

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№112 октябрь-ноябрь 2020

**ИСТОРИЯ МОРЯКА,
ВЫЖИВШЕГО
В КРУШЕНИИ BOURBON RHODE**

**ПРМТУ
ВЫИГРАЛ
СУД ПРОТИВ
МИНИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ**





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

WWW.MUC.COM.UA

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

FACEBOOK.COM/CONFMUC

CONF.MUC@GMAIL.COM

CONF.MUC



№ 112 октябрь-ноябрь 2020

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, моряк, член ПРМТУ

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

ОКТАБРЬ-НОЯБРЬ 2020

ДАЙДЖЕСТ

Ядерный реактор для судоходной отрасли
На Филиппинах забронированы отели под карантин для моряков
Соглашение Maersk и Covaxx о поставках вакцины против COVID-19

IMO

Секретариат IMO рекомендовал принять отчет о выполнении Украиной требований Конвенции ПДНВ-78

ETF

Знакомьтесь с командой: Эстель Брентналл, глава Морского департамента ETF

АКТУАЛЬНО

Криминализация моряков в условиях пандемии COVID-19

ПОМОЩЬ МОРЯКАМ

Сила в единстве: как ITF и ПРМТУ вернули украинского моряка домой
Вовремя обратиться в Профсоюз — залог успешного разрешения дела

ВАЖНО

ПРМТУ выиграл суд против Мининфраструктуры Украины

ЭКСКЛЮЗИВНО

«Я ТРОЕ СУТОК УМИРАЛ»: История выжившего в крушении Bourbon Rhode

ИНТЕРЕСНО

В круиз или не в круиз?

ФОТОКОНКУРС

Невидимые, но такие нужные — все еще в море

ИНТЕРВЬЮ

Полюбите себя: выбирайте здоровый образ жизни

СЕМИНАР

Совместный вебинар для моряков от ПРМТУ и Learnmarine

Новое поколение морских лидеров
Профсоюз ответил на вопросы моряков

ИНФОГРАФИКА

Исследование благосостояния моряков

ТЕТ-А-ТЕТ

ЗДОРОВЬЕ

Здоровье начинается с правильного питания

3

4

5

6

8

10

12

18

21

22

25

28

30

32



Дорогие друзья!

Мы продолжаем держать вас в курсе актуальных событий в морской отрасли, а также делиться результатами работы и достижениями Профсоюза работников морского транспорта Украины.

В этом выпуске журнала «Морской» мы расскажем вам истории моряков, которые, столкнувшись с невыплатой заработной платы и задержкой в списании, вовремя обратились в Профсоюз и получили помощь.

В эксклюзивном интервью нашему изданию историю своего спасения рассказал чудом выживший моряк с судна Bourbon Rhode.

ПРМТУ продолжает приглашать моряков на информационные семинары и тренинги в Морском юнион центре. Все мероприятия проводятся с соблюдением противоэпидемических мер.

Мы расширяем тематику наших встреч, стараясь охватить все актуальные для моряков вопросы.

Вас также ждут наши традиционные рубрики и другие материалы, которые, мы надеемся, будут интересными и полезными для вас.

Крепкого вам здоровья и берегите себя!

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

Dear Friends!

We keep on informing you of the most recent developments in the maritime industry, and continue sharing the Union's results and achievements.

This Maritime Magazine will tell you the stories of seafarers, faced with delayed wages or belated disembarkation. These seafarers turned to the Union on time and obtained help.

In an exclusive interview, a survivor from the Bourbon Rhode ship tells his story of miraculous salvation.

The MTWTU traditionally invites seafarers to information seminars and trainings at the Maritime Union Center, carried out in compliance with all anti-epidemic measures. We are constantly expanding the topics of our meetings, attempting to cover all issues relevant for seafarers.

Our traditional columns and various materials are also there for you, and we hope, you will find them interesting and useful.

Good health to you all!

Stay safe!

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



ЯДЕРНЫЙ РЕАКТОР ДЛЯ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

Компания TerraPower, занимающаяся атомными разработками, в партнерстве с французской Orano, американской Southern Company и Core Power планирует разработать в США реактор на расплавах солей (MSR).

Они уже подали заявку в Министерство энергетики США на участие в конкурсе на получение субсидии по схеме cost-share risk reduction в рамках программы Advanced Reactor Demonstration Program по созданию прототипа MSR.

В Core Power отмечают, что «использование таких атомных технологий как жидкосольевые реакторы трансформирует транспортную отрасль, в том числе и судоходство».

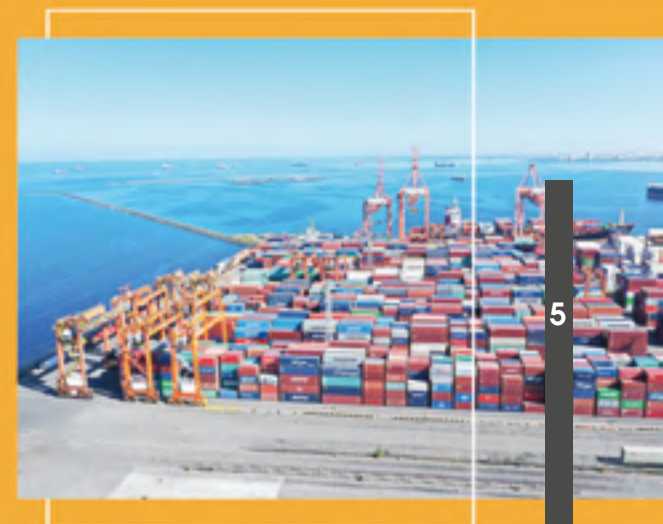
Морские энергоблоки, разработанные компанией, используют в качестве топлива и одновременно охлаждающей жидкости слаборадиоактивный химический элемент торий. Такие реакторы способны снабжать энергией самые крупные суда.

НА ФИЛИППИНАХ ЗАБРОНИРОВАНЫ ОТЕЛИ ПОД КАРАНТИН ДЛЯ МОРЯКОВ

Международный совет морских работодателей (IMEC), Международная федерация транспортников (ITF) и филиппинский профсоюз моряков AMOSUP в рамках экспериментальной программы проверки экипажей судов на COVID-19 зарезервировали в Маниле 400 номеров в двух крупнейших отелях столицы — Manila Marriot и St Giles в Макати в Манильской агломерации по очень выгодным ценам. Обе гостиницы уже начали работу.

Моряков будут проверять на наличие коронавируса и размещать в гостиницах на двухнедельный карантин, в течение которого врачи будут наблюдать за их температурой. Данная мера касается как членов экипажей, которые списываются с судов и собираются домой, так и тех, которые прибывают в Манилу, чтобы взойти на борт.

Генеральный директор IMEC Франческо Гарджуло отметил, что изучается возможность создания аналогичных карантинных объектов для моряков в Индии и Украине.



СОГЛАШЕНИЕ MAERSK И COVAXX О ПОСТАВКАХ ВАКЦИНЫ ПРОТИВ COVID-19

Maersk объявила о партнерстве с Covaxx для создания цепочки поставок до миллиарда доз вакцины от коронавируса во все страны мира. Covaxx — американская фирма, разрабатывающая вакцину для борьбы с COVID-19, в настоящее время проводит клинические испытания фазы 1 на Тайване и фазы 2 в США после получения разрешения регулирующих органов. Компания взяла на себя предварительные обязательства по поставке более 100 миллионов доз вакцины по всему миру.

Роб Таунли, руководитель отдела логистики специальных проектов в Maersk, сказал: «Эффективная и безопасная доставка вакцин против COVID-19 по всему миру — самая неотложная логистическая проблема, с которой мы сталкиваемся сегодня. AP Møller-Maersk стремится к тесному сотрудничеству с Covaxx, чтобы обеспечить бесперебойную глобальную доставку этой вакцины, как только она станет доступной».



СЕКРЕТАРИАТ ІМО

РЕКОМЕНДОВАЛ ПРИНЯТЬ ОТЧЕТ О ВЫПОЛНЕНИИ УКРАИНОЙ ТРЕБОВАНИЙ КОНВЕНЦИИ ПДНВ-78

В феврале 2020 года активно распространялась информация, что Украина может быть внесена в так называемый «черный список» ІМО, так как Министерство инфраструктуры Украины ненадлежащим образом подало отчет о выполнении требований Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, а также не успело подать его в срок — до 21 января 2020 года.

Несмотря на то, что Комитет по безопасности на море (КМБ) трижды направлял на доработку ответ, предоставленный Украиной, — 26 октября 2020 Генеральный секретарь Международной морской организации рекомендовал Комитету принять отчет Украины о выполнении требований Правила І/8 Международной конвенции по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 года с поправками. Ближайшее заседание Комитета запланировано на 4-11 ноября 2020 года и состоится в онлайн формате.

Напомним, что Правило І/8 Конвенции ПДНВ-78 устанавливает требование о проведении регулярной независимой оценки странами-членами выполнения требований Конвенции.

Отчет, подготовленный страной, направляется Комитету экспертов, который после проведения анализа предоставляет Генеральному секретариату свои выводы и рекомендации.

Окончательное решение о выполнении страной требований Конвенции утверждается КБМ ІМО.

Отчет украинской стороны, который в конечном итоге был принят Комитетом экспертов, содержит информацию о выполнении Украиной требований Конвенции за период 2014-2018 г.г., а, значит, не содержит информации об изменениях, которые на данный момент происходят в национальной системе подготовки и дипломирования моряков.

Принимая это во внимание, ПРМТУ предложил Министерству инфраструктуры Украины и Морской администрации незамедлительно создать отдельную рабочую группу по проведению независимой оценки функционирования национальной системы подготовки и дипломирования моряков.



ЗНАКОМЬТЕСЬ С КОМАНДОЙ: ЭСТЕЛЬ БРЕНТНАЛЛ

ГЛАВА МОРСКОГО ДЕПАРТАМЕНТА ETF



Глава морского департамента Европейской федерации транспортников (ETF) Эстель Брентналл знакома с работой профсоюзов не понаслышке. Она работает в профсоюзах с 2004 года; была сотрудником Международной федерации транспортников (ITF) и Европейской федерации профсоюзов продовольствия, сельского хозяйства и туризма (EFFAT). Эстель присоединилась к команде ETF в начале марта 2020 года, прямо перед тем, как пандемия COVID-19 потрясла планету.

Восемь месяцев спустя Эстель рассказала об ожиданиях и реалиях этого необычного года и будущих приоритетах морской команды.

По словам Эстель, в определенном смысле «благодаря кризису цель стала еще четче, что важно для команды, а именно: помогать нашим партнерам в этот период неопределенности и проблем. COVID-19 появился одновременно с моим вступлением в должность, и встала необходимость тщательной координации и сотрудничества, взаимодействия с командой. Команда упорно трудилась в последние месяцы и, таким образом, удалось найти способы адаптации к новой ситуации и по-прежнему продолжать выполнять свои функции во имя наших членов профсоюза».

После успешного решения внутренних проблем команда сосредоточила свои усилия на поддержке членских организаций ETF. В последние месяцы работники водного транспорта столкнулись с множеством проблем, при этом моряки наиболее заметно пострадали от последствий кризиса. «Возникают проблемы с репатриацией и сменой моряков, что ведет к сокращению численности экипажей: от работников требуется выполнение дополнительных, выходящих за рамки обычных обязанностей; увеличивается физическая и психическая нагрузка и повышается утомляемость. В совокупности это взрывоопасная ситуация, которая может создать угрозу безопасности жизни людей, судов на море и окружающей среде. Члены экипажа находились на борту дольше, чем разрешено законом, что привело к усталости и психологическому стрессу, поскольку им не было позволено сойти на берег и вернуться домой. Более того, запрет схода на берег и отказ в доступе к медицинской помощи в

некоторых случаях усугубили и без того напряженную ситуацию».

