

МОРСКОЙ

№123

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ
ЖУРНАЛ

НЕ БОЙТЕСЬ ОТСТАИВАТЬ
СВОИ ПРАВА

ЧТО ПРОИСХОДИТ В УКРАИНСКОЙ
СИСТЕМЕ ДИПЛОМИРОВАНИЯ
МОРЯКОВ?

НОЯБРЬ 2021





ПРОФСПІЛКА РОБІТНИКІВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
ЗАПРОШУЄ МОРЯКІВ-ЧЛЕНІВ ПРМТУ З ДІТЬМИ
ВІДВІДАТИ НОВОРІЧНИЙ

Казковий ліс

Вас чекають:

гарячі новорічні фотозони,
запрошення на дитячу казку-мюзикл
«Загарований Коцей» в Одеський
академічний український музично-
драматичний театр ім. В. Василька,
солодкий подарунок для кожної дитини з
рук Діда Мороза та Снігуроньки,
приємні сюрпризи.

Вхід пройдіть за адресою: м. Одеса,
Гагаринське плато, 5Б, прим. 3.
В усіх питань звертайтеся
за телефоном:

0482 42 99 01

ЗАПРОШЕННЯ РОЗПОВСЮДЖУЮТЬСЯ БЕЗКОШТОВНО
ТА ЛИШЕ ДЛЯ ДІТЕЙ ЧЛЕНІВ ПРМТУ



№ 123 ноябрь 2021

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

Автор фото на обложке: Игорь Гладкий, третий механик
компании VShips Offshore

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

Тираж — 4 000 экземпляров

Свидетельство о государственной регистрации серии ОД
номер 1423-294-Р от 13.02.2010 г.
Адрес редакции: 65062, г. Одесса, Гагаринское плато 5-Б,
помещение 1
тел./факс (+380482) 42 99 02

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

СОДЕРЖАНИЕ

НОЯБРЬ 2021

ДАЙДЖЕСТ	3
У женщин-моряков появится свой профессиональный праздник	
В 2021 финансовом году через Панамский канал прошло более 13 тысяч судов	
Крупнейший в мире «лифт» для судов	
СОТРУДНИЧЕСТВО	4
We manage ships safely	
НАГРАДА	5
Anglo-Eastern Ukraine удостоена премии «Лидер отрасли»	
INFORMER. АМБАССАДОР IMO	6
Олег Григорюк: «Испытания дают нам новый опыт и делают нас сильнее»	
ЭКСКЛЮЗИВНО	8
Не бойтесь отстаивать свои права!	
АКТУАЛЬНО	10
Рабочие места и должности в мировом судоходстве в 2021 году	
ИНТЕРВЬЮ	14
Эксклюзивное интервью с Председателем ПРМТУ Олегом Григорюком	
ПРОФСОЮЗ ПРЕДОСТЕРЕГАЕТ	21
Синергия дает результаты	
ПАРТНЕРСТВО	22
Швейцарская компания заинтересована в украинских морях	
ВАЖНО	24
1 декабря – Всемирный день борьбы со СПИДом	
ПОЛЕЗНО	26
Знание – сила, или немного важной и полезной информации	
ТЕТ-А-ТЕТ	30
ITF	32
ITF: Домашнее насилие влияет на безопасность и производительность на рабочих местах	



Дорогие друзья!

Представляем вашему вниманию свежий выпуск журнала «Морской».

В этом номере мы уделили основное внимание ответам на вопросы, которые сегодня так волнуют моряков, связанные с текущим положением дел в украинской системе дипломирования моряков. Подробно также остановились на действиях, которые предпринимает в этой связи Профсоюз для защиты прав украинских моряков.

Кроме того, в нашем эксклюзивном материале расскажем о благополучно разрешенных Профсоюзом обращениях моряков, которые оказались в затруднительных ситуациях. Надеемся, эти истории станут для каждого наглядным примером того, как избежать подобных ситуаций и как действовать, если они все же случились.

Профсоюз продолжает встречи с зарубежными партнерами, которые заинтересованы в украинских моряках. Так, состояние рынка и текущую ситуацию в судоходстве обсудили с представителем швейцарской судоходной компании Suisse-Atlantique.

Вместе с тем, мы подготовили для вас полезную информацию, расскажем об актуальных событиях в морской отрасли, поделимся советами и рекомендациями.

Приятного вам прочтения!

**С уважением,
Председатель Черноморской первичной
профсоюзной организации моряков,
Морской амбассадор доброй воли IMO,
Вице-президент IFSMA
Олег Григорюк**

Dear friends!

We are glad to present you the latest issue of the 'Maritime' Magazine.

In this edition, we focused on answering most concerning questions on current situation in seafarers' training and certification system of Ukraine. We also paid special attention to the Trade Union actions taken in this regard to protect the rights of Ukrainian seafarers.

Moreover, in our exclusive material, we will tell you about applications from seafarers in crisis, which were successfully resolved by the Trade Union. We hope these stories will become a case in point for everyone on how to act in such situations, and even better, to avoid them.

The Trade Union continues to meet with foreign partners who are interested in Ukrainian seafarers. Thus, the condition of the labour market and the current situation in shipping were discussed through the visit of representatives of the shipping company Suisse-Atlantique, Switzerland.

Also, we have prepared other valuable information for you and are happy to tell you about current events in the maritime industry, as well as to share useful tips and tricks.

Enjoy your reading!

**Yours faithfully,
Chairman of the Local Black Sea Trade Union
Organization of Seafarers,
IMO Goodwill Ambassador in Ukraine,
Vice President of IFSMA
Oleg Grygoriuk**



У ЖЕНЩИН-МОРЯКОВ ПОЯВИТСЯ СВОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК

Совет Международной морской организации (ИМО) принял решение об учреждении Международного дня женщин, занятых в судоходной отрасли. Начиная с 2022 года он будет отмечаться ежегодно 18 мая. По словам инициаторов идеи, этот праздник будет способствовать стабильной занятости женщин в морском секторе и повышению их роли в отрасли. Таким образом, Международная морская организация подтверждает свою приверженность идее гендерного равенства и поддер-

живает работу по устранению существующего дисбаланса между мужчинами и женщинами в судоходстве.

Генеральный секретарь ИМО Китак Лим сказал: «Я приветствую принятие Советом ИМО этого важного предложения. Оно не только поможет достичь гендерного равенства, но и станет призывом к достижению инклюзивности морского сектора, чтобы, в том числе, все женщины могли полноценно, безопасно и беспрепятственно участвовать в жизни отрасли, включая мореплавание и судостроение».

В 2021 ФИНАНСОВОМ ГОДУ ЧЕРЕЗ ПАНАМСКИЙ КАНАЛ ПРОШЛО БОЛЕЕ 13 ТЫСЯЧ СУДОВ

В соответствии с отчетом за 2021 финансовый год администрации Панамского канала (АСР) тоннаж судов вырос на 8,7%. Судоходные компании стали чаще использовать крупнотоннажные суда для перевозки больших грузов. При этом количество проходов судов осталось на уровне предыдущего года.

За отчетный период через Панамский канал было перевезено 516,7 млн условных регистровых тонн Панамского канала, что на 10% больше, чем в 2019 финансовом году.

Администрация Панамского канала предприняла ряд мер для облегчения прохода более крупных судов. Например, увеличила максимально разрешенную длину для судов, проходящих через увеличенные шлюзы (для судов типоразмера Neopanamax). Также была разрешена осадка в 15,24 м.

Несмотря на эти и другие усилия, направленные на привлечение судопотока через канал, АСР отмечает, что общее количество проходов судов практически не изменилось в течение 2020 года. В 2021 году через канал прошло 13 342 судна.



3

КРУПНЕЙШИЙ В МИРЕ «ЛИФТ» ДЛЯ СУДОВ

В Китае заработал самый большой в мире судоподъемник, расположенный на крупнейшей гравитационной плотинной электростанции «Три ущелья» на реке Янцзы в провинции Хубэй. Этот «судовой лифт» способен поднимать суда водоизмещением до 3000 тонн на высоту до 113 метров.

Первые испытания судоподъемника

прошли еще летом 2016 года. Теперь же «лифт» заработал в штатном режиме.

«Три ущелья» — самая мощная в мире электростанция (22,5 ГВт) и крупнейшее по массе сооружение на Земле, чья бетонная плотина весит более 65,5 млн тонн. В 2014 году ГЭС произвела 98,8 млрд кВт/ч электроэнергии, установив мировой рекорд.





«WE MANAGE SHIPS SAFELY»



5 НОЯБРЯ В МОРСКОМ ЮНИОН ЦЕНТРЕ ПРОШЛА ВСТРЕЧА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ КОМПАНИИ ASP CREW MANAGEMENT С МОРЯКАМИ, РАБОТАЮЩИМИ НА СУДАХ ПОД ЕЕ УПРАВЛЕНИЕМ.

ON NOVEMBER 5, REPRESENTATIVES OF ASP CREW MANAGEMENT HELD A MEETING WITH SEAFARERS WORKING ON SHIPS UNDER ITS MANAGEMENT. THE MEETING WAS HELD AT THE MARITIME UNION CENTER.

Участники мероприятия обсудили с менеджментом компании насущные проблемы, связанные, в первую очередь, с пандемией COVID-19, которая вот уже почти два года вносит свои коррективы не только в работу судоходства и мировой экономики, но и в привычное течение жизни. В ходе встречи участники отдельно остановились на моментах, связанных с безопасностью, ведь слоган компании звучит как «We manage ships safely».

Стоит отметить, что проведение встреч с моряками является постоянной практикой для компании, и всегда в таких мероприятиях принимают участие представители ПРМТУ. Не стала исключением и эта встреча.

Так, к морякам обратился Председатель ПРМТУ Олег Григорюк, поделившись новостью о недавно стартовавшем проекте Union Dent, который предлагает украинским морякам, работающим на судах немецких судовладельцев, покрытых договорами ver.di, бесплатные стоматологические услуги. Помимо этого, Олег Григорюк рассказал о работе Профсоюза и о поддержке, которую сегодня ПРМТУ предоставляет морякам в части социального и медицинского обеспечения.

ASP Crew Management была основана более 60 лет назад, а на рынке Украины представлена более 15 лет. Среди клиентов компании ведущие датские, норвежские, немецкие и другие судовладельцы. Компания ASP Crew Management является поставщиком услуг, предлагающим гибкие индивидуальные решения для удовлетворения потребностей своих клиентов. Помимо украинских моряков компания нанимает морских специалистов из Филиппин, Индии, Бангладеш, Мьянмы, Грузии и Австралии.

ПРМТУ и компанию ASP Crew Management связывают плодотворные взаимоотношения с момента открытия офиса в Одессе, и это сотрудничество дает свои результаты в пользу украинских моряков.

The company's management and the participants discussed the urgent problems associated, first of all, with the COVID-19 pandemic, which has been making its adjustments to the shipping operation, the whole world economy, and the usual lifetime for almost two years. During the meeting, the participants separately highlighted the safety-related issues, as the company's slogan is "We manage ships safely".

