

"At the seminar, we focused on the issues that will help both receive a promotion onboard and successfully pass an interview, as well as on the actual job when taking up a position. Of course, it is difficult to cover all the issues in just two hours. But we concentrated on the main topics and the participants for themselves determined their special-attention points."



ПЕРЕВОЗКА МЕТАЛЛОПРОКАТА

Еще один семинар, который прошел в мае в рамках сотрудничества ПРМТУ и EdMarine, был посвящен обсуждению перевозки металлопроката.

Спикером мероприятия выступил Виктор Сурма — капитан с 25-летним опытом работы на балкерах, автор курсов «Log Bulk Carrier» и «Port State Control».

COILS TRANSPORTATION

Another seminar in May within the framework of the MTWTU/EdMarine cooperation was dedicated to the subject of coils' transportation.

There, the Captain Viktor Surma with 25 years of experience on bulk carriers, the author of Log Bulk Carrier and Port State Control courses, performed as a speaker.

Участники встречи обсудили требования и нормы погрузки, укладки, перевозки и вентиляции койлов. В частности, говорили о том, на что обращать внимание при погрузке; какие ремарки и как писать, чтобы они учитывались в случае разбирательств; о международных и местных правилах укладки и крепежа; какие записи вести во время перехода.



The participants spoke about the requirements and standards for loading, stowage, transportation and ventilation of the coils. In particular, they discussed nuances of loading; what comments should be made and how to fill them out correctly in case of proceedings; international and local rules for stowage and lashing; records to keep during the transition.



МЕДИЦИНА НА СУДНЕ

27 мая ПРМТУ совместно с проектом EdMarine организовали для моряков-членов Профсоюза уникальный практический семинар на тему «Медицина на судне». Спикером мероприятия выступил судовой врач, хирург с 15-летним опытом Александр Щербина.

В первой, теоретической, части семинара моряки рассмотрели списки медикаментов и наркотик-лист: какие препараты в каких случаях применять; как и когда использовать кислород; как диагностировать опасные состояния: инфаркт, инсульт, аппендицит, чего делать нельзя, чтобы не ухудшить положение; алгоритм действий при гипотермии.

«На мероприятии мы разбирали моменты, с которыми моряки могут столкнуться на судах в реальной жизни. Каждый моряк должен раз в пять лет проходить определенные курсы относительно медицинской помощи — это требования международных конвенций. Однако, что преподают на этих курсах? Как реанимировать людей, установить, жив ли человек, как наложить шину при повреждении артерии. Но по факту — сколько людей когда-либо реанимировали коллег? Именно поэтому мы сосредоточились на практических вопросах: что делать, если человек переохладился или перегрелся, что такое шкала SAR, что делать при повреждении пальца, болях в животе и так далее», — говорит автор проекта EdMarine Дмитрий Пархоменко.

На практической части семинара под руководством хирурга моряки тренировались зашивать раны, делать внутривенную инъекцию, накладывать повязки на конечности, иммобилизовать суставы при растяжении.



ONBOARD MEDICINE

On May 27, the MTWTU and EdMarine jointly arranged a unique practical seminar devoted to the topic of Onboard Medicine for seafarers-members of the Trade Union. The event speaker was a medical officer, a surgeon with 15 years of experience Aleksandr Shcherbina.

In the first part of the seminar, the seafarers reviewed theoretical issues such as medicines and drug list: which medicines to use in different cases; how and when to use oxygen; how to diagnose dangerous conditions – heart attack, stroke, appendicitis and how not to worsen the situation; as well as discussed the algorithm of actions in case of hypothermia.

"At the event we examined situations seafarers may encounter on ships in real life. In line with the international conventions, every seafarer should pass certain medical courses every five years. But, what is taught there? How to resuscitate people, establish whether a person is alive or not, how to splint on the damaged artery. But in fact how many people have ever attempted to resuscitate anyone? That is why we focused on practical issues: how to act in case of hyper- or hypothermia, what is the SAR scale, what to do in case of a finger injury, stomach ache, and so on," said EdMarine Founder Dmitry Parkhomenko.

During the practical part of the seminar, under the surgeon's guidance, the seafarers practiced stitching up wounds, making an intravenous injection, applying bandages to limbs and immobilizing joints in case of stretching.





«Любить моряка — это гордость, а ждать моряка — это честь»

ЗАПИСКИ ЖЕНЫ МОРЯКА

Юлия Бахиня

На часах почти 22:00. В квартире тишину нарушает лишь сонное сопение маленькой доченьки. Я лежу рядышком и тихонько пишу это откровение. Глядя на дочку, ловлю ее улыбку во сне и улыбаюсь сама. Я осознаю, что я счастлива: у меня есть любящий муж Максим и прекрасная дочка Маргарита.