С другой стороны, когда некоторые моряки не могут покинуть суда, есть и те, кто по тем же причинам не могут добраться на свое рабочее место. Проблема особенно остра для «рыбаков, которым в большинстве стран платят низкую минимальную заработную плату, а остальная часть их дохода основана на доле улова или на бонусах». И последнее, но не менее важное: есть портовые рабочие, которые «также приняли на себя основной удар кризиса, работая круглосуточно, чтобы гарантировать отправку товаров первой необходимости».

Времена глобальной пандемии приятными сюрпризами не балуют. Тем не менее, Эстель обнаружила, что, несмотря на ее обширный опыт работы с профсоюзами, ее удивило то, как «солидарность и сила, способствующая переменам», всегда проявляются в морских профсоюзах: «Кризис показал, насколько сплочены морские профсоюзы и насколько они привержены делу улучшения жизни работников морского транспорта посредством мобилизации и борьбы».

Когда речь заходит о планах на будущее, команда Морского департамента ETF фокусируется на «преодолении продолжающегося кризиса, обеспечении ответных мер, ориентированных на занятость, а также на восстановлении и проведении кампаний за права работников морского транспорта», — рассказывает Эстель. «Политику сектора необходимо определять в контексте широкой и долгосрочной социально-экономической повестки дня. Чтобы быть устойчивой, любая стратегия восстановления, которая повлечет за собой финансовую или иную поддержку сильно пострадавших от локдауна компаний водного транспорта, должна включать социальные и экологические соображения. Это то, на чем мы сосредоточены сегодня и будем сосредоточены в будущем: справедливые условия труда и честная конкуренция посредством кампаний, направленных на изучение сложной политики морских субсидий, инвестиций в безопасную и устойчивую транспортную инфраструктуру, новые технологии, образование, обучение и повышение квалификации на протяжении всей жизни, и, наконец, что не менее важно, конструктивный социальный диалог».



КРИМИНАЛИЗАЦИЯ МОРЯКОВ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19 ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ О СВОИХ ПРАВАХ?

8

Криминализация моряков — это концепция, применимая не только по отношению к таким «громким делам», как морские аварии или происшествия. Она также имеет и более широкую сферу применения в повседневной работе моряка. Случается, что морякам отказывают в соблюдении их основных прав, и в различных ситуациях они подвергаются несправедливому отношению со стороны как работодателя, так и органов власти. К несправедливому отношению можно отнести отсутствие своевременных поставок провизии на суда, отказ в доступе к медицинской помощи, коррупционные проявления, различные нарушения со стороны портовых властей и многое другое.

Текущая ситуация с пандемией COVID-19 вынудила страны соблюдать строгие правила с целью минимизации распространения вируса. Результатом этого стало внедрение строгих инспекций судов в портах с целью обеспечения соблюдения судами надлежащих санитарных норм. После присоединения/схода с судна моряки подвергаются строгим проверкам; предпринимаются меры

для сведения к минимуму распространения COVID-19, однако иногда эти меры оборачиваются для моряков суровым испытанием. Власти прибывают на судно для тестирования, опроса и общения с моряками, однако при выполнении своих обязанностей могут превысить свои полномочия.

Руководство по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии, принятое Ассамблеей Международной морской организации и Административным советом Международной организации труда, направлено на обеспечение справедливого обращения с моряками после морского происшествия и во время проведения «любого расследования», «допроса» или «задержания органами государственной власти», а также на то, чтобы это задержание не продолжалось дольше, чем это необходимо.

Несмотря на то, что руководство составлено в основном для «более типичных морских происшествий», советы и рекомендации в равной степени применимы и полезны при расследовании ситуаций, связанных с COVID-19.

В ДАННОМ КОНТЕКСТЕ РУКОВОДСТВО ПО СПРАВЕДЛИВОМУ ОБРАЩЕНИЮ С МОРЯКАМИ СОДЕРЖИТ СЛЕДУЮЩИЕ ПРИНЦИПЫ, КОТОРЫМИ МОГУТ РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ МОРЯКИ:

- ✓ Справедливое расследование: государство порта должно принять меры для того, чтобы любое расследование в рамках его юрисдикции проводилось справедливо и оперативно.
- ✓ Допрос без проблем: государство порта должно принять меры для обеспечения того, чтобы морякам, которые подверглись допросу, но чье присутствие не является необходимым для дальнейшего ведения расследования, было разрешено без неоправданной задержки вернуться на берег или репатриироваться.

- ✓ Недопущение репрессивных мер: государство порта должно убедиться в том, что в отношении моряков не предпринимаются никакие дискриминационные или репрессивные меры в связи с их участием в расследовании.
- ✓ Сотрудничество с различными ведомствами: государство порта должно сотрудничать и поддерживать связь со всеми основными заинтересованными государствами, судовладельцами, моряками, а также обеспечить организациям, представляющим интересы моряков, доступ к связи с моряками.

- ✓ Соблюдение и охрана основных прав человека: принятие государством порта адекватных мер по защите прав человека и экономических прав задержанных моряков.
- ✓ Недискриминационная процедура: государство порта должно обеспечить, чтобы всем морякам была обеспечена надлежащая правовая защита на недискриминационной основе.
- ✓ Доступ к услугам переводчика и адвоката: государство порта должно убедиться в том, что морякам, в случае необходимости, предоставляются услуги переводчика, а также информировать их об их праве на юридическое сопровождение.

- ✓ Основание для проведения расследования/допроса: государство порта должно обеспечить, чтобы участвующих в расследовании моряков проинформировали об основаниях, на которых оно проводится.
- ✓ Право на общение: государство порта должно обеспечить всех моряков средствами связи для конфиденциального общения с членами семьи, благотворительными организациями, судовладельцем, профсоюзами, посольством или консульством государства флага и страны их проживания или гражданства, а также с законными представителями.

ОБНОВЛЕННОЕ РУКОВОДСТВО МЕЖДУНАРОДНОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА (ICS) ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ МОРЯКОВ В КОНТЕКСТЕ COVID-19

Некоторые отчеты показывают, что в некоторых случаях портовые власти отказывают морякам в медицинской помощи. Данное руководство направлено на то, чтобы операторы и сами экипажи судов могли справляться со случаями заболеваний на борту судов, поскольку в связи с длительным пребыванием на борту моряки подвергаются риску неблагоприятных

последствий для здоровья, включая усталость и проблемы с психическим здоровьем.

Имели место ситуации, когда морякам, страдающим заболеваниями, не связанными с COVID-19, запрещают выход в порт или отказывают в эвакуации по медицинским показаниям в течение более 4 дней, сообщает ICS.

В РУКОВОДСТВЕ ICS СОДЕРЖАТСЯ, В ЧАСТНОСТИ, СЛЕДУЮЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ:

- ✓ Государство порта не должно отказывать судну в «свободной практике» (разрешении зайти в порт, сходе на берег и присоединении моряков к судну, а также осуществлять выгрузку или погрузку грузов или припасов) из соображений охраны общественного здоровья.
- ✓ Государство флага должно обеспечить, чтобы все моряки, работающие на судах под его флагом, имели доступ к своевременной и надлежащей медицинской помощи во время их работы на борту судна.

- ✓ Государство порта должно гарантировать, чтобы всем морякам на судах, находящихся на его территории, которые нуждаются в неотложной медицинской помощи, был предоставлен доступ к медицинским учреждениям на берегу.
- ✓ Государство флага, компания и капитан должны взаимодействовать с органами здравоохранения государства порта, чтобы обеспечить соблюдение мер по охране здоровья моряков.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Отчаянные времена требуют отчаянных мер, но при внедрении этих мер основные права человека должны быть сохранены любой ценой. Никакая мера не может быть оправдана, если она лишает людей их базовых прав. Руководящие принципы IMO/ILO по справедливому обращению с моряками и Обновленное руководство ICS имеют тенденцию сохранять эти права во время COVID-19. Моряки должны знать свои права и действовать соответствующим образом. Данные инструкции должны служить заверением для правительств и портовых властей в том, что можно в полной мере безопасно и эффективно проводить смены экипажей и удовлетворять запросы с судов. Сегодня существует необходимость в срочных мерах для обеспечения того, чтобы моряки не подвергались бесчеловечному обращению.

Пользуясь случаем, мы хотели бы напомнить о том, что между Профсоюзом работников морского транспорта Украины и Министерством иностранных дел Украины в июле 2018 года был заключен

Меморандум о расширении сотрудничества в направлении содействия в предоставлении помощи морякам-гражданам Украины, которые оказались в трудном положении за рубежом в результате событий чрезвычайного характера. В рамках сотрудничества ПРМТУ и МИД Украины в 2019 году был представлен проект, направленный на предупреждение вовлечения моряков в преступные действия на море, а также на обеспечение защиты их прав на справедливое обращение во время криминальных производств, в местах досудебного содержания и в учреждениях отбывания наказаний. Данный проект должен был также разбираться на заседании Юридического комитета IMO в марте 2020 года, однако встреча была перенесена в связи с пандемией COVID-19 и будет проведена в конце ноября этого года в формате онлайн-конференции. Тем не менее, положения, предложенные в данном проекте, не теряют своей актуальности и сейчас, когда морякам регулярно приходится проходить всевозможные проверки в связи со списанием или посадкой на суда.

По материалам Marine Insight

9

СИЛА В ЕДИНСТВЕ:

КАК ITF И ПРМТУ ВЕРНУЛИ УКРАИНСКОГО МОРЯКА ДОМОЙ



В ИЮЛЕ 2020 ГОДА В ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ЗА ПОМОЩЬЮ ОБРАТИЛСЯ СЕО КРЮИНГОВОЙ КОМПАНИИ SINGH MARINE MANAGEMENT LTD. ДОКТОР БИНАЙ СИНХ.

В декабре 2019 года Singh Marine отправила на судно ATCO TAMARA украинского моряка Евгения Бебеля в должности старшего помощника капитана. Подписанный на 4 месяца контракт истек еще в апреле, однако компания-работодатель не спешила списывать Евгения.

Судно ATCO TAMARA — небольшой буксир, работающий исключительно в Саудовской Аравии, где были введены строгие карантинные ограничения в связи с пандемией COVID-19, и смены моряков, в большинстве случаев, были невозможны. Доктор Синх чувствовал ответственность за попавшего в сложное положение моряка, однако компания-работодатель игнорировала его многочисленные письма с просьбой о списании Евгения, поэтому он обратился за помощью в ПРМТУ.

Несмотря на то, что Евгений Бебель не состоял на учете в ПРМТУ, Профсоюз не отказал доктору Синху в его просьбе. Когда ПРМТУ связался с Евгением, выяснилось, что моряк испытывает серьезные проблемы со здоровьем: из-за сильных болей в спине ему тяжело работать, но компания игнорирует его просьбы о медицинской помощи. Собрав все необходимые документы, Профсоюз обратился за помощью к Координатору Международной федерации транспортников (ITF) в странах Арабского мира и Ирана Мохамеду Аррачеди, в ведении которого находится и Саудовская Аравия.

Мохамед Аррачеди давно и успешно занимается разрешением проблем моряков на Ближнем востоке, и в этот раз также незамедлительно включился в работу, сообщив работодателю, что существующая проблема требует срочного решения. Благодаря вмешательству Мохамеда, Евгений смог в короткие сроки посетить медицинское учреждение на берегу, где прошел все необходимые диагностические исследования. Моряку было назначено лечение, и его освободили от работы, насколько это возможно в случае старшего помощника. Компания же была

уведомлена, что моряку для восстановления здоровья дома в кратчайшие сроки требуется замена и репатриация.

К сожалению, из-за строгих ограничений на смены, жестких карантинных мер, а также сложностей в получении визы для сменщика весь процесс замены и репатриации занял несколько больше времени, чем предполагалось.

Однако, к счастью, в результате длительных переговоров между Мохамедом Аррачеди и компанией работодатель все же смог обеспечить прибытие сменщика для Евгения из Украины, а также, после необходимого карантина, возвращение старпома Бебеля на родину.

9 октября 2020 года старший помощник капитана Евгений Бебель вернулся в Украину. Уже через несколько дней он посетил офис ПРМТУ и присоединился к Профсоюзу по программе индивидуального членства.