The noteworthy fact is that the meetings with seafarers are a regular thing for the company. The MTWTU representatives always take part in such events, so this one was no exception.

Thus, the MTWTU Chairman Oleg Grygoriuk addressed the seafarers and highlighted the newly launched Union Dent project. The project gives free access to dentists for Ukrainian seafarers working onboard the ships of German shipowners, covered by ver.di collective bargaining agreements. In addition, Oleg Grygoriuk spoke about the Trade Union work and MTWTU-provided social and medical support for seafarers.

ASP Crew Management was founded over 60 years ago and has been represented on the Ukrainian market for over 15 years. Danish, Norwegian, German and other shipowners are among the company's clients. ASP Crew Management is a service provider, offering flexible and tailored solutions to meet their clients' specific needs. Except for Ukrainians, the company recruits seafarers from the Philippines, India, Bangladesh, Myanmar, Georgia and Australia.

The MTWTU and the ASP have been enjoying fruitful relationship since the opening of the Odessa-located office and this cooperation proves effective results in favor of Ukrainian seafarers.



ANGLO-EASTERN UKRAINE УДОСТОЕНА ПРЕМИИ «ЛИДЕР ОТРАСЛИ»

ANGLO-EASTERN UKRAINE WINS
THE «INDUSTRY LEADER» AWARD

«ЛИДЕР ОТРАСЛИ» — ОДНА ИЗ НАИБОЛЕЕ ПРЕСТИЖНЫХ ПРЕМИЙ В ОБЛАСТИ БИЗНЕСА. В ЭТОМ ГОДУ КОМПАНИЯ АНГЛО-ИСТЕРН УКРАИНА ПОЛУЧИЛА ЭТУ АВТОРИТЕТНУЮ НАГРАДУ УЖЕ В СЕДЬМОЙ РАЗ.

«INDUSTRY LEADER» IS ONE OF THE MOST PRESTIGIOUS BUSINESS AWARDS IN UKRAINE. THIS YEAR, ANGLO-EASTERN UKRAINE WON THIS HIGH-PROFILE ACCOLADE FOR THE 7TH TIME.

Это, как отмечают учредители премии, является подтверждением «ярких достижений компании, сохранения ведущих позиций в отрасли, выдающейся предпринимательской деятельности и вклада в экономику Украины».

«Морская индустрия переживает сложные времена в условиях глобальной пандемии. Тем не менее, моряки, в том числе украинцы, поддерживают движение мировой экономики и стабильность системы снабжения. На берегу мы делаем все возможное для предоставления высококачественных услуг по набору экипажа и подготовки украинских моряков. Мы рады, что наши труды заслужили похвалы на таком высоком уровне. Получение премии «Лидер отрасли» — всегда большая честь для нас, а также мощный стимул, так как планка в отрасли поставлена очень высоко», — говорит директор Англо-Истерн Украина капитан Андрей Бойко.

Эта премия вручается за достижения не только компаний, но и отдельных сотрудников. В 2021 году награду «Специалист года» получили две сотрудницы Англо-Истерн Украина: Александра Бабаева, помощник по персоналу флота, и Евгения Кравцова, Исполнительный секретарь в Центре подготовки моряков. Они были удостоены награды за «высокий уровень личных заслуг, силу воли и приверженность ценностям компании».



The award organizers indicate that it is the acknowledgement of the Company's «brilliant achievements, stable leading positions in the industry, remarkable business performance, and contribution to the economy of Ukraine».

«Maritime industry experiences challenging times amid global pandemic. Yet, the seafarers, including Ukrainian seafarers, keep driving the global economy and maintaining supply chain stability. Ashore, we do our best to provide high-quality services in the crewing and training of Ukrainian seafarers. We are happy that our efforts are appreciated at such a high level. It is always an honour for us to get an

«Industry Leader» award. It is also a powerful incentive, as the bar in the industry is very high», says Capt. Andriy Boyko, the Director of Anglo-Eastern Ukraine.

«Industry Leader» endorses not only the achievements of companies but also of individual employees. In 2021, «Specialist of the Year» awards went to AE Ukraine's Oleksandra Babayeva (Fleet Personnel Assistant) and Eugenia Kravtsova (Executive Secretary — Training Centre). They are praised for a «high level of personal performance, willpower, and commitment to the company's values.»

ОЛЕГ ГРИГОРЮК: «ИСПЫТАНИЯ ДАЮТ НАМ НОВЫЙ ОПЫТ И ДЕЛАЮТ НАС СИЛЬНЕЕ»

22 января 2020 года Международная морская организация (ИМО) объявила о назначении Олега Григорюка Морским амбассадором доброй воли ИМО.

ИМО — это международная организация, специализирующаяся на морском секторе и стремящаяся улучшить общественное восприятие этого сектора, способствуя развитию различных морских профессий, а также вдохновляя и поощряя молодежь.

Морской посол доброй воли ИМО отвечает за содействие ускорению роста морской индустрии на основе инноваций, устойчивости и сотрудничества как важнейшего компонента мировой экономики.

Цель посла — способствовать формированию нового поколения морских экспертов и лидеров, подчеркивать преимущества выбора морских профессий, которые повысят статус морского сектора страны.



OLEG GRYGORIUK: «CHALLENGES BRING US NEW EXPERIENCES AND MAKE US STRONGER»

On January 22, 2020, the International Maritime Organization (IMO) appointed Oleg Grygoriuk as the IMO Goodwill Maritime Ambassador.

IMO is a specialized international organization of the maritime sector aiming to improve public perception of the industry by promoting various maritime professions, as well as inspiring and encouraging young people.

The IMO Goodwill Maritime Ambassador is responsible for contributing to advancing the growth of the maritime industry based on innovation, sustainability and cooperation as a vital component of the global economy.

The Ambassador's goal is to support the creation of a new generation of maritime experts and leaders, highlighting the positive advantages of choosing maritime professions, which will enhance the status of the country's maritime sector.

«Мой двухлетний срок на посту Морского амбассадора доброй воли Международной морской организации подходит к концу, и я горжусь тем, что нам удалось сделать за это время.

Я невероятно благодарен за то, что имею возможность представлять Украину наряду с другими послами Международной морской организации. Потенциал украинских моряков по-настоящему велик, и я каждый день пытаюсь донести это понимание до как можно большего числа тех, кто принимает участие в подготовке и трудоустройстве украинских моряков, стараюсь презентовать Украину как одну из ведущих стран, которая готовит кадры для мирового судоходства, показать иностранным судовладельцам преимущества украинских моряков, продвигать их на морском мировом рынке труда.

Время пролетело незаметно. Пандемия COVID-19 внесла существенные коррективы в наши планы, но именно испытания дают нам новый опыт и делают нас сильнее. Верю, что лучшее — впереди. А пока предлагаю посмотреть на результаты двухлетней работы», — отметил Олег Григорюк.



с февраля 2020 по сентябрь 2021 было организовано **18 встреч** с курсантами Национального университета «Одесская морская академия». Более **720 курсантов** начальных курсов посетили интерактивные лекции с Морским амбассадором;



проведено **12 тренингов** виртуальной реальности для молодых моряков;



более **120 курсантов** прошли обучение английскому языку на базе Морского юнион центра ПРМТУ;



более **40 кинопоказов** для курсантов;



встретили **8 рассветов на каяках**;



провели незабываемые **летние каникулы** в аквапарке и дельфинарии;



организована акция ко Дню Св. Николая, в рамках которой более **500 курсантов** получили подарки от морского амбассадора.



from February 2020 to September 2021, 18 meetings were held with cadets of the National University 'Odessa Maritime Academy'. More than 720 cadets of the primary courses attended interactive lectures with the Maritime Ambassador;



12 virtual reality trainings were instructed for young seafarers;



more than 120 cadets studied English in the MTWTU-based Maritime Union Center;



more than 40 movies were showed;



8 times the participants gathered to meet the sunrise in kayaks;



memorable summer holidays were spent in the waterpark and dolphinarium;



more than 500 cadets received gifts from the Maritime Ambassador for the St. Nicholas Day.



НЕ БОЙТЕСЬ ОТСТАИВАТЬ СВОИ ПРАВА!



В конце августа украинский офицер, второй помощник капитана, прибыл на судно крупной и весьма достойной оффшорной компании, покрытое коллективным договором профсоюзов Норвегии. Практически сразу по прибытии капитан судна предложил второму помощнику пройти вакцинацию от COVID-19, от чего офицер отказался, ссылаясь на причины личного характера. Капитан предупредил второго помощника, что тогда его контракт будет terminated, и он будет отправлен домой, что и было сделано чуть более недели спустя: моряку было выдано уведомление о досрочном расторжении трудовых отношений (notice of termination), не содержащее, кстати, причи-

ну этого досрочного расторжения, и он полетел домой из канадского порта.

Следует отметить, что до подписания контракта кроинговая компания не предупредила моряка ни о необходимости прохождения вакцинации на борту, ни о каких-либо требованиях компании в части вакцинации экипажа. Сертификат о вакцинации моряка также предоставить не попросили. Таким образом, никаких документов касательно вакцинации до отправки на судно моряк не подписывал.

Важно еще то, что это был не первый рейс моряка в данной компании (забегая вперед: этот факт не позволил компании списать моряка в рамках испытательного срока).

На следующий день после получения уведомления о досрочном расторжении контракта моряк был отправлен домой. Конечно, даже несмотря на выплату предусмотренной коллективным договором компенсации за досрочное расторжение в размере одной полной заработной платы (в соответствии с содержащейся в коллективном договоре шкалой заработных плат), моряк был весьма раздосадован фактом досрочного списания без письменного объяснения причины, а также посчитал, что списание произошло в нарушение условий коллективного договора.

Вернувшись домой, второй помощник обратился за консультацией в Профсоюз работников морского транспорта

Украины, который, внимательно ознакомившись с материалами дела, согласился, что условия коллективного договора были нарушены. А именно: в соответствии с коллективным договором при досрочном списании моряка (вне испытательного срока), будь то по его собственной инициативе или же по инициативе компании, сторона, выступающая инициатором разрыва трудовых отношений, должна подать соответствующее письменное уведомление о досрочном расторжении контракта за месяц до предполагаемого списания моряка (one month's written notice of termination) с указанием причины данного расторжения.

В нашем случае это значит, что компания должна была

несмотря на тяжелые времена, которые сейчас переживает как судоходная отрасль, так и каждый ее участник, приятно осознавать, что некоторые вещи остаются постоянными и неизменными в контексте COVID-19 — а именно положения коллективных договоров ITF стандарта, которые по-прежнему не содержат оговорок, позволяющих работодателю уволить моряка по причине отказа последнего от вакцинации. На сегодняшний день ни в один коллективный договор ITF стандарта не были внесены поправки, касающиеся вакцинации от COVID-19, да и вообще коронавируса в целом.

Не поймите неправильно, профсоюзы всего мира выступают в поддержку вакцинации работников отрасли, однако первоочередной их задачей неизменно остается защита трудовых прав работников, установленных, среди прочего, положениями коллективных договоров ITF стандарта — именно о таком кейсе пойдет речь далее.

