МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№106 март 2020

ПРОПАЛ МОРЯК: АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ

EUROPEAN SHIPPING WEEK 2020

Планируете мероприятие?

У нас для вас есть хорошее предложение!

МОРСКОЙ ЮНИОН ЦЕНТР — НОВЫЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА ДЛЯ ВАШИХ МЕРОПРИЯТИЙ

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

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

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

CONF.MUC@GMAIL.COM

WWW.MUC.COM.UA

FACEBOOK.COM/CONFMUC

CONF.MUC

№ 106 март 2020

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

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

Тираж — 4 000 экземпляров

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

МАРТ 2020

ДАЙДЖЕСТ 3

На мостике — только женщины

Первый рейс автоматизированного парома

Новый круизный лайнер Costa Group

ЭКСКЛЮЗИВНО 4

European Shipping Week 2020

ИНФОГРАФИКА 6

Более надежные и «умные» границы ЕС

АКТУАЛЬНО 8

Средиземное море «под прицелом»

ЮБИЛЕЙ 10

Курсанты ДУ НУ «ОМА» будут обучаться на новом тренажере

INFORMER. АМБАССАДОР IMO 12

Продвижение морской профессии — в приоритете

ВАЖНО 14

Пропал моряк: алгоритм действий

ФОТООТЧЕТ 18

10 лет вместе: «Морской» объединяет

ПОЗДРАВЛЕНИЯ 20

Кулинарный мастер-класс для жен моряков

ПРЕДУПРЕЖДАЕМ 22

Будьте внимательны: мошеннические схемы

СОТРУДНИЧЕСТВО 24

Визит MACN в Украину

СЕМИНАРЫ 25

Построение морской карьеры

Психологическая «таможня»

Здоровье моряка: практические семинары

ТЕТ-А-ТЕТ 28

МЕРОПРИЯТИЯ 32

Дорогие друзья!

Перед вами — первый весенний выпуск журнала «Морской», на страницах которого мы расскажем вам о проделанной Профсоюзом работе и актуальных событиях в морской отрасли.

На международном уровне прошел ряд значимых событий, участие в которых принял ПРМТУ. Так, в Брюсселе состоялась Европейская неделя судоходства 2020, организованная Объединением ассоциаций судовладельцев Европейского Сообщества. В Марокко — первое заседание Средиземноморского комитета ITF, где были представлены 18 морских профсоюзов из 18 стран по обе стороны Средиземного моря.

Мы также подготовили рекомендации относительно действий, которые должны быть предприняты в случае пропажи моряка во время рейса.

В этом году свое 60-летие отметил Дунайский институт НУ «Одесская морская академия», сотрудники и курсанты которого являются членами ПРМТУ. Представители Профсоюза поздравили юбиляров и приняли участие в торжественном мероприятии.

Кроме того, ПРМТУ организовал для моряков-членов ПРМТУ информационные семинары о построении морской карьеры, по вопросам здоровья и благополучия моряков, встречу с психологом.

И, конечно, традиционно мы поздравили с 8 марта женщин-моряков, членов Профсоюза, а также пригласили супруг моряков на кулинарный мастер-класс.

Всех представительниц прекрасного пола еще раз с Международным женским днем! Счастья вам, добра и мира!

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

Dear Friends!

In front of you is the first springtime edition of the 'Maritime' Magazine that looks at the work performed by the Union and most current maritime industry updates.

Thus, a series of significant international events took place with the participation of the MTWTU. Brussels hosted the European Shipping Week 2020, organized by the European Community Shipowners' Associations. There was held the first meeting of the ITF Mediterranean Maritime Committee in Morocco, attended by 18 maritime trade unions from 18 countries, surrounding the Mediterranean sea.

We also developed recommendations on actions that can be taken in case a seafarer went missing at sea.

This year, the Danube Institute of National University 'Odessa Maritime Academy' celebrated its 60th anniversary. The Union representatives congratulated the anniversaries and took part in the ceremony.

In addition, the MTWTU organized information seminars for its members on career-building at sea, seafarers' health and wellbeing, and arranged a psychological training.

And, of course, traditionally we congratulated the female seafarers, members of the Union, on 8th of March and invited the seafarers' wives to a culinary master class.

Happy International Women's Day to all ladies! We wish you happiness, welfare and peace!

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

На мостике – **ТОЛЬКО ЖЕНЩИНЫ**

В Международный женский день круизный лайнер Celebrity Edge вышел в рейс, в котором впервые в морской истории на мостике и руководящих позициях судна собрались только женщины. В команде — 26 девушек из 16 стран под руководством Кейт МакКью, первой в Америке женщины, ставшей капитаном круизного судна. Особенный круиз по Карибскому морю начался в порту Эверглейдс во Флориде и продлился семь дней.

В море судно провела также одна из немногих женщин-лоцманов в Америке — капитан Шерил Фиппс. На борту же собрались девушки, многого достигшие в различных областях. В их числе — Келли Эдвардс, первая темнокожая женщина, ставшая ведущей американского приключенческого туристического шоу; Мадлен Стюарт, первая супермодель с синдромом Дауна; художница-вундеркинд Отем де Форест; всемирно известный дизайнер Мэри Фрэнсес и другие.

Первый рейс **АВТОМАТИЗИРОВАННОГО ПАРОМА**

Полностью автоматизированный паром совершил первый рейс на внутреннем водном маршруте Норвегии. Судно Bastø Fosen VI с экипажем, пассажирами и транспортом на борту прошло между причалами Хортен и Мосс, находящимися на противоположных берегах Осло-фьорда.

Это стало возможным в результате совместного проекта норвежской судоходной компании Bastø Fosen, провайдера морских систем Kongsberg и Морской администрации Норвегии (NMA).

Как заявили в Kongsberg, система, установленная на пароме, автоматически выполняет все задачи по пересечению залива и швартовочные операции. Кроме того, технология обеспечивает очень точное соблюдение времени рейса.

Впереди у Bastø Fosen VI шестимесячный испытательный срок, в течение которого автоматическая система, которую разработчики называют «адаптивным транзитом», будет контролировать большую часть функций и служб судна.

НОВЫЙ круизный лайнер **COSTA GROUP**

В итальянском порту Савона прошла церемония имянаречения круизного лайнера. Крестной матерью судна, получившего название Costa Smeralda, стала актриса Пенелопа Крус. Судно принадлежит Costa Group, куда входят Costa, AIDA Cruises и Carnival Asia.

Круизный лайнер построен на финской верфи Meyer Turku. Благодаря «зеленым» технологиям, позволяющим значительно сократить выбросы, его прозвали «путешествующим умным городом». Двигатели круизника работают на СПГ. Кроме того, он оснащен опреснительными установками и интеллектуальной системой управления расходования энергии.

По информации World Maritime News, Costa Group стала первым в мире круизным оператором, который начал заказывать строительство круизных лайнеров на СПГ. Два из них, Costa Smeralda и AIDAnova, уже начали работу. Costa Smeralda задействован на маршруте по Западному Средиземноморью.

Всего Costa Group заказала строительство пяти круизников, работающих на СПГ. Помимо этого, компания планирует построить еще два судна на СПГ до 2023 года. Общие инвестиции составят €6 млн.

EUROPEAN SHIPPING WEEK 2020

С 17 ПО 21 ФЕВРАЛЯ В БРЮССЕЛЕ ПРОШЛА ЕВРОПЕЙСКАЯ НЕДЕЛЯ СУДОХОДСТВА 2020, ОРГАНИЗОВАННАЯ ОБЪЕДИНЕНИЕМ АССОЦИАЦИЙ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЕВРОПЕЙСКОГО СООБЩЕСТВА (ECSA). АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В МЕРОПРИЯТИИ ПРИНЯЛИ СЕКЦИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ETF И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРОФСОЮЗОВ ИЗ ДЕВЯТИ РАЗЛИЧНЫХ СТРАН. ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПРЕДСТАВИЛ ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРМТУ — ОЛЕГ ГРИГОРЮК.

Во время мероприятия мировой лидер в области глобального прогнозирования и количественного анализа Oxford Economics представил обновленную информацию о европейском судоходстве.

Так, по данным за 2018 год, торговое судоходство привнесло €54 млрд в ВВП Европейского союза, в отрасли было занято 685 000 человек. С учетом влияния на другие секторы экономики, отрасль поддерживает 2 миллиона рабочих мест.

О ТОМ, КАК ПРОШЛА ЕВРОПЕЙСКАЯ НЕДЕЛЯ СУДОХОДСТВА 2020, В ИНТЕРВЬЮ ПЕРВОГО ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРМТУ ОЛЕГА ГРИГОРЮКА.

– Олег Игоревич, расскажите, почему это мероприятие важно для украинского морского сектора, ведь мы не входим в Европейский союз?

– Судоходство является и должно оставаться одним из самых ценных активов Европы в экономическом, социальном и культурном отношении. Сегодня Украина входит в ТОП-5 стран, которые поставляют квалифицированные кадры для международного морского рынка труда. Множество иностранных работодателей ценят украинских моряков за их профессиональные качества: наши моряки на протяжении долгих лет успешно работают на судах иностранных судовладельцев. Чем привлекательнее сегодня украинские моряки будут для потенциальных работодателей, тем больше будет создано рабочих мест для них, появится возможность трудоустройства в престижные компании с достойными условиями труда и высоким уровнем заработной платы. И, вместе с тем, Украина сможет получить больше инвестиций на морское образование.

Задача Профсоюза презентовать Украину как одну из ведущих стран, которые готовят кадры как для европейского, так и для мирового судоходства, показать иностранным судовладельцам преимущества украинских моряков, продвигать их на морском мировом рынке труда.

– Какие вызовы сегодня стоят перед морским сектором Европы?

– Есть много возможностей, а также вызовов, стоящих перед сектором. Особенно продолжающиеся депрессивные рыночные условия для многих судовладельцев ЕС создают дополнительные проблемы для отрасли, которая хочет внести свой вклад в создание безопасных и высокооплачиваемых рабочих мест в Европе.

> Чтобы европейское судоходство оставалось «на плаву», регулирующие органы должны понимать глобальную перспективу и обеспечить правовое регулирование надлежащего уровня.

– Какие темы для обсуждений, представленные на мероприятии, Вы бы могли выделить как наиболее актуальные?

– К примеру, интересной получилась дискуссия на тему «Как сделать судоходство ЕС более привлекательным». Ее открыли наши коллеги из Норвежского профсоюза моряков на Safe and Social Shipping day. Участники мероприятия обсудили информацию о текущем состоянии отрасли в Норвегии: попытки предотвратить социальный демпинг, негативные последствия снижения заработной платы молодым морякам, связь между использованием удобных флагов и, как следствие, уклонением от достойной оплаты труда судовладельцами. Судя по комментариям представителей профсоюзов из других европейских стран, такая проблема существует не только в Норвегии. Как отметили наши коллеги из Испании, в их стране использование удобных флагов ухудшило условия труда тысяч рабочих.

В свою очередь, представители шведского союза SEKO привели результаты исследования, проведенного среди рабочих. Оно показало, что 50% моряков Швеции чувствуют сильную усталость, и им не хватает энергии, чтобы заниматься чем-либо после целого дня работы; пятая часть женщин, работающих в морской индустрии, говорят, что их руководитель относится к ним пренебрежительно. Эти данные в очередной раз подтверждают, что морской сектор нуждается в изменениях и привлечении молодых работников.

Кроме того, участники дискуссии рассмотрели и предложение о том, что судоходной отрасли все же необходима помощь государства, которое брало бы на себя обязательство определенной квоты по трудоустройству персонала, так называемый госзаказ.

– Какой была тема панельной дискуссии, в которой Вы принимали непосредственное участие?

– Основной темой обсуждения в рамках моей панели стала новая система безопасной регистрации въезда и выезда (Entry-Exit System, EES), которая призвана внести вклад в модернизацию управления внешними границами путем повышения качества и эффективности внешнего пограничного контроля в Шенгенской зоне. Я поделился опытом Украины после введения в 2017 году безвизового режима для стран Шенгенской зоны и отметил его положительное влияние на конкурентоспособность украинских моряков на международном морском рынке труда.

Этот факт подтвердили присутствующие судовладельцы — визовое сопровождение приносит большое количество неудобств: расходы, риски, административная нагрузка и так далее.

> Отсутствие виз стало огромным преимуществом для украинских моряков.

БОЛЕЕ НАДЕЖНЫЕ И «УМНЫЕ» ГРАНИЦЫ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОЙ РЕГИСТРАЦИИ ВЪЕЗДА И ВЫЕЗДА

Комиссия предложила создать систему регистрации въезда и выезда (Entry-Exit system, EES) с целью:

- внести вклад в модернизацию управления внешними границами путем повышения качества и эффективности внешнего пограничного контроля в Шенгенской зоне;
- оказания содействия государствам-членам, имеющим дело с постоянно растущим числом путешественников в ЕС, при этом уходя от необходимости увеличения количества пограничников;
- укрепления внутренней безопасности и противостояния терроризму и серьезным преступлениям;
- систематического выявления лиц, пребывающих в Шенгенской зоне после окончания срока законного пребывания.

СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОЙ РЕГИСТРАЦИИ ВЪЕЗДА И ВЫЕЗДА

Как будет работать система EES?

