

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№64 ноябрь 2015

VII СЪЕЗД ПРМТУ

ЗАСЕДАНИЯ КОМИТЕТА СПРАВЕДЛИВОЙ ПРАКТИКИ ITF

UNION ACTIVITIES

ИНСПЕКТОРАТ
ITF

RELEVANT

ЗАСЕДАНИЕ
ПРОФКОМА

WARNING

ОПАСНАЯ
РАБОТА

EXCLUSIVELY

OFFSHORE

SEA PORTS

PORT OF
BUSAN

HISTORY

ТЕПЛОХОД
«УКРАИНА»

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГУА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛИЗ



БЕРМУДСКИЕ О-ВА



БОЛИВИЯ



БИРМА/МЬЯНМА



КАМБОДЖА



КАЙМАНОВЫ О-ВА



КОМОРСКИЕ О-ВА



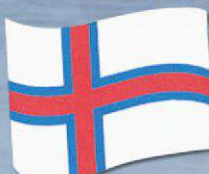
КЮРАСАО



КИПР



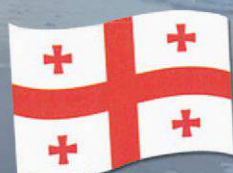
ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ



ФАРЕРСКИЕ О-ВА (МЕЖД. РЕГИСТР)



ФРАНЦИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГРУЗИЯ



ГЕРМАНИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГИБРАЛТАР



ГОНДУРАС



ЯМАЙКА



ЛИВАН



ЛИБЕРИЯ



МАЛЬТА



МАРШАЛЛОВЫ О-ВА



МАВРИКИЙ



МОЛДОВА



МОНГОЛИЯ



КИДР



ПАНАМА



САН-ТОМЕ И ПРИНСИПИ



ШРИ-ЛАНКА



СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ



ТОНГА



ВАНУАТУ



Это морские флаги, которые Международная федерация транспортников объявила «удобными». В дополнение к названным флагам есть ряд судовых регистров, где отдельные суда можно классифицировать, как работающие под «удобным» флагом.



UNION ACTIVITIES

2 ИНСПЕКТОРАТ ИТФ

UNION INFO

4 СЕМИНАРЫ ДЛЯ МОРЯКОВ

RELEVANT6 ЗАСЕДАНИЕ ПРОФКОМА
26 МОРСКИЕ ЗАСЕДАНИЯ**UNION ACTIVITIES**

10 VII СЪЕЗД ПРМТУ

WARNING

22 ОПАСНАЯ РАБОТА

EXCLUSIVELY

24 OFFSHORE

YOUTH

28 ТРЕНИНГ ДЛЯ МОЛОДЕЖИ

SHIPOWNERS INFO

29 DANAOS

SEA PORTS

30 PORT OF BUSAN

PERSONALITY

32 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

HISTORY

34 ТЕПЛОХОД "УКРАИНА"

№ 64 ноябрь 2015

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

Торговая марка и торговое имя «Морской» являются исключительной собственностью Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «АЛЬФА ПРЕСС»

Перепечатка материалов журнала «Морской» невозможна без письменного разрешения редакции. При перепечатке материалов обязательна ссылка на журнал «Морской».

Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Редакция не несет ответственности за стилистические и грамматические ошибки в рекламных макетах.

Информационно-развлекательный журнал «Морской» распространяется бесплатно в кригинговых компаниях и первичных профсоюзных организациях ПРМТУ.

Тираж – 2000 экз.

Редакция ведет переписку с читателями. Ваши материалы, пожелания и предложения отправляйте на электронный адрес: morskoy@mtwtu.org.ua65079, г. Одесса, пл. Куликово поле, 1
Тел.: +38 (048) 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua**36** PHOTO ALBUM
MY BEATLES**Дорогие читатели!**

Мы рады вновь приветствовать вас на страницах нового выпуска журнала «Морской». Говоря о прошедшем месяце, трудно описать, насколько продуктивно он прошел.

Первым и самым значимым событием, на которое мы хотим обратить внимание наших читателей, стало проведение VII Съезда Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Съезд – это, наверное, самое значимое событие всего Профсоюза, ведь именно Съезд определяет вектор работы на последующие 5 лет. С этим важным событием нас поздравили братские профсоюзы, входящие в семью ИТФ, а также наши украинские коллеги и представители работодателей. Стоит отметить, что все они на высоком уровне оценили работу ПРМТУ на благо членов Профсоюза.

Большое внимание, в прошлом месяце, Профсоюз уделил общению с моряками. Помимо участия в семинарах, на которые представителей ПРМТУ приглашают в качестве содокладчиков, мы провели крупный семинар, посвященный проблематике банковских ограничений НБУ, мобилизации и другим актуальным вопросам. Подробную информацию, предоставленную юридической службой ПРМТУ, вы можете найти на страницах нашего журнала.