уведомить моряка о его списании за месяц до его фактического отъезда с судна, тем самым дав ему проработать еще 30 дней. Так как этого сделано не было, и моряк уехал домой на следующий день после получения письменного уведомления о расторжении контракта, Профсоюз посчитал, что второму помощнику положена полная заработная плата за один месяц работы

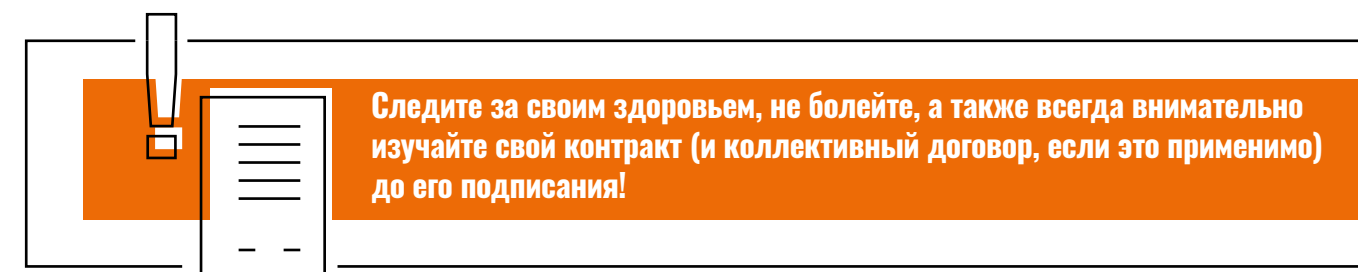
на судне. И так как в индивидуальном трудовом контракте моряка была указана дневная ставка заработной платы (чуть более 400 долларов США в сутки), то общая сумма компенсации, по мнению Профсоюза, составила чуть более 12 тыс. долларов США (400 долларов США x 30 дней).

Следующим шагом для Профсоюза было объяснить

свою позицию коллегам из норвежских профсоюзов — стороне покрывающего судно коллективного договора — что и было успешно сделано, однако не без дискуссий. В результате норвежские коллеги поддержали позицию украинского профсоюза, и требование было отправлено компании-работодателю.

Необходимо поблагодарить судовладельца — после

непродолжительных обсуждений работодатель согласился с обоснованностью претензии и размером финансового требования и подтвердил выплату 12 тыс. долларов США несправедливо уволенному второму помощнику, а также предоставил письменное объяснение причины увольнения. Деньги были получены моряком на его счет в банке.



РАБОЧИЕ МЕСТА И ДОЛЖНОСТИ В МИРОВОМ СУДОХОДСТВЕ

в 2021 году



БАЛТИЙСКИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ СОВЕТ (BIMCO) И МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА (ICS) ПРЕДУПРЕЖДАЮТ О НАДВИГАЮЩЕЙСЯ НЕХВАТКЕ МОРЯКОВ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ, КАК ПОКАЗЫВАЮТ ДАННЫЕ, ПОЛУЧЕННЫЕ ОТ ОСНОВНЫХ МИРОВЫХ ОПЕРАТОРОВ СУДОВ, НАБЛЮДАЕТСЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНО НИЗКИЙ УРОВЕНЬ ВАКЦИНАЦИИ МОРЯКОВ. ПРЕДЛАГАЕМ ОЗНАКОМИТЬСЯ С НЕКОТОРЫМИ ДАННЫМИ, КОТОРЫЕ КАСАЮТСЯ РАБОЧИХ МЕСТ В СУДОХОДСТВЕ В 2021 ГОДУ, ВАКАНСИЙ, ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ МОРЯКОВ, ЗДОРОВЬЯ И ПРОБЛЕМ СМЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ.



ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА МОРЯКОВ

В этом году кардинальных изменений ставок заработной платы моряков не наблюдалось. Зарплаты остались на том же уровне, несмотря на то, что всем компаниям, занятым в международном судоходстве, в наши дни приходится справляться с большой нагрузкой и стрессовыми ситуациями.



СТАВКИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ НА РАЗНЫХ ТИПАХ СУДОВ

Диапазон заработных плат может показаться немного завышенным, но существует сильная зависимость от типа и размера судна, а также от опыта, необходимого для этой должности. Хорошая новость в том, что вакансий в сфере судоходства сегодня очень много, поэтому любой профессионал сможет найти интересующую его должность.

Должность	Сухогрузы	Нефтяные танкеры/Химовозы	Газовозы	Суда оффшорного флота
	\$ в месяц	\$ в месяц	\$ в месяц	\$ в день
Капитан	6 000 – 10 000	10 000 – 14 000	12 000 – 18 000	300 – 700
Старший помощник капитана	5 000 – 8 000	9 000 – 12 000	11 000 – 15 000	150 – 500
2-й помощник капитана	2 500 – 4 500	3 500 – 5 500	5 000 – 8 000	120 – 250
3-й помощник капитана	2 000 – 3 500	3 000 – 5 000	3 000 – 5 500	–
Главный механик	7 500 – 10 000	9 500 – 15 000	12 000 – 18 000	250 – 400
2-й механик	6 000 – 7 500	9 000 – 11 000	10 000 – 17 000	120 – 300
3-й механик	1 500 – 4 500	3 500 – 5 500	4 500 – 9 000	100 – 200
4-й механик	1 000 – 3 500	2 500 – 4 200	3 500 – 6 500	–
Электромеханик	4 500 – 6 000	5 000 – 7 000	8 000 – 15 000	150 – 300
Механик-газовик	–	–	7 000 – 15 000	–
Боцман / Кок	1 000 – 2 000	1 000 – 2 500	1 800 – 2 500	60 – 100
Матрос 1-го класса / Моторист	1 000 – 1 900	1 000 – 2 500	1 800 – 2 500	60 – 100
Матрос 2-го класса / Моторист	800 – 1 300	1 000 – 1 600	1 400 – 1 800	35 – 40
Кадет	400 – 1 000	500 – 1 200	–	–



ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ В 2021 Г.

1

Сухогрузы, контейнеровозы и суда типа RO-PO предлагают самую высокую заработную плату в секторе сухогрузных судов. Например, в то время как обычный потолок для электромеханика на любом сухогрузе составляет около 6 000 долларов в месяц, тому же специалисту на RO-PO будет выплачено 9 000 долларов.

2

Действительно, автоперевозчики устанавливают рекорд заработной платы и для других должностей. Матрос 1-го класса будет иметь зарплату в размере 1 900 долларов в месяц, и даже кадетам предлагается не менее 1 000 долларов в месяц.

3

Тем временем моряки, плавающие на универсальных судах, вынуждены довольствоваться гораздо более скромными зарплатами. Например, ставки заработной платы старших механиков могут начинаться с 2000 долларов в месяц.

4

Танкеры для перевозки сжиженного нефтяного/природного газа по-прежнему обеспечивают наиболее высокооплачиваемую работу в судоходной отрасли. Таким образом, когда максимальная ставка заработной платы старшего помощника капитана танкера-химовоза обычно составляет около 12 000 долларов США в месяц, старпом крупного газовоза может рассчитывать на зарплату в размере 14 000 долларов США.

5

Аналогичным образом, если 2-й механик нефтяного танкера или танкера-химовоза получит максимум 11 000 долларов, то ставка заработной платы на этой должности на газовозе составит до 16 700 долларов в месяц.

6

В целом, танкеры гарантируют более высокую заработную плату экипажу, что оправдано объемом профессиональной подготовки и опытом, необходимыми для обработки таких сложных грузов.

7

Однако есть некоторые исключения. Суда-бункеровщики предлагают меньшую зарплату, но зато они — это пропуск в нефтегазовую отрасль. Таким образом, ставка заработной платы старшего механика обычно составляет около 4 000 долларов США в месяц, но специалист может получить опыт, необходимый для продолжения карьеры на танкерах и химовозах.

8

Опыт — ключевое слово в индустрии офшорных морских перевозок. Обычная практика здесь начинать с должности на менее сложных офшорных судах и повышать квалификацию и делать морскую карьеру до должности на судне обеспечения водолазных работ, судне обеспечения работ по монтажу морских установок, судне-трубоукладчике и на других высокотехнологичных судах.

9

Например, в настоящее время нормальная ставка заработной платы для старшего помощника капитана составляет около 350 долларов в день, но она достигает 550 долларов в день на судне обеспечения водолажных работ или на универсальном судне обеспечения.

10

Индустрия бурения нефтяных скважин, как обычно, предлагает самые высокие ставки заработной платы на рынке труда в нефтегазовой отрасли. Например, главный механик может рассчитывать на 650 долларов в день, в то время как зарплата боцмана резко вырастет до 5 000 долларов в месяц по сравнению с обычными цифрами в 2 000 – 2 500 долларов в месяц на любом другом судне.



ИНДЕКС СЧАСТЬЯ МОРЯКОВ РЕЗКО УПАЛ ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ 2021 Г.

Высокая заработная плата (особенно для моряков из развивающихся стран) является наиболее очевидным преимуществом работы в судоходстве, но совсем недавно отрасль получила еще одно доказательство того простого факта, что «счастье за деньги не купишь».

Опубликованы данные за второй квартал 2021 года, которые показали, что уровень счастья упал до 5,99 баллов из 10 по сравнению с 6,46 баллов в первом квартале этого года. Это крайне низкий уровень.

Основные опасения, на которые обращают внимание моряки, разделены на 3 основные группы:

ЗАПРЕЩЕНИЕ СХОДА НА БЕРЕГ

Один из моряков признался, что провел на борту судна полтора года, ни разу не ступив на сушу. Это ограничение свободы передвижения приводит к возрастающей усталости от работы, утомляемости и своего рода ступору, которые испытывают люди, которые месяцами не сходят со своих судов.

Помимо очевидных психологических проблем, нынешние ограничения на посещение портов также наносят ущерб здоровью. Морские профессионалы вынуждены находиться в помещениях небольших судов, в условиях сильного шума и опасных для здоровья испарений, исходящих от груза, в течение более длительного времени, чем обычно.

2

ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПЕРЕДВИЖЕНИЕ И ПОСТОЯННЫЕ ЗАДЕРЖКИ СМЕНЫ ЭКИПАЖА

Если раньше ученые регистрировали рост надежды на то, что ужасный кризис, связанный со сменой экипажей, наконец-то сможет закончиться, то сегодня наблюдается явное разочарование. Вторая волна COVID-19 распространяется по планете, принося с собой ограничения и запреты на поездки: таким образом сегодня 100 000 моряков застряли на борту своих судов сверх установленного их контрактом срока.

РОСТ ЗАГРУЖЕННОСТИ И ОТСУТСТВИЕ СТАТУСА КЛЮЧЕВОГО РАБОТНИКА

Многие моряки признаются, что работают по 11-12 часов в сутки, по сравнению с 8-9 часами до пандемии COVID-19. Кроме того, компании часто лгут или пытаются запугать моряков, которые собираются пожаловаться на такое положение вещей.

Ситуация, сложившаяся на сегодняшний день, требует активных и немедленных действий со стороны владельцев и операторов судов. Статус ключевого работника может облегчить ограничения на поездки и обеспечить приоритетный доступ к вакцинам против COVID-19.