EES БУДЕТ СОБИРАТЬ:

личные данные

проездной документ

EES БУДЕТ РЕГИСТРИРОВАТЬ:

дату и место въезда и выезда

на протяжении любого 180-дневного периода

решения об отказе во въезде

EES ЗАМЕНИТ:

ПАСПОРТ

К КОМУ БУДЕТ ПРИМЕНЯТЬСЯ СИСТЕМА EES?

К гражданам стран, не входящих в ЕС; лицам, которым требуется виза, а также гражданам, освобожденным от необходимости получения визы для въезда в Шенгенскую зону.

КТО ИСПОЛЬЗУЕТ ДАННЫЕ СИСТЕМЫ EES:

- компетентные органы государств-членов ЕС;
- пограничная служба;
- консульские работники, занимающиеся визовыми вопросами.

КТО СМОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ДОСТУП К ДАННЫМ СИСТЕМЫ EES:

- государства-члены;
- правоохранительные органы;
- Европол.

будут иметь доступ к системе EES для установления личности преступников и уголовных расследований

УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦЫ

- для граждан всех стран, не входящих в ЕС;
- киоск самообслуживания путешественников;

- пограничная служба;
- проверка по базам данных безопасности (Шенгенская информационная система, База данных Интерпола об украденных и утерянных проездных документах);
- полоса пограничного контроля.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОТ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ EES:

- быстрое поступление точной информации в автоматическом режиме к сотрудникам пограничной службы при пограничной проверке;
- информация для сотрудников пограничной службы в отношении отказов во въезде гражданам стран, не входящих в ЕС, и возможность электронной проверки отказов во въезде в системе EES;
- точная информация для путешественников в отношении максимальной продолжительности срока разрешенного пребывания;
- точная информация о тех, кто превышает срок разрешенного пребывания;
- доказательная поддержка визовой политики.

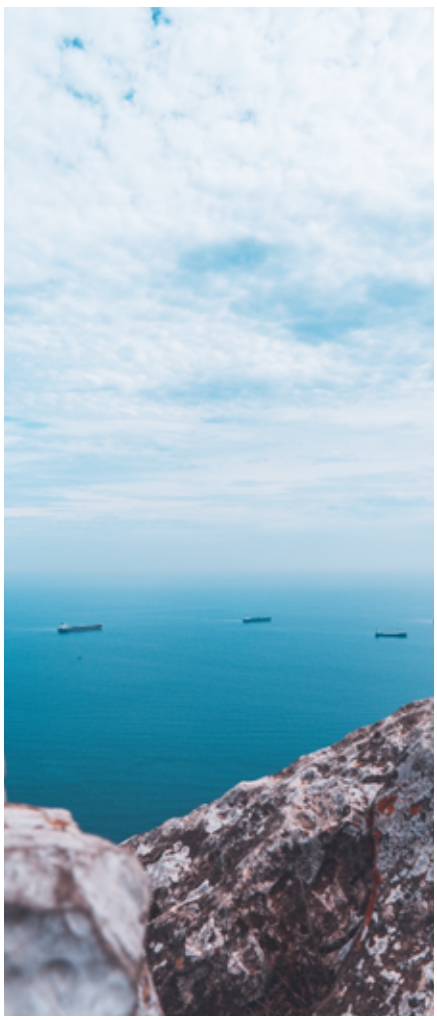
ОЖИДАЕМОЕ ВЛИЯНИЕ СИСТЕМЫ EES В КОНТЕКСТЕ ДОСТУПА К НЕЙ В ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ЦЕЛЯХ:

- поддержка установления личности террористов, преступников, а также подозреваемых и жертв преступлений;
- предоставление истории поездок граждан стран, не входящих в ЕС, включая подозреваемых, преступников или жертв преступлений. Таким образом, будет дополнена Шенгенская информационная система SIS.

Средиземное море

«под прицелом»

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ ЯВЛЯЕТСЯ ВАЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ ПУТЕМ МИРОВОГО ЗНАЧЕНИЯ И ИГРАЕТ СУЩЕСТВЕННУЮ РОЛЬ В ЭКОНОМИКЕ 24 ГОСУДАРСТВ, ОМЫВАЕМЫХ ЕГО ВОДАМИ. ОДНАКО В СУДОХОДСТВЕ НА СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ ЧАСТО ЗАДЕЙСТВОВАНЫ СТАРЫЕ СУДА МАЛОГО РАЗМЕРА, РАБОТАЮЩИЕ НА ПРЕДЕЛЕ СВОИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, В УСЛОВИЯХ, НАПРЯМУЮ УГРОЖАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И МОРЕПЛАВАНИЯ В ЦЕЛОМ.



В рамках 44-го Конгресса Международной федерации транспортников (ITF), заседавшего в октябре 2018 г. в Сингапуре, Профсоюз моряков Хорватии вынес на рассмотрение Конгресса предложение о создании Средиземноморского комитета ITF, основной задачей которого станет разработка и внедрение необходимых мер для улучшения условий труда и быта моряков, работающих на судах в данном регионе. Предложение получило поддержку, в том числе и Профсоюза работников морского транспорта Украины, который в 2012-2014 г.г. принимал активное участие в аналогичном региональном проекте ITF против субстандартного судоходства, однако в тот период «под прицелом» профсоюзов находился Черноморский регион. 4 и 5 февраля 2020 г. в Танжере, Марокко, состоялось первое заседание Средиземноморского комитета ITF, в котором приняли участие представители 18 морских профсоюзов из 18 стран по обе стороны Средиземного моря. Поделиться своим опытом участия в аналогичных региональных проектах ITF был приглашен и Профсоюз работников морского транспорта Украины.

В рамках заседания ITF координатор в Хорватии и представитель профсоюза-инициатора проекта Романо Перич выступил с презентацией о текущей ситуации в регионе, где преобладают «удобные» флаги таких государств, как Сьерра-Леоне, Того, Островов Кука и Палау, не отличающихся особой надежностью.

ЧЕРНОМОРСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ (ЧРП)

Создание Черноморского регионального проекта было обусловлено анализом многочисленных обращений моряков касательно проблем, с которыми им приходится сталкиваться в своей работе на борту судов в Черном море. В 2012 году ITF подготовила отчет под названием «Черное море позора» с целью осветить часто встречающиеся серьезные аварии и неприемлемые условия жизни и труда, выпавшие на долю моряков на судах, работающих в Черноморском регионе. Так, согласно отчету, возраст большинства судов, работающих в Черноморском бассейне, превышал 30 лет. Кроме того, особенностью региона является то, что большая часть судов — это суда типа река-море, не приспособленные для работы в условиях зимы на Черном море.

С 13 по 15 мая 2014 г. в портах Черноморского бассейна прошла так называемая «неделя акций», в рамках которой Инспекторы и членские профсоюзы ITF посетили около 120 судов в 30 портах Черного моря, инспектируя условия труда и быта моряков, проверяя уровень зарплат и наличие на борту судов коллективных и индивидуальных договоров. Специально для недели акций был подготовлен Черноморский информационный бюллетень, изданный на русском, английском, турецком и арабском языках, который в рамках кампании был распространен среди экипажей судов.

Помимо этого, в рамках проекта специалистами ITF и профсоюзов региона был разработан Черноморский Коллективный договор, который устанавливал единые условия труда для всех моряков Черного моря, равно как и единый уровень заработной платы моряков, независимо от их национальности.

	СЬЕРРА-ЛЕОНЕ	ТОГО	ОСТРОВА КУКА	ПАЛАУ
Судов под флагом страны	382	363	248	215
Судов под действующими договорами ITF стандарта	0	1	9	0
Возраст самого старого судна	64	69	70	68
Средний возраст судов	29	34	30	25

Морские сети в Средиземном море структурированы в соответствии с внутренней географией моря и расположением основных узлов и шлюзов. По данным Всемирного банка, около 70 000 судов в год проходят через Гибралтарский пролив, 18 000 — через Суэцкий канал, что свидетельствует о значительном грузообороте между Средиземноморьем и, например, Америкой, Северной Европой и Западной Африкой. Суэцкий канал соединяет Красное море со Средиземным морем, на морские перевозки приходится более 900 млн тонн грузов (источник: https://www.worldbank.org).

Основными грузами, которые обрабатываются в европейских портах Средиземного моря, являются нефтепродукты, поскольку основные производители нефти базируются во Франции, Испании и Италии. В то же время, Турция характеризуется экспортом железной, хромовой руд и стали, а также импортом большого количества лома, в основном, из Северного моря или стран Балтики. Зерновые продукты идут из Черного (Украина и Россия) в Адриатическое море, Турцию и страны Северной Африки, в то время как Алжир обычно импортирует пшеницу из Северного моря. Нефтепродукты идут из черноморских портов России и Украины не только в средиземноморские страны, но и в остальной мир (источник: https://www.opensea.pro).

Главным образом компании, работающие в Средиземноморском регионе, используют моряков из Индии и Сирии, однако среди членов экипажей судов много моряков из Украины и Турции.

В ходе инспекций, которые проводил ITF Координатор Романо Перич на судах, посещающих порты Хорватии, удалось выяснить, что зачастую уровень заработной платы моряков ниже стандартов Международной организации труда; на судах отсутствуют нормальные условия труда и быта, а снабжение является скудным.

> *«На одном из судов моряки жили вдвоем в настолько маленькой каюте, что им практически не оставалось места для прохода: морякам приходилось переступать через вещи друг друга. Также я встречал моряков, которые проводили на борту судна по 3-5 лет! Это были моряки из Сирии и Индии, которые не хотели возвращаться домой»*, — отметил Романо в своем докладе.

Кроме того, Романо подчеркнул, что преднамеренные невыплаты заработной платы приравнивают труд моряка к рабству, чему не должно быть места в современном мире.

Стоит отметить, что заседание в Танжере — это не первая попытка привлечь внимание к проблеме субстандартного судоходства в Средиземноморском регионе. Впервые данная проблематика поднималась около 12 лет назад, когда обсуждалась возможность создания отдельного Коллективного договора для Средиземноморского региона. К сожалению, тогда не удалось прийти к общему знаменателю, и проформа договора так и не была разработана. Тем не менее, по прошествии 12 лет ситуация не только не изменилась в лучшую сторону, но и усугубилась.

В ходе насыщенной двухдневной дискуссии все участники сошлись во мнении о необходимости принятия решительных действий со стороны ITF и ее членских организаций в регионе, направленных на борьбу с субстандартным судоходством в Средиземноморском бассейне. Стороны незамедлительно начали работу в данном направлении, и существует надежда, что первичные результаты этой работы не заставят себя долго ждать.

КУРСАНТЫ ДУНАЙСКОГО ИНСТИТУТА НУ «ОМА» БУДУТ ОБУЧАТЬСЯ НА НОВОМ ТРЕНАЖЕРЕ

14 ФЕВРАЛЯ 2020 ГОДА СОСТОЯЛОСЬ ПРАЗДНОВАНИЕ ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЯ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ ДУНАЙСКОГО ИНСТИТУТА НАЦИОНАЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА «ОДЕССКАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ», НА КОТОРОМ, ПОМИМО АДМИНИСТРАЦИИ И ПРОФЕССОРСКО-ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКОГО СОСТАВА САМОГО ИНСТИТУТА, РЕКТОРАТА НУ «ОМА», ГЛАВЫ ГОРОДСКОГО СОВЕТА ГОРОДА ИЗМАИЛА И ДРУГИХ ПОЧЕТНЫХ ГОСТЕЙ, ИМЕЛИ ЧЕСТЬ ПРИСУТСТВОВАТЬ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРМТУ. КАК СОТРУДНИКИ, ТАК И КУРСАНТЫ ДИ НУ “ОМА” ЯВЛЯЮТСЯ ЧЛЕНАМИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ, А САМ ВУЗ И ПРОФСОЮЗ СВЯЗЫВАЮТ ТЕПЛЫЕ ПАРТНЕРСКИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ.

Дунайский институт Национального университета «Одесская морская академия» является ведущим учебным заведением Придунайского региона, а также, как отметил Измаильский городской глава Андрей Абрамченко во время пресс-конференции, самым крупным по количеству студентов и самым оснащенным в отношении материально-технической базы учебным заведением в Измаиле. Однако путь данного ВУЗа к такому статусу и широкой известности не был простым. Его история началась в феврале 1960 года. При содействии руководства Украинского Дунайского пароходства в Измаиле был основан информационно-консультативный пункт Одесского высшего инженерного морского училища, который через два года был реорганизован в заочный факультет ОВИМУ. В 1988 году факультет временно прекратил свою деятельность в связи с реорганизацией образовательной сети и только через 10 лет открылся снова. 12 июля 2002 года указом Министерства образования Украины №398 Измаильский заочный факультет Одесской национальной морской академии был переименован в Измаильский факультет ОНМА, а с 1 сентября этого же года первые 36 курсантов начали обучение на дневном стационаре.

Немаловажной частью празднования стало открытие нового полномасштабного навигационного тренажера ходового мостика Navi-Trainer Professional 5000. Этот тренажер воссоздает максимально реалистичные условия работы на мостике судна и дает возможность значительно повысить качество подготовки будущих палубных офицеров.