Профсоюз и ITF координатор не прекращали работу по его делу. На сегодняшний день Евгений получил заработную плату в полном объеме.

«Я очень благодарен всем, кто работал по моему делу — сотрудникам Профсоюза и доктору Синху — за то, что делали все возможное, чтобы обеспечить меня лекарствами и вернуть домой к семье как можно скорее», — сказал Евгений.

Профсоюз выражает благодарность доктору Бинаю Синху за его неравнодушие к судьбе моряков и за оказанное Профсоюзу доверие. Сила — в единстве, и только работая совместно со всеми заинтересованными сторонами, можно добиться положительного результата.

ОБРАТИТЬСЯ В ПРОФСОЮЗ — ЗАЛОГ УСПЕШНОГО РАЗРЕШЕНИЯ ДЕЛА



К СОЖАЛЕНИЮ, СЛУЧАЕТСЯ, ЧТО ДАЖЕ КОМПАНИИ С ХОРОШЕЙ РЕПУТАЦИЕЙ НАРУШАЮТ УСЛОВИЯ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА. ПЕРВОЕ, ЧТО ДОЛЖНЫ ДЕЛАТЬ МОРЯКИ В ТАКИХ СИТУАЦИЯХ, — СООБЩАТЬ ОБ ЭТОМ В СВОЙ ПРОФСОЮЗ.

Именно так поступил член Профсоюза работников морского транспорта Украины Юрий, когда компания, на судне которой он находился в рейсе в должности третьего помощника капитана, задолжала всему экипажу двухмесячную заработную плату. Экипаж контейнеровоза состоял из 21 человека — моряков из Украины и Филиппин, а сумма задолженности на момент обращения составила порядка 75 тысяч долларов США.

В начале марта этого года от имени всего экипажа Юрий обратился в Профсоюз, и уже 18 марта компания полностью погасила долг. Тем не менее, через некоторое время моряку вновь пришлось прибегнуть к помощи Профсоюза по той же причине. На этот раз задолженность экипажу составила 50 тысяч долларов США. И снова благодаря вмешательству Профсоюза задолженность была погашена. Позже по рекомендации Юрия в ПРМТУ обратились и другие члены экипажа с аналогичным запросом, который также был решен в пользу моряков.

После успешного разрешения вопроса Юрий пришел в офис Профсоюза, чтобы лично поблагодарить сотрудников Профсоюза за оперативную работу.

«Люди, которые говорят, что Профсоюз ничего не делает, видимо, никогда даже не обращались и не интересовались работой Профсоюза», — отметил Юрий.

Профсоюз не может помочь моряку, если не знает о его проблеме, именно поэтому критически важным является своевременное обращение в Профсоюз, как минимум, за консультацией. ПРМТУ владеет значительным количеством инструментов, с помощью которых оказывает помощь в разрешении

широкого спектра проблем, с которыми сталкиваются моряки. Поэтому морякам важно быть частью профсоюзного движения: всегда владеть актуальной информацией о своих правах и нововведениях в морской отрасли, получать доступ к многочисленным социальным программам, проектам и преимуществам, доступным исключительно членам ПРМТУ.

ПРМТУ всегда на связи и готов оказать вам консультацию и ответить на вопросы



www.mtwtu.org.ua



www.facebook.com/MTWTU



[mtwtu_itf_ukraine](https://www.instagram.com/mtwtu_itf_ukraine)



[@MTWTU](https://www.telegram.me/MTWTU)



office@mtwtu.org.ua



+380482 42 99 01
+380482 42 99 02



Приходите к нам:
Гагаринское плато, 5 Б, офис 1

ПРМТУ ВЫИГРАЛ СУД ПРОТИВ МИНИИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

ПРМТУ ЗАЩИТИЛ ПРАВО УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ ПОЛУЧАТЬ ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ РАБОТЫ НА СУДАХ, ПОДПАДАЮЩИХ ПОД СФЕРУ ДЕЙСТВИЯ НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

9 ноября 2020 года Окружной административный суд г. Киева вынес решение по одному из исков ПРМТУ против Министерства инфраструктуры Украины и Государственной службы

морского и речного транспорта Украины о признании их бездеятельности противоправной и установлении обязательства предпринять действия.



Суд удовлетворил исковые требования ПРМТУ к МИУ и признал противоправной бездеятельность Министерства в части:

- необеспечения официального обнародования Поправок к Международной конвенции по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 года (далее — Конвенция ПДНВ-78), одобренных Резолюциями MSC.373 (93), MSC.396 (95), MSC.416 (97);
- несовершения Министерством в разумный срок надлежащих и достаточных мер по имплементации в законодательство Украины поправок к Кодексу ПДНВ-78, одобренных Резолюциями MSC.374 (93), MSC.397 (95), MSC.417 (97).

Суд обязал Министерство инфраструктуры Украины:

- обеспечить официальное обнародование поправок к Конвенции ПДНВ-78, одобренных Резолюциями MSC.373 (93), MSC.396 (95), MSC.416 (97);
- совершить действия по имплементации в национальное законодательство Украины поправок к Кодексу ПДНВ-78, одобренных резолюциями MSC.374 (93), MSC.397 (95), MSC.417 (97), в том числе в части:
 - установления требований к подготовке и квалификации капитанов, лиц командного и рядового состава и другого персонала судов, эксплуатируемых в полярных водах, с возможностью получения соответствующего свидетельства специалиста;
 - обновления требований к обязательной подготовке членов экипажа судов.

Дело рассматривалось судом с августа 2019 года. За это время суд неоднократно обращал внимание Министерства инфраструктуры Украины на то, что моряки не получают квалификационные документы, которые бы позволили им трудоустроиться на суда, работающие в полярных водах, и на суда, которые подпадают под действие Кодекса МГП. Однако, к сожалению, Министерством инфраструктуры не были предприняты достаточные и эффективные меры для устранения причин подачи иска.

Надеемся, что вынесенное судом решение не станет очередным поводом для формального обжалования и затягивания процесса по отказу в выдаче морякам квалификационных документов. А, наоборот, станет достаточным основанием для Министерства инфраструктуры Украины для обеспечения выполнения взятых на себя Украиной обязательств по Конвенции ПДНВ-78 и обеспечить украинским морякам гарантированное Конституцией Украины право на труд.

Тем более, что именно сейчас идет обновление всего массива нормативных актов по передаче функций Инспекции по подготовке и дипломированию моряков Морской администрации.

ПРМТУ призывает Министерство инфраструктуры Украины совместно предпринять действия для приведения законодательства страны в соответствие с требованиями Конвенции ПДНВ-78 с поправками. Также в который раз предлагает создать совместную рабочую группу по решению имеющихся проблемных вопросов функционирования национальной системы образования, подготовки и дипломирования моряков, в состав которой включить ведущих экспертов, представителей высших морских учебных заведений, представителей объединений украинских судовладельцев, операторов судов и субъектов хозяйствования, предоставляющих услуги по посредничеству в трудоустройстве моряков.

ПРМТУ благодарит адвокатское объединение «Юридическое бюро Сергеевых» за поддержку.

«Я ТРОЕ СУТОК УМИРАЛ»

История выжившего в крушении **Bourbon Rhode**

Универсальный буксир Bourbon Rhode (IMO 9356359, флаг Люксембурга) шел через Атлантический океан с Канарских островов в порт Джорджтаун, Гайана, когда его путь пересек сокрушительный ураган «Лоренцо». Маленькому 50-метровому буксиру нечего было противопоставить неумолимой стихии. 26 сентября 2019 года Bourbon Rhode затонул в центральной части Атлантики.

Французская компания-владелец судна Bourbon Offshore Supply Investissements (Bourbon Group) мобилизовала все ресурсы, в том числе привлекла национальные военно-морские силы Франции, чтобы спасти экипаж судна. Весь мир с замиранием сердца наблюдал за поисково-спасательной операцией, сопереживая родным и близким моряков.

Из 14 членов команды Bourbon Rhode лишь троим морякам удалось спастись. В борьбе за свою жизнь два украинца и россиянин провели трое суток без еды, воды и сна, из последних сил стараясь удержаться на спасательном плоту.

Тела еще четверых членов экипажа были найдены спустя несколько дней. Семеро моряков так и не были найдены.

Неоправданные ожидания

— В июле 2019 года я отправился в Испанию, чтобы сесть на судно Bourbon Rhode в Лас-Пальмаса. В этот рейс я попал при посредничестве крьюинга TideMarine и, вроде бы, рейс должен был быть хорошим: известная французская компания, хорошие суда. Как только я ступил на судно, я, мягко скажем, был шокирован увиденным: везде ржавчина, дыры, запустение, грязь.

Пожалуй, нет человека, который бы не слышал о гибели судна Bourbon Rhode, унесшей жизни 11 моряков. И нет человека, которого бы оставила равнодушным эта страшная трагедия. Спустя год после катастрофы «Морской» взял интервью у одного из выживших — матроса Евгения Николова, чтобы, отсеяв домыслы и слухи, рассказать, как все было на самом деле.

Перед рейсом нас поставили в док на ремонт и выделили две недели, чтобы привести судно в порядок. Однако для ремонта не было никаких материалов и запчастей: все приходилось заказывать и ждать. Что говорить, у меня даже робы не было — две недели я работал в футболке, шортах, кроссовках и каске.

Но мы старались, работали. Надо отдать должное, экипаж подобрался очень хороший. Первую неделю справлялись своими силами, потом приехала рембригада, но им точно так же для работы не хватало материалов и запчастей.

Финансовые трудности компании уже не были секретом ни для кого. Каждый день простоя Bourbon Rhode «влетал» судовладельцу в копейку, что и стало причиной спешки. Суперинтендант нас постоянно подгонял, однако старший механик тянул время, чтобы успеть починить как можно больше. Так, вместо двух недель мы простояли в ремонте полтора месяца.

Тем не менее, даже после продолжительного ремонта техническое состояние судна по-прежнему оставалось неудовлетворительным: переход через Атлантику был исключи-

тельно рискованным мероприятием. Компания планировала провести оставшиеся ремонтные работы по месту прибытия, в Джорджтауне, где на тот момент судно должно было работать уже две недели.

— За пару дней до отхода на судно пришел новый старший помощник капитана, одессит. Он постоянно повторял, что судно не должно выходить в океан, что оно не дойдет. Этого мнения придерживались и остальные члены экипажа.

Старший помощник отказался выходить в рейс на Bourbon Rhode и вернулся домой, что, с большой долей вероятности, спасло ему жизнь.

Покидая борт судна, он сказал: «Дай Бог вам дойти до Гайаны».

А буксир, тем временем, «успешно» прошел все проверки и готовился к выходу в море. О том, что на пути следования судна зреет мощный ураган, команда не была предупреждена ни береговыми службами, ни оператором компании.

— Помню, перед отходом у нас не работал судовый интернет, и мы все сидели на мобиль-

ном: обзванивали родных, любимых. Я написал два сообщения — маме и папе, но они не успели их прочитать; пока интернет работал, сообщения так и не были доставлены адресатам.

Роковое стечение обстоятельств

Ночью 19 сентября, невзирая на удручающее техническое состояние, Bourbon Rhode взял курс на северо-восточное побережье Южной Америки. В это же время в Атлантическом океане начал формироваться ураган, получивший в последствие имя «Лоренцо». Вскоре он усилился до максимальной пятой категории по шкале ураганов, когда скорость шквального ветра превышает 70 м/с.

— Закончив бункеровку и подготовку к переходу, судно вышло из порта. Шли, в принципе, нормально — со скоростью 9 узлов. Экипаж работал, не считаясь со временем, работы было много, свободного времени практически не оставалось. Мы старались, хотели, чтобы нас вспоминали добрым словом и показать, что мы профессионалы; мы навели порядок, создали уют. В машинном отделении ребята постоянно устраняли неполадки.