1

13

12



«За красивой оберткой упрощения процедур для моряков, которую нам пытались «продать», всегда имелся скрытый мотив»

Олег Григорюк, Председатель ПРМТУ

Ежегодно порядка 5 000 украинских моряков получают новые дипломы для занятия более высоких должностей, и еще порядка 18-20 тысяч — подтверждают свою квалификацию. На протяжении последних двух лет эти процедуры стали походить на хождение по мукам,

так как систему поглотил полнейший хаос и неразбериха. Редакция обратилась к Председателю Профсоюза работников морского транспорта Украины Олегу Григорюку, чтобы услышать позицию Профсоюза и задать вопросы, которые сегодня так волнуют моряков.

Украинскую систему дипломирования моряков лихорадит уже год. Как ПРМТУ оценивает текущее положение дел?

Безусловно, ситуация критическая и требует немедленных решений.

Важно отметить, что, к сожалению, систему дипломирования начало лихорадить гораздо раньше. Еще в 2019 году, когда резко взлетели цены на услуги учебно-тренажерных центров.

Был сформирован «клуб тренажерных центров»,

сертификаты об окончании которых стали требовать в качестве условия допуска для подтверждения квалификации в ГЭК.

Этот «клуб» формировался Морской администрацией и Инспекцией по дипломированию моряков абсолютно искусственно путем отказов морякам в принятии документов для допуска к ГЭК, путем непроведения

осмотров тренажерных центров, не входящих в «клуб», отказе в выдаче им Протокола соответствия подготовки по направлениям.

Министерство инфраструктуры почти год не обновляло список одобренных тренажерных центров, хотя должно это делать каждые 3 месяца.

Тогда мы отреагировали незамедлительно.

В первых числах февраля 2019 года в офисе ПРМТУ мы провели открытую встречу, на которую пригласили все заинтересованные стороны: Министерство инфраструктуры, Морскую администрацию, ИПДМ, руководителей тренажерных центров, системных крейсерных компаний и, конечно же, моряков. Запись этой встречи есть в открытом доступе в сети.

Только после многочисленных писем ПРМТУ, а также при давлении со стороны ряда народных депутатов Украины аккуратно под выездное заседание Центрального совета ПРМТУ, которое мы специально проводили в Киеве, Министерство впервые за год обновило список одобренных тренажерных центров.

Я не случайно вернулся в 2019 год. Уже тогда сформировались основные черты, которыми можно охарактеризовать текущую ситуацию в дипломировании моряков: полное отсутствие какого-либо диалога с Министерством, Морской администрацией и тем более с Инспекцией; отсутствие какого-либо системного планирования.

К сожалению, ситуация не менялась вне зависимости от смены руководства этих ведомств. Например, вопрос качества и стоимости подготовки в тренажерных

Что было сделано Профсоюзом для защиты прав моряков?

В течение всего этого времени мы использовали все доступные для нас правовые средства защиты моряков и их интересов.

Мы подали несколько судебных исков о признании противоправной бездеятельности Инспекции и Морской администрации, помогли морякам отстаивать свои права после неправомерных решений Государственной квалификационной комиссии.

За этот период мы не согласовали ни одного проекта изменений в указы Министерства, регулирующих вопросы дипломирования моряков.

За красивой оберткой упрощения процедур для моряков, которую нам пытались «продать», всегда имелся скрытый мотив: миллион новых абсурдных требований для моряков о подтверждении стажа работы на судах, требований по обязательному использованию никому не известной информационной системы, работающей без какой-либо защиты персональных данных моряков и находящейся в



центрах все еще более чем актуален. Однако его умело заменили на другую топ-проблему для украинских моряков: сначала на введение полностью коррупционного АСТ-теста, потом на электронный кабинет моряка, дальше — дипломы с QR-кодами. Каждый следующий шаг чиновников приводил только к ухудшению ситуации, и в конечном итоге дипломирование моряков оказалось полностью парализованным.

С приходом Министра инфраструктуры Александра Кубракова появились первые признаки того, что ситуация может измениться в лучшую сторону. Как минимум, сейчас есть прямой диалог. Позицию ПРМТУ услышали, и со стороны Министерства есть реальные шаги к нормализации ситуации.

никому не известном месте на загадочных серверах.

В конце концов, мы пришли к тому, что начали выполнять абсолютно нехарактерную для профсоюза функцию, мы сами начали разрабатывать готовые «под ключ» проекты нормативно-правовых актов.

Совместно с ведущими тренажерными центрами и системными крейсерными компаниями был подготовлен полностью новый проект Порядка осмотра учебно-тренажерных центров, который был передан в Министерство еще в августе 2020 года и который, к сожалению, «погиб» в Министерстве.

Именно нашим Профсоюзом был подготовлен проект закона Украины о внесении изменений в статью 51 Кодекса торгового мореплавания Украины для предоставления морякам права повторно подтверждать квалификации на основании стажа работы на судах, всем известный проект 3944, внесенный народным депутатом Иваном Шинкаренко.

Проект 3944 подвергся критике некоторых экспертов за то, что он не решает все проблемы моряков, а лишь их часть, например, были сохранены ГKK.

Во-первых, вспомните, кто критиковал и когда. В период местных выборов в Одессе, когда только ленивый кандидат не использовал это повод в своей агитационной кампании. Многих ли из тех, кто тогда критиковал проект, Вы видите сейчас защищающими права моряков?

Во-вторых, основной целью при разработке законопроекта было получение моряками права повторно подтверждать квалификации на основании стажа работы на судах без сдачи экзамена в ГKK, а это более 70% моряков, которые проходят ГKK.

Под эту позицию у нас было железное обоснование — Правило I/11 Конвенции ПДНВ, фактически прямая норма международной конвенции, ратифицированной Украиной. Если бы мы пытались поменять другие вопросы, например, полностью убрать ГKK или урегулировать вопрос работы тренажерных центров на законодательном уровне, мы сразу получили бы массу вопросов от народных депутатов: если не ГKK, то кто и как будет подтверждать квалификацию моряков, какова будет цена и безопасность этой услуги и т.д. Мы получили бы совершенно другой уровень противодействия и не добились бы никакого результата.

В конечном итоге, проект закона 3944 был поддержан абсолютным большинством голосов, и моряки смогли повторно подтвердить квалификацию только на основании стажа работы на судах.

Второй важной нормой, которую мы закладывали в проект, стало то, что Положение о званиях лиц командного состава морских судов и порядок их присвоения

утверждается Кабинетом Министров Украины, а не Министерством.

Это обосновывается тем, что Положение о званиях уже давно устарело, не соответствует стандартам Конвенции ПДНВ и требовало комплексного пересмотра. Министерство же не проявляло какой-либо активности, а тем более эффективности в этом вопросе.

Поэтому в законопроект была заложена норма, которая фактически обязывает Министерство в течение трех месяцев с момента вступления в силу закона разработать новое Положение о званиях и передать его на утверждение Кабинету Министров.

К сожалению, эти три месяца уже давно завершились, а воз и ныне там. Более того, Министерство не стремится урегулировать порядок повторного подтверждения квалификации на основании стажа работы на судах, чем пользуется Инспекция, которая сначала проводила чисто формальные заседания ГKK для повторного подтверждения квалификации, а сейчас так вообще принуждает моряков сдавать Автоматизированную систему тестирования (АСТ-тест) даже при наличии у них стажа.

При этом ПРМТУ еще в июле был разработан и в рабочем порядке передан в Министерство проект постановления Кабинета Министров Украины, который должен был полностью урегулировать вопрос повторного подтверждения квалификации.

Но и этот проект «погиб» в Министерстве без каких-либо комментариев или объяснений со стороны чиновников.

Мининфраструктуры заявило о фактическом запуске эксперимента по тестированию моряков с использованием системы CES. Сможет ли этот сервис снять напряжение при проведении оценки компетентности моряков?

Прежде всего, вызывает опасение то, что используемая информационная система, так называемый «электронный кабинет моряка» по-прежнему фактически функционирует без всякой защиты персональных данных моряков. Нет также оснований полагать, что сама система является защищенной для внесения в нее данных третьими лицами.

Моряков заставляют оформлять доверенности на имя

так называемых «агентов», которые фактически и вводят за моряка все данные в этот электронный кабинет.

Поэтому первый срез эффективности эксперимента МИУ мы увидим по статистике того, сколько моряков предпочтут CES-тест напроць коррупционному АСТ-тесту.

Конечно же, CES-тест на первый взгляд выглядит как хорошая альтернатива для моряков. Но к самому эксперименту есть обоснованные предостережения.

Во-первых, тест исключительно на английском языке. Тут следует отметить, что чиновники Министерства длительное время заявляли, что CES-тест будет единственным безальтернативным способом подтверждения квалификации. При этом, для определенных категорий моряков, например, членов экипажей судов портового флота, подтверждение квалификации на английском языке практически невозможно.

Во-вторых, изначально было очевидно, что компания Seagull не предоставит разрешения на публикацию вопросов и ответов тестовых заданий на официальном ресурсе Морской администрации, как того требует постановление Кабмина.

В этих условиях становится непонятным, как моряку подготовиться к прохождению теста. В целом, подтверждение квалификации не может быть оторвано от работы всей системы подготовки моряков. Государственная квалификационная комиссия — финальный этап подготовки моряка в высших и профессионально-технических учебных заведениях, тренажерных центрах и на курсах повышения квалификации.

В-третьих, стандартный CES-тест составлен таким образом, что, например, администратор, формируя тест

для оценки квалификации судоводителей, кроме выбора уровня управления или эксплуатации обязан выбрать тип судна. Это создает условия, при которых моряку может быть сформирован тест с вопросами для судов, на которых он никогда не работал. Кроме того, такая форма оценки некорректна с точки зрения проверки знаний и навыков моряка таблицами компетентности Кодекса ПДНВ.

Для механиков ситуация еще более сложная, так как CES-тест формирует тестовые вопросы не по критерию мощности силовой установки, как это предусмотрено Конвенцией ПДНВ и законодательством Украины, а по критерию скорости вращения двигателя — medium speed или low speed.

Отмечу, что судовладельцы или крьюинги, которые используют CES-тест, формировали тестовые задачи под свои конкретные требования. Аналогичные тесты сформированы для тестирования моряков под требования морских администраций Норвегии или Соединенного Королевства.

Совершенно очевидно, что подобная работа должна была быть проведена и в Украине до начала реализации эксперимента. Для выполнения оценки необходимо было привлечь отраслевых экспертов и, конечно же, моряков.

Олег Игоревич, получается, что ГKK это и есть самая основная проблема. Можно ли моряку защитить себя от произвола чиновников на данном этапе?

ГKK является важным, но далеко не единственным средством давления коррупционеров на моряка. Как я отмечал ранее, до этапа ГKK моряку еще нужно пройти, «палки в колеса» моряку ставят гораздо раньше, отказываясь принимать заявления, подтверждать стаж или еще по десяткам других причин.