Почетное право торжественно перерезать красную ленту было предоставлено директору ДИ НУ «ОМА» Валентину Чимширу, ректору НУ «ОМА» Михаилу Миюсову, городскому главе Измаила Андрею Абрамченко и начальнику Измаильского филиала Администрации морских портов Украины Сергею Лапоногу.

Новая лаборатория для обучения курсантов-судоводителей, помимо нового тренажера, оснащена еще и специальными мониторами для работы с электронной картографической системой, которая на сегодняшний день является одной из основных составляющих современного судового мостика.

Мероприятия такого масштаба и уровня значимости как нельзя лучше демонстрируют высокий потенциал морского образования в Украине.

Торжественная часть празднования 60-летия ДИ НУ «ОМА» прошла во Дворце культуры имени Т.Г. Шевченко, где в первую очередь прозвучали поздравления Директора ДИ НУ «ОМА» Валентина Чимшира и ректора НУ «ОМА» Михаила Миюсова, и были вручены благодарности за плодотворный труд наиболее отличившимся членам профессорско-преподавательского состава Института. В свою очередь, члены делегации ПРМТУ при поддержке Первичной профсоюзной организации ДИ НУ «ОМА» также присоединились к поздравлениям и вручили грамоты и памятные сувениры курсантам, которые продемонстрировали высокие достижения в учебе.

Стоит также отметить инициативу ППО ДИ НУ «ОМА» отдать дань уважения тем сотрудникам, которые стояли у истоков зарождения Института, — им было выдано материальное поощрение за их неоценимый вклад в развитие ВУЗа и многолетний труд.

После вручения наград и поздравлений руководства сами курсанты Института, преподаватели, а также просто талантливая молодежь города Измаила радовали всех гостей праздника ярким, веселым и невероятно душевным представлением.

ПРОДВИЖЕНИЕ МОРСКОЙ ПРОФЕССИИ – В ПРИОРИТЕТЕ

В ЯНВАРЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (IMO) ПРОИЗВЕЛА НАЗНАЧЕНИЯ НОВЫХ МОРСКИХ АМБАССАДОРОВ ДОБРОЙ ВОЛИ. СРЕДИ ЭТИХ НАЗНАЧЕНИЙ И НОВАЯ ПОЗИЦИЯ ДЛЯ УКРАИНЫ: АМБАССАДОРОМ IMO В НАШЕЙ СТРАНЕ СТАЛ ОЛЕГ ГРИГОРЮК, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ (ПРМТУ) И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЧЕРНОМОРСКОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ МОРЯКОВ (ЧППОМ).

НАПОМНИМ, ЧТО ЧППОМ СЕГОДНЯ ОБЪЕДИНЯЕТ СВЫШЕ 50,000 УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ ИНОСТРАННЫХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ, А ТАКЖЕ КАДЕТОВ И КУРСАНТОВ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ УКРАИНЫ МОРСКОГО ПРОФИЛЯ. НА ПРОТЯЖЕНИИ МНОГИХ ЛЕТ ЧППОМ СОВМЕСТНО С ПРМТУ ВЕДЕТ УСПЕШНУЮ РАБОТУ ПО ЗАЩИТЕ ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ, РАВНО КАК И ШИРОКУЮ ИНФОРМАЦИОННУЮ И ПРОСВЕТИТЕЛЬСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СРЕДИ МОРСКОЙ МОЛОДЕЖИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И С ЦЕЛЬЮ ПОПУЛЯРИЗАЦИИ МОРСКОЙ ПРОФЕССИИ В УКРАИНЕ.

НАЗНАЧЕНИЕ ОДНОГО ИЗ ЛИДЕРОВ ПРМТУ НА ПОЧЕТНУЮ ДОЛЖНОСТЬ ПОСЛА ДОБРОЙ ВОЛИ IMO — ЭТО ВЫСОКАЯ ОЦЕНКА РАБОТЫ ПРОФСОЮЗА, ПРИЗНАНИЕ ДОСТИЖЕНИЙ, А ТАКЖЕ СТИМУЛ И ПЛАТФОРМА ДЛЯ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ В РАЗВИТИИ МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ ПРОФСОЮЗА, КОРРЕЛИРУЮЩИХ С ТЕМИ ЗАДАЧАМИ, КОТОРЫЕ СТАВЯТ ПЕРЕД СОБОЙ АМБАССАДОРЫ. СРЕДИ ЭТИХ ЗАДАЧ — СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ БЛАГОДАРЯ ИННОВАЦИЯМ, УСТОЙЧИВОСТИ И СОТРУДНИЧЕСТВУ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ, ПООЩРЕНИЕ УЧАСТИЯ МОЛОДЫХ ЛЮДЕЙ В МОРСКОМ ДЕЛЕ, ЧТО БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ СОЗДАНИЮ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ МОРСКИХ ПРОФЕССИОНАЛОВ И ЛИДЕРОВ ОТРАСЛИ И ПОВЫШЕНИЮ СТАТУСА МОРСКОГО СЕКТОРА НАШЕЙ СТРАНЫ.

О ЦЕЛЯХ, ПЛАНАХ И УЖЕ НАЧАВШЕЙСЯ РАБОТЕ — В ИНТЕРВЬЮ С НОВЫМ МОРСКИМ АМБАССАДОРОМ ДОБРОЙ ВОЛИ IMO В УКРАИНЕ ОЛЕГОМ ГРИГОРЮКОМ.

25 февраля состоялась первая встреча морского амбассадора доброй воли IMO в Украине с молодежью — курсантами Национального университета «Одесская морская академия». Олег Григорюк рассказал будущим судоводителям о миссии амбассадоров, о своих целях и планах в новой должности, ответил на вопросы ребят.

Больше узнать о деятельности амбассадора доброй воли IMO Олега Григорюка можно из профилей в социальных сетях:

facebook.com/imo.gma.og
@imo_gma_og

Также вы можете задавать вопросы, написав на электронную почту: ***imo_gma_og@mtwtu.org.ua***

– Олег Игоревич, какими будут ваши основные задачи в новой должности?

– Первоочередные задачи, которые стоят перед морскими амбассадорами не только в Украине, но и во всем мире, это — продвижение и популяризация морской профессии, общение с судовладельцами, партнерами и активная работа с молодежью, которая уже выбрала свой путь в море, и с теми ребятами, кто еще не определился с выбором карьеры. Это нужно для того, чтобы показать молодежи все преимущества морской профессии, предостеречь от проблем, которые могут возникнуть в море. И я, в качестве амбассадора, буду всячески этому способствовать.

– Вы говорите «популяризация морской профессии», но ведь в Одессе она и так пользуется огромным спросом, не так ли?

– Безусловно, в Одессе это так, но мы говорим в рамках всей страны. Во многих регионах о том, что такое море и кто такие моряки, знают мало. Именно в этом и заключается популяризация: подразумевается общение со студентами, школьниками, с теми, кому нужна помощь в выборе профессии. Мы настроены выполнять эту работу максимально качественно для того, чтобы у нашей страны по-прежнему оставался большой потенциал к работе в море, чтобы молодые парни и девушки видели в этом перспективу.

– Вы упомянули девушек в морской профессии, то есть поговорка «Женщина на корабле — быть беде» уже не актуальна?

– Я думаю, что это давно уже устаревшее мнение. Сейчас вся мировая морская общественность поддерживает женщин, которые выбирают эту профессию. Женщина должна иметь равные условия труда, равные обязанности, равную зарплату как на борту судна, так и в портах.

– Расскажите, какой видят Украину амбассадоры других стран?

– Они видят наш потенциал, видят результаты нашей работы и готовы всячески помогать, готовы развиваться вместе с нами. Ряд предложений, разработанных Профсоюзом работников морского транспорта Украины совместно с Министерством иностранных дел Украины, относительно проекта по криминализации моряков, в скором времени будет рассматриваться на Юридическом комитете IMO. Есть еще один документ, который Украина готовится представлять на достаточно высоком уровне. Пока не могу его анонсировать. Мы пытаемся работать со всеми участниками рынка, показывая Украину с хорошей стороны, демонстрируя, что у нас есть серьезный потенциал в развитии морского рынка труда, достойные морские учебные заведения и большое количество моряков, которые стремятся в море. Мы, со своей стороны, работаем с судовладельцами, с менеджерами, и пытаемся всеми силами привлекать их на украинский рынок, создавая таким образом новые рабочие места, к сожалению, на судах под иностранными флагами. Но выбирать нам пока не приходится.

PROMOTION OF THE MARITIME PROFESSION **IS THE PRIORITY**

IN JANUARY 2020, THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) MADE THE APPOINTMENT OF NEW GOODWILL MARITIME AMBASSADORS, AMONG WHICH A NEW POSITION FOR UKRAINE. THUS, OLEG GRYGORIUK, FIRST VICE CHAIRMAN OF THE MARINE TRANSPORT WORKERS' TRADE UNION OF UKRAINE (MTWTU) AND THE CHAIRMAN OF THE LOCAL BLACK SEA TRADE UNION ORGANIZATION OF SEAFARERS (LBSTUS) BECAME THE NEW IMO GOODWILL MARITIME AMBASSADOR OF OUR COUNTRY.

RECALL THAT THE LBSTUS TODAY UNITES OVER 50,000 UKRAINIAN SEAFARERS WORKING ON SHIPS OF FOREIGN SHIPOWNERS, AS WELL AS CADETS AND STUDENTS OF MARITIME EDUCATIONAL INSTITUTIONS OF UKRAINE. FOR MANY YEARS, THE LBSTUS TOGETHER WITH THE MTWTU HAS BEEN SUCCESSFULLY WORKING TO PROTECT THE LABOR RIGHTS OF SEAFARERS, AS WELL AS CONDUCTING EXTENSIVE INFORMATION AND EDUCATIONAL ACTIVITIES AMONG MARITIME YOUTH WITH THE AIM OF POPULARIZING THE MARITIME PROFESSION IN UKRAINE.

THE APPOINTMENT OF ONE OF THE MTWTU LEADERS TO THE HONORARY POSITION OF IMO GOODWILL MARITIME AMBASSADOR IS A HIGH ASSESSMENT OF THE UNION'S WORK, RECOGNITION OF ITS ACHIEVEMENTS, AS WELL AS AN INCENTIVE AND PLATFORM FOR NEW DEVELOPMENT OF THE UNION'S YOUTH POLICY, CORRELATING WITH THE TASKS OF THE IMO AMBASSADORS. AMONG THESE TASKS ARE PROMOTING THE MARITIME INDUSTRY DEVELOPMENT THROUGH INNOVATION, SUSTAINABILITY AND COOPERATION; IMPROVING THE EDUCATION SYSTEM, ENCOURAGING THE PARTICIPATION OF YOUNG PEOPLE IN THE MARITIME INDUSTRY, WHICH WILL HELP CREATE A NEW GENERATION OF MARINE PROFESSIONALS AND INDUSTRY LEADERS AND IMPROVE THE STATUS OF THE MARITIME SECTOR OF OUR COUNTRY.

NEW IMO GOODWILL MARITIME AMBASSADOR IN UKRAINE OLEG GRYGORIUK IN HIS INTERVIEW TALKS ABOUT THE GOALS, PLANS AND WORK THAT HAS ALREADY BEGUN.

– Oleg, what will be your main tasks in the new position?

– The priority tasks that ambassadors face not only in Ukraine but throughout the world are the promotion and popularization of the maritime profession, communication with shipowners and partners, as well as active work with young people who have already chosen their maritime profession and with those, who have not yet decided on a career choice. This is necessary in order to show young people all the advantages of the maritime profession and to warn them against problems that may arise at sea. And I, as an ambassador, will contribute to this in every way.

– You say 'popularization of the maritime profession', but in Odessa it is already in great demand, isn't it?

– Of course, it is true for Odessa, but we speak about the whole country. In many regions, little is known about what the sea is and who seafarers are. This is precisely what popularization is all about: it implies communication with students, schoolchildren, those who need help in choosing a profession. We are determined to carry out this work as efficiently as possible so that our country preserves its great potential for maritime labor, so that young boys and girls see the perspectives.

– You mentioned the girls in the maritime profession. Does it mean that the saying 'bad luck is to bring a woman aboard' is no longer relevant?

– I think this is an outdated opinion. Today, the whole global maritime community supports women who choose this profession. A woman should have equal working conditions, equal duties, equal salary, both on board the vessel and in ports.

– Tell us how Ukraine is seen by the ambassadors of other countries?

– They see our potential, see the results of our work and are ready to help in every way, ready to grow with us. A number of proposals developed by the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine together with the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine regarding the project to oppose criminalization of seafarers will soon be presented to the IMO Legal Committee. There is also another document that Ukraine is preparing to present at a fairly high level, though I am unable to announce it yet. We are trying to work with all market participants, showing Ukraine's best side, demonstrating our serious potential for the maritime labor market development, our decent maritime training institutions and a large number of seafarers who strive for the sea. For our part, we work with shipowners, with managers and try our best to attract them to the Ukrainian market, thus creating new jobs, unfortunately, on ships flying foreign flags – as we are not a nation with many an option.

On February 25, there was held the first meeting of the Ukraine's IMO Goodwill Maritime Ambassador with youth, the cadets of the National University 'Odessa Maritime Academy'. Oleg Grygoriuk informed future ship navigators about the ambassadors' mission, his goals and plans in the new position and answered the questions.