Нам стало известно о надвигающейся угрозе за три дня до трагедии. Как мне сказали, у нас был один выход — обогнать ураган. Мы должны были проскочить его за день, но начались неполадки с двигателями: у одного грелся подшипник, второй просто работал из рук вон плохо. Скорость судна упала до 5-6 узлов, в то время как ураган неся на нас наперерез на 15 узлах.



Утром 25-го сентября судно начало испытывать сильнейшую килевую и бортовую качку, а вечером уже никто не ел, не пил и не спал. Корпус судна содрогался от постоянных ударов мощных волн, не давая ни минуты передышки.

— Я находился на мостике с капитаном и старшим помощником и где-то около часа ночи услышал, как старший механик по радиации кричал капитану, что нас затопливает, а система откачки воды не работает. Капитан отправил меня в машинное отделение, где мне навстречу вылетел 3-й механик. На мой вопрос, что происходит, третий закричал: «Надо подавать сигнал SOS! Мы тонем!»

Я не знаю, сколько времени все это продолжалось, потому что в такие моменты ты не смотришь на часы. Последний раз, когда я был на мостике, скорость ветра на анемометре остановилась на отметке 75 м/с; она так и зависла и уже не менялась, хотя потом нам сказали, что максимальная скорость урагана превышала 150 м/с.

На тот момент я не знал, удалось ли кому-то из команды связаться с командой. Знаю, что спутниковый телефон точно не работал, как и интернет.

Вскоре с мостика был подан сигнал бедствия. Сделанный на скорую руку ремонт давал о себе знать: вода просачивалась через все латки, ни о какой герметичности речи не шло. Вода постоянно поступала в корпус судна.

— Я не знаю, отключили ли двигатели или они перестали работать сами, но судно потеряло ход и начало дрейфовать.

Каждый член команды боролся за живучесть судна, за свою жизнь и жизни коллег. С мостика раздавался крик «Mayday! Mayday!»

— Из машинного отделения поднялся моторист Вячеслав и сказал нам: «Это конец, нужно готовиться к худшему». На тот момент пришло осознание того, что вскоре нам всем придется покинуть судно. Капитан дал команду готовить спасательные плоты. Судно уже имело достаточно большой крен на правый борт, поэтому воспользоваться плотами с правого борта не представилось возможным. Попытка освободить плоты с левого борта также ни к чему не привела, плоты плотно сидели на штатных местах. Как бы мы ни пытались, механизм разобщения плота и судна (релизер) не сработал. Матрос Дмитрий, упираясь спиной в надстройку, а ногами в плот, пытался его освободить, но ничего не выходило.

Когда я снова поднялся на мостик, мне сказали, что на наш сигнал бедствия ответило судно в пяти часах ходу от нас, и надо продержаться, пока не подоспеет

подмога. И мы старались, мы боролись. Любая вера сильнее, чем страх.

Время шло, и все яснее становилось, что Bourbon Rhode не протянет на плаву ни пять часов, ни вдвое меньше. Велика была вероятность, что спешащее на помощь судно и само не сможет преодолеть огромные волны и добраться до терпящих бедствие моряков.

Наступил день. Вода все прибывала, аварийный генератор начал выходить из строя, в судовых помещениях моргал свет. Из-за бушующей стихии видимость была практически нулевой — все вокруг было черное, как ночью.

Прыжок

— Мы понимали, что прыгать придется, иначе не спастись. В глазах одного из членов экипажа я увидел страх. Я увидел, что он уже сдался, и, наверное, смирился. Он сказал: «Так умирать не хочется, так не хочется попасть в ад».

Первым в воду прыгнул старший механик. Перед прыжком он прокричал мне: «Надо прыгать, Жека, что ты стоишь? Надо прыгать, потому что умрем».

Хватаясь за штормтрап, мы спускались по левому борту нашего буксира в кипящие воды. Самым страшным на тот момент было понимание того, что мы так и не смогли сбросить плот, и там, в беспощадной воде, без плота нам не спастись.

Было очень страшно прыгать, но я все же сиганул. Помню пульсирующую мысль в голове, что, главное — это отплыть подальше от судна, чтобы волна не бросила меня на винты Bourbon Rhode.

Я прыгнул и стал плыть изо всех сил. Волны обрушивались на меня одна за другой, не давая вдохнуть.

Недалеко от меня плыл матрос Дмитрий, который спрыгнул в воду практически одновременно со мной. Вдруг Дмитрий закричал: «Плот, Женя! Плот!» Дима поплыл к плоту, а я стал свистеть в свисток прикрепленный к спасательному жилету, пытаясь привлечь внимание остальных ребят.

Спасательный плот крепится к судну тросом, который автоматически разрывается специальным механизмом, когда тонущее судно уходит на глубину свыше 4,5 метров. Если этого не произошло, на плоту есть специальный нож, чтобы трос можно было перерезать с плота. Однако, вероятнее

всего, нож выбило, когда плот отделился от судна, так как моряки так и не смогли его найти.

**26 сентября 2019 года
в 12:28 буксир Bourbon
Rhode последний раз вышел
на связь с офисом.
Как выяснилось позднее,
судно затонуло за 13 минут.**

— Не знаю, сколько времени мы тонули, но воды напились хорошо. Я подумал, что это — конец... Вспомнил маму, родных и близких. И тут внезапно почувствовал, что тяга ослабла; судно отпустило плот, и мы буквально вылетели из воды. При подъеме плот перевернулся вверх дном, но, по крайней мере, мы могли оставаться на плаву, держась за него. Ветер бил и терзал плот, но мы впятером цеплялись за него и за свои жизни изо всех сил: я, стармех Александр, матросы Евгений и Дмитрий и фиттер Игорь.

Ветер был такой силы, что со стармеха постоянно срывало спасательный жилет, и мы, крепко держась за тросы, помогли Саше зафиксировать его. Очередным порывом ветра трос, за который держались я и Саша, оторвало. Саша не смог удержаться, и его унесло ветром в темноту.

В сердце бури

Неясно, сколько времени плот с четырьмя моряками то поднимало ветром над волнами, то бросало в пучину. Моряки отчаянно держались за плот; они обвязали себя тросами, которые впивались в тело, раздирая кожу. Океанская соленая вода жгла раны, причиняя боль. Ураганный ветер, срывая гребни волн, создавал над уровнем моря плотный слой водяной пыли — дышать практически было нечем. Но желание выжить было сильнее любой боли.

— Вокруг полная темнота, ощущение конца света, полное отчаяние. Казалось, надежды уже нет, силы покидают. В голове проносились как картинки воспоминания о родных и близких. Приходило осознание того, что больше я их не увижу. Я молился, просил у Бога прощения.



Через какое-то время плот попал в глаз урагана — область прояснения и относительного затишья.

— В центре урагана мы были примерно полчаса, думали, что все закончилось, волна маленькая, где-то два метра. Вокруг темнота, гул. Нам удалось взобраться на все еще перевернутый плот. Мы легли крестом, чтобы сохранить равновесие. Я еще не попадал в такие шторма. Спросил у матроса Жени, который был опытнее меня: «Можно теперь говорить, что я бывалый? Знаешь таких, как я?» Он ответил: «Круче только тучи».

Это были его последние слова.

Матроса Евгения Мелгунова унесло внезапно налетевшей волной. На плоту осталось трое. Плот прошел через глаз урагана и снова оказался в пучине стихии. Ветер снова бил и терзал плот, подбрасывал и крутил его в воздухе, но моряки изо всех сил держались за спасительные тросы.

— На вторые сутки пошел дождь. Это был единственный раз, когда мы попали воды. В какой-то момент чуть-чуть распогодилось, и мы увидели большой самолет. Он развернулся прямо возле нас, и мы верили, что он нас заметил, и очень скоро нас спасут.

Вероятнее всего, это был разведывательный метеорологический самолет, собирающий данные для анализа погодных условий. Тем временем погода снова начала ухудшаться: к дождю прибавился шквалистый ветер, начали бить молнии. Грохот оглушал моряков. Вскоре стало ясно, что с самолета плот не заметили, и спасения ждать неоткуда.

— Ночью на третьи сутки нас начало морозить, самочувствие было ужасное; нас все время заливало холодной водой, появились галлюцинации, и иногда мы были не в состоянии оплечь реальность и видения. Где-то около трех часов ночи мы внезапно увидели яркий свет, свет прожектора. Это не был мираж — мимо нас проходило судно. У Игоря на жилете остался небольшой маячок, и мы предприняли несколько попыток встать на плоту и помахать маячком. Но нас не заметили.

На третьи сутки, когда шторм немного стих, морякам удалось перевернуть плот и забраться внутрь.



– Мы просто лежали. Не знаю, сколько часов прошло, но вдруг мы услышали гул приближающегося самолета. Он пролетел прямо над нами. Такое уже было. Но вдруг слышим, самолет пошел на второй круг, третий, четвертый, пятый. Нас заметили! Потекли слезы радости. Мы сняли жилеты и начали махать ими.

Долгожданное спасение

На помощь морякам пришел балкер PIET (IMO 9568574, флаг Либерии) с украинскими офицерами и филиппинскими рядовыми на борту. Экипаж балкера спустил трап, и первым по нему самостоятельно поднялся матрос Дмитрий.

Фиттер Игорь был слабее, и его подняли сеткой вместе с матросом Евгением. Команда балкера оказала потерпевшим первую медицинскую помощь и помогла связаться с родными.

А через несколько дней за моряками Bourbon Rhode прилетел вертолет. Он доставил их на военный фрегат ВМС Франции, где их уже ждала отдельная большая каюта. На борту фрегата моряки продолжили получать медицинскую помощь: за трое суток пребывания в воде их раны начали гнить. Из обезболивающего на борту фрегата был только лидокаин, однако он не давал нужного эффекта: раны промывали и поврежденные ткани иссекали практически наживую.

– Хочу отдельно отметить, что экипажи обоих судов относились к нам с огромным уважением, поддерживали, сопереживали и всячески старались помочь нам. Ребята с балкера подыскивали нам одежду, приносили сладости. Военные моряки навещали нас, приносили книжки, правда на французском языке, угощали напитками и круассанами. Я очень им благодарен.

Фрегат продолжал поисковую операцию, в ходе которой были найдены тела четырех членов экипажа Bourbon Rhode и сломанная шлюпка. Выжившие смогли опознать лишь одно тело. Остальные тела опознать было невозможно.

Фрегат доставил троих выживших на остров Мартиника, где их положили в медицинскую клинику. В клинике начались многочисленные допросы: со стороны полиции, представителей компании Bourbon Group. Чтобы поддержать моряков, компания привезла на остров их родственников — к Евгению прилетели его мама и девушка.



– Приехал господин Буше, второй номер в Bourbon Group, а еще сотрудник компании, непосредственно отвечавший за Bourbon Rhode. Сказали, что будут помогать, что после получения необходимой медицинской помощи можно будет переехать в отель, а дальше — по состоянию. Если здоровье позволит, и разрешат врачи, можно будет вернуться домой. Нас окружали очень хорошие доктора, отличный психолог; они переживали за нас, наверное, больше, чем мы сами.

Нас принимали за героев

– После пережитого мне все еще было тяжело ходить, но я старался изредка выбираться из гостиницы, чтобы прогуляться и освежить голову. Обычные люди, встречая нас на улице, говорили: «Это вы, кто спаслись?»

Фрегат продолжал поисковую операцию. Были найдены тела четырех членов экипажа Bourbon Rhode и сломанная шлюпка. Выжившие смогли опознать лишь одно тело. Остальные тела опознать было невозможно.



Парни, вы — герои!» Они пожимали нам руки, фотографировались с нами.

Сначала компания сказала, что все питание — за их счет. Позже компания ограничила ежедневный рацион определенной суммой. Я пару раз случайно превысил установленный компанией лимит и хотел доплатить, но сотрудники отеля отказались брать с меня деньги.

Страховая компания постоянно находилась на связи с моряками, уверяла, что обо всем позаботится. Высшее руководство компании обещало оказывать любое содействие. Однако реальность разительно отличалась от обещанного. А по возвращению домой, в Одессу, сразу начались проблемы со страховыми выплатами.