При этом экспериментом с CES-тестом внимание всех пытаются фактически переключить именно на этап ГKK, а CES-тест преподносят как инструмент для решения всех проблем дипломирования. К сожалению, это далеко не так.

Отмечу, что и сами моряки по разным причинам не готовы бороться в правовом поле, если их «завалили» на ГKK.

В этом году лишь шесть моряков обратились в ПРМТУ с заявлениями о том, что их незаконно «завалили» на ГKK. Мы оказали незамедлительную юридическую помощь всем морякам, хотя только один из них был членом ПРМТУ.

Из этих шести человек только двое подали искивые заявления в суд. Мы оказываем этим ребятам полную бесплатную юридическую помощь в суде.

Около месяца назад по одному из поданных нами исков судом вынесено решение в пользу моряка: действия Инспекции и представителей ГKK признаны противоправными, а все протоколы ГKK должны быть аннулированы.

При этом критически недопустимыми являются сроки судебного разбирательства, так как судебный процесс только в суде первой инстанции продолжался больше шести месяцев. За это время моряк по своим действующим документам успел сходить в рейс в должности ниже той, на которую мог претендовать, и вернулся как раз к финальному заседанию.

Судебный процесс по иску второго моряка все еще продолжается в уже легендарном Окружном административном суде г. Киева.



Олег Игоревич, уже более полутора лет мы все живем в условиях карантинных ограничений из-за пандемии коронавируса COVID-19. Какова ситуация на данный момент, и какие действия предпринимал Профсоюз все это время?

Фактически, моряки оказались в самом эпицентре кризиса: логистические ограничения, затрудняющие замены экипажей, проблемы с вакцинацией, отказ морякам в допуске к экстренной медицинской помощи на берегу — лишь малая часть проблем, с которыми



А какие действия предпринимают украинские чиновники? Ощущаете ли Вы содействие с их стороны?



столкнулись моряки за время пандемии.

Профсоюз работников морского транспорта совместно с ITF и другими братскими профсоюзами по всему миру с самого начала пандемии оказывал содействие украинским морякам в репатриации. Иногда это были целые экипажи, как в случае с моряками и персоналом судна MEIN SCHIFF 3 компании TUI Cruises, когда одним авиарейсом в Украину было возвращено 167 человек.

Через все возможные информационные ресурсы ПРМТУ постоянно предоставляет морякам актуальную информацию об ограничениях, связанных с заменами экипажей в разных портах мира.

На данный момент крайне острой остается ситуация даже не с заменами моряков в Китае и других странах этого региона, а уже даже с допуском моряков к экстренной медицинской помощи на берегу.

К сожалению, из-за таких бюрократических ограничений на судне погиб украинский моряк, которому не была своевременно оказана необходимая медицинская помощь.

Мы постоянно и активно работаем с Департаментом консульской службы МИД Украины, с которыми у нас заключен Меморандум о сотрудничестве в помощи украинским морякам, которые оказываются в разного рода кризисных ситуациях за границей.

ПРМТУ создан Морской информационный центр при поддержке МИД Украины, главный офис которого расположен в Одессе, а филиалы в Измаиле и Херсоне. В ближайшее время будет открыт новый филиал в Мариуполе.

Информация и консультации данным центром предоставляются всем украинским морякам и их родственникам бесплатно.

Со стороны же Мининфраструктуры, как главного органа исполнительной власти, формирующего политику в сфере морского транспорта, с начала

пандемии наблюдался крайне низкий уровень взаимодействия и диалога.

Прошлый министр и руководство профильного директората фактически самоустранились от проблем моряков. Вдумайтесь, с начала пандемии Министерством не было проведено ни одного официального совещания, круглого стола или любой другой официальной встречи с нашим Профсоюзом и руководителями крьюнговых компаний.

Государственными чиновниками фактически полностью провалена кампания по вакцинации моряков.

ПРМТУ совместно с системными крьюнговыми компаниями несколько раз обращались к Президенту Украины, Кабинету Министров Украины, Мининфраструктуры и Минздраву с просьбой оказать помощь в допуске моряков к вакцинам от COVID-19. В пик кризиса, когда украинские моряки реально теряли свои рабочие места из-за невозможности пройти вакцинацию, системные крьюнги предлагали вариант оплаты двух вакцин по формуле: одна вакцина для моряка, одна для представителя другой приоритетной категории. Однако даже эти предложения чиновники проигнорировали.

Несмотря на это, ПРМТУ удалось собственными силами обеспечить доступ моряков и членов их семей к вакцинам: более 500 человек прошли полный курс вакцинации от COVID-19.

На данный момент 62 государства-члена ИМО и 2 ассоциированных члена признали моряков «ключевыми работниками». Но Украины все еще нет в этом списке. Почему так получилось?

Нашим Профсоюзом еще в ноябре прошлого года был разработан проект постановления Кабинета Министров Украины о дополнительных мерах государственной поддержки моряков, работающих на судах в международном морском судоходстве, который был направлен в адрес Кабинета Министров Украины и Мининфраструктуры.

С самого начала этой работы мы ставили своей целью не просто декларативно признать моряков «ключевыми работниками», а утвердить перечень конкретных действий для решения наиболее острых проблем моряков в условиях пандемии COVID-19. В дальнейшем это постановление можно было бы дополнять новыми практическими мероприятиями, необходимыми для моряков в каждый конкретный период.

Так, мы предложили определить, кто же в Украине является Национальным контактным органом по вопросам замены экипажей, информация о котором должна быть размещена в соответствующем разделе инфор-



Единственным вопросом, где позиция ПРМТУ была услышана уже нынешним руководством Мининфраструктуры, стало продление срока действия квалификационных документов моряков. Именно нашим Профсоюзом после консультаций с системными крьюнговыми компаниями был проведен анализ опыта других стран, в том числе наших прямых конкурентов — Филиппин и Индии, и предложено продлить сроки действия документов для всех моряков до 30 июня 2022 года, независимо от того, находятся ли они на берегу или на судне.



мационной системы GISIS IMO, а также предложили создать постоянно действующий рабочий совет по вопросам замены экипажей.



Проектом данного постановления КМУ также предусматривались действия по обеспечению доступа моряков к вакцинам, предоставлялись рекомендации судовладельцам украинских судов, а также в правовом поле решался вопрос продления срока действий документов моряков Украины, в том числе медицинских справок моряков.

Однако проект постановления был настолько изменен чиновниками Министерства, что в конечном итоге

Как обстоят дела с ратификацией Украиной Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, так называемого «Билля о правах моряков»?

Это еще один «больной» вопрос взаимодействия с нашими чиновниками. Наш Профсоюз лоббирует ратификацию Украиной этой Конвенции с момента ее принятия. За это время мы провели уже десятки конференций, круглых столов и тренингов.

Напомним, что Украина занимает 5-6 место в мире по количеству моряков, постоянно работающих на судах, и при этом не является стороной базовой конвенции, определяющей права моряков. Среди меж-



из него были исключены все практические мероприятия, направленные на решение проблем моряков.

Учитывая фактическое бездействие чиновников от исполнительной власти, ПРМТУ обратился к народным депутатам Украины с проектом Заявления Верховной Рады Украины «О мерах поддержки моряков, которые работают на судах в международном морском судоходстве». Проект заявления был поддержан народным депутатом Андреем Шараськиным, который совместно с группой других депутатов зарегистрировал его в парламенте.

Учитывая специфику такого документа как Заявление Верховной Рады Украины, при его составлении мы сконцентрировались на тех проблемах наших моряков, которые требуют широкого международного взаимодействия. Это участившиеся случаи пиратских нападений на суда, вовлечения моряков обманном путем в перевозки контрабандных грузов или нелегальных мигрантов, проблема субстандартного судоходства в Черном море, из-за которого каждый год на фактически речных «волго-балтах» гибнут наши моряки.

К сожалению, об этих проблемах у нас в стране вспоминают только после очередной трагедии или после очередного видеообращения моряков с борта брошенного судовладельцем судна.

дународных экспертов это, по меньшей мере, вызывает недоумение.

Мы неоднократно обращались в Мининфраструктуры с предложением оказать им любую экспертную помощь, необходимую для скорейшей подготовки соответствующих документов. Да, и сквозь саму Конвенцию красной нитью проходит основополагающий принцип работы Международной организации труда — диалог трех сторон: государства, судовладельцев и профсоюза моряков.

Однако и тут до последнего времени чиновники играли в свою игру: с задержкой иногда по шесть месяцев принимая наши замечания и рекомендации.

К сожалению, наши предупреждения о том, что законопроект требует доработки не были услышаны своевременно, что уже привело к отказу согласовать законопроект со стороны Государственной регуляторной службы Украины. А это снова неоправданная задержка времени.

Пользуясь возможностью, хотел бы еще раз обратиться к Министру инфраструктуры господину Кубракову и заверить его, что мы готовы оказать любую необходимую Министерству экспертную и техническую помощь и поддержку, которой, с учетом критического состояния отрасли, просто неразумно пренебрегать.

СИНЕРГИЯ ДАЕТ РЕЗУЛЬТАТЫ



ИНОГДА СУДА КОМПАНИИ CMA CGM ПРОДАЮТСЯ, И ИХ ПОКУПАТЕЛЯМИ СТАНОВЯТСЯ РАЗНОГО РОДА СУХОХОДНЫЕ КОМПАНИИ, НЕ ИМЕЮЩИЕ НИКАКОГО К CMA CGM ОТНОШЕНИЯ, ОДНАКО ОСТАВЛЯЮЩИЕ НОВОПРИОБРЕТЕННОМУ СУДНУ СТАРОЕ НАЗВАНИЕ. ТАК И В ЭТОМ СЛУЧАЕ: ГРЕЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ TECHNOMAR ПРИОБРЕЛА СУДНО CMA CGM BERLIOZ И ОСТАВИЛА ЕМУ СТАРОЕ ИМЯ.

Украинский капитан CMA CGM BERLIOZ привел свое судно на рейд Шанхая, где ему стало нехорошо: острая боль в животе не давала ему работать, есть и даже спать. На протяжении четырех дней капитан мучился, ожидая, что вот-вот ему окажут столь необходимую медицинскую помощь, однако спасение все не приходило. Здесь во все колокола начала бить семья капитана на родине — они и обратились за помощью к нам, в ПРМТУ.

Хотя капитан не является членом Профсоюза, бросить украинского моряка в беде

мы не могли. Были написаны письма в адрес компании-судовладельца, страхового клуба, администрации флага судна, в Департамент консульской службы Министерства иностранных дел Украины; было подключено Консульство Украины в Шанхае и ITF Инспектор в Гонконге.

Несмотря на то, что в Шанхае ситуация со сменами моряков намного благоприятнее, чем в любом другом порту Китая (кроме, конечно, специального административного района — Гонконга), снять капитана с судна по ме-

дицинским показаниям, убедив местные власти в острой на то необходимости и соблюдая все формальности, было непросто.

Тем не менее, после долгожданной постановки судна к причалу в прошлую пятницу (через два дня после обращения к нам), капитан был наконец-то доставлен в местную больницу для установления диагноза и прохождения необходимого лечения. Сейчас он по-прежнему находится в медицинском учреждении, идет на поправку. Ожидается, что как только позволят врачи, капитан будет отправлен домой для после-

дующего восстановления, либо вернется на судно для продолжения контракта.