Learn more about the activities of IMO Goodwill Maritime Ambassador Oleg Grygoriuk from his social media profiles:

facebook.com/imo.gma.og
@imo_gma_og

You can also ask your questions by e-mail at ***imo_gma_og@mtwtu.org.ua***

ПРОПАЛ МОРЯК!
Алгоритм действий

В последнее время все чаще встречаются тревожные заголовки в СМИ и полные надежды посты родственников в социальных сетях с просьбами о помощи в поиске моряка, внезапно пропавшего с судна. Трагедии происходят по всему земному шару, несмотря на погоду и время года, возраст, национальность, должность и опыт работы. Ведь помимо всех преимуществ работы моряка, данная профессия скрывает множество опасностей, о которых говорят не так уж часто и открыто. Что делать семье, если им сообщили о пропаже их близкого?

Целью статьи является предоставление родственникам моряков, пропавших без вести, рекомендаций о возможных источниках получения информации, ведь от слаженных и своевременных действий зависит очень многое.

ПРОПАЛ, КОГДА СУДНО СТОИТ В ПОРТУ

Если моряк пропал во время нахождения судна в порту, капитан судна обязан незамедлительно напрямую или через морского агента проинформировать об этом судовладельца данного судна, администрацию порта (портовые власти), отделение полиции, таможенные и пограничные власти порта захода. Кроме того, должны быть проинформированы администрация страны флага судна, администрация страны гражданства члена экипажа, пропавшего без вести, или ближайшее консульство такого государства.

Поиск члена экипажа при его пропаже на территории другого государства (сроки начала поиска, другие процессуальные действия) будет регулироваться правом соответствующего государства порта местонахождения судна.

В ЭТОЙ СТАТЬЕ ВЫ УЗНАЕТЕ О ДЕЙСТВИЯХ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРЕДПРИНЯТЫ КАПИТАНОМ СУДНА, СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ, СЛУЖБАМИ ПОИСКА И СПАСЕНИЯ, УПОЛНОМОЧЕННЫМИ ОРГАНАМИ РАЗЛИЧНЫХ ГОСУДАРСТВ, КОТОРЫЕ БЫЛИ НАПРАВЛЕНЫ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОИСКА МОРЯКА И ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ПРОПАЖИ.

ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЕСЛИ МОРЯК ПРОПАЛ БЕЗ ВЕСТИ, ПОКА СУДНО НАХОДИТСЯ В ПОРТУ, ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ ПРОПАЖИ МОРЯКА В СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ СТРАНЕ (ПОРТУ) НЕОБХОДИМО ОБРАТИТЬСЯ К:

- **Судовладельцу, капитану судна**
- **Портовым властям, пограничной, таможенной службе порта захода**
- **Представителям полиции**
- **Морскому агенту судна**
- **Администрации флага судна**

В силу того, что родственники моряков зачастую не имеют необходимых юридических навыков и не знакомы с терминологией, мы **рекомендуем незамедлительно обращаться в Профсоюз работников морского транспорта Украины, где специалисты Профсоюза окажут необходимую поддержку и в дальнейшем будут информировать семью моряка о ходе дела и, если необходимо, порекомендуют компетентных морских юристов, причем как в Украине, так и в стране, где произошло происшествие.** Также не лишним будет обращение в Департамент Консульской службы Министерства иностранных дел Украины.

Міністерство **закордонних справ** України

Департамент Консульской службы МИД Украины

(044) 238 16 01 (044) 238 17 37
(044) 238 16 09

cons_vkz@mfa.gov.ua

Чаще всего семьи моряков, находясь в состоянии шока, обращаются во все инстанции, в которые только можно обратиться, и это понятно, ведь когда близкий человек находится в беде, стремление сделать все возможное и невозможное абсолютно природно.

Тем не менее, необходимо понимать, что в такой ситуации метания могут усложнить или затянуть продвижение дела, к тому же высок риск попасть на «специалистов», которые стремятся нажиться на чужом горе.

ПРОПАЛ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕХОДА СУДНА

Такая ситуация является более сложной. Капитан морского судна при установлении факта исчезновения моряка с судна во время перехода обязан незамедлительно провести опрос членов экипажа для установления времени и места, когда данного моряка в последний раз видели на борту судна.

ОДНОВРЕМЕННО КАПИТАН СУДНА ОБЯЗАН НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО:

- ЛЮБЫМИ ДОСТУПНЫМИ СРЕДСТВАМИ СВЯЗИ ПРОИНФОРМИРОВАТЬ О ФАКТЕ ИСЧЕЗНОВЕНИЯ МОРЯКА СУДОВЛАДЕЛЬЦА, А ТАКЖЕ СЛУЖБЫ ПОИСКА И СПАСЕНИЯ, ДРУГИЕ МОРСКИЕ И ВОЗДУШНЫЕ СУДА В РАЙОНЕ ТЕКУЩЕГО МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ СУДНА ИЛИ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО РАЙОНА ПРОПАЖИ МОРЯКА;
- СООБЩИТЬ КУРС, КОТОРЫМ СЛЕДОВАЛО СУДНО, ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ ВО ВРЕМЯ РЕЙСА;
- ПРЕДОСТАВИТЬ ДАННЫЕ ОБ ИСЧЕЗНУВШЕМ ЧЛЕНЕ ЭКИПАЖА, ХАРАКТЕРНЫЕ ПРИМЕТЫ;
- НАЧАТЬ ОПЕРАЦИЮ ПО ПОИСКУ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА.

Рекомендации по международному авиационному морскому поиску и спасанию (IAMSAR) разработаны и утверждены Международной морской организацией (IMO) и Международной организацией гражданской авиации (ICAO). Отмечается, что в соответствии с давними морскими традициями и различными положениями международного права, капитаны судов обязаны оказывать помощь терпящим бедствие в море во всех случаях, когда они могут это сделать безопасным способом.

Согласно Правилу V/33 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (SOLAS-74), капитан находящегося в море судна, которое способно оказать помощь, получив из любого источника информацию о том, что находящиеся в море люди терпят бедствие, обязан полным ходом следовать им на помощь, сообщив, если это возможно, им или поисково-спасательной службе об этом. Эта обязанность оказать помощь возлагается независимо от гражданства и статуса таких людей или обстоятельств, при которых они были обнаружены. Прибрежное государство, в зоне ответственности по поиску и спасанию которого находится предполагаемый район пропажи моряка, обязано организовать и координировать выполнение поисково-спасательной операции. В случае, если поисково-спасательная операция оказалась безуспешной, и моряк считается пропавшим без вести, то согласно Кодексу по расследованию аварий IMO (резолюцией MSC.255(84), данный факт классифицируется как авария на море.

Кодекс устанавливает, что каждое государство флага обязано проводить расследование любой аварии, происшедшей с любым из судов, плавающих под его флагом. При этом существенно заинтересованным государством в проведении расследования Кодекс определяет государство, граждане которого погибли или пострадали в результате аварии на море. После получения информации об аварии уполномоченные органы государства флага судна производят расследование обстоятельств аварии и готовят официальный доклад об аварии. Государство, проводящее расследование, обязано обеспечить доступность окончательного доклада о расследовании для общественности и морской отрасли, а также разместить информацию об аварии в Глобальной информационной системе GISIS IMO (Global Integrated Shipping Information System, gisis.imo.org).

Доклад о расследовании аварий может быть получен от компетентного органа по расследованию аварий государства флага судна, а также от компетентного органа государства гражданства моряка (если оно выступало в качестве существенно заинтересованного государства, а также, если таким государством проводилось параллельное расследование пропажи моряка без вести).

Контактные данные органов расследования размещены в свободном доступе в системе GISIS IMO, вкладка «Contact Points». Европейским агентством по морской безопасности (European Maritime Safety Agency) также обеспечивается функционирование Европейской платформы о морских авариях EMCIP (European Marine Casualty Information Platform, emcipportal.jrc.ec.europa.eu), где

размещается информация об авариях и инцидентах, расследование которых проводилось уполномоченными органами по расследованию аварий государств-членов ЕС.

Кроме того, уполномоченные органы государств, проводивших расследование, могут размещать информацию об аварии (включая доклады о расследованиях) на своих официальных сайтах в сети Интернет. Также для установления обстоятельств исчезновения моряка, для получения информации о ходе проведения спасательной операции, родственники моряка могут обратиться в уполномоченные органы прибрежного государства, в зоне ответственности по поиску и спасанию которого проводилась поисково-спасательная операция. Дополнительно можно обратиться к портовым, таможенным и пограничным властям последнего перед исчезновением моряка порта захода судна, где может быть получена действующая на момент отхода судовая роль и другая возможная информация. С использованием открытых источников информации, таких как сайт marinetraffic.com, а также путем направления запроса в уполномоченные органы прибрежных государств, службы разделения движения судов, родственники моряка также могут установить маршрут судна во время предполагаемой пропажи моряка, сведения о любых других судах, которые в указанное время находились в данном районе, и которые привлекались или могли привлекаться к проведению поисково-спасательной операции. Однако мы рекомендуем делегировать общение с властями и другими участниками расследования специалистам Профсоюза работников морского транспорта Украины.

ЗАЩИТА С ПОМОЩЬЮ MLC,2006

Еще одним инструментом для установления обстоятельств причин пропажи моряка и последующей защиты прав родственников представляется использование механизмов, предусмотренных Конвенцией Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC, 2006).

Так, правило 4.2 устанавливает, что каждое государство-член Конвенции должно обеспечить, чтобы на судах, плавающих под его флагом, был приняты меры, направленные на предоставление морякам, работающим по найму на этих судах, права на материальную помощь и поддержку со стороны судовладельца в отношении финансовых последствий болезни, травмы или смерти моряка. Согласно пункту 11 Стандарта А4.2.1, требуется, чтобы на борту судна хранилось письменное удостоверение или другое документальное свидетельство финансовых гарантий, выданное службой финансового обеспечения. Копия такого свидетельства помещается на видном месте на борту судна, где с ней могут ознакомиться моряки. Система финансового обеспечения может иметь форму либо системы социального обеспечения, либо страхования, либо национального фонда, либо какой-нибудь иной аналогичной схемы. Применяемая форма определяется государством флага судна после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. Информация о национальном законодательстве государства флага судна, в том числе в отношении применяемой формы финансового обеспечения, может быть получена с использованием официального сайта Международной организации труда.

> ПРМТУ оказывает помощь и содействие семьям моряков абсолютно бесплатно.

Наиболее распространенной формой финансового обеспечения, применяемой в международном морском судоходстве, являются клубы взаимного страхования (P&I club). Как указано выше, контактная информация службы финансового обеспечения должна быть размещена на борту судна. Кроме того, данная информация может быть указана в открытом доступе, например, на сайте equasis.com. После получения информации о службе финансового обеспечения, родственники моряка, пропавшего без вести, могут обратиться в такую службу с целью получения возможной информации, имеющейся у такой службы, в отношении моряка, пропавшего без вести, или помощи в установлении факта смерти моряка и получения предусмотренной трудовым договором или коллективным соглашением компенсации. Таким образом, отметим, что семьям пропавших моряков необходимо стараться максимально сохранять спокойствие. В первую очередь, необходимо обратиться к квалифицированным специалистам — в Профсоюз работников морского транспорта Украины, единственную морскую членскую организацию Международной федерации транспортников (ITF) в Украине.

Благодарим за интересные истории и искренность героев интервью для «Морского»

WE THANK OUR INTERVIEWEES FOR THE INTERESTING PERSONAL STORIES THEY SHARED WITH THE 'MARITIME' MAGAZINE

Герман Кириченко, старший помощник капитана, V.Ships

German Kirichenko, Chief Officer, V.Ships

Максим Усик, второй помощник капитана, V.Ships

Maxim Usik, 2nd Officer, V.Ships

Александр Ющук, второй помощник капитана, V.Ships

Alexander Yushchuk, 2nd Officer, V.Ships

Виталий Иванов, матрос, V.Ships

Vitaly Ivanov, AB, V.Ships

Александр Иванов, старший помощник капитана, Anglo-Eastern

Alexander Ivanov, Chief Officer, Anglo-Eastern

Геннадий Погорелов, капитан, V.Ships

Gennady Pogorelov, Captain, V.Ships

Игорь Гладкий, третий механик, V.Ships

Igor Gladkiy , 3rd Engineer, V.Ships

Роман Цымбал, старший механик, Solstad Offshore

Roman Tsymbal, Chief Engineer, Solstad Offshore

Виталий Грибинец, моторист, Marlow Navigation

Vitaliy Gribinets, Wiper, Marlow Navigation

Максим Игнатенко, старший помощник капитана, V.Ships

Maxim Ignatenko, Chief Officer, V.Ships

Анжелика Дмитриева, стюардесса, Kennady

Angelica Dmitrieva, Stewardess, Kennady

Олег Овчар, повар, V.Ships

Oleg Ovchar, Cook, V.Ships

10 ЛЕТ ВМЕСТЕ: МОРСКОЙ ОБЪЕДИНЯЕТ!