Кстати, имя дочки выбрано неспроста: в переводе с греческого оно означает «жемчужина», «Маргаритос» — один из эпитетов богини красоты и любви Афродиты, которая покровительствовала мореплавателям. Ведь Максим — моряк!

А как говорят: «Любить моряка — это гордость, а ждать моряка — это честь!» Но раньше я не понимала этого высказывания...

Мы начали встречаться, и через три месяца Макс ушел в свой первый рейс. Тогда я не понимала, как это: любить и ждать моряка, не была уверена, что смогу принять его профессию, но чувствовала, что это мой человек, и решила ждать. Еще тогда я ему в дорогу сшила маленькое сердечко с нашими инициалами, дав понять, что мое сердце с ним даже на расстоянии. Этот символ нашей

любви он берет с собой в каждый рейс.

Первый рейс выдался эмоционально сложным для наших отношений. Но радость встречи определила совместное будущее. И перед вторым рейсом у нас состоялась помолвка. Этот рейс был легче в моральном плане. Подготовка к свадьбе меня отвлекала от грусти ожидания, каждый день я жила мыслями, что он вернется, и я стану его женой, женой моряка.

По возвращению из второго рейса мы отпраздновали свадьбу. И уже по нашей семейной традиции решили двигаться дальше в построении семьи. Чего ж зря терять время в следующем рейсе? Мы решились на самое сокровенное... и перед третьим рейсом я забеременела.

Только узнав о радостной новости, Макс начал собирать чемоданы. Было сложно отпускать его в такой момент, но у нас была цель: уйти в рейс, чтобы успеть вернуться на роды. За месяц до родов Макс прилетел. Какое же это было счастье в моем положении ощущать его поддержку, иметь возможность укутаться в его объятия. У нас были партнерские роды, и первые

ПРОДОЛЖАЕМ НАШУ РУБРИКУ «ЗАПИСКИ ЖЕНЫ МОРЯКА». В ЭТОМ НОМЕРЕ СВОЕЙ ИСТОРИЕЙ С ЧИТАТЕЛЯМИ «МОРСКОГО» ДЕЛИТСЯ ЮЛИЯ, СУПРУГА МАКСИМА МАХИНЯ, МАТРОСА.

четыре месяца жизни нашей Жемчужинки, день ото дня, ночь в ночь, Макс был рядом с нами! Мы полностью погрузились в заботу о малышке и друг о друге, мы были единым организмом, мы стали настоящей семьей.

Но снова пришло время очередного рейса, время разлуки и грусти. В этот раз мне было грустно вдвойне, и даже втрое: и за себя, и за доченьку, и за Макса. В голове крутились мысли: «Неужели он пропустит, как наша малышка впервые перевернется на животик, как сядет, как поползет, как встанет и как пойдет, как скажет свое первое слово? Неужели он не будет видеть радостных и смешных моментов первого года ее жизни?». А еще мне было страшно оставаться без его помощи одной с такой крошкой, брать на себя всю ответственность. Но я справилась!

Наш любимый муж и папа до сих пор в рейсе, уже почти год... И доченьке уже год и почти четыре месяца. Макс не присутствовал, когда наша Жемчужинка сказала первое слово, сделала первые шаги. Ему не удалось побывать на первом дне рождения дочки. Но он ничего не пропустил, он знает все о нашей жизни здесь, на берегу, о всех достижениях дочери, о смешных и радостных моментах, о походах к врачу и на прогулку. Он все узнавал от меня по фотографиям, видео, перечитывал каждый день разные истории в длинных сообщениях.

Мы ждем заветного сообщения о дате приезда каждый день. И все втроем испытываем волнительные чувства в ожидании этой долгожданной встречи.

Интересно, как произойдет встреча папы и дочки? Дочка почувствует что-то родное в добрых глазах папы и сразу его признает? Или им предстоит постепенное знакомство? Однозначно их ждет интересное познание друг друга, совместное радостное времяпровождение. А нас с Максом ждут теплые уютные вечера, когда дочка будет спать, ведь у нас столько накопилось всего друг к другу за этот год.

Несмотря на реки слез в начале нашего совместного пути, бессонные ночи из-за разговоров «пока есть связь», переживаний во время штормов, ссор из-за усталости, я продолжаю ждать, встречать и провозжать.