– По возвращению компания направила меня в частную медицинскую клинику Odrex для лечения и реабилитации. Сказали собирать чеки, подтверждающие понесенные мною расходы. Однако, когда я попытался получить компенсацию расходов, оказалось, что ответственные сотрудники не знают, кто за что должен платить и кто за что отвечать. Страховщики отправляли меня к представителю компании Ольге Ивановой, представитель компании перенаправляла обратно в страховую.

В результате, все чеки за лечение я отправил номинированному судовладельцем юристу Евгению Сукачеву, который обещал компенсацию моих расходов. Однако после нескольких электронных писем он просто пропал, перестал отвечать. Точно так же появлялись и исчезали другие юристы. Я связался с фиттером Игорем, проживающим в Российской Федерации, у него такая же ситуация — компания не реагирует на его обращения.



Ты же выжил — радуйся!

Все, что получил Евгений — это четырехмесячную зарплату согласно контракта, а также оплату трехмесячного больничного суммой около тысячи евро. Все общение с компанией идет через страховщиков, которые лишь собирают документы и продолжают что-то обещать.

– Юрист компании Евгений Сукачев мне сразу сказал: «Ты выжил, и тебе ничего не положено». Но я такой ценой выжил! Это не просто прыгнуть в воду и выжить, я трое суток умирал. Я видел, как умирают другие, видел, как умирают те, кто пытался спастись вместе со мной.

За прошедший с момента гибели судна год компания Bourbon Group ни разу не связалась с выжившими моряками, чтобы уточнить состояние их здоровья. До сих пор не были опубликованы результаты расследования. Не были установлены и наказаны виновные.

Отправившийся в этот злополучный рейс экипаж не предполагал, какой трагедией обернется это путешествие. Ответы на свои вопросы не могут получить семьи погибших и пропавших без вести моряков.

Выжившие в трагедии моряки очень хотели получить заслуженное внимание компании. Они хотели, чтобы перенесенные ими потрясения и трудности нашли хотя бы некоторое отражение в материальном вознаграждении, не предусмотренном, тем не менее, трудовым договором компании. Матрос Николов еще не скоро сможет вернуться к своей профессии, а, возможно, роковые события сентября 2019-го года и вовсе положат конец морской карьере Евгения.

Воспоминания о трагедии не покидают матроса.

– Произошедшее невозможно просто вычеркнуть из жизни. Год прошел, а я до сих пор не могу забыть этот ужас, этот липкий парализующий страх; ту глубокую безысходность, которую каждый из нас троих чувствовал всеми клетками своего тела.

Там, в бушующих волнах Атлантики, остались наши товарищи. Где-то на холодном дне лежит отважный буксир, отправленный кем-то безразличным на верную смерть. Я хочу добиться справедливости. Я хочу, чтобы истина была установлена, а виновные понесли заслуженное наказание.

И я буду за это бороться, чего бы мне эта борьба ни стоила.



В КРУИЗ ИЛИ НЕ В КРУИЗ?

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ВЕСЬ ТУРИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК НАХОДИТСЯ В СОСТОЯНИИ ГЛУБОКОЙ СТАГНАЦИИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ COVID-19. ОДНАКО НАИБОЛЕЕ КРУПНЫЕ УБЫТКИ НЕСЕТ ИМЕННО МИРОВОЕ КРУИЗНОЕ СУДОХОДСТВО, ИСПЫТЫВАЯ КРУПНЕЙШИЙ И БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ КРИЗИС СО ВРЕМЕН ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ. ФАКТОРАМИ, КОТОРЫЕ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПОВЛИЯЛИ НА СИТУАЦИЮ, СТАЛИ ОТМЕНА ПРЕДОПЛАЧЕННЫХ КРУИЗОВ, БОЛЕЕ ЖЕСТКОЕ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, СЛОЖНОСТИ СО СМЕНАМИ ЭКИПАЖЕЙ, СУДЕБНЫЕ ИСКИ И ВОЗРОСШИЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ЛАЙНЕРОВ.

До недавнего времени круизы были самым быстрорастущим сектором туристической индустрии. За последние пять лет спрос на круизы вырос на 20,5%. Данные Statista, где отслеживали количество пассажирских круизов с 2009 по 2020 годы, говорят о том, что в 2017 году около 26,7 миллионов человек предпочли отправиться в круиз, затем 28,5 миллионов в 2018 году и примерно 32 миллиона планировали это сделать в 2020-м.

Мировой круизный рынок насчитывает около 50 круизных линий и более 270 судов, однако около 75% его контролируется тремя основными компаниями: Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises и Norwegian Cruise Line Holdings. Это — ведущие компании, которые владеют большинством дочерних круизных линий.

У круизных лайнеров два основных канала дохода: продажа билетов, на которые приходится 62% общего дохода, и покупки на борту, такие как алкогольные напитки, азартные игры в казино, спа-процедуры, аукционы и береговые экскурсии, которые составляют оставшиеся 38%.

Безусловно, в 2020 году круизные компании понесли огромные убытки из-за пандемии COVID-19 — многие страны

закрыли свои границы, тысячи пассажиров остались в море, а суда вынуждены были искать удобный порт для стыковки. Так, в середине марта Канада запретила всем судам с численностью более 500 человек заходить в свои порты. Австралия, Новая Зеландия и США запретили заход всем судам, прибывающим из иностранных портов, и приказали всем судам под иностранным флагом покинуть страну. Вследствие подобных ограничений по всему миру пассажиры были помещены на карантин на борту судов более чем на месяц перед репатриацией, а многие члены экипажа все еще находятся на судах и ждут возобновления работы.

Также гиганты круизной индустрии надеются, что ряд строгих мер и ограничений, которые компании вынуждены были ввести во избежание распространения вируса на борту, помогут им вернуть доверие потребителей. Новые меры включают в себя прибытие в круизные терминалы в установленные временные интервалы, температурный скрининг путешественников, медицинский осмотр, медицинское анкетирование и тест на антиген к COVID-19.

Пандемия оказала значительное финансовое влияние на доходы всех круизных операторов.

На 1 апреля 2020 года стоимость акций Carnival Corporation составила 30.3 долларов, Royal Caribbean Cruises — 10.5 долларов, Norwegian Cruise Line Holding — 12.6 долларов. Это примерно на 70-80% ниже, чем в начале этого года. Но уже к концу июня 2020 года ситуация стала значительно лучше — значения составили 50.3, 16.43 и 16.42 доллара соответственно.

Например, гости круизов MSC получают браслет, который предоставит им бесконтактный доступ к опциям на борту. Такие браслеты можно использовать для открытия дверей кабины, не касаясь ручек, и для осуществления платежей. Они также помогут облегчить определение степени дистанцирования и отслеживание контактов, если это необходимо.

Экспериментируют и другие круизные компании. TUI Cruises и Naraag Lloyd недавно без инцидентов завершили рейсы, следующие из Гамбурга, по принципу по-call, не предусматривающему заходов в порты.

Эти две круизные компании также разработали планы, состоящие из десяти пунктов, призванные успокоить пассажиров и побудить больше людей снова отправиться в путешествие. Пункты включают в себя предварительный просмотр тепловизионных изображений для путешественников, социальное дистанцирование, уменьшение на 40% числа гостей, сокращенное количество столиков в ресторанах, меньшее число участников спортивных и развлекательных мероприятий. Суда будут оснащены лабораторией и расширенными медицинскими бригадами. Члены экипажа будут проходить регулярные тесты на COVID-19.

Ожидается, что цены на круизы будут снижены, и это заманит пассажиров обратно на борт. Уже есть предложения, которые можно забронировать на следующий год, включая скидки на каюты более высокого класса и пакетные предложения на напитки. Но некоторые фирмы идут еще дальше, фокусируясь только на

внутренних круизах для преодоления ограничений на пассажирские перевозки. Например, круизная компания Viking предлагает внутренние поездки для британцев, которые пропустили свой круизный отпуск. Все эти меры показывают, насколько инновационна и пластична отрасль в попытке помочь пассажирам снова отправиться в круиз.

Также многие круизные компании предлагают бонусные кредиты (110-125% от суммы бронирования) вместо возврата наличными в качестве опции для пассажиров, чьи поездки были отменены из-за пандемии. Эти кредиты можно использовать для будущих бронирований.

Согласно отчету банка UBS, опубликованному 31 марта 2020 года, около 76% пассажиров, круизы которых были отменены из-за пандемии, выбрали кредит на будущие поездки вместо возмещения стоимости билетов.

Согласно недавнему опросу, проведенному CLIA, 82% постоянных покупателей круизов собираются бронировать круиз для следующего отпуска. Несмотря на множественные вспышки COVID-19 и неопределенность относительно возобновления планирования, в нескольких отчетах говорится, что количество бронирований на 2021 год по сравнению с 2019 годом увеличилось.

Это показывает, что люди по-прежнему с нетерпением ждут возобновления круизного туризма в ближайшем будущем. Опрос, проведенный CruiseCritic.com, показывает, что 75% из 4600 круизных пассажиров заинтересованы в круизах после окончания COVID-19.

Представляем вам ТОП новых круизных лайнеров, построенных в 2020 году

Scarlet Lady от Virgin Voyages март 2020

Лайнер Scarlet Lady рассчитан на 2770 пассажиров и предназначен только для взрослых. Этот круизный дебют миллиардера Ричарда Брэнсона входит в число наиболее ожидаемых лайнеров года. Его характерный серебристый корпус и яркая красно-белая солнечная палуба выделяют его визуально. На его борту путешественников ждут уникальные новинки, которых не встретить на других судах, например, салон татуировок, поздний завтрак с драг-квин и служба доставки шампанского по запросу. На судне также есть специально оборудованные каюты с декоративной подсветкой (среди них 78 RockStar Suites с выходом на шикарную частную площадку на крыше лайнера Richard's Rooftop). Управлять Scarlet Lady будет женщина-капитан.



Carnival Mardi Gras сентябрь 2020

Carnival Mardi Gras — первый лайнер в своем классе (хотя он назван в честь первого лайнера Carnival Cruise Line). На борту путешественников ждут шесть тематических зон с развлечениями, барами и ресторанами. Есть Grand Central (трехэтажный атриум с окнами от пола до потолка), Французский квартал (с барами и закусочными, в том числе бистро Emeril's 1396), Summer Landing (кормовая зона бассейна с коптильней/пивоварней Guy's Pig & Anchor), La Piazza (пиццерия и итальянская кухня), Lido (основная зона бассейна с непринужденными закусочными, такими как Shaq's Big Chicken и Blue-Iguana Cantina) и Ultimate Playground с Bolt, первой американской горкой в море).



Crystal Endeavour август 2020

Роскошные экспедиционные круизы — это цель создания Crystal Endeavour, рассчитанного на 200 пассажиров, построенного в соответствии со спецификациями PC6 Polar Class, и оснащенного лучшими удобствами от Crystal Cruises. Каюты на лайнере — апартаменты с балконами, к которым прилагаются услуги дворецкого. На Endeavour шесть ресторанов, в том числе от шеф-повара Нобу Мацухиса, зона отдыха со стеклянной крышей и бассейном и экспедиционная команда из 25 человек, которая будет сопровождать путешественников на берегу в самых отдаленных уголках планеты. В сентябре 2021 лайнер отправится в Европу, а затем в Южную Америку и в Антарктиду, а до этого совершит три 16-дневных круиза по всей Азии.



Seafarers' Trust
We Put Seafarers First

Невидимые,

но такие нужные — все еще в море

От сырья до товаров первой необходимости — продуктов питания, медикаментов и средств индивидуальной защиты — несмотря на беспрецедентную и безжалостную пандемию COVID-19, моряки, неоцененные ключевые работники, все еще удерживают на плаву мировое сообщество.

Этим невидимым героям пришлось столкнуться с ограничениями на поезд-

ки, карантинными требованиями и отсутствием перелетов, вследствие чего порядка 400 тысяч моряков «застряли» на судах, а некоторые из них уже провели на судах свыше 17-ти месяцев.