ВОТ УЖЕ 10 ЛЕТ ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ МОРЯКОВ И ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ «МОРСКОЙ» ДЕЛИТСЯ СО СВОИХ СТРАНИЦ С ЧИТАТЕЛЯМИ АКТУАЛЬНОЙ, ПОЛЕЗНОЙ И ИНТЕРЕСНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ В МОРСКОМ МИРЕ. ЗА ЭТО ВРЕМЯ МЫ РАССКАЗАЛИ ВАМ О ПОБЕДАХ И ДОСТИЖЕНИЯХ ПРОФСОЮЗА, О ВАЖНЫХ СОБЫТИЯХ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЯХ, ДАВАЛИ КОНСУЛЬТАЦИИ И ПРАКТИЧЕСКИЕ СОВЕТЫ, ПУБЛИКОВАЛИ ИНТЕРВЬЮ С МОРЯКАМИ И ПРИСЛАННЫЕ ВАМИ ИЗ РЕЙСОВ ФОТОГРАФИИ И ИСТОРИИ. МЫ БЛАГОДАРНЫ МОРЯКАМ-ЧЛЕНАМ ПРМТУ, КОТОРЫЕ ОТКРОВЕННО РАССКАЗЫВАЛИ О ВЫБОРЕ ПРОФЕССИИ, ЯРКИХ МОМЕНТАХ, ПЕРВЫХ РЕЙСАХ, ДЕЛИЛИСЬ ПЕРЕЖИВАНИЯМИ И РАДОСТЯМИ В НАШЕЙ РУБРИКЕ, ГДЕ МЫ ОДИН НА ОДИН ГОВОРИМ С МОРЯКАМИ.

НАМ ОСОБЕННО ПРИЯТНО, КОГДА МОРЯКИ ПРЯМО ИЗ РЕЙСА ПРИСЫЛАЮТ НАМ ФОТОГРАФИИ С «МОРСКИМ», КОТОРЫЙ ПУТЕШЕСТВУЕТ С НИМИ ПО ВСЕМУ МИРУ.

В РАМКАХ ПРАЗДНОВАНИЯ 10-ЛЕТИЯ ЖУРНАЛА «МОРСКОЙ» МЫ РЕШИЛИ ОТМЕТИТЬ МОРЯКОВ-ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА, КТО БЫЛ С НАМИ НА ПРОТЯЖЕНИИ ЭТИХ ЛЕТ И ВНЕС СВОЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ НАШЕГО ИЗДАНИЯ.

10 YEARS TOGETHER: ‘MARITIME’ MAGAZINE UNITES!

FOR 10 YEARS ALREADY, THE ‘MARITIME’ MAGAZINE FOR SEAFARERS AND THEIR FAMILIES HAS BEEN SHARING MOST RELEVANT AND VALUABLE CONTENT WITH ITS READERS. THROUGHOUT THESE YEARS, WE HAVE BEEN INFORMING YOU OF THE UNION’S VICTORIES AND ACHIEVEMENTS, OF THE SIGNIFICANT NATIONAL AND INTERNATIONAL EVENTS, HAVE BEEN PROVIDING CONSULTATIONS AND PRACTICAL ADVICE, PUBLISHING SEAFARERS’ INTERVIEWS, AS WELL AS PHOTOS AND STORIES YOU KEPT SENDING US FROM VOYAGES. WE ARE THANKFUL TO THE UNION MEMBERS-SEAFARERS, WHO OPENLY SPOKE ABOUT THEIR CAREER CHOICE, THEIR FIRST VOYAGES AND SHARED THEIR EMOTIONS IN OUR TRADITIONAL TÊTE-À-TÊTE COLUMN.

AND A SPECIAL PLEASURE WAS TO RECEIVE THE PICTURES OF ‘MARITIME’ MAGAZINE TRAVELING AROUND THE WORLD TOGETHER WITH OUR SEAFARERS ON BOARD THE SHIP.

AS PART OF THE ‘MARITIME’ MAGAZINE 10TH ANNIVERSARY CELEBRATION, WE ACKNOWLEDGED THE SEAFARERS, THE MTWTU MEMBERS, WHO HAVE BEEN WITH US OVER THE YEARS AND CONTRIBUTED TO THE DEVELOPMENT OF OUR MAGAZINE.

Поздравляем победителей фотоконкурса к юбилею журнала, который мы провели в Instagram

CONGRATULATIONS TO THE WINNERS OF INSTAGRAM PHOTO CONTEST DEDICATED TO THE ‘MARITIME’ MAGAZINE ANNIVERSARY

Семья Дмитрия Чепурко, четвертого механика, Danica

Family of Dmitry Chepurko, 4th Engineer, Danica

Мы отметили и моряков, которые сейчас находятся в море, за присланные фотографии, опубликованные на обложках «Морского»

WE THANKED THE SEAFARERS WHO SENT US PHOTOS FROM THEIR SEA VOYAGES AND ARE CURRENTLY AT SEA

Вадим Мундриевский, старший помощник капитана, Maersk

Vadim Mundrievsky, Chief Officer, Maersk

Евгений Жуков, электромеханик, CMA Ships

Eugeniy Zhukov, Electric Engineer, CMA Ships

Владимир Чоботко, матрос, Solstad Offshore

Vladimir Chobotko, AB, Solstad Offshore

Павел Хаустов, старший помощник капитана, NSC

Pavel Khaustov, Chief Officer, NSC

8 МАРТА

Кулинарный мастер-класс для жен моряков

CULINARY MASTER CLASS FOR THE WIVES OF SEAFARERS

ПО ДОБРОЙ ТРАДИЦИИ, В ПРЕДДВЕРИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕНСКОГО ДНЯ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПРИГЛАСИЛ ЖЕН МОРЯКОВ-ЧЛЕНОВ ПРМТУ НА КУЛИНАРНЫЙ МАСТЕР-КЛАСС.

ON THE EVE OF THE INTERNATIONAL WOMEN'S DAY, THE MARINE TRANSPORT WORKERS' TRADE UNION OF UKRAINE TRADITIONALLY INVITED THE WIVES OF THE SEAFARERS, MEMBERS OF THE MTWTU, TO A CULINARY MASTER CLASS.

40 представительниц прекрасного пола приняли участие в гастрономическом практикуме «Трио тартаров», где узнали об истории возникновения этого блюда, научились правильно разделывать лосось и готовить три вида тартара: из говядины, лосося и сельди.

Секретами приготовления поделились шеф-повар, шоумен и ведущий Роман Сардарян и Виталий Кипер, шеф-повар, бренд-шеф и судья всеукраинских кулинарных конкурсов.

Поприветствовал участниц мероприятия Председатель ПРМТУ Михаил Киреев: *«С наступающим праздником, очаровательные женщины! Пусть в ваших домах всегда будет тепло и уют, радость и благополучие. Вы — наша опора, все достижения и успехи мужчин во имя вас!»*

Жены моряков создавали свои кулинарные шедевры — такую простую в приготовлении,и тем не менее, редкую на домашнем столе закуску — тартар. Как правильно подобрать продукты, каких пропорций придерживаться, как красиво презентовать блюдо — шеф-повара раскрыли все секреты.

А еще этот день принес участницам мероприятия новые знакомства, много положительных эмоций и впечатлений.

Спасибо участницам мероприятия за отзывы и добрые пожелания в адрес Профсоюза.

Елена Капон, супруга повара, Solstad Offshore:

«Как всегда, была очень веселая, душевная и познавательная встреча. Невероятно приятно осознавать, что есть те, кто о тебе заботятся. Профсоюз творит чудеса не только для моряков, но уделяет внимание и нам, женам. Спасибо!»

40 women took part in the gastronomic workshop 'Tartar Trio', where they learnt about the history of this dish, were taught how to properly carve salmon and to cook three types of tartar: from beef, salmon and herring.

The cooking secrets were shared by the chef, showman and host Roman Sardaryan and Vitaliy Kiper, chef, brand chef and judge of the all-Ukrainian culinary competitions.

The MTWTU Chairman Michael Kirieiev greeted the participants: *"Happy upcoming holiday, our adorable ladies! I wish your homes always be warm and cozy, filled with joy and prosperity. You are our support; all men's achievements and successes are in the name of you!"*

The wives of seafarers created their culinary masterpieces – the tartar appetizers that are simple-to-cook but rarely served at the home table. The chefs revealed all the secrets: how to choose the best products, what proportions to keep and how to present the dish.

Moreover, this day brought new acquaintances, lots of positive emotions and impressions to all the participants.

Thanks to the participants of the event for their feedback and good wishes to the Trade Union.

Elena Kapon, wife of the Cook, Solstad Offshore:

"As always, we had a very fun, sincere and informative meeting. It is nice to know that there are those who care about you. The Union works wonders not only for seafarers, but also pays attention to us, their wives. Thank you!"

Ольга Шевченко, супруга третьего помощника капитана, Staff Centre:

«Огромное спасибо за возможность поучаствовать в таком интересном мероприятии! Волшебная атмосфера, доступное объяснение приготовления нового для меня блюда и хорошая организация мастер-класса!»

Ольга Чепурко, супруга четвертого механика, Danica:

«Супер-команде Профсоюза — спасибо! Очень душевную компанию собрали. Как всегда, организация мероприятия на высшем уровне: весело, интересно, новые знакомства и приятные встречи с уже знакомыми девчонками».

Диана Романовская, супруга третьего помощника капитана, V.Ships:

«Спасибо за интересное мероприятие, за новый опыт,- за приятное общение, прекрасное настроение в предверии праздника!»

Ксения Плотникова, супруга третьего помощника капитана, Staff Centre:

«Огромное спасибо за мастер-класс! Не устану повторять: у вас всегда все на высшем уровне».

Olga Shevchenko, wife of the 3rd Officer, Staff Centre:

"Thank you so much for the opportunity to participate in such an interesting event! A magical atmosphere, a clear explanation of how to cook a new dish – a well-arranged master class!"

Olga Chepurko, wife of the 4th Engineer, Danica:

"Thanks to the super Union team! A very sincere company was gathered. As always, the organization of the event was at the highest level: fun, interesting; it was great to see old and make new friends."

Diana Romanovskaya, wife of the 3rd Officer, V.Ships:

"Thank you for an interesting event, for a new experience, for pleasant communication and great mood on the eve of the holiday!"

Kseniya Plotnikova, wife of the 3rd Officer, Staff Centre:

"Thank you so much for the master class! I will not tire of repeating: everything you do is at the highest level."

Подарки для женщин-моряков

Сегодня уже чаще можно встретить работающую в море женщину. И это теперь не только повара, мессмены, стюардессы. Море покоряют и женщины в должностях капитанов, их помощников, и даже механиков.

Благодаря политике Международной федерации транспортников (ITF) в отношении борьбы с гендерным неравенством, все больше женщин вопреки предрассудкам становятся частью экипажей судов.

Профсоюз работников морского транспорта Украины объединяет порядка 320 женщин, которые посвятили свою жизнь работе в море. В канун Международного женского дня ПРМТУ традиционно поздравил «морячек» с 8 Марта.

Congratulating Women-Seafarers

Today, more and more women get engaged in maritime industry as not only Cooks, Messmen or Stewardesses, but as Captains, their Mates andeven Engineers.

Thanks to the International Transport Workers' Federation policy on combating gender inequality, more and more women become essential crew members despite any prejudice.

The Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine unites about 320 women, who have devoted their lives to the sea. And on the eve of the International Women's Day, the Union traditionally congratulates female seafarers on the occasion of this spring holiday.

Лариса Осадчая, мессмен, V.Ships.
Larisa Osadchaya, Messman, V.Ships.

Елена Филанчук, мессмен, V.Ships.
Elena Filanchuk, Messman, V.Ships.

Ирина Иващенко, повар, V.Ships.
Irina Ivashchenko, Cook, V.Ships.

Галина Бондарь, дневальная, V.Ships.
Galina Bondar, Orderly, V.Ships.

Людмила Тыцкая, повар, V.Ships.
Lyudmila Tytskaya, Cook, V.Ships.

Будьте внимательны:

В последнее время в Профсоюз все чаще обращаются украинские моряки, ставшие жертвами обмана, купившись на заманчивое предложение о работе в иностранной компании, добровольно передавшие свои собственные деньги в руки мошенников.

История «развода» всегда стандартна: лица, желающие «легких денег», злоупотребляя доверием моряков, рассылают предложения о трудоустройстве от имени известных судоходных компаний мира, не имея к ним никакого отношения.

Так, среди последних примеров подобной мошеннической активности и ее успешного (для мошенников) результата — истории моряков Александра и Сергея, решивших поделиться печальным опытом со своими коллегами-моряками, чтобы предупредить и предостеречь их.

К сожалению, оба моряка, бдительность которых притупили долгие и безуспешные поиски работы в море, пали жертвами мошенников, переведя последним значительные суммы денег — по несколько тысяч долларов США каждый.

ИСТОРИЯ АЛЕКСАНДРА И ЛЖЕ-КОМПАНИЯ FAST SHIPPING UK

Если бы Александр сразу зашел на официальный сайт компании Fast Shipping UK и проверил указанный там официальный адрес электронной почты, он бы понял, что имеет дело с мошенниками.