О чем нам говорит данная история: если ситуация критическая, не следует сидеть и ждать, что необходимая медицинская помощь придет сама — нужно действовать, привлекая как можно больше заинтересованных сторон к участию в решении вашей проблемы. Синергия дает результаты, поверьте. Но помощь может не прийти или прийти не вовремя, если со стороны самого пострадавшего и его семьи или друзей не будет проявлена инициатива.

Если вы моряк на борту судна, вы плохо себя чувствуете, а медицинская помощь все не приходит (что довольно часто случается в современных COVID-реалиях), обращайтесь за помощью в Профсоюз, и мы сделаем все от нас зависящее, чтобы долгожданная помощь пришла, и ваши трудовые права были обеспечены.



+380482 42 99 02



+380482 42 99 01



office@mtwtu.org.ua

написав нам в соцсети:



facebook.com/MTWTU



@mtwtu_itf_ukraine



@MTWTUbot

также вы можете обратиться в Морской информационный центр:



facebook.com/sosseafarer



sos_mtwtu.mfa



+38095 550 75 55



sos@mtwtu.org.ua

ШВЕЙЦАРСКАЯ КОМПАНИЯ

ЗАИНТЕРЕСОВАНА В УКРАИНСКИХ МОРЯКАХ

5 ноября офис Профсоюза работников морского транспорта Украины посетили представители швейцарской судоходной компании Suisse-Atlantique: крейнинг-менеджер Дэвид Мартинез и представитель в Украине, директор крейнинговой компании Total ShipManagement Валерий Макоед.

История Suisse-Atlantique берет свое начало в далеком 1941 году. С тех пор компания построила и взяла под управление большое количество судов, преимущественно балкеров. Слоган компании, которая гордится своими традициями звучит так: «Достаточно малы, чтобы быть гибкими, достаточно велики, чтобы быть профессионалами».

Компания нанимает украинских моряков уже более 30 лет, их количество на борту составляет порядка 130 человек — как офицеров, так и рядовых. Однако глава Total ShipManagement Валерий Макоед считает, что у наших специалистов есть огромный потенциал, несмотря на то, что стратегия компании в области формирования экипажей зависит от многих факторов. Тем не менее в компании высоко ценят хорошие профессиональные качества, которыми обладают украинские моряки, а также их преданность компании.

В течение нескольких лет г-н Давид Мартинез ежегодно посещает Украину, в основном для организации и участия в семинарах экипажей компании и для осуществления контроля рабочих процедур с агентами по комплектованию.

На встрече с Председателем Олегом Григорюком обсудили состояние рынка, а также текущую ситуацию в судоходстве. «По

сравнению с другими основными морскими национальностями, лимитированные ограничения, введенные правительством Украины во время пандемии, а также наличие биометрических паспортов позволили украинским морякам беспрепятственно перемещаться по Европе и большинству стран мира. Однако работа судов на Востоке в некоторых случаях приводила к тому, что члены экипажа должны были оставаться на борту дольше, чем это предусматривалось их первоначальными договорными условиями. Ограничения на выход на берег в портах, безусловно, вызывают чувство разочарования и усталости, но мы с гордостью можем сказать, что наши члены экипажа сохранили высокий уровень квалификации, самоотверженности и безопасности работы», — отметили гости.

В свою очередь Олег Григорюк рассказал об инициативе Union Dent, которая реализуется Профсоюзом совместно с немецкими коллегами ver.di. Благодаря программе моряки получают стоматологические услуги совершенно бесплатно. Таким образом ПРМТУ помогает получить доступ к качественной стоматологии в короткие сроки, что для моряков является насущной необходимостью.

Кроме того, гостям продемонстрировали возможности Морского юнион центра. Здесь каждый член Профсоюза имеет возможность улучшить свои профессиональные и надпрофессиональные навыки. С момента основания в 2018 году на счету у центра сотни обучающих проектов: тренингов, семинаров, лекций, практикумов, благодаря которым тысячи молодых специалистов получили дополнительные знания, а, значит, и возможности.



LINK WITH SWISS



SUISSE-ATLANTIQUE
Société de Navigation Maritime S.A.

On November 5, representatives of the Swiss 'Suisse-Atlantique' shipping company visited the office of the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine. Among the guests were Crew Manager David Martinez, and the company's representative in Ukraine, director of the Total ShipManagement crewing company Valeriy Makoed.

The history of Suisse-Atlantique dates back to 1941. Since then, the company has built and managed a large number of vessels, mainly Bulk carriers. The company is proud of its traditions and its slogan is: "Small enough to be flexible, large enough to be professional."

The company has been hiring Ukrainian seafarers for more than 30 years and has today about 130 officers and ratings onboard. However, the head of the Total ShipManagement Valeriy Makoed, believes that our maritime specialists have great potential, although the company's strategy in manning depends on many factors. Nevertheless, the company values high professional qualities of Ukrainian seafarers, as well as their dedication to the company.

For several years, Mr. David Martinez has been visiting Ukraine annually, mainly to organize and participate in the company crew seminars, to carry out and supervise business processes with recruiting agents. This time he also visited the Union's office to meet with the MTWTU Chairman Oleg Grygoriuk to discuss the state of the market

and the current situation in shipping.

"Compared to other major maritime nationalities, the confined restrictions and lockdowns introduced by the Ukrainian government during the pandemic, as well as the availability of biometric passports, allowed Ukrainian seafarers to move smoothly across Europe and most countries of the world. However, in some cases, the ship's operation in the East forced crew members to stay on board longer than provided by their initial contractual terms. Restrictions on shore leave undoubtedly result in some disappointment and fatigue, but we can proudly say that our crew members in their work have maintained a high level of qualification, dedication and safety," our guests said.

In turn, Oleg Grygoriuk told about the Union Dent initiative implemented by the Trade Union together with the German partner ver.di. Thanks to the program, seafarers are granted access to free-of-charge dental services, which is a critical necessity for seafarers.

In addition, the guests got acquainted with the capacities of the Maritime Union Center, where each Trade Union member has the opportunity to improve his or her professional and soft skills. Since its foundation in 2018, the Center has hosted hundreds of training projects: seminars, lectures and workshops, where thousands of young professionals received additional knowledge and consequently professional opportunities.



1 ДЕКАБРЯ — ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ БОРЬБЫ СО СПИДОМ



КАЖДЫЙ ГОД, НАЧИНАЯ С 1988-ГО, 1 ДЕКАБРЯ ОТМЕЧАЕТСЯ ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ БОРЬБЫ СО СПИДОМ, ТЕМА КОТОРОГО В ЭТОМ ГОДУ ЗВУЧИТ КАК «ЛИКВИДИРОВАТЬ НЕРАВЕНСТВО. ПОКОНЧИТЬ СО СПИДОМ. ПРЕКРАТИТЬ ПАНДЕМИИ».

В течение последних двух лет внимание общественности сосредоточено на борьбе с пандемией COVID-19, но стоит помнить, что инфекции и заболевания, которые существовали до пандемии коронавируса, никуда не исчезли и по-прежнему представляют угрозу здоровью каждого.

К сожалению, на сегодняшний день Украина занимает

одно из первых мест среди стран европейского региона по количеству ВИЧ-позитивных лиц. По данным Центра общественного здоровья за январь-октябрь 2021 года в Украине официально зарегистрировано 12 626 случаев ВИЧ-инфицирования, у 3 496 пациентов диагностирован СПИД, а 1 584 человек умерли от СПИДа.

2021 январь-февраль



12 626

случаев
ВИЧ-инфицирования



3 496

диагностирован
СПИД



1 548

человек умерли
от СПИДа

Международная федерация транспортников (ITF) который год призывает свои членские организации отмечать этот день в знак того, что мы не забываем об этой проблеме, и цели, поставленные в отношении ВИЧ/СПИДа, еще не достигнуты окончательно.

Такое пристальное внимание к вопросам ВИЧ/СПИД обусловлено, в том числе, общеизвестным фактом, что моряки, ввиду специфики профессии, являются группой, подверженной риску инфицирования ВИЧ/СПИД.

В рамках сотрудничества с Международной организацией труда (МОТ) и ITF Профсоюз работников морского транспорта Украины уже много лет проводит информационно-разъяснительную работу как с моряками, так и с работниками портов, курсантами и студентами морских учебных заведений, председателями первичных профсоюзных организаций, а также молодыми активистами. Помимо этого, Профсоюз регулярно публикует информационные материалы и распространяет их по всей Украине и за рубежом: представителям как членских



организаций ПРМТУ, так и крьюинговых компаний, центров подготовки моряков и морских учебных заведений.

Объединенная программа Организации Объединенных Наций по ВИЧ/СПИД или ЮНЭЙДС (англ. Joint United Nations Programme on HIV/AIDS сокращенно UNAIDS) — объединение организаций ООН, созданное для всесторонней, скоордини-

рованной борьбы в глобальном масштабе с эпидемией ВИЧ и СПИДа и ее последствиями.

Организация координирует международные меры противодействия СПИДу как угрозе общественного здравоохранения с целью полной победы над ним к 2030 году в рамках Целей устойчивого развития.

«Для того, чтобы достичь стратегических целей в преодолении СПИДа до 2030 года в Украине, нужен комплексный подход и объединение усилий всех стейкхолдеров, включая объединения работников и работодателей. Сфера труда — это площадка для эффективной профилактики ВИЧ, расширения доступа к добровольному и конфиденциальному консультированию и тестированию на ВИЧ, снижения стигмы и дискриминации по отношению к работникам и работницам, живущим с ВИЧ, а также к уязвимым группам», — **отмечает координатор проектов МОТ по ВИЧ в сфере труда в Украине Лариса Савчук.**

Напомним, что самым действенным способом борьбы с вирусными инфекциями и, в частности, с ВИЧ было и остается регулярное тестирование, поскольку своевременное выявление вируса в организме позволяет обеспечить эффективное лечение. Тестирование на ВИЧ рекомендуется проходить как минимум каждые полгода, однако стоит помнить о том, что инкубационный период инфекции, в течение которого анализ крови может не показывать положительный результат, длится порядка трех месяцев. Сдать тест на ВИЧ в Украине можно:

– у своего семейного врача, педиатра или терапевта;

– в кабинетах «Доверия», кабинетах инфекционных заболеваний поликлиники или консультационно-диагностического центра, центрах профилактики и борьбы со СПИДом, представительствах профильных общественных организаций;

– в мобильных амбулаториях.