Чтобы привлечь внимание общественности к данной проблеме, Трастовый фонд моряков ITF (International Transport Workers' Federation) пригласил членов

экипажей поделиться своей историей, приняв участие в фотоконкурсе «Все еще в море» (Still At Sea).

На протяжении нескольких недель со всего мира поступали тысячи фотографий, запечатлевшие как невзгоды, изоляцию и неопределенность, так и стойкость, надежду, семейные ценности, любовь и солидарность.

1 место



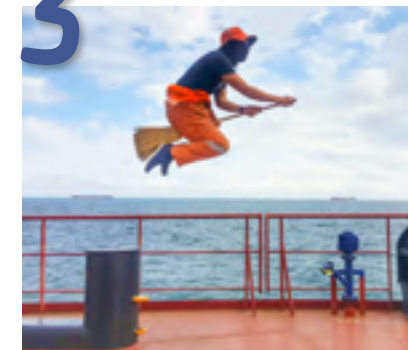
Ike S. Dagandanan — HERO AT SEA

2 место



Jay Michael A.Ebueza — Secretly quiet

3 место

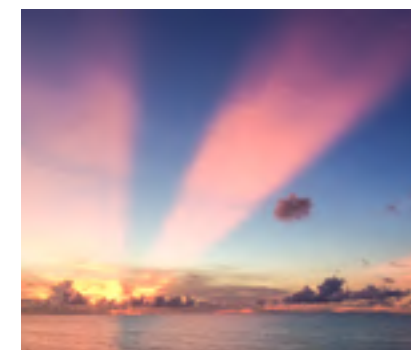


Carlo Deuxson Santiago — No sign off? no problem

Также предлагаем вашему вниманию другие работы, которые показались нам интересными



Дмитрий Киселев — Still at Sea



Андрей — 21st century Sunrise



Дмитрий Киселев — The Shawshank Redemption



Полюбите себя: ВЫБИРАЙТЕ ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ

ВСЕ МЫ ЗНАЕМ О ТОМ, ЧТО ЗДОРОВЬЕ НЕОБХОДИМО БЕРЕЧЬ С РАННИХ ЛЕТ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, ЧАСТО ПРЕДПОЧИТАЕМ ИСКАТЬ ОПРАВДАНИЯ ВРОДЕ ЗАГРУЖЕННОСТИ ИЛИ ОТСУТСТВИЯ ВРЕМЕНИ ВМЕСТО ТОГО, ЧТОБЫ НАЙТИ ПУТИ МОТИВАЦИИ К ЗАБОТЕ О СЕБЕ И СВОЕМ ОРГАНИЗМЕ.

Такие простые вещи, как отказ от вредных привычек, сбалансированное питание, соблюдение режима сна и физическая активность доступны практически каждому.

Но, если говорить о специфике работы моряков, даже самые банальные шаги на пути к здоровому образу жизни порой могут даваться с трудом ввиду ограниченного разнообразия продуктов питания на борту, ненормированного рабочего графика, отсутствия подходящего спортивного снаряжения, а также банальной усталости.

Избыточный вес и ожирение не только являются проблемами сами по себе, но и могут приводить к другим, более серьезным заболеваниям. Например, избыточный вес нередко дает осложнения на сердечно-сосудистую систему, а

также все чаще становится причиной трудностей при прохождении моряками профмедосмотра, поскольку работа на судне требует определенной физической подготовки.

Условия, в которых приходится работать моряку независимо от его должностных обязанностей, отличаются высокой степенью риска для здоровья и безопасности, а также подразумевают пребывание в хорошей физической форме, поэтому индекс массы тела (ИМТ) является одним из показателей, учитываемых при прохождении моряком профмедосмотра.

Система ИМТ используется на международном уровне и рассчитывается путем деления массы тела человека (в килограммах) на рост, возведенный в квадрат (в метрах).

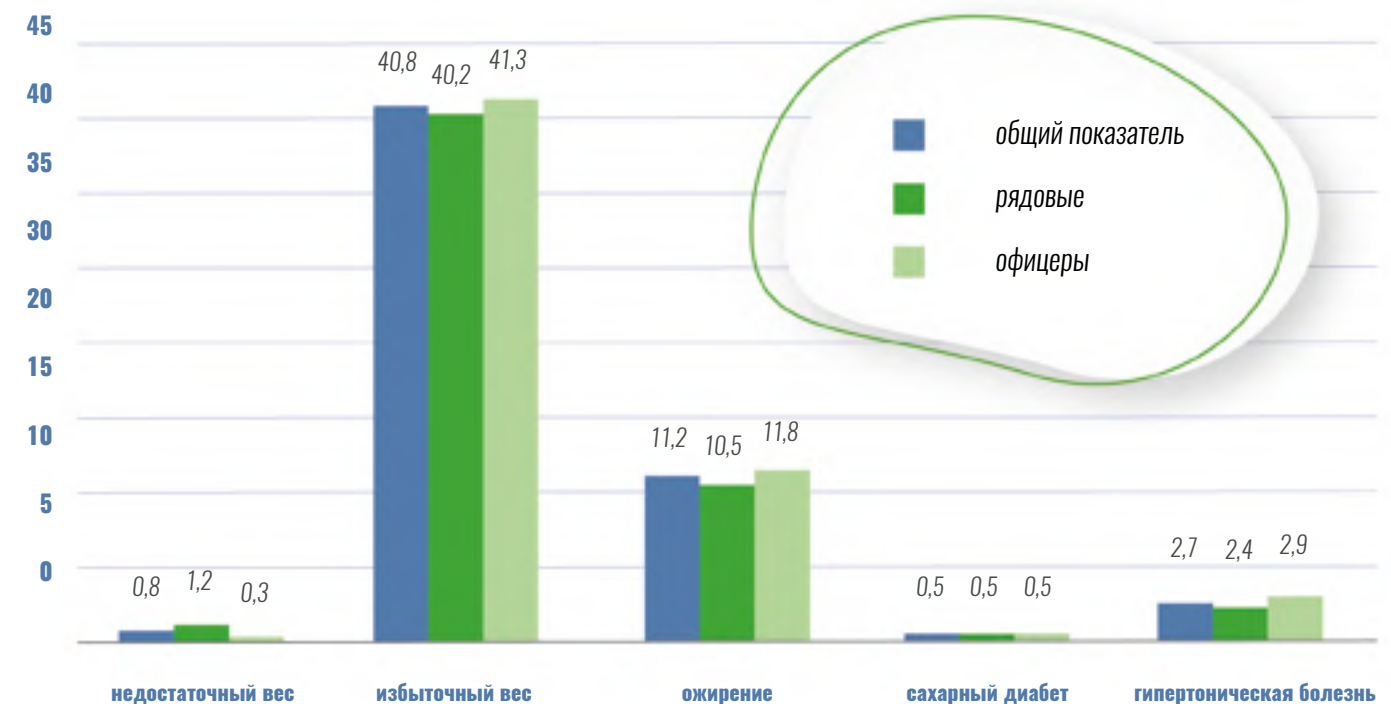
В соответствии с классификацией ВОЗ нормальными условиями являются значения ИМТ в диапазоне от 18,5 до 24,9. Значения в диапазоне от 25 до 29,9 указывают на избыточный вес, а значения в диапазоне от 30 до 34,9 — на состояние ожирения. Кроме того, значения меньше 18,5 указывают на состояние недостаточного веса.



Моряки представляют собой группу населения с высоким риском развития сердечно-сосудистых и онкологических заболеваний. Для них судно является не только местом работы, но и реальной жизненной средой на достаточно длительный период времени, а многие факторы, такие как воздействие химических веществ, курение, употребление алкоголя и наличие избыточного веса увеличивают

риск возникновения и развития вышеуказанных заболеваний.

Не так давно было проведено исследование состояния здоровья моряков, которое показало приближенную к реальности статистику в контексте наличия у них избыточного веса. Исследование проводилось по историям болезни 1155 моряков различных национальностей и должностей в возрасте от 21 до 66 лет.



Если сравнить показатели лишнего веса и ожирения среди моряков по сравнению с общей численностью населения той же национальности, то можно увидеть, что среди моряков процент избыточного веса выше. Это может быть вызвано нездоровым образом жизни, включающим неправильное питание, недостаток свежей пищи в рационе, употребление большого количества чая, кофе и напитков с сахаром из-за ненормированного рабочего времени и специфического режима дня, а также отсутствием физической активности.

Помимо исследования историй болезни, проводились анонимные опросы среди моряков, которые показали, что около 80% из них не удовлетворены качеством питания на борту и хотели бы питаться более здоровой пищей; 20% хранят продукты в своей каюте, и еще примерно 20% моряков используют пищевые добавки для заполнения диетических пробелов. Свежие фрукты и овощи также не всегда доступны на борту.

Во время рейсов у моряков нет выбора с точки зрения качества пищи, а рацион питания зависит от наличия в составе экипажа различных этнических групп, а также национальности повара, но зачастую анализ продуктов на борту показывает дефицит витаминов С, В2, А и кальция в ежедневном рационе питания моряков. В целом, у них также наблюдается недостаточный уровень физической активности: лишь половина тех моряков, которые привыкли заниматься спортом дома, продолжают поддерживать уровень физической активности и во время работы на борту.

Мы побеседовали с одним из тех моряков, которые стараются вести здоровый образ жизни и дома, и на судне. Игорь Свечников — капитан контейнеровоза, поделился своей историей, взглядами и советами для моряков.

– Игорь, как Вы считаете, такой высокий процент избыточного веса у моряков является следствием скудного рациона питания, работы в замкнутом пространстве и чрезмерных нагрузок или же все дело в банальном отсутствии мотивации?

– Однозначно сказать сложно, так как у каждого человека есть свои особенности, в том числе и физиологические, но лично я придерживаюсь мнения, что все, что вы перечислили, — отговорки и нежелание следить за собой. Если есть желание и стимул,





а также если спорт является неотъемлемой частью твоей жизни, как, например, гигиена, ты всегда найдешь время и возможность.

- Почему, на Ваш взгляд, морякам важно поддерживать себя в форме, вести здоровый образ жизни во время рейса?

- Все просто: спорт — это альтернатива лекарствам. Да, это не панацея, но он действительно может уберечь нас от многих проблем. Более того, во время занятий спортом улучшается и наше эмоциональное состояние — лично я чувствую положительный эффект тренировок не только физически, но и психологически.

- Расскажите, как лично Вы поддерживаете себя в форме?

- Как минимум три раза в неделю занимаюсь по часу-полтора. Тренировка включает пробежку, упражнения на турнике и с гантелями. Иногда я занимаюсь йогой, а иногда могу и грушу побить. Утром мне, как правило, хватает простой зарядки и душа. Безусловно, иногда график может сбиваться из-за бессонной ночи или захода/отхода судна в порт или из порта, но я стараюсь придерживаться распорядка и компенсировать недостаток нагрузки несмотря ни на что.

- Каким подручным инвентарем можно воспользоваться на судне, если нет спортзала, тренажеров?

- Всем, чем угодно: от пола (отжимания, приседания) до стен, стульев, трапа и тд. Главное — учитывать качку и крен судна, чтобы не было перекосов, и не навредить самому себе, а также не забывать о предварительной разминке для разогрева мышц.

- Ваши коллеги на борту поддерживают Вас, занимаются спортом?

- Не всегда, как и на берегу. Придерживаться здорового образа жизни или нет — это личный выбор каждого.

- Как мотивировать себя к занятию спортом?

- Наверное, важно просто любить себя и понимать, что ты это делаешь ради себя в первую очередь.

- Что Вы посоветуете морякам, которые хотят вести здоровый образ жизни, но откладывают это «на понедельник»?

- Каждый решает сам для себя. Существует такая пословица: «Не бежишь, пока здоров, — побежишь, когда заболеешь». Звучит радикально, но ни для кого не секрет, что в здоровом теле — здоровый дух.

- Посоветуйте несколько базовых упражнений, которые могут выполнять на борту моряки, желающие встать на путь заботы о себе и своем здоровье.