В ноябре прошлого года Александр получил предложение о работе по электронной почте от якобы компании Fast Shipping UK. В письме потенциальный работодатель выражал свою заинтересованность в кандидатуре Александра и просил заполнить форму с вопросами о его личных качествах — лояльности, стрессоустойчивости и пр. Моряк ранее слышал об этой компании; адрес электронной почты, с которого велась переписка (career@fastshipping-uk.com), не вызвал у него подозрений, и он заполнил и отправил обратно первую форму.

Далее на его почту пришел трудовой контракт, предлагающий достойные условия труда и высокую заработную плату. В письме от лже-работодателя также было написано, что для того, чтобы официально устроить Александра на работу, ему необходимо произвести небольшую выплату. В итоге, сначала Александр заплатил за якобы разрешение на работу в Великобритании, затем — за оформление рабочей визы, за страховку, за открытие счета для нерезидентов в английском банке... В общей сложности, в течение четырех месяцев моряк отправил мошенникам свыше 4,5 тыс. фунтов стерлингов.

Сначала Александр вел переписку с якобы менеджером компании, а позже — уже якобы с адвокатом. За день до собеседования в Киеве в Посольстве Великобритании адвокат сообщил, что все документы Александра были направлены для рассмотрения в Посольство, однако собеседование на визу переносится на неопределенный срок из-за большого потока людей. А пока моряку порекомендовали опла-

тить профсоюзный взнос и стать членом Международной федерации транспортников (ITF). Моряк, не разбираясь и не вникая в то, что ITF объединяет профсоюзные организации, а не моряков в отдельности, доверившись мошенникам, перевел им этот якобы вступительный взнос. При этом ему пообещали, что взнос вернут при трудоустройстве.

Пока моряк ждал очередного приглашения на собеседование, ему пришло еще одно письмо от работодателя: надо оплатить еще 700 фунтов для получения некоего ПИН-кода, который в будущем понадобится Александру для совершения финансовых операций с его новым счетом. К тому времени у моряка уже не осталось денег, о чем он и сообщил адвокату. Потеряв интерес, больше мошенники на связь с Александром не выходили.

МОРЯК СЕРГЕЙ И НЕНАСТОЯЩАЯ MITSUI O.S.K. LINES

История Сергея, получившего предложение о работе от якобы японской компании Mitsui O.S.K. Lines, один-в-один повторяет историю его коллеги Александра. Мошенническая схема всегда одинакова: под предлогом оформления новых и новых документов (среди которых, зачастую, разрешение на работу в другой стране, открытие счета нерезидента в местном банке, оформление визы и пр.), необходимых для работы в «достойной» иностранной компании с высокой зарплатой, у моряка выманивают его кровные.

Позже к общению с Сергеем подключились «менеджеры» компании — Гэвин Стивенс Gavin-stevens@mitsui-osk-lines.com и Августин Дарума augustine-daruma@mitsui-osk-lines.com. Видимо, чтобы доказать серьезность своих намерений как потенциального работодателя, Дарума отправил Сергею исключительно неправдоподобно нарисованную в графическом редакторе скан-копию загранпаспорта гражданина Германии. Интересно еще и то, что контактный номер телефона +61292624996, который указали мошенники в качестве контактного, зарегистрирован в Австралии, и уже ранее проходил «фигурантом» по делу @aaishipping.com, о котором ПРМТУ писал у себя на сайте 14 августа 2019 г.

Несмотря на все «проколы» мошенников, Сергей добровольно перевел им более чем 5 тыс. долларов США.

Сергею предложение о работе поступило со следующего электронного адреса — crewing@mitsui-osk-lines.com, в то время как настоящее доменное имя компании Mitsui O.S.K. Lines — mol.co.jp.

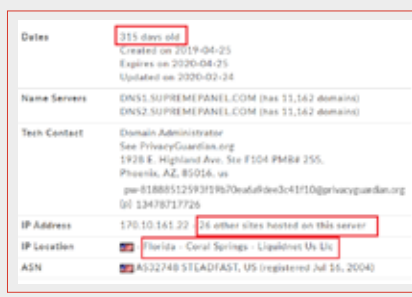
Что делать?

Профсоюз просит моряков осторожно и со всей внимательностью относиться к любым предложениям о работе, поступающим от иностранных компаний; просит проверять адреса электронной почты и сайтов, с которых приходят письма.

Самым простым способом будет проверить, как давно тот или иной сайт находится в интернете. Это можно сделать, используя, например, специальные whois-сервисы. Сайты Whois Service выдают информацию не только о дате создания сайта, но и о его владельце, месте размещения хостинга и т.п. Одним из популярных сайтов, к которым можно обратиться — www:whois.domaintools.com, интерфейс которого очень прост: в единственном поле необходимо ввести адрес сайта, который вас интересует, и нажать кнопку Search.

Попробуем на примере Fast Shipping UK:

Настоящий FastShipping
Настоящий сайт fastshipping.co.uk зарегистрирован 9 января 1998 года в Великобритании.



Ненастоящий FastShipping
Сайт fastshipping-uk.com, где расположена почта мошенников, был создан 25 апреля 2019 года и зарегистрирован во Флориде, США. На этом же сервере размещены еще 26 (!) других сайтов.

Данный способ может стать исключительно полезным в поиске информации о компании — потенциальном мошеннике и особенностях ее присутствия в интернете. Кроме того, моряк, подозревающий, что имеет дело с мошенниками, всегда может написать на электронный адрес, взятый с официального сайта компании и уточнить, действительно ли с ним общаются ее сотрудники.

Помимо вышесказанного, Профсоюз настоятельно рекомендует морякам крайне внимательно подходить к изучению предложений о трудоустройстве, используя все доступные ресурсы для поиска информации о компании и судне (www.marinetraffic.com, www.equasis.org, морские форумы), да и просто «гуглить» компанию и судно.

Напоминаем также, что вы всегда можете абсолютно бесплатно получить консультацию в Профсоюзе касательно того, стоит ли доверять той или иной компании.

ВИЗИТ MACN В УКРАИНУ

MACN
Maritime Anti-Corruption Network

МОРСКАЯ АНТИКОРРУПЦИОННАЯ ИНИЦИАТИВА (MACN) ПОСЕТИЛА УКРАИНУ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДЕЙСТВИЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН.

Морская отрасль, будучи глобальной отраслью, которая регулярно взаимодействует с государственными органами, подвержена множеству рисков, таких как частые коррупционные требования. Эти риски приводят к сбоям в работе и увеличению эксплуатационных расходов судов. В некоторых случаях отклонение коррупционных требований ставит под угрозу безопасность капитана, экипажа и судна. Укрепление этики посредством коллективных действий в портах и в цепочке морских поставок является ключом не только к повышению легкости ведения бизнеса в морской отрасли, но и к экономическому, социальному развитию и более всеобъемлющей глобальной экономике.

Чтобы лучше понять проблемы, с которыми сталкиваются моряки в Украине, представители MACN Вивек Менон и Инна Ландинг посетили офис Профсоюза работников морского транспорта Украины (ПРМТУ).

MACN представили свою работу на встрече, состоявшейся в Морском юнион центре, в которой приняли участие представители ведущих крюинговых компаний, учебных центров, морских учебных заведений, а также украинские моряки. MACN поделились своей работой по коллективным действиям и привлечению заинтересованных сторон из разных стран, например, Аргентины, Нигерии и Индонезии, которые доказали свою успешность главным образом благодаря диалогу между государственным и частным секторами по вопросам этики, продвижению прозрачных механизмов регулирования и подотчетности в портовом секторе, а также благодаря запуску программы нулевой толерантности к взяткам.

Морская антикоррупционная инициатива (MACN) — это глобальная бизнес-сеть, которая работает над созданием свободной от коррупции морской индустрии и обеспечивает справедливую торговлю на благо общества в целом.
Основанная в 2011 году небольшой группой морских компаний, MACN расширилась и теперь насчитывает более 100 членов по всему миру. Она стала одним из выдающихся примеров коллективных действий по борьбе с коррупцией.
MACN — работает над устранением всех форм коррупции в морском бизнесе путем:

- повышения осведомленности о стоящих проблемах;
- внедрения антикоррупционных принципов MACN;
- совместной разработки и обмена передовым опытом;
- сотрудничества с правительствами, неправительственными организациями и гражданским обществом для выявления и смягчения коренных причин коррупции;
- создания культуры целостности в морском сообществе.

ПОСТРОЕНИЕ *морской карьеры*

СЛУЧАЕТСЯ, ЧТО МОРЯК ХОРОШО ПОДКОВАН В ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ, ИМЕЕТ ВНУШИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ РАБОТЫ, НО ДОБИТЬСЯ ПОДЪЕМА ПО КАРЬЕРНОЙ ЛЕСТНИЦЕ ЕМУ НИКАК НЕ УДАЕТСЯ. В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОЙ КОНКУРЕНЦИИ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ ТРУДА ЗНАНИЯ — ЭТО ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ, НО ДАЛЕКО НЕ ДОСТАТОЧНОЕ УСЛОВИЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ.

О построении морской карьеры говорили на семинаре, который 5 февраля прошел в Морском юнион центре. Данный семинар является частью авторского курса действующего капитана оффшорных судов и руководителя образовательного проекта для моряков KEY4MATE Евгения Богаченко, который уже не первый раз делится своим опытом с моряками-членами Профсоюза.

На семинаре речь шла о том, что может существенно повлиять на промоушен, как представлять окружающим свои сильные качества, как закрепиться в новой должности.

Отдельное внимание уделили теме личностного роста.

«Важно помимо знания азов своей профессии быть харизматичным лидером, уметь принимать решения, не бояться ответственности, быть готовым разрешать конфликтные ситуации на борту», — отметил Евгений.

Кроме того, Евгений Богаченко высказал мнение о том, что морская карьера для наших профессионалов не заканчивается на уровне старшего механика или капитана.

«Построение морской карьеры — очень важный фактор для каждого, кто связал свою жизнь с морем, — уверен Евгений Богаченко. — Этот семинар направлен не на то, чтобы подготовить специалистов в сфере морского транспорта, а на то, как показать себя профессионалами в глазах человека, который влияет на промоушен. Для механиков это — старший механик, для судоводителей — капитан».

«Я призываю наших специалистов после успешной морской карьеры, достигнув уровня стармеха или капитана, не останавливаться на этом. Необходимо продвигаться в суперинтенданты, осваивать профессии и позиции в международных морских компаниях, чтобы своим примером показывать судовладельцам и международным чартерным компаниям, что наш моряк — это профессионал с большой буквы. И при возможности влиять на то, чтобы при выборе национальности моряков, выбор судовладельцев падал именно на украинского профессионала», — считает Евгений.

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ “ТАМОЖНЯ”

19 ФЕВРАЛЯ В МОРСКОМ ЮНИОН ЦЕНТРЕ ПРОШЁЛ СЕМИНАР С ПСИХОЛОГОМ, ПСИХОТЕРАПЕВТОМ МАРИНОЙ ВОЛКОВОЙ, КОТОРАЯ УЖЕ НЕ В ПЕРВЫЙ РАЗ ПРОВОДИТ СЕМИНАРЫ ДЛЯ МОРЯКОВ-ЧЛЕНОВ ПРМТУ И ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ.

Проведя анонимный опрос среди членов ПРМТУ, которые посещают семинары, удалось определить области, вызывающие наибольший интерес у опрашиваемых.

Большая часть ответов так или иначе была связана со сложностями в выстраивании границ с окружающими. Этому вопросу была посвящена первая в 2020 году встреча с Мариной Волковой.

Личные границы — это черта, которая проходит между отдельными личностями, окружающими их людьми и более крупными социальными системами. Они нужны для того, чтобы мы ясно могли ощущать: где я, а где не я; где мои собственные эмоции, поступки, убеждения и мысли, а где — чужие. И если эти эмоции и мысли мои, то я за них отвечаю и их контролирую. Границы также охраняют наш внутренний мир от посягательств извне.

Они могут быть похожими на шестиметровый каменный забор с колючей проволокой и автоматчиками на башнях. А могут отсутствовать вовсе — все двери будут открыты нараспашку. Границы могут видоизменяться в зависимости от контекста и окружения, становиться прочными для одних людей и быть абсолютно размытыми для других.

Личные границы могут быть открыты для «импорта», когда мы с радостью принимаем чужую помощь, ресурсы, время, деньги и т.д., или для «экспорта» — наших собственных ресурсов. Импортируем мы обычно то, в чем особенно нуждаемся, а экспортируем — либо то, чего у нас в изобилии, либо то, за что мы надеемся получить хорошую цену.

Процесс формирования личных границы начинается с момента рождения и длится до совершеннолетия. От того, как выстраивались определённые процессы в жизни формирующегося человека, будет зависеть вид и качество этих границ.

Мы можем встречать людей, строящих неоправданно жесткие границы, большая часть энергии которых будет идти на постоянный мониторинг и защиту личного пространства как внешнего, так и внутреннего. А можем наблюдать за теми, чьи психологические границы размыты, не ощущаются. Такой человек будет каждый раз обесценивать свои чувства и желания, ведь чьи-то процессы, а не его собственные, намного важнее.

Обе эти крайности — препятствие в процессах самореализации и выстраивания отношений с окружающими. Мы не можем говорить о полноценном проживании человеком его собственной жизни, если вопрос наличия адекватных личных границ актуален.