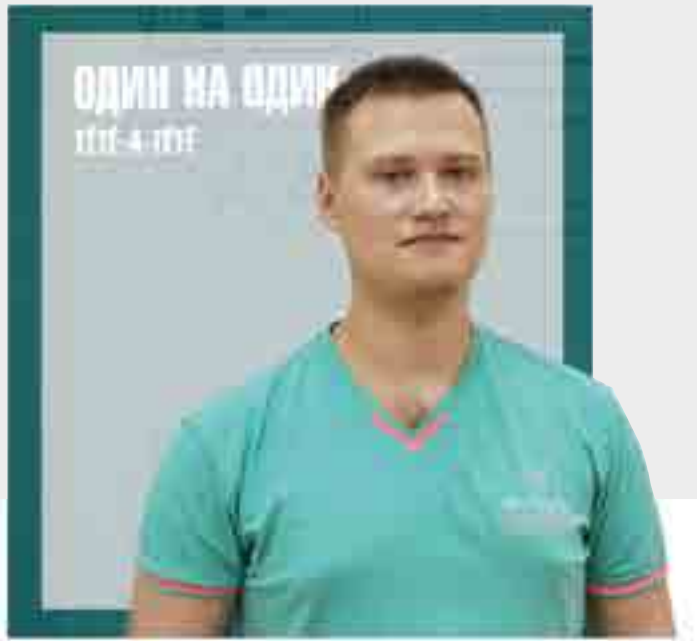
«Жизнь только между рейсами! Ты мне нужен здесь и сейчас!» — так мое сердце кричало от боли расставания раньше. Теперь я живу с другими мыслями: «Жизнь здесь и сейчас! Жизнь и есть то чувство между людьми, которое называют Любовью! Любовь в каждом моменте, когда он рядом и когда он далеко, ведь даже из-за морской и океанов мы с доченькой чувствуем его поддержку и заботу. Любовь в каждой мысли о нем, о нас, о нашем будущем. Жизнь в каждом сообщении, звонке, отправленном фото и видео! Жизнь в наших общих планах, целях и мечтах».

Главное, откинуть страх, верить в своего мужчину, принимать его выбор, уважать его профессию моряка. И теперь я понимаю и иду по жизни с фразой: «Любить моряка — это гордость, а ждать моряка — это честь!»

«...Мы стали настоящей семьей...»



«...Любовь в каждый момент...»



В семье Мирослава Лаптева моряков не было, и, как он говорит, ему были открыты дороги в любую из профессий. «Еще в 9 классе я начал задумываться о поступлении в среднее учебное заведение на морскую специальность, но дал себе время обдумать этот серьезный шаг. После 11 класса точно решил стать моряком. Огромное спасибо родителям, которые поддерживали меня в выборе профессии и постоянно мотивировали на протяжении всего обучения, — рассказывает Мирослав. — На мой выбор повлияла, возможно, жажда приключений, морская романтика, а, может, просто нежелание сидеть на одном месте. И, конечно, юношеский максимализм, когда казалось, что весь мир крошечный, и море по колено».

Так, в 2012 году Мирослав поступил на судоводительский факультет Одесской Национальной морской академии (ныне НУ «ОМА»), в 2017 году заинтересовался менеджментом морских организаций и поступил на факультет Морского менеджмента в НУ «ОМА», получил две степени магистра. Сегодня Мирослав Лаптев работает третьим помощником капитана в компании Thome Ship Management, в ближайшее время ему предстоит карьерный рост до второго помощника.

РАБОТА В МОРЕ

– Мирослав, первый опыт работы в море. Какие у Вас остались впечатления от первого рейса?

– В первый рейс я пошел, будучи курсантом второго курса. Тогда даже путешествие на судно было маленьким, но приключением, ведь добирались мы в далекую Аргентину около двух суток. А вот сама судовая жизнь совсем другая. Никто не делал скидку на то, что ты кадет и приехал первый раз на судно, инструктаж был минимальный, и многие базовые моменты я изучал уже во время перехода. Познакомился с экипажем и через час после приезда я заступаю на вахту у трапа, в это время погрузка судна в самом разгаре. А на следующий день с утра мы уже отдали концы и, получив рейсовое задание, отправились в Султанат Оман.