- Пробежка (не менее 30 минут в среднем темпе); подтягивания, отжимания, приседания, упражнения на укрепление пресса — по 10-30 раз в два-три подхода в зависимости от уровня физической подготовки. Важно — выработать привычку выполнять упражнения хотя бы три раза в неделю, ведь постоянство — залог успеха. Всем морякам желаю здоровья, тихой воды и, по традиции, семь футов под килем!

СОВМЕСТНЫЙ ВЕБИНАР ДЛЯ МОРЯКОВ ОТ

ПРМТУ И LEARNMARINE



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПРОДОЛЖАЕТ ПРОВОДИТЬ ИНФОРМАЦИОННЫЕ СЕМИНАРЫ И ТРЕНИНГИ, НА КОТОРЫХ МОРЯКИ ПОВЫШАЮТ УРОВЕНЬ ЗНАНИЙ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ НАВЫКОВ.

Так, ПРМТУ совместно с морским образовательным проектом Learnmarine провели для моряков вебинар на тему «Безопасность швартовных операций в перспективе новых требований IMO и морской индустрии».

Моряки собрались в Морском юнион центре, где перед началом вебинара получили возможность пообщаться с помощником инспектора ИТФ в Украине, которая рассказала о работе с моряками во время карантина в связи с COVID-19. С марта по начало октября ПРМТУ получил и обработал 2 164 обращения от моряков и членов их семей.

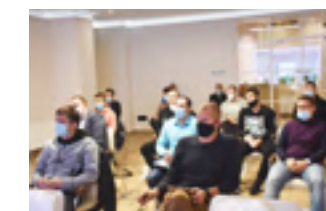
Следующие два с половиной часа моряки вместе с руководителем проекта Learnmarine Александром Пипченко разбирали инциденты, связанные со швартовными операциями, план управления швартовной системой и особенности его внедрения, ознакомились с тренажером швартовных операций.



Кроме того, спикер рассказал об изменениях в морской индустрии, об основных понятиях, связанных со швартовной системой согласно последним требованиям IMO.

Участники тренинга отметили высокий профессиональный подход спикеров к подаче материала.

«Очень информативный семинар, на мой взгляд, — поделился моряк. — Материал подан доходчиво и развернуто. Была возможность задать интересующие вопросы как спикеру вебинара, так и помощнику инспектора ИТФ. Рад, что ПРМТУ дал нам такую возможность».





НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ МОРСКИХ ЛИДЕРОВ

В МОРСКОМ ЮНИОН ЦЕНТРЕ СОСТОЯЛАСЬ ВСТРЕЧА НАЧИНАЮЩИХ МОРЯКОВ И КУРСАНТОВ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ С ДОКТОРОМ БИНАЙ КУМАРОМ СИНХОМ, КОТОРУЮ ОРГАНИЗОВАЛ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ.



Впервые Доктор Синх приехал в Одессу из Индии двадцать восемь лет назад молодым студентом и остался здесь. Сегодня доктор Бинай Синх является CEO и основателем Singh Marine Management Ltd, BS Global Seafarer Recruitment Ltd. и Selfless Fund, директором по Crewing Recruitment Training для Lloyd's Maritime Academy, автором, мотивационным спикером и социальным работником.

На встрече с начинающими моряками он поделился практическими советами, рассказал о том, какими качествами должен обладать моряк, чтобы построить успешную карьеру в море.

«С украинскими моряками у меня сложились хорошие отношения, поэтому я, как предприниматель и человек, неравнодушный к морю и другим людям, хочу создать для них новые возможности», — отмечает доктор Синх.



Также доктор Бинай Синх презентовал участникам встречи свою работу «Послание молодым морякам», видеоматериалы и книжные издания, которые он создал для моряков, основываясь на своем многолетнем опыте. Формулу успеха он заключил в принцип 3S: sincerity — искренность, selflessness — бескорыстие, simplicity — простота.

«Я не стремлюсь к великим свершениям, я просто хочу делать свое дело, и делать его так, чтобы мотивировать других на достижения», — говорит доктор Бинай Кумар Синх.



ПРОФСОЮЗ ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ МОРЯКОВ

ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ОРГАНИЗОВАЛ ОЧЕРЕДНУЮ ВСТРЕЧУ С МОРЯКАМИ, НА КОТОРОЙ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ СЕРТИФИКАЦИИ И ДИПЛОМИРОВАНИЯ МОРЯКОВ, РАБОТУ СЕРТИФИЦИРОВАННЫХ УЧЕБНО-ТРЕНАЖЕРНЫХ ЦЕНТРОВ, РАБОТУ ГКК, ПОЛУЧЕНИЕ ПАСПОРТОВ МОРЯКОВ, ВОПРОСЫ ПРОХОЖДЕНИЯ ПЛАВПРАКТИКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ УПРАЗДНЕНИЯ ИПДМ.

На вопросы моряков ответили Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк и советник Председателя ПРМТУ Сергей Казанцев, которые, в том числе, рассказали участникам мероприятия о деятельности Профсоюза в контексте коммуникаций на национальном уровне.

Моряки поделились проблемами, с которыми им приходится сталкиваться каждый день. Сегодня, к сожалению, задержка в получении документов является проблемой номер один, так как моряков не могут заменить не из-за закрытых границ, а из-за отсутствия сменщиков, которые ждут документы с июня-июля.

Еще одной освещенной на семинаре темой стало обращение капитана, который не прошел ГКК и попросил содействия в урегулировании проблемы у Профсоюза.

Ответы, которые дал капитан на экзамене, были проанализированы тремя независимыми экспертами. Они единогласно отметили, что моряк ответил на 7 вопросов правильно, еще 3 вопроса были заданы ему некорректно, один ответ был неполным. На данный момент ПРМТУ оказывает моряку всю необходимую юридическую и экспертную помощь. Если вы столкнулись с похожей ситуацией и готовы с этим бороться, вы всегда можете обратиться в Профсоюз.



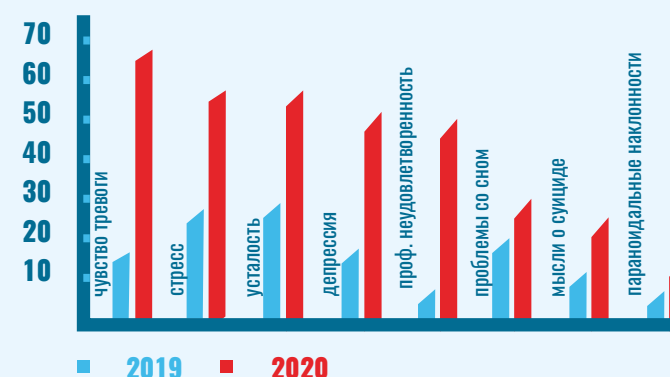
ИССЛЕДОВАНИЕ

БЛАГОСОСТОЯНИЯ МОРЯКОВ

в данном отчете представлена информация, собранная посредством опроса 4989 моряков.

2019*2020

СРАВНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ МОРЯКОВ С ФЕВРАЛЯ ПО МАЙ А 2019 И 2020 ГОД



о возможности проведения смены экипажа в тех портах, в которых на самом деле она невозможна), моряки начинают испытывать чувство фрустрации и несправедливости.

Начиная с июня, моряки все чаще винят работодателей в их бездействии в контексте организации смен экипажей, хотя по правде невозможность смены чаще вызвана национальными ограничениями, которые устанавливают государства, или же отсутствием подходящих авиарейсов.

ЧУВСТВО ЗАЩИЩЕННОСТИ

Морякам важно чувствовать, что работодатель поддерживает их в это непростое время. Эта поддержка может выражаться в простых вещах: ободряющие письма, информирование о действиях, которые предпринимает компания с целью защитить своих работников, по возможности — расширенный доступ к интернету, чтобы моряки могли связываться с близкими.

ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА

Необходимо ввести на постоянной основе периодическую оценку психологического и физического состояния моряков в целях своевременного выявления кризисных ситуаций и определения возможных срывов.

ПОВЫШЕНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ

Необходимо проводить обучающие лекции и семинары на тему ментального благополучия, а также обсуждать с моряками те трудности, с которыми они могут столкнуться, и способы их преодоления.

Благодаря подобному обучению моряк способен меньше поддаваться панике и влиянию со стороны, может руководствоваться логикой и правдивыми суждениями, а также выходить из сложных ситуаций с наименьшими потерями с точки зрения нервной системы.

ГУМАНИТАРНЫЙ КРИЗИС

Результаты данного исследования в сфере благополучия моряков подтверждают, что мы имеем дело с гуманитарным кризисом, и требуют более широкого общественного резонанса, поскольку если ситуация с ограничениями на смены экипажей не изменится, мы вынуждены будем иметь дело с необратимыми последствиями.



Диаграмма наглядно демонстрирует увеличение всех показателей в 2020 году по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Наиболее сильный разрыв между значениями отмечается в графе недовольства работой.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЛАГОСОСТОЯНИЯ МОРЯКОВ

ПОДДЕРЖКА И ОБЩЕНИЕ

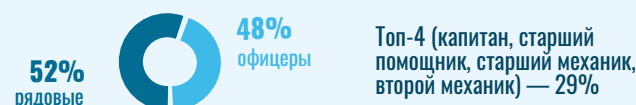
Эти факторы имеют большое значение не только во время пандемии, поскольку работа моряка предусматривает значительные психологические нагрузки. Данное предложение по повышению благополучия моряков включает как открытие горячих линий помощи, так и использование новейших технологий (приложений, мессенджеров). Немаловажным фактором является и то, что мобильные приложения сейчас доступны каждому моряку, и при этом дают возможность сохранять анонимность, которая часто выступает определяющим фактором для лица, ищущего поддержки.

ИНФОРМИРОВАНИЕ И БОРЬБА С НЕПРАВДИВЫМИ НОВОСТЯМИ

В особенности, своевременная передача актуальной и правдивой информации, поскольку дезинформирование и предоставление сфальсифицированных новостей могут существенно пошатнуть состояние моряков. Получая неправдивую информацию (например,

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

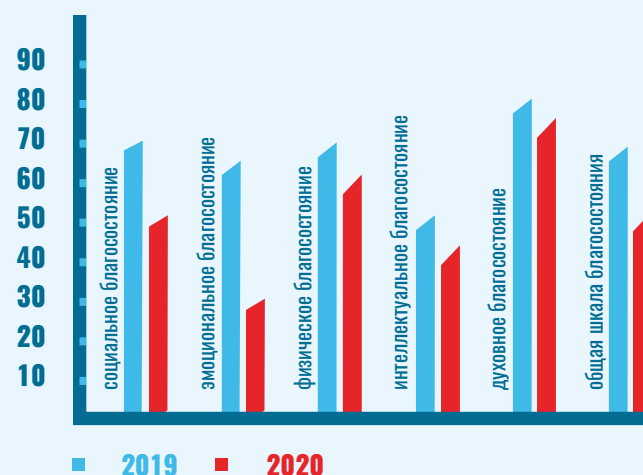
В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЗАНИМАЕМОЙ ДОЛЖНОСТИ:



Топ-4 (капитан, старший помощник, старший механик, второй механик) — 29%

В исследовании также принимали участие около 200 кадетов — как палубных, так и машинных, которые были включены в группу «Офицеры».

СРАВНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЛАГОСОСТОЯНИЯ МОРЯКОВ



	2019	2020	разница (%)
социальное благополучие	76	52	24
эмоциональное благополучие	68	34	34
физическая благополучие	72	63	9
интеллектуальное благополучие	54	48	6
духовное благополучие	82	79	3

общая шкала состояния 70,4 55,2 15,2

В таблице четко прослеживается снижение значений всех пяти показателей в 2020 году по сравнению с 2019 годом. В 2020 году у моряков заметно вырос уровень тревоги в связи с пандемией COVID-19 — по большей части, насчет благополучия их близких, находящихся на берегу, и за самих себя вследствие вынужденной работы в условиях неопределенности.