Темой, которая все больше и больше беспокоит Профсоюз, остается обман при трудоустройстве моряков. К сожалению, не смотря на все призывы ПРМТУ, перед трудоустройством на сомнительные суда обращаться к нам за консультацией, моряки продолжают попадать в ловушки недобросовестных работодателей и терять деньги. Если вы столкнулись с сомнительными фирмами или частными лицами, которые за определенную плату обещают вам трудоустройство, пожалуйста, сообщайте нам. Все эти и другие не менее интересные события вы найдете на страницах этого номера.

Приятного вам чтения.

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



Инспектор ИТФ в Украине Наталья Ефременко посещает судно.



В рамках инспекции



**В 2014 году
ИТФ вернула
морякам
59,5 млн.
долларов
США**

Во время своего доклада на конференции Maritime Mapower в Сингапуре Генеральный секретарь ИТФ Стивен Коттон рассказал, что инспекторы и членские профсоюзы ИТФ в 2014 году вернули морякам около 60 млн. долларов США невыплаченных зарплат: «Таким образом, в отрасли еще остаются некоторые элементы, которые необходимо привести в порядок».

Инспекторат ИТФ представляет собой сеть из приблизительно 150 инспекторов, которые располагаются в портах по всему миру. Инспекторы ИТФ — представители профсоюзов осуществляют инспектирование судов, проверяют соответствие условий труда и быта международным стандартам, нормам трудового законодательства флага, условиям подписанных коллективных договоров и индивидуальных контрактов, оказывают необходимую помощь и поддержку членам экипажей в урегулировании претензий, касающихся задержек в выплате заработной платы, окончательного расчета, смены и репатриации, недостаточного и несвоевременного обеспечения судов провизией, незаконных удержаний заработной платы и выплат компенсаций за необоснованное расторжение контракта до истечения его срока, а также компенсаций за частичную/полную потерю трудоспособности и компенсаций за потерю жизни.

Львиная доля, 81% от общей суммы задолженности – 48 млн. долларов США – была собрана в Европе. Это отражает тот факт, что ИТФ располагает гораздо большим количеством инспекторов в европейских странах, чем в других странах мира. Еще 14% или 8,37 млн. долларов США были собраны в Азии.

Генеральный секретарь ИТФ Стивен Коттон отметил, что более 75% от общей суммы задолженности были собраны с судов, не покрытых коллективными договорами ИТФ в рамках Международного форума переговоров (IBF). Сегодня более 11500 судов покрыты IBF договорами. Также он рассказал, что было некоторое беспокойство, что финансовые беды Греции могут



ПРОВЕРЯЮТСЯ СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ.



привести к увеличению количества случаев невыплаты заработной платы на судах, принадлежащих греческим судовладельцам.

Говоря об Украине, необходимо отметить, что у нас работает только один инспектор ИТФ – Наталья Валерьевна Ефрименко. Ее вклад в общую сумму возвращенных морякам средств составил 1019492,00 долларов США.

«Основные вопросы, с которыми к нам обращаются — это задолженность по заработной плате, необоснованные отчисления (репатриация, флаговые документы и т.д.), необоснованное прерывание контракта, несвоевременная смена и списание моряков, задержки в выплате компенсаций за частичную/полную потерю трудоспособности или жизни.

За последние годы увеличилось число обращений действующих экипажей и списанных моряков оффшорного флота (иранские и сингапурские компании). Участились случаи мошенничества в сфере посреднических услуг по трудоустройству моряков за границу. Используя имена крупных судовладельческих компаний и информацию о судах и судовладельцах, доступную в интернете, мошенники предлагают свою помощь в трудоустройстве, за услуги предлагают заплатить 600-1000 долларов США (ссылаясь на необходимость оформления документов, визы, билетов и т.д.), впоследствии закрывают офис (неделя-месяц) и исчезают. Мы постоянно информируем моряков через интернет-ресурсы о выявленных фактах мошенничества, предлагаем, прежде чем принимать какие-то решения, консультироваться с нами. На встречах с курсантами уделяем вопросам трудоустройства, общения с агентствами по найму и трудоустройству моряков, международным требованиям к трудовым договорам и правам моряков особое внимание», — констатирует Наталья Валерьевна.