На встрече 19 февраля участники рассмотрели процесс формирования личных границ. Узнали о том, кем и как чаще всего они нарушаются, и что сделать с таким вмешательством. Также обсудили, как сформировать адекватные личные границы, позволяющие проживать свою собственную жизнь, наполненную своими яркими эмоциями, желаниями и поступками.

Здоровье моряка:

практические семинары

ОСОБЕННОСТЬ МОРСКОЙ ПРОФЕССИИ ТАКОВА, ЧТО ИЗ-ЗА НЕПРОСТЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА ОРГАНИЗМ МОЖЕТ СИЛЬНО «ИЗНОСИТЬСЯ» В КОРОТКИЕ СРОКИ. ПРОБЛЕМЫ СО ЗДОРОВЬЕМ ВОЗНИКАЮТ САМЫЕ РАЗНООБРАЗНЫЕ. ЧТОБЫ СВЕСТИ ИХ К МИНИМУМУ, СПЕЦИАЛИСТЫ СОВЕТУЮТ ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖЕЙ ВЫРАБОТАТЬ РЯД ПРОСТЫХ ЕЖЕДНЕВНЫХ ПРИВЫЧЕК, КОТОРЫЕ ПОМОГУТ МОРЯКАМ ПОДДЕРЖИВАТЬ ХОРОШЕЕ САМОЧУВСТВИЕ.

26 февраля в Морском юнион центре прошел практический семинар для семей моряков-членов ПРМТУ, на котором говорили о том, как сохранить и приумножить здоровье.

Мероприятие провел Сергей Проценко — тренер по общей физической подготовке и развитию выносливости. Сергей успешно работает с профессиональными спортсменами, а также помогает любителям построить крепкое и здоровое тело, мотивирует к здоровому образу жизни.

Спикер поделился с участниками семинара практическими советами о том, как сохранить свое здоровье, повысить выносливость, научиться избегать травм, построить график физической активности, тренироваться в условиях нехватки времени и специального оборудования, питаться правильно в рамках стандартных продуктов питания.

Сергей продемонстрировал участникам семинара упражнения, которые он рекомендует всем делать по утрам и перед какими-либо физическими нагрузками. Также он познакомил участников семинара с комплексом восстановительных упражнений для больной спины.

Не остался Профсоюз в стороне и от обсуждения такого актуально в последнее время вопроса как профилактика вирусных заболеваний. В Морском юнион центре прошла встреча семей моряков с врачом-инфекционистом высшей категории, национальным тренером Украины по внедрению дружественных услуг в службы здравоохранения Людмилой Кучеренко. Специалист рассказала об особенностях острой респираторной вирусной инфекции, объяснила различия в проявлениях симптомов гриппа и коронавируса, отдельно остановилась на значении профилактических прививок. Подробнее с онлайн трансляцией встречи можно познакомиться на странице ПРМТУ в Facebook (facebook.com/MTWTU).

«Советы, которые сегодня получили моряки, помогут им в вопросах сохранения здоровья как в море, так и на берегу. Все, о чем мы говорили, полезно всем, у кого преимущественно сидячая работа или работа с однообразными движениями. В случае с моряками — работа в замкнутом и ограниченном в некоторой степени пространстве, — отметил Сергей Проценко. — Мы обсудили, что нужно делать, чтобы предотвратить накапливающуюся в теле усталость и предотвратить появление хронических заболеваний. И, конечно, как быть тем, кто уже имеет проблемы с болями в спине и хочет поскорей от них избавиться».

МОРЕ НЕ ПОКИДАЛО МЕНЯ НИ ВО СНЕ, НИ НАЯВУ

THE SEA HAS NEVER LEFT ME NEITHER IN MY DREAMS, NOR IN REALITY

АНЖЕЛИКА ДМИТРИЕВА
ANZHELIKA DMITRIEVA

Вся жизнь Анжелики Дмитриевой связана с морем. В ее морской династии дедушка конструировал суда для Черноморского морского пароходства, бабушка была крестной для спущенных на воду судов, а отец — старшим механиком. После окончания школы Анжелика поступила в Одесское высшее профессиональное училище морского туристического сервиса по специальности «Судовой бортпроводник».

Сегодня Анжелика Дмитриева — директор успешной крюинговой компании и действующий моряк — стюардесса в оффшорном флоте.

The whole life of Anzhelika Dmitrieva is closely tied to the sea. In Anzhelika's maritime dynasty her grandfather was a ship designer at the Black Sea Shipping Company, and her grandmother baptized the ships he designed. In addition, Anzhelika's father was a Chief Engineer, so after finishing school she entered the Odessa Higher Professional School of Marine Tourism Service to become a Cabin Stewardess.

Today, Anzhelika Dmitrieva is a director of a successful crewing agency and an acting seafarer at the same time – Stewardess onboard the offshore vessels.

– Анжелика, расскажите о своей карьере в море и о том, как она привела Вас к должности директора крюинговой компании?

– По окончании училища я пошла работать на пассажирский флот Черноморского морского пароходства. В свое время успела поработать на таких судах, как «Фёдор Достоевский», «Максим Горький», «Астра», «Южный Крест». Мой супруг был капитаном, и когда пароходство развалилось и стало трудно найти работу на флоте, мы решили открыть свое крюинговое агентство, чтобы давать работу таким же морякам, какими были сами. Так, в 1997 году появилась наша «Либра». Она по сей день плодотворно работает, имея прочные контакты и сотрудничая с различными судовладельцами со всего мира.

– Видите ли Вы разницу между тем, как обстояла работа на флоте раньше и сейчас? Есть положительная динамика?

– Сама специфика работы моряка не изменилась, но заметно повысился уровень безопасности, который всегда был не последним вопросом в нашей работе. На протяжении всех этих лет усовершенствовались формулировки различных конвенций, а первым приоритетом, безусловно,

– Anzhelika, tell us about your maritime career and how it led to a position of the crewing agency director?

– After school I started working as a stewardess on passenger ships; I managed to work onboard such vessels as Fyodor Dostoyevskiy, Maxim Gorkiy, Astra and Yuzhny Krest. My husband was a Captain and when Black Sea Shipping Company collapsed it became very difficult to find employment at sea. Thus, we decided to launch our own crewing agency in order to provide jobs to seafarers like us. In 1997 the Marine Agency Libra LLC was established. To this day, it has been fruitfully working, having strong contacts and collaborating with various shipowners from around the world.

– Do you see any difference between the work at sea before and today? Is there any positive dynamics?

– The specifics of seafarers' job have not changed, however, the level of safety increased greatly, which has always been crucial for our work. Throughout all these years, the wordings of various conventions have improved, but the life of crew members and the safety of the vessel

остается сохранение жизни членов экипажа и безопасности судна. Также моя нынешняя работа моряка оффшорного флота неоднократно была связана с проектами, направленными на повышение уровня безопасности — экологической, навигационной, пассажирской.

- Расскажите об этих проектах.

- Например, при помощи специального устройства на дистанционном управлении осуществляли отбор проб воды возле нефтяных платформ, устанавливали ветряные фермы. Еще проводили испытания спасательной шлюпки, предназначенной для больших пассажирских судов, причем как при спокойной погоде, так и в условиях шторма (минимум три балла). Прошло успешно, однако будет еще не одна волна таких испытаний, прежде чем такие шлюпки будут введены в эксплуатацию.

- Что для Вас стало мотивацией сменить кресло директора крюинга на работу в море?

- Я верю, что, став моряком однажды, ты остаешься им на всю жизнь. Море не покидало меня ни во сне, ни наяву. Во время работы в крюинге я все время была связана с моряками. Четыре года работала в качестве агента, встречая моряков в аэропорту и доставляя на судно в порт Южный. Я понимала, что очень хочу вернуться к работе в море, поэтому, как только появилась возможность, я решила обновить документы. На руках они у меня были всего три недели, и мне поступило предложение. Причем настолько экстренное, что я собралась буквально за три часа и в тот же вечер улетела прямо в той же одежде, в которой утром вышла в офис. По дороге в аэропорт забрала новый биометрический паспорт из ОВИРа и купила все необходимые вещи.

- Расскажите о своей работе: какие Ваши основные обязанности, что Вам больше всего нравится делать?

- В этой компании я работаю уже три года и не могу передать свою радость и гордость за то, что в характеристиках пишется, что я превзошла ожидания судовладельца и капитана... Как? Я очень люблю свою работу, а еще люблю проявлять инициативу и приносить пользу. К примеру, когда мы делали с сыном покупки перед очередным рейсом, он спонтанно предложил мне купить маленькую швейную машинку, поскольку я умею шить. Благодаря этой машинке я смогла отреставрировать на судне все постельное белье, подшить комбинезоны для членов экипажа, починить потрепанные ветром флаги и многое другое. Еще я очень люблю печь, поэтому на все праздники или к приходу гостей я обычно выпекаю торт «Павлова». Более того, у меня уже есть документы профессионального судового повара, но пока что я только практикуюсь.

- Тяжело планировать свое рабочее время и время отдыха так, чтобы успевать выполнять свои прямые обязанности и при этом проявлять инициативу?

- Безусловно, в работе на судне у тебя каждая минута на счету, поэтому необходимо учиться планировать свои действия наперед. И, опять же, если ты получаешь удовольствие от своей работы и от пользы, которую приносишь, то тебе, по сути, работать-то и не приходится!

- Сколько времени в среднем Вы проводите на берегу между рейсами?

- У меня как-то был перерыв в две недели. Сейчас я на берегу около месяца, и уже в марте собираюсь снова улетать, и в среднем остаюсь дома по два-три месяца.

remain the very first priority. Furthermore, my current work as an offshore seafarer has been repeatedly associated with projects aimed at improving the level of environmental and navigational safety, as well as the safety of the passengers.

- Tell us about these projects.

- For example, we used a remote control device to take water samples near oil platforms, or installed wind power plants. We successfully tested a lifeboat, designed for large passenger ships, both in calm weather and in storm conditions (starting from Beaufort wind force three). However, several phases of similar tests are required before such lifeboats are put into operation.

- What was the motivation behind changing the director's seat for a sea job?

- I strongly believe that once you become a seafarer, you remain a seafarer for all your life. The sea has never left me neither in my dreams, nor in reality. While working for the crewing agency, I was always dealing with seafarers. For four years I worked as a ship agent, meeting seafarers at the airport and taking them to the Yuzhny port. But I always wanted to return back to the sea, and as soon as the opportunity arose I updated my sea-going documents. After just three weeks I received an urgent job offer, and in three hours I packed my bags and left for the ship in the same clothes I had worn to the office in the morning. On my way to the airport I picked up my travel passport from the passport agency and bought all the necessary stuff.

- Tell us about your job: what are your main obligations and what do you like to do the most?

- I have been working for this company for three years, and I am extremely proud of the references I received, saying that I exceeded the shipowner's and the Master's expectations... How? I love my job; I like taking initiative and being useful. For example, when we did some shopping with my son before one of my contracts, he spontaneously offered me to buy a small sewing machine, because I am good at sewing. With that machine I was able to restore all linens on the ship, hem the overalls for the crew members, fix the flags worn by the wind and much more. I also really like baking and for all the holidays or when we expect the guests I usually bake a Pavlova cake. Moreover, I already have the documents of a ship Cook, but so far I am only practicing..

- Is it difficult to plan your working and rest time to be able to manage your direct duties and to take some initiative?

- Certainly, every minute counts in your work onboard, so you need to learn how to plan ahead. And again, if you enjoy your work and the benefits that you bring, then, in fact, it doesn't feel like work!

- How much time on average do you spend ashore between your contracts?

- Once I had just two weeks break between the voyages. This time, I am home for a month and going for contract in March. On average, I spend about two or three months ashore.

- Как Ваш опыт работы в море помог вам в найме моряков?

- Когда мы только открылись, нам было легко начать работать, поскольку мы знали многих моряков. Судовладельцы и крюинг-менеджеры, имеющие опыт работы в море, в некотором роде более лояльно относятся к некоторым поступкам или оплошностям моряков, и чаще дают второй шанс, поскольку сами прошли ту же школу жизни. К тому же, я очень рада, что нахожусь именно в таком положении и могу общаться с моряками наравне, а не только как директор крюинга.

- Сегодня международная морская отрасль взяла курс на гендерное равенство в мореплавании и расширение возможностей женщин на флоте. Поддерживаете ли Вы подобную политику?

- Я придерживаюсь позиции, что торговый и оффшорный флот тоже должны быть доступны для женщин. У нас на судне есть девушка — третий помощник капитана, правда она из Испании.

«Я НЕ ВИЖУ НИЧЕГО ЗАЗОРНОГО В ТОМ, ЧТОБЫ БЫТЬ ДИРЕКТОРОМ КОМПАНИИ И В ТО ЖЕ ВРЕМЯ СТЮАРДЕССОЙ. ЛЮБОЙ ТРУД БЛАГОРОДЕН, И ЛЮБАЯ ДОЛЖНОСТЬ НА СУДНЕ — НЕЗАМЕНИМА».

I SEE NOTHING WRONG WITH BEING THE COMPANY'S DIRECTOR AND THE STEWARDESS AT THE SAME TIME. ANY WORK IS NOBLE, AND ANY POSITION ONBOARD IS IRREPLACEABLE.