Интересно то, что такой показатель, как духовное благополучие, изменился в очень незначительной мере, что говорит о том, что люди, умеющие находить успокоение в вере и полагаться на духовную поддержку, по-прежнему верны себе.

СОЦИАЛЬНОЕ БЛАГОСОСТОЯНИЕ

Показатель, отражающий желание и способность личности социализироваться и устанавливать контакты с другими членами экипажа, а также поддерживать связь с семьей и друзьями.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ БЛАГОСОСТОЯНИЕ

Данный показатель отображает общую эмоциональную нагрузку, которую испытывает моряк. Данная категория вопросов не была нацелена на выявление каких-либо психических нагрузок.

ФИЗИЧЕСКОЕ БЛАГОСОСТОЯНИЕ

Самочувствие моряка, его ценности и убеждения в рамках поддержания физической формы и здоровья в целом.

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЕ БЛАГОСОСТОЯНИЕ

Показатель, свидетельствующий об интеллектуальных потребностях индивида и путях улучшения его интеллектуального благополучия.

ДУХОВНОЕ БЛАГОСОСТОЯНИЕ

Вера в высшие силы, будь то религиозность или прочие убеждения. Способность индивида находить успокоение в своих верованиях и тем самым улучшать свое самочувствие.



Очень часто выбор профессии мальчишек в семьях моряков predetermined заранее.

По примеру своих отцов, большинство из них с детства мечтают связать свою жизнь с морем. Так было и в семье Юрия Яворского, который продолжил морскую династию вслед за отцом и старшим братом. «Если честно, я даже не задумывался, когда пришло время выбирать профессию, — вспоминает Юрий. — Родители предложили поступать в Одесскую вышку, я, не раздумывая, согласился». В 2005 году Юрий Яворский окончил нынешний Национальный университет «Одесская морская академия» и сегодня работает в компании ADAMS Offshore Services W.L.L. в должности капитана.

РАБОТА В МОРЕ

– Юрий, расскажите о Вашем первом рейсе. Какие впечатления остались о нем?

– Первый мой рейс был в 2002 году, я в должности кадета на зарплату 5 долларов в сутки пошел от компании Marlow Navigation, тогда она еще назвалась Crystal Marine. Пошел я кадетом, но работал по 8 часов в сутки на палубе вместе со всеми матросами. Не помню, чтобы на то время была какая-либо кадетская программа, включающая обучение на мостике. Вместо этого приходилось драить палубу, отбивать ржавчину, много и тяжело работать. Но в то время особого выбора не было. Найти судно под иностранным флагом, где кадету можно было устроиться на практику, уже было большой удачей. Мне просто повезло, я неплохо знал английский язык, а в выпускных классах я ходил на Чкаловские курсы. Это помогло мне выделиться на фоне других претендентов.

Что касается впечатлений от первого рейса, восхитительных эмоций у меня не было. Скорее всего, это связано с тем, что не было того обучения, каким я его вижу сейчас, будучи уже капитаном: 4 часа на палубе с матросами, чтобы знать, в чем заключается

Я СТАРАЮСЬ СОЗДАТЬ НА СУДНЕ
КОМФОРТНУЮ РАБОЧУЮ АТМОСФЕРУ

I DO MY BEST TO CREATE A
COMFORTABLE WORKING ENVIRONMENT
ON BOARD

”

ЮРИЙ ЯВОРСКИЙ YURI YAVORSKIY

Very often, boys from seafaring families know for sure what career to choose: following the example of their fathers, the boys themselves commit to the sea. The same took place in the family of Yuri Yavorskiy, who continued the marine dynasty after his father and elder brother. Yuri recalls: “To be honest, when it was time to choose a profession, I did not really think about it. So I accepted my parents’ offer to enter the Odessa Maritime Academy without hesitation”. In 2005, Yuri Yavorskiy graduated from the National University “Odessa Maritime Academy” and today works for ADAMS Offshore Services W.L.L. as a Master.

WORK AT SEA

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

– My first voyage was in 2002 with Crystal Marine company (Marlow Navigation today). I worked as a Cadet for 5 USD a day. But being a Cadet I only worked 8 hours a day on a deck together with the seamen – no cadet program was available at that time. We scrubbed the deck, cleaned off rust and worked hard a lot. At that time we did not have that much of a choice. A great success was to find a foreign-flagged ship to do an apprenticeship on. I was lucky: after the Chkalov language school I spoke English quite well. It helped me stand out from other applicants.

As for the impressions of the first voyage, I had no delightful emotions. Most likely, this is due to the fact that the work then differed a lot from what I see now as a Master: 4 hours on deck with seamen to learn of their duties, and 4 hours on the bridge. In addition, my first voyage was from the Mediterranean sea to America across the Atlantic on a small

их работа, и 4 часа на мостике. Кроме того, в мой первый рейс был переход из Средиземного моря в Америку через Атлантику, на небольшом судне, в плохую погоду. За три недели перехода я «близко познакомился» с морской болезнью. Я был уверен, что это был мой первый и последний рейс.

Но я понимал, что работа в море — это перспективно, это хороший заработок, поэтому пересилил впечатления первого рейса. Сейчас я знаю, как себя вести и как правильно питаться во время качки. Если плохая погода, я не пойду после вахты фильм смотреть или спортом заниматься, чтобы не тратить энергию, чтобы организм не был обессилен. Сейчас, когда плохая погода, после вахты сразу отдыхаю, восстанавливаюсь.

– С какими трудностями сталкиваются сегодня моряки?

– Если говорить о рабочих моментах, то при стремлении, при желании добиться большего, всему можно научиться. А вот с чем постоянно сталкиваешься, и этого не избежать, — стресс и адаптация. По возвращению домой нам надо опять адаптироваться к жизни на берегу, в семье. Во время отпуска мы испытываем стресс в процессе поиска следующего рейса, так как каждый раз хотим найти работу на лучших условиях. Затем приезжаешь на судно, начинается стресс от передачи дел. Принял, вышел из порта — надо адаптироваться к судну, к текущему проекту, к экипажу, найти подход к каждому. Я стараюсь создать на судне атмосферу, когда всем комфортно, независимо от должности. Но бываю и строгим, если это по делу.

– Как Вы проводите свободное время в рейсе?

– Ситуация во время пандемии коронавируса изменила многое и для многих. К примеру, в рейс я ушел 12 февраля по контракту на три месяца, но домой уехал 10 сентября. Каждый день после окончания контракта не было никакой информации, когда откроются границы, и мы сможем вернуться домой. Я был в Саудовской Аравии, а там вообще все наглухо закрыли. Каждый день мы находились в ожидании, а неизвестность — самое худшее, что может быть. Все мы были в состоянии стресса, и, поверьте, в свободное время абсолютно ничем не хотелось заниматься.

А вообще в свободное время люблю заниматься спортом. Мы с экипажем своими силами организовали на судне спортзал.

МОРЕ И ПРОФСОЮЗ

– Почему моряку важно становиться членом ПРМТУ?

– Думаю, что следует присоединяться к Профсоюзу, так как здесь создано профессиональное сообщество. К примеру, на информационных семинарах от ПРМТУ мы получаем возможность развиваться, освежить в памяти пройденный материал и узнать что-то новое, знакомиться с коллегами, обмениваться опытом.

– Лично Вы чувствуете поддержку Профсоюза?

– Я присоединился к ПРМТУ не так давно. Я с удовольствием принимаю участие в образовательных проектах от Профсоюза и четко знаю, куда идти за помощью в случае неприятностей, связанных с работой. Но лучше бы они всех нас обходили стороной.

ship and in a bad weather. For the three-week voyage I closely acquainted with seasickness. Then I was sure it was my first and very last voyage. But after returning home I realized that maritime job is a promising and well-paid deal, so I drowned out the impressions of the first voyage. Now I know what to do and what to eat while pitching. If the weather is bad, I do not do movies or sports after my watch not to waste energy and exhaust my body. Today, when the weather is bad, after the watch I straightly go to rest and recover.

– What, in your opinion, is the hardest part of a seafarer’s job?

– Speaking about work, desire to achieve more can encourage to learn anything. But what you constantly face, and that cannot be avoided, is stress and adaptation. Upon returning home, we have to adapt back to life on the shore, in a family. While on leave, we are stressed looking for a better next contract. Then you join the ship, and the new stress begins – handover procedure. You hand over, leave the port, and here adaptation process starts – you adapt to the ship, to the project, to the crew. I do my best to create a comfortable working environment onboard for everyone to feel relaxed, regardless of his position. But I can also be tough, when needed.

– How do you spend your free time during the voyage?

– The coronavirus pandemic has changed a lot for us. For example, my three-month contract started on February 12, but I left home only on September 10. Every day after the end of the contract, there was no information when the state borders would open to enable us return home. I was in Saudi Arabia, and there, in general, everything was closed off. Every day we anticipated any information; the uncertainty is the worst. We were all stressed, and believe me, in my free time I absolutely did not want to do anything. In general, on previous voyages, I liked doing sports in my free time. I and my crew even organized a ship gym on our own.

SEAFARERS AND TRADE UNION

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

– I think everyone should join the Union as a professional community. For example, at MTWTU-organized information seminars, we get the opportunity to develop, refresh the knowledge and learn something new; we get acquainted with colleagues, exchange experience.

– Do you personally feel the support of the MTWTU?

– I joined the MTWTU not so long ago. I am happy to take part in Union-arranged educational projects and know for sure where to seek help in case of work-related issues. But it would be better if all the troubles bypass us.

ЗДОРОВЬЕ НАЧИНАЕТСЯ ОСОБЕННОСТИ ПРАВИЛЬНОГО ПИТАНИЯ



ЗАДУМЫВАЛИСЬ ЛИ ВЫ О ФРАЗЕ «МЫ — ТО, ЧТО МЫ ЕДИМ»? МЫ, К СОЖАЛЕНИЮ, ВСПОМИНАЕМ О ПРАВИЛЬНОМ ПИТАНИИ, КОГДА ПОЯВЛЯЮТСЯ ПРОБЛЕМЫ СО ЗДОРОВЬЕМ. ВСЕ МЫ СЛЫШАЛИ, ЧТО НУЖНО ПРАВИЛЬНО ПИТАТЬСЯ, НО ЗАДАВАЛИ ЛИ СЕБЕ ВОПРОС: ПОЧЕМУ?

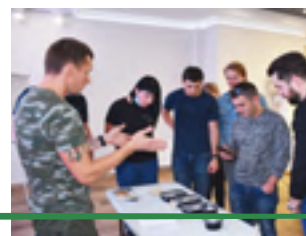
На семинаре в Морском юнион центре для моряков и членов их семей тренер по общей физической подготовке и развитию выносливости, специалист по питанию Сергей Проценко раскрыл ТОП-10 секретов о том, как, не отказывая себе в еде, оставаться в отличной физической форме, а

главное — не вредить своему здоровью и питаться правильно.

Сергей Проценко помог разобраться в принципах питания, подобрать для каждого нужный рацион в зависимости от того, находится ли моряк на борту судна или в отпуске, на берегу.



«О правильном питании сегодня не говорят разве что ленивые. Однако многие ошибочно путают эту систему питания с диетой, но это не так, — говорит Сергей Проценко. — Человек может всю жизнь придерживаться правильного питания, чего не скажешь ни про одну диету. Соблюдая главные принципы правильного питания, можно не только сделать свой организм более здоровым, но и избавиться от лишнего веса. Что, на мой взгляд, актуально и для моряков».



Как отметил Сергей Проценко, точное меню правильного питания зависит от многих факторов: возраста, веса, пола, образа жизни, степени физической активности. Даже при здоровом питании нельзя забывать о физической активности, которая не только

тренирует мышцы, но и нормализует работу внутренних органов.

Спикер ответил на проблемные вопросы, помог практическими советами и расписал базовые рационы для каждого присутствующего.



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ



НАДО ПОДТЯНУТЬ АНГЛИЙСКИЙ?

НЕТ НИЧЕГО ПРОЩЕ, ЕСЛИ ТЫ С ПРМТУ!

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

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



WE ARE STRONGER
ВМЕСТЕ