Подробную информацию о путях передачи инфекции и способах защиты можно найти в информационном буклете, подготовленном при поддержке МОТ специально для моряков, на нашем сайте в разделе «Медиа» (www.mtwtu.org.ua)



ЗНАНИЕ — СИЛА

ИЛИ НЕМНОГО ВАЖНОЙ И ПОЛЕЗНОЙ ИНФОРМАЦИИ



26



Одной из основных движущих сил в продвижении и защите морской индустрии была и остается Международная морская организация (ИМО). Помимо принятия и введения в силу законодательных норм и выполнения функций руководящего органа, ИМО также публикует на своем

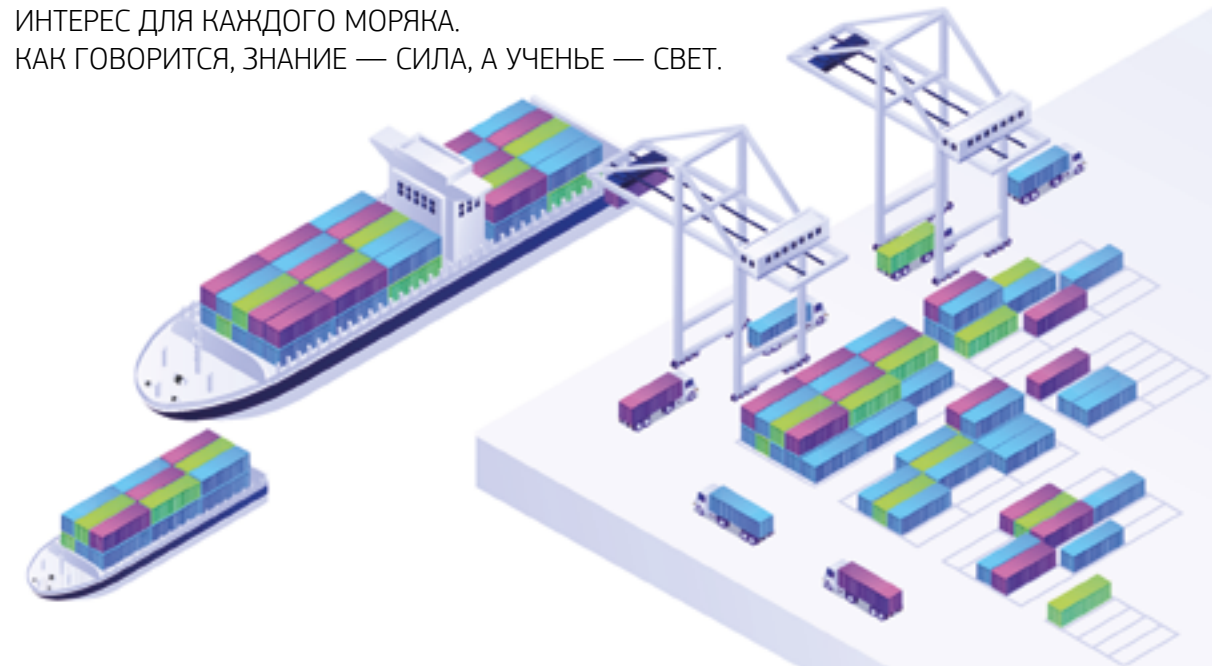
веб-сайте большое количество новостных сведений, касающихся проблем международного мореплавания. Глобальная интегрированная система информации о судоходстве предоставляет широкий спектр данных для всех, кто интересуется морской отраслью.



Как известно, Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC, 2006) внесла в отрасль несколько новых и справедливых изменений. В соответствии с этим в

Трудовом соглашении моряков (SEA) говорится, что моряк имеет право на ежегодный оплачиваемый отпуск в объеме 2,5 дней за каждый месяц работы.

СОВРЕМЕННОЕ СУДОХОДСТВО — ЭТО ОГРОМНАЯ, ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮЩАЯСЯ ОТРАСЛЬ. ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ БЫТЬ В КУРСЕ АКТУАЛЬНЫХ СОБЫТИЙ И ЗНАТЬ О ПОСЛЕДНИХ ДОСТИЖЕНИЯХ, НЕОБХОДИМО ПОСТОЯННО ЗНАКОМИТЬСЯ С БОЛЬШИМИ ОБЪЕМАМИ ИНФОРМАЦИИ. НАША РЕДАКЦИЯ СТРЕМИТСЯ ВЫБИРАТЬ СВЕДЕНИЯ САМЫЕ ПОЛЕЗНЫЕ, ИМЕЮЩИЕ ШИРОКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ И, КОНЕЧНО ЖЕ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ НЕПОСРЕДСТВЕННЫЙ ИНТЕРЕС ДЛЯ КАЖДОГО МОРЯКА. КАК ГОВОРИТСЯ, ЗНАНИЕ — СИЛА, А УЧЕНЫЕ — СВЕТ.



27

Стандарт A2.4 — Право на отпуск

1

Каждое государство-член ИМО принимает законодательство и нормативные правовые акты под его флагом, должным образом учитывая особые потребности моряков в отношении такого отпуска.

2

С учетом коллективного договора, законодательства или нормативных правовых актов, предусматривающих соответствующие методы исчисления, учитывающие особые потребности моряков в этом отношении, ежегодный оплачиваемый отпуск исчисляется из расчета не менее 2,5 календарных дней за каждый месяц работы. Способ исчисления срока службы определяется компетентным органом или соответствующим правительственным механизмом в каждой стране. Отсутствие на работе по уважительной причине не засчитывается в качестве ежегодного отпуска.

3

Запрещается любое согласие на отказ от права на минимальный ежегодный оплачиваемый отпуск, предусмотренный в настоящем Стандарте, за исключением случаев, предусмотренных компетентным органом.

КОНВЕНЦИЯ MLC, 2006

Женщины-моряки

Вопрос о женщинах, работающих на флоте, был в центре внимания почти всех отраслевых дискуссий. Судходство является одним из таких случаев, где женщины составляют очень незначительную часть рабочей силы на судах. Именно по этой причине IMO, Международная

федерация транспортников (ITF) и другие подобные организации уделяют такое большое внимание вовлечению большего числа женщин в отрасль. Следовательно, становится насущной задачей решить вопросы, связанные с правами и правилами данного аспекта.

Преимущества морских профсоюзов

В большинстве стран существуют специальные морские профессиональные союзы, созданные для защиты и предоставления морякам социальных благ. Они не только помогают в решении трудовых споров; некоторые из них занимаются такими вопросами, как медицинские льготы, финансовая

помощь и предоставление мест для проживания в пансионатах в разных странах, чтобы моряки могли экономить деньги во время путешествий. Членство в профсоюзах доступно, зачастую, взамен на небольшую плату. Если вы моряк, вам настоятельно рекомендуется вступить в профсоюз.

Центры моряков (Интерклубы)

Обычно именно центры моряков, расположенные по всему миру, становятся домом для моряков любой национальности, когда им нужно отдохнуть или провести какое-то время на берегу во время своего рейса. Центры моряков расположены в большинстве портов мира. Здесь можно получить доступ к различным полезным сервисам — тут в наличии

местные SIM-карты, доступ в интернет, разнообразные развлечения, помощь духовного служителя и т.д. Это также отличное место для встреч с другими моряками со всего мира и, таким образом, для налаживания контактов по общим интересам (что помогает снять стресс, учитывая постоянную серьезную нагрузку на борту судна).

Зона военных действий

Компании, имеющие договорные отношения с профсоюзами семьи ITF, должны позволять морякам самим решать, желают ли они покинуть судно или же продолжить рейс, если судно направляется в Зону военных действий или Зону

повышенного риска. Так, при желании моряка списаться, компания в обязательном порядке должна организовать его списание с судна без каких-либо для него затрат независимо от срока действия его контракта.

Фонды обеспечения моряков

Выход на пенсию может быть тяжелым испытанием для любого работника, лишенного такой роскоши, как солидная пенсия.

Специальные фонды для моряков отчасти ре-

шают эту проблему: многие компании перечисляют определенные суммы денег в резервные фонды, тем самым обеспечивая определенную материальную поддержку моряку при его выходе на пенсию.

Работа в ночное время запрещена для молодых кадетов

Не новость, что юноши и девушки 16-17 лет присоединяются к судну в звании кадета, чтобы осуществить свою мечту об успешной карьере. Любая профессия, а морская особенно, требует больших усилий и упорства при овладении трудовыми навыками. Однако общепризнано, что заставлять таких молодых кадетов работать в ночное время, в основном в кромешной тьме в условиях открытого моря, безусловно, рискованно — такой навык

требует времени и опыта.

Согласно МОТ, работа моряков в возрасте до 18 лет в ночное время запрещена. В соответствующих документах термин «ночь» определяется в соответствии с национальным законодательством и практикой. Чтобы решить проблему четкого понимания, термин «ночное время» должен охватывать период не менее девяти часов, начиная не позднее полуночи и заканчивая не ранее 05:00 утра.

Права в случае судебных исков

Если судно/моряк попадает в аварию любого типа, которая может привести к судебному преследованию/тюремному заключению, необходимо соблюдать следующие правила.

Если ваше судно попало в морскую аварию, существуют международные правила, обеспечивающие справедливое обращение с вами в случае расследования или задержания после аварии.

Имейте в виду, что информация, предоставленная в ходе расследования морского происшествия, может быть использована против вас в уголовном преследовании. Итак, если вас спрашивают об аварии с участием вашего судна, при необходимости воспользуйтесь помощью юриста, но при этом обязательно обратитесь в свою ком-

панию и свой профсоюз за советом и помощью.

Государство, под флагом которого ходит ваше судно, имеет возможность, в соответствии с международным правом, возбудить судебное разбирательство с требованием немедленного освобождения всех моряков, задержанных в результате аварии или загрязнения на море. К сожалению, государства «удобных флагов» (FOC) печально известны тем, что не пользуются этим правом от имени экипажей судов под их флагами.

Ваш судовладелец и страховщик судна должны предоставить вам юридическую поддержку и совет, если вы арестованы или задержаны, а также удовлетворить любые возникающие потребности в социальном обеспечении.

Болезнь или травма, повлекшие за собой нетрудоспособность

Моряк, получивший травму на борту судна, должен получить поддержку от судовладельца. Также, если болезнь или травма повлекли за собой нетрудоспособность, судовладелец несет ответственность и должен:

a. выплачивать заработную плату, пока больные или травмированные моряки остаются на борту судна или пока моряки не будут репатриированы в соответствии с Конвенцией MLC;

b. полностью или частично выплачивать заработную плату в соответствии с национальными законами/нормами или в соответствии с коллективными договорами с момента ре-

патриации или схода моряков на берег до их выздоровления или до тех пор, пока они не получат право на получение компенсационных выплат в соответствии с законодательством соответствующего государства, члена ИМО.

Попадая в крайне неблагоприятную ситуацию, связанную с чрезмерными рабочими нагрузками на борту судна, большинство моряков забывают, что в их распоряжении множество льгот и возможностей получить помощь. Торговый флот — это не только путешествия и зарабатывание денег постоянным трудом, отрасль в целом постоянно стремится к улучшению жизни каждого моряка.