Все, что мы учили тогда о судах, давало представление о работе в целом. Когда я поднялся на первую навигационную вахту, у меня было ощущение, что я попал на космический корабль. Судно было совсем новым

ГЛАВНОЕ – МЫ ОДНА КОМАНДА, МОРЯКИ, НЕСМОТРЯ НА НАЦИОНАЛЬНОСТЬ

THE MAIN IDEA IS THAT WE, SEAFARERS, ARE ONE TEAM, REGARDLESS OF OUR NATIONALITY

”

МИРОСЛАВ ЛАПТЕВ MYROSLAV LAPTEV

There were no seafarers in Myroslav's family, so any professional path was open to him, the seafarer says. "Yet in the 9th grade I began to consider entering a secondary educational institution for a marine specialty but took my time to think this serious step over. After the 11th grade, I have strongly considered becoming a seafarer. I am grateful to my parents, who supported me in this choice and kept motivating me throughout all my studies," says Myroslav.

"My choice was inspired by a thirst for adventure, sea romance or perhaps an unwillingness to sit still. And, of course, youthful high spirits — when the world seems tiny and the sea is knee-deep."

Thus, in 2012 Myroslav entered the Navigational faculty of the Odessa National Maritime Academy (NU 'OMA' today). Interested in the management of maritime organizations, in 2017 he entered the Maritime Management Faculty at NU 'OMA'. Holder of two master's degrees, today Myroslav Laptev works as the Third Officer at Thome Ship Management and shortly will be promoted to the Second Officer.

WORK AT SEA

– Myroslav, do you remember your first voyage? What was it like? Share your impressions.

My first voyage I commenced as a second-year cadet. Back then, even a trip to the vessel was a kind of small adventure, as it took us two days to get to far Argentina. But life on the ship was something completely different. First-time-cadet status was not an excuse; with minimal instructions I had to learn many basic things when the ship was already on voyage. Having just met the crew, an hour since I embarked the ship I took over the watch at the gangway amid the ship loading. And the next morning, once finished and received a trip assignment, we set off to the Sultanate of Oman.

What we learned about the ships in schools gave us an overall idea of the work. When I went up the bridge the very first time, it looked like a spaceship to me. At the time, the vessel was brand new,

и оборудовано по последнему на тот момент слову техники. Экипаж состоял из украинцев, в чем были и плюсы, и минусы. С одной стороны, хорошо, что мы общались на одном языке. А с другой, — отношения как в армии и нежелание офицеров объяснять всю специфику морской работы. Было много непонимания в общении, а также много сложных моментов. Работать с коллегами с 5-15-летним морским опытом было довольно трудно, приходилось много читать, работать руками и, конечно, задавать очень много вопросов, отчего коллеги могли злиться.

– Были моменты, когда было действительно страшно?

– Был всего один такой момент. Во время моего второго рейса старший помощник капитана обнаружил, что вертикальный трап в трюме был не покрашен после сварочных работ, а непосредственно сами трюмы — закрыты. Спуститься же надо было по винтовой лестнице и пройти на другую сторону трюма, поднявшись на высоту 10 метров, покрасить и вернуться, и все это сделать в полной темноте. Приказы старших в наших экипажах не обсуждают, пришлось выполнять. Надев страховку, налобный фонарь и взяв краску и ручной фонарь, я спустился вниз. Ощущение темноты и полная тишина, кроме иногда шелеста волн о корпус судна, немного давили. А подниматься на высоту 10 метров в полной темноте — тоже не самое приятное ощущение. Но, выполнив все действия и возвращаясь обратно, понимаешь, что это была довольно опасная работа, и перебираешь варианты того, что могло бы произойти, вот тогда становится страшно.

– Какие опасности подстерегают моряков в море?

– На сегодняшний день моряков ждет очень много опасностей в море. От ненадлежащих условий труда на борту судна и все учащающихся атак пиратов до, конечно, глобальной пандемии COVID-19. Во многих портах стало очень сложно как вызвать доктора на борт судна, так и поехать в больницу. В крайнем контракте столкнулись с таким в Марокко, пришлось ждать следующего порта, чтобы моряк смог поехать в больницу.

МОРЯК И ПРОФСОЮЗ

– Почему моряку важно становиться членом ПРМТУ?

– ПРМТУ — это уже не столько организация, сколько семья. Морякам важно знать, что как в море, так и на берегу у них есть поддержка. Огромную работу Профсоюз проводит в плане информационной поддержки — от молодых курсантов до опытных капитанов. Каждый должен знать свои права и обязанности, но, к сожалению, этому сейчас не учат в учебных заведениях. А никто не застрахован как от обмана мошенниками и посредниками в сфере морских агентств, так и от ситуаций с брошенными судами, невыплатой заработной платы и невозможностью списания с судна.