- How did your seagoing experience help you in seafarers' employment process?

- When we just opened, it was easy for us to start working, as we knew many seafarers. Shipowners and crewing managers with seagoing experience are usually more tolerated in some ways towards small missteps or misconducts of seafarers, often giving them a second chance, as they used to stand in their shoes. Furthermore, I am glad being in a position that allows me to communicate with seafarers on the same level.

- Today, the international maritime industry has set a course on gender equality on ships and the empowerment of women. Do you support the policy?

- I support the vision that merchant and offshore fleet should be open for women. By the way, we have a female 3rd Officer on our vessel, she is from Spain.

- По-вашему, автоматизация и модернизация судового оборудования способствует росту количества женщин на флоте?

- Физический труд на судне присутствует всегда, но, безусловно, с каждым годом оборудование обновляется, совершенствуется механизм управления им — машинное отделение уже давно полностью автоматизировано, как и судовой мостик, поэтому во многих странах уже есть как капитаны, так и старшие механики женского пола.

- Как Вы считаете, девушкам сложнее добиться повышения в должности, находясь в равных условиях с мужчинами? Какое отношение руководящего состава к девушкам на флоте?

- Да, девушкам все же сложнее. Еще не настал тот момент, когда способности девушек будут оцениваться руководством, как на судне, так и в управлении компании, наравне с мужчинами.

Однако отношение к подчиненным во многом зависит от характера самого капитана. Например, мне когда-то пришлось работать с капитаном, который заходил ко мне на камбуз и помогал с выносом мусора. Говорил, что ему это нетрудно, а девушкам лишний раз тяжести не нужно носить. Более того, он предупредил всю команду, чтобы они уважительно относились ко мне и помогали по возможности.

- Какие качества стоит в себе воспитывать девушке, если она задумывается о том, чтобы посвятить свою жизнь работе в море?

- Это крайне индивидуально. Есть люди, которые мечтают о море всю жизнь, а попав туда, понимают, что им не подходит такой образ

- Do you agree that automation and modernization of ship equipment could be seen in the increase in the number of female seafarers?

- Physical labor is always present onboard, but, certainly, over the last years all ship equipment has been renewed and its control mechanism has been improved. The engine room has long been fully automated, as well as the ship's bridge, therefore many countries provide female Captains and Chief Engineers.

- In your opinion, is it more difficult for females to achieve promotion, being in equal conditions with men? What is the attitude of the top officers to the female seafarers?

- Yes, I think, it is more difficult for females. The moment has not yet come when the abilities of women are evaluated by management on a par with men, and that happens both, onboard and ashore. However, the attitude towards the subordinates largely depends on the personality of the Master himself. For example, I once worked with a Master who used to come to the galley to help me take the garbage out. He said, it was not difficult for him and women should not carry heavy stuff. Moreover, he encouraged the whole crew to treat me with respect and help whenever possible.

- What qualities should a girl cultivate if she is serious about maritime career?

- It is extremely individual. There are people who have been dreaming about the sea all their lives, and once there, understand that the lifestyle does not fit them. During my

жизни. Работая в крюинге более двадцати лет, я не раз сталкивалась с таким. Здесь дело не в гендерной принадлежности. Пока человек сам не попробует, он не будет знать наверняка, создан ли он для той или иной профессии. По поводу напутствия представительницам прекрасного пола: самое главное — всегда и в любой ситуации оставаться женщиной. Да, должны присутствовать и твердость характера, и выдержка, тактичность и умение находить общий язык. Нужно быть справедливой по отношению к себе и к другим. Никогда не забывать о том, что на судне все зависят друг от друга. Умение работать в команде и взаимопомощь — одни из ключевых качеств любого моряка.

- Существует множество стереотипов, связанных с присутствием женщин на судах: якобы из-за девушек возникают разногласия между членами экипажа или же создается угроза целостности семей. Что Вы можете сказать на этот счет как женщина, работающая в море?

- С одной стороны, я прекрасно понимаю опасения жен моряков. Но, с другой, — я не могу ничего им посоветовать. Время не стоит на месте, девушек на флоте становится все больше и больше, и эту тенденцию уже не остановить. Нельзя запретить кому-либо работать там, где он хочет, но можно как минимум определиться для себя, доверяешь ты своему избраннику или нет. На судне может и не быть девушек, но, если человек патологически неверный, его от измены не остановить. А насчет того, что присутствие женщины привносит раздор в жизнь экипажа судна, я считаю это предрассудками, от которых нам всем пора избавляться. Если каждый будет заниматься своей работой, то никто и мешать никому не будет.

- Многие молодые люди идут работать в море ради романтики? По-вашему, она есть? Или же с первого рейса это чувство растворяется в рутине и ежедневных хлопотах?

- Нет, никуда романтика не уходит. Невозможно описать, какие рассветы и закаты можно увидеть на судне... А какая здесь радуга! Бывает, видно ее начало и конец, или даже две радуги сразу — такое возможно только на судне. Нужно уметь ценить всю эту красоту, поскольку не заметить ее невозможно.

twenty years in crewing business I have come across this many times. And it's not about gender. You'll never know whether you were made for the job until you try it. And regarding the pep talk to the girls: the most important thing is to always remain a woman. Of course, you need to have a backbone, to be resilient, tactful and fair to yourself and to others. You should never forget that everyone onboard the ship depends on each other, so team-working skills and mutual support should be the core qualities of every seafarer.

- There are many stereotypes associated with the presence of women on ships: allegedly it leads to disagreements between crew members or threats the family cohesion. What can you say about it as a female seafarer?

- On the one hand, I perfectly understand the concerns of seafarers' wives, but on the other hand, I can't give them any advice. Time does not stand still, more and more girls join the industry, and this trend cannot be stopped. You cannot forbid anyone to work where he wants, but you can at least decide for yourself whether you trust your partner or not. There may be no girls onboard the ship, but if a man is pathologically unfaithful, nothing would stop him from cheating. And regarding the presence of women on ships and disagreements onboard, I think this is prejudice, which we all have to get rid of. If everyone does their job, then no one will bother anyone.

- Many young people choose to work at sea because of romance. Is there actually romance or it dissolves in everyday routine during the very first contract?

- No, romance does not dissolve. Impossible is to describe the sunrises and sunsets that can be seen at sea... And what a rainbow is there! Sometimes you can see the beginning and end of the rainbow, or even two rainbows at once – this is only possible onboard a ship. We need to appreciate all this beauty, since it is impossible not to notice it.

Премьерные кинопоказы для семей моряков-членов Профсоюза работников морского транспорта Украины в кинотеатре «Планета Кино» в г. Одесса:

- 13 февраля фантастический боевик «Соник в кино» посмотрели 230 человек;
- 5 марта 450 человек стали одними из первых зрителей мультфильма «Вперед».

Premiere film screenings for the families of seafarers, registered with the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine at the 'Planeta Kino' Cinema in Odessa:

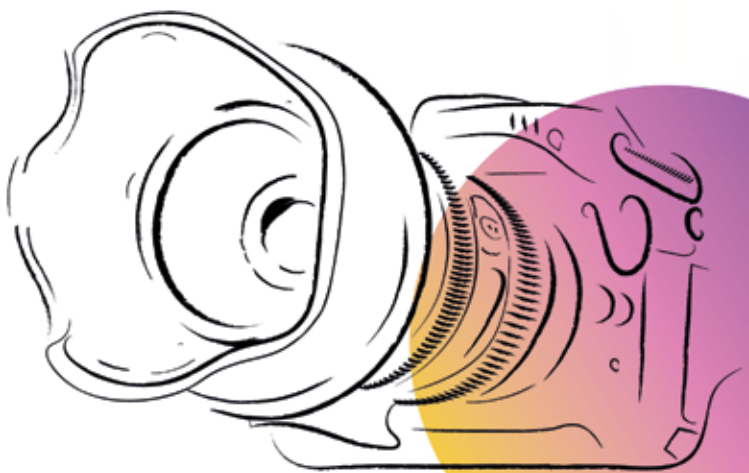
- 230 people watched the fantastic 'Sonic The Hedgehog' action-adventure comedy film on February 13, 2020;
- 450 people became one of the first viewers of the 'Onward' computer-animated urban fantasy film on March 5, 2020.

ПРМТУ организовал для семей моряков-членов Профсоюза интеллектуально-развлекательную игру от проекта CityQuiz. Восемь команд приняли участие в игре с музыкальными загадками, заданиями-картинками на сообразительность, кроссвордом, вопросами, касающимися морской и профсоюзной тематики.

The MTWTU organized an intellectual and entertaining game from the City Quiz project for the families of seafarers, the Union members. Eight teams took part in the game with musical riddles, quick-thinking tasks, a crossword puzzle, and questions on maritime and trade union topics.

Александр Билик, боцман, CMA Ships, член ПРМТУ

УВЛЕКАЕШЬСЯ ФОТО?



ПРИСЫЛАЙ СВОИ ФОТОГРАФИИ ИЗ РЕЙСОВ:

о работе в море;
о буднях моряков на судне;
о том что тебя удивляет и восхищяет.

Мы обязательно их опубликуем, чтобы как можно больше людей узнали о нелегком, но таком важном и интересном труде моряка.

morskoy@mtwtu.org.ua facebook.com/MTWTU mtwtu_itf_ukraine

ШАНОВНІ УКРАЇНСЬКІ МОРЯКИ ТА ЧЛЕНИ ВАШИХ РОДИН!

МОРСКОЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР

Міністерство закордонних справ України

11 березня Всесвітня організація охорони здоров'я оголосила пандемію у зв'язку з поширенням у світі коронавируса COVID-19.

Державами світу сьогодні приймаються невідкладні заходи щодо запобігання розповсюдження хвороби. На жаль, ці заходи призводять до затримки та перенесення змін екіпажів суден і вимушеного подовження строків трудових контрактів у зв'язку з неможливістю здійснення своєчасної заміни екіпажу.

Професійна спілка робітників морського транспорту України (тут і надалі – ПРМТУ) розуміє сім'ї українських моряків, які чекають на повернення своїх рідних з рейсу, та моряків, які бажають якнайшвидше повернутися до своїх рідних, особливо в умовах які сьогодні склалися в світі. Проте здоров'я та життя є найбільшою цінністю, а запобігання розповсюдження хвороби – першочерговим завданням. В Україні запроваджено низку заходів задля безпеки життя та здоров'я українців.

Відповідно до Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 13.03.2020 року, введеного в дію Указом Президента України № 87 від 13.03.2020 року, ***починаючи з 17 березня 2020 року з 00 годин 00 хвилин протягом наступних двох тижнів будуть закриті пункти пропуску через державний кордон України для авіаційного, залізничного та автобусного сполучення.***

Президент України, Рада національної безпеки і оборони України звернулися до всіх громадян України з проханням повернутися в Україну до 17 березня 2020 року, та повідомили, що у разі виникнення обставин надзвичайного характеру буде організовано доправлення українських громадян спецрейсами.

У випадку потрапляння в надзвичайну ситуацію, виникнення загрози життю та здоров'ю громадянам України рекомендовано невідкладно звертатися до найближчої дипломатичної установи України (довідкова інформація – на сайті МЗС України **https://mfa.gov.ua/diplomatichni-ustanovi/inozemni-diplomatichni-ustanovi-v-ukrayini)** або на цілодобову гарячу лінію МЗС України: **+38 (044) 238-16-57**, адреса електронної пошти: **cons_or@mfa.gov.ua**.

ПРМТУ вже отримала декілька звернень від українських моряків, які перебувають у різних портах світу, де їм не може бути організована своєчасна та безпечна репатріація додому через обмеження, які були введені урядами країн. Виконання цих вимог робить неможливим забеспечння гарантованих колективними договорами зобов'язань судновластника/оператора/менеджера судна.

У зв'язку з зазначеним ПРМТУ звертається до всіх українських моряків та їх близьких з проханням проявити терпіння та зберігати спокій.
Тим не менш, ситуація, що склалася, не є приводом для работодавця маніпулювати умовами колективних договорів і індивідуальних контрактів та ухилятися від виконання інших забов'язань перед моряками таких, як своєчасна та у повному обсязі виплата заробітної плати, тощо.
ПРМТУ висловлює щиру вдячність тим компаніям-партнерам, які в умовах форс-мажорних обставин продовжують виконувати всі положення колективних договорів та свої зобов'язання перед моряками.

Про будь-які надзвичайні ситуації просимо негайно повідомляти для забезпечення надання своєчасної та компетентної допомоги на гарячу лінію, відкриту Профспілкою та Морським інформаційним центром ПРМТУ за підтримки Міністерства закордонних справ України для членів Профспілки та їх родин

+38 095 5507555 (Viber, WhatsApp, Telegram)
sos@mtwtu.org.ua
www.facebook.com/sosseafarer

Ви можете звертатися на гарячу лінії з будь-яких питань задля отримання необхідної інформації.

Сподіваємося, що запроваджені державою на два тижні заходи будуть мати ефективний результат, що дозволить відновити авіасполучення з іншими країнами світу та забезпечити належну та безпечну репатріацію членів екіпажу.

З повагою,
Голова ПРМТУ

Михайло Кірєєв

РАЗОМ — МИ СИЛА!