ПО МАТЕРИАЛАМ ИЗДАНИЯ MARINEINSIGHT



ДУМАТЬ О БЕЗОПАСНОСТИ И СТАВИТЬ ЕЕ В ПРИОРИТЕТ ВСЕМУ ОСТАЛЬНОМУ — ЛУЧШИЙ СПОСОБ ИЗБЕЖАТЬ БОЛЬШИНСТВА НЕПРИЯТНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

MINDING AND PRIORITIZING SAFETY RULES IS THE BEST WAY TO AVOID UNFORTUNATE INCIDENTS

ЕВГЕНИЙ СИЛЬВЕСТРОВ EVGENIY SILVESTROV

Гордость за отца-моряка и возможность достойно зарабатывать предопределили выбор Евгения Сильвестрова: он продолжил морскую династию, связав свою жизнь с работой в море. «Мой отец, старший брат и дядя работают в море. Был ли у меня выбор осваивать другую профессию? Шучу, конечно, на самом деле — был. Никто не заставлял меня работать в море, и я находил поддержку со стороны семьи при любом своем решении. Но яркий пример отца, который всегда был для меня поводом для гордости, сделал свое дело. Справедливости ради, стоит отметить и финансовую мотивацию. Я всегда считал, что работа в море — это возможность зарабатывать достойные деньги честным трудом», — рассказывает Евгений. Так, в 2010 году он окончил Одесскую национальную морскую академию (ныне НУ «ОМА») по специальности судовождение и сегодня работает старшим помощником капитана на судах компании Marlow Navigation.

РАБОТА В МОРЕ

— Евгений, помните Ваш первый раз? Расскажите о впечатлениях.

— Помню очень хорошо. Это было большим испытанием — как в физическом, так и моральном плане. Приходилось многому учиться, так как багаж базовых знаний, который мы получаем в морских учебных заведениях, к сожалению, во многом далек от рутинной работы рядового состава.

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

— Самое сложное — это долгое время находиться вдали от любимой семьи и близких друзей. Следующим фактором я бы

Pride for his father-seafarer and the opportunity to earn decent money destined Evgeniy's choice: he continued the dynasty, linking his life with work at sea. "My father, elder brother, and uncle work at sea. Did I have an option to master another profession? Just kidding, in fact, I did. No one forced me to work at sea, and my family supported each of my decisions. But the vivid example of my father, whom I was always proud of, did its thing. To be fair, financial motivation is not the last thing to note. I have always believed that a seafaring career is an opportunity to earn decent money by honest work," Evgeniy says. Thus, in 2010, he graduated from the Odessa National Maritime Academy (now NU «OMA») with a degree in Navigation. Now he works as a Chief Officer on board the vessels of the Marlow Navigation company.

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

— I remember it pretty well. It was a great test of both my physical and moral capacities. We had to learn a lot, since the amount of basic knowledge received in maritime educational institutions, unfortunately, is far from the rating's routine work on practice.

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

— The hardest thing is being far from your beloved family

назвал постоянно растущие темпы работы морских судов и, как следствие, высокие требования к экипажу. Выдержать такой график бывает очень непросто.

— Были лично у Вас моменты, когда было действительно страшно?

— К сожалению, за свою морскую карьеру я побывал во многих экстремальных ситуациях: пожар на судне, нападение пиратов, смерть члена экипажа на борту... Страх есть всегда, но любая ситуация требует решения, поэтому приходилось действовать. Бояться можно, а вот паниковать — нет. Паника приводит лишь к ухудшению любой аварийной ситуации. Один из лучших навыков, который стоит тренировать в морской профессии — это холодный разум.

— Какие опасности подстерегают моряков в море?

— Судно само по себе является зоной повышенной опасности. Лично я убедился, что знаменитая фраза «SAFETY FIRST» не является пустыми словами. Думать о безопасности и ставить ее в приоритет всему остальному — это лучший способ избежать большинства неприятных инцидентов.

— Как повлияла пандемия коронавируса на работу моряков? В частности, на Вашу.

— Думаю, что пандемия привела к двум основным сложностям. Первая проблема — задержка со сменой экипажа. Но я, к счастью, не столкнулся с этим, так как работаю на очень плотных линиях с постоянными портами, где есть возможность быстрой смены. Вторая проблема — невозможность выйти в город для членов экипажа, что я считаю необходимым способом психологической разрядки.

МОРЯК И ПРОФСОЮЗ

— Как Вы думаете, почему моряку важно становиться членом ПРМТУ?

— Современному моряку приходится постоянно сталкиваться с различными представителями сторон, участвующих в морских перевозках и защищающих свои интересы. И в этих реалиях моряку важно иметь возможность защитить и свои. И не стоит забывать, что многие украинские моряки до сих пор становятся жертвами недобропорядочных крьюингов и судовладельцев. Я считаю, что, становясь членом ПРМТУ, вы исключаете возможность остаться один на один со своей проблемой в случае реальной необходимости.

— Лично Вы чувствуете поддержку Профсоюза?

— Я стал членом Профсоюза относительно недавно, но уже успел оценить плюсы этого решения. Финансовая поддержка при рождении дочери была очень кстати, а недавнее открытие проекта по стоматологии Union Dent для членов Профсоюза не может не радовать. Надеюсь, что никогда не придется обращаться по более сложным вопросам, но знание того, что это лишь вершина айсберга возможностей ПРМТУ, придает уверенности и ощущение надежности.

and close friends for long. The next, I would say, is the constantly growing pace of shipping, which results in high requirements for the crew. It is quite stressful to follow such a schedule.

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

— Unfortunately, during my seafaring career, I experienced many severe situations: fire, pirates attack, death of a crew member on board. The fear is constant, but any situation requires an immediate solution and action. Fear is okay, but panic is not. Panic only worsens the emergency. One of the best skills to train in the maritime profession is the ability to keep sane.

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

— The ship is a dangerous space itself. I am convinced that the famous motto SAFETY FIRST is not just words. Minding and prioritizing safety rules is the best way to avoid unfortunate incidents.

— How has the COVID-19 pandemic affected the seafarers' work? In particular, yours.

— I think that the pandemic has led to two main problems. The first one is crew change delays. But I, fortunately, did not encounter this since I work on busy lines with permanent port calls, with possibilities of quick shifts. The second problem that crews face is the inability of shore leave, which I consider a necessary mean of mental rest.

SEAFARERS AND TRADE UNION

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

— Modern seafarers constantly deal with different shipping stakeholders, who strive to defend their interests. And in these realities, a seafarer must be able to protect his own interests and rights. Let's not forget that many Ukrainian seafarers still become victims of dishonest crewing agencies and shipowners. I believe that by becoming an MTWTU member, you exclude the chance of getting left alone with your problem in crisis.

— Do you personally feel the support of the MTWTU?

— I became a Trade Union member fairly recently, but I have already managed to assess the advantages of this decision. The financial aid for the birth of my daughter was really helpful. And the recent opening of the Union Dent project for the MTWTU members cannot but be welcome. I hope that I will never have to address you with more complicated issues, but knowing that it is just the tip of the iceberg of MTWTU's opportunities inspires confidence and a sense of safety.



ДОМАШНЕЕ НАСИЛИЕ ВЛИЯЕТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАСИЛИЯ В ОТНОШЕНИИ ЖЕНЩИН И БОРЬБА С НИМ ЯВЛЯЮТСЯ ОДНОЙ ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ ЗАДАЧ В ОБЛАСТИ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА, ГЕНДЕРНОГО РАВЕНСТВА И ОБЩЕСТВЕННОГО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ.

В 2021 году ВООЗ и ее партнеры опубликовали данные исследования о распространенности насилия в отношении женщин. В докладе, подготовленном на основе данных совместной программы ВООЗ и структуры «ООН-женщины» по вопросам насилия в отношении женщин, показано, что каждая третья женщина в течение своей жизни подвергается насилию.

В своем докладе, который вышел 25 ноября, в Международный день борьбы за ликвидацию насилия в отношении женщин, Международная федерация транспортников (ITF) подчеркивает, что предприятия и работодатели должны делать больше для того, чтобы решить проблему насилия в семье. Тема доклада — «Смещение акцента: как домашнее насилие со стороны мужчин влияет на рабочие места». Если обычно фокус изучения этой проб-

лемы направлен на последствия для пострадавших, то в данном отчете речь идет о том, что совершение насилия в семье оказывает большое влияние на безопасность и производительность на рабочих местах.

ITF призывает работодателей в сфере транспорта больше делать для того, чтобы решить проблему домашнего насилия среди своих работников-мужчин, которые составляют большую часть всей рабочей силы в отрасли, а также содержит восемь ключевых рекомендаций, как это можно сделать. Они, в том числе, включают проведение оценки риска домашнего насилия и внедрение процедур отчетности и учебной инфраструктуры. Также в докладе содержится подробная информация о том, что, когда мужчины применяют бытовое насилие, риск инцидентов, травм и смертельных случаев возрастает.



«Для искоренения домашнего насилия нам следует сместить фокус внимания. Наше общество уделяет внимание последствиям домашнего насилия по отношению к женщинам, как будто это исключительно женская проблема», — говорит генеральный секретарь ИТФ Стивен Коттон. — И это большая ошибка. Домашнее насилие в основном совершается мужчинами, и если мы серьезно относимся к борьбе с домашним насилием, мы должны переключить наше внимание на мужчин, их меняющееся поведение, и на негативные последствия их жестокого обращения, особенно на рабочем месте».

«Привлечение и удержание женщин — задача транспортной отрасли. Транспорт имеет жизненно важное значение для жизни женщин, но остается отраслью, в которой доминируют мужчины, а женщины крайне недопредставлены и слишком часто становятся жертвами насилия и домогательств», — сказала Диана Холланд, председатель Комитета женщин-транспортников ИТФ.

«COVID-19 еще больше усугубил теневую пандемию насилия по отношению к женщинам. Поэтому сейчас крайне важно, чтобы все работодатели прочитали этот отчет и выполнили его рекомендации, чтобы каждый транспортник был в безопасности. Данный отчет также является напоминанием правительствам стран о том, что они тоже могут сыграть свою роль в искоренении насилия и домогательств в сфере труда и присоединиться к растущему списку стран, ратифицировавших Конвенцию МОТ №190 об искоренении насилия и домогательств в сфере труда», — отметила Диана Холланд.

Профсоюз работников морского транспорта Украины поддерживает в этой связи Конвенцию МОТ № 190 и Рекомендации МОТ № 206 об искоренении насилия и домогательств в сфере труда, которые были приняты на Международной конференции

труда в июне 2019 года. Напомним, документ вступил в силу 25 июня этого года. Пока его ратифицировали шесть стран: Аргентина, Намибия, Сомали, Уругвай, Фиджи и Эквадор. Надеемся, в ближайшем будущем Украина присоединится к этому списку стран.



UNION DENT

LET'S KEEP OUR SEAFARERS SMILING!



UNION DENT – социальный проект Профсоюза работников морского транспорта Украины и немецкого профсоюза ver.di*

Для участия в проекте свяжитесь с инспектором Профсоюза по работе с моряками по телефону:

(048) 242 99 01

(050) 33 64 457

Наш профиль
в Facebook

@uniondentmtwtu



Наш профиль
в Instagram

@union_dent_mtwtu



* бесплатные стоматологические услуги для моряков-членов ПРМТУ, работающих на судах немецких судовладельцев, покрытых договорами ver.di

WE ARE STRONGER
ВМЕСТЕ