– Лично вы чувствуете поддержку ПРМТУ?

– Я в рядах Профсоюза еще с Академии. Всегда получаю полезную информацию на семинарах и тренингах ПРМТУ, активно участвую в развлекательных мероприятиях.

Пока я в рейсе, мои близкие всегда могут обратиться в ПРМТУ за консультацией. Я и сам не раз обращался с различными вопросами в разгар пандемии COVID-19 в 2020 году, с вопросами, касающимися дипломирования моряков и выдачи квалификационных документов.

Можно очень долго перечислять все те добрые дела, которые воплощает в жизнь ПРМТУ, и простого «спасибо» будет мало, чтобы высказать всю нашу благодарность за помощь, заботу и внимание к морякам.

equipped with the latest technology. The crew was Ukrainian, which had both pros and cons. On the one hand, it was good to speak the same language. And on the other hand, it recalled the army system with officers' reluctance to share the specifics of seafaring duties. There was a lot of misunderstanding in communication, as well as many tough moments. It was rather difficult to work with no experience among colleagues with 5-15 years of maritime background. I had to read a lot, work with my hands and, of course, ask a lot of questions, which often annoyed my colleagues.

– Have you ever experienced any scary moments in the sea?

There was only one. In my second voyage, the Chief Officer noticed that the hold ladder was not painted after welding, and the holds were already closed. Someone had to go down a spiral staircase, reach the other side of the hold, go up to a 10 meters height, paint the ladder and then return back — and all that, by the way, should have been done in complete darkness. In our crews the orders are usually not subject to discussion, so I put on safety harnesses and headlamp, took paint and a flashlight and went downstairs. The darkness and complete silence, except for the occasional rustle of waves against the ship's hull, made me feel uncomfortable. And climbing to a 10 meters height in complete darkness is definitely not the nicest experience. Having the job done, already on the way back it came to me how dangerous in fact was the assignment. The thoughts of what might have happened made me really scared.

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

Today, seafarers face a lot of dangers at sea. From inadequate working conditions onboard the ship and an increasing number of pirate attacks to, of course, the global COVID-19 pandemic. In many ports, it has become really challenging both to call a doctor on board and get to the hospital. In the last contract, we struggled with it in Morocco and had to wait for the next port so the seafarer could go to the hospital.

SEAFARERS AND TRADE UNION

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

The MTWTU is not just an organization, it is a family. Seafarers need to feel support both at sea and ashore. The Union carries out extensive awareness-raising job both among young cadets and up to experienced captains. Everyone should know their rights and responsibilities, but, unfortunately, we are not taught this in educational institutions. And no one is immune to fraud by recruitment intermediaries, to ship abandonment, non-payment of wages and to the failure of signing off the ship.

– Do you personally feel the support of the MTWTU?

I joined the MTWTU ranks back in the Academy. I always get valuable information at the Union-arranged seminars and training and I actively participate in entertainment events. While I am on the voyage, my family can always contact the Union for advice. In 2020, in the very midst of pandemic, I repeatedly addressed them for various issues on seafarers' certification and the issuance of qualification documents.

I can enumerate much longer all those good deeds implemented by the MTWTU, and a simple 'thank you' will not be enough to express all our gratitude for their help, care and attention to the seafarers.



ДЕТСКИЙ ПРАЗДНИК *с Профсоюзом* CHILDREN'S HOLIDAY WITH THE UNION

В Международный день защиты детей Профсоюз подарил детям моряков-членов ПРМТУ настоящий праздник — кинопоказы о продолжении истории маленького и непоседливого кролика по имени Питер, подарки и вкусное угощение.

Ребята, ПРМТУ желает вам крепкого здоровья, ярких впечатлений, пусть каждый день несет вам новые знания и открытия, пусть беззаботное время детства длится как можно дольше, будьте счастливы!

On the World Children's Day, the Union invited the children of the MTWTU members-seafarers to enjoy a real holiday.

The children watched 'Peter Rabbit 2: The Runaway', received nice gifts and tasted delicious snacks.

Our dear children! The MTWTU wishes you good health and lots of vivid impressions! May every day bring you new knowledge and new discoveries! And may these carefree times of childhood last as long as possible!



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ



НАДО ПОДТЯНУТЬ АНГЛИЙСКИЙ?

НЕТ НИЧЕГО ПРОЩЕ, ЕСЛИ ТЫ С ПРМТУ!

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

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



WE ARE STRONGER
ВМЕСТЕ
WE ARE STRONGER