«К нам в офис ежедневно поступают многочисленные телефонные обращения и письменные запросы

касательно проблем, с которыми моряки сталкиваются, и с просьбой помочь в их решении или дать консультацию по условиям действующих договоров, либо индивидуальных контрактов. К сожалению, даже имея копию контракта на руках, моряк не всегда знает, на что он имеет право, насколько правомочны те или иные его действия, поэтому мы постоянно рекомендуем членам ПРМТУ и обращающимся за помощью морякам в случае возникновения каких-либо сомнений и недостаточности предоставляемой крьюинговыми агентами информации об условиях труда и работодателе, обращаться в Профсоюз до подписания контракта и принятия окончательного решения, а в случае возникновения проблем на борту судна незамедлительно связаться с Профсоюзом и/или Инспектором МФТ в стране нахождения судна для получения квалифицированной помощи и поддержки», — резюмировала Наталья Ефрименко.

В последнее время инспекция ИТФ в Украине достигла успехов в развитии взаимоотношений с флаговыми администрациями. Что касается портовых администраций и инспекций, то их активность в решении трудовых споров несколько снизилась, в силу ряда причин (общая ситуация в стране, реорганизация, утечка кадров и давление коммерческой администрации). Активная поддержка оказывается только в случае несоблюдения компаниями международных норм в части безопасности и технического состояния.

ПРМТУ ОТКРЫТ ДЛЯ ОБЩЕНИЯ С МОРЯКАМИ



СЕМИНАР КОМПАНИИ OSM ПОСЕТИЛИ ОКОЛО 100 ОФИЦЕРОВ.

Не смотря на то, что международные специализированные информационные агентства то и дело говорят о спаде судоходного рынка, потребность в квалифицированных морских кадрах, коими являются украинцы, на международном морском рынке труда продолжает расти. С целью повышения уровня квалификации моряков крупные судоходные компании и менеджеры уделяют все больше внимания повышению квалификации своих моряков. Для этого для моряков проводятся семинары и тренинги, для участия в которых прилетают представители принципалов и другие специалисты. По хорошей традиции на семинарах уделяется время профсоюзным вопросам и вопросам, связанным с работой Международной федерации транспортников (ITF).

В конце октября сразу несколько компаний провели учебные семинары для своих моряков и на каждый из них были приглашены представители Профсоюза работников морского транспорта Украины, как единственной морской членской организации ITF в Украине, и Наталия Ефрименко, инспектор ITF в Украине. Так, 20 октября делегация ПРМТУ общалась с моряками компании Bernhard Schulte Shipmanagement Ukraine, 26 октября — с моряками OSM, а 28 октября — с моряками компании ASP.

Свои выступления на семинарах Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк начинает с общей информации о Профсоюзе работников морского транспорта Украины, о его членстве в Международной федерации транспортников и в других международных объединениях. После этого моряки всегда задают вопросы. В большинстве случаев все вопросы касаются коллективных договоров, социальных программ Профсоюза, вопросов налогообложения моряков, пенсионного обеспечения, ратификации MLC, 2006 и банковских ограничений Национального банка Украины. Однако встречаются и индивидуальные вопросы, на которые моряки также получают исчерпывающие ответы.

О работе инспектората ITF морякам рассказывает инспектор ITF в Украине Наталия Ефрименко. Для начала моряки получают общую информацию о Международной федерации транспортников, и у моряков сразу возникают вопросы, с которыми они уже сталкивались в своей практике.

Участие в таких семинарах дает Профсоюзу возможность еще раз показать, что он открыт для общения с рядовыми членами Профсоюза.



OSM – растущая компания, которая делает все возможное, чтобы клиенты могли сосредоточиться на своей основной деятельности. Компания предоставляет полный спектр услуг для оффшорной и морской отрасли в таких областях: управление судами, управление экипажами, оффшорный менеджмент и судостроительный менеджмент.

OSM имеет 25 лет опыта работы, около 10 000 сотрудников, 26 офисов и 500 судов под управлением.

Глобальное присутствие OSM в сочетании с местным представительством, предлагает гибкость и широкий спектр возможностей для клиентов, которые позволяют им расширить свое присутствие в новых регионах. OSM предлагает своим клиентам уверенность, которая обеспечивается благодаря эффективным и прозрачным системам управления, предлагающим полное информирование 24/7, лицензии EBN и обеспечение соответствия нормативным требованиям государства флага, снижению накладных расходов и операционной поддержке – все это позволяет клиентам сосредоточиться на своем росте.



Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) является мировым лидером в области управления судами. BSM работает на этом рынке более 130 лет, и самые ответственные и требовательные клиенты всего мира доверяют ей как своему партнеру.

BSM управляет флотом из 600 судов. 20000 сотрудников компании позволяют осуществлять безопасное, надежное и эффективное управление судами посредством 9 центров управления судами, 23 круизных служб и 5 полностью принадлежащих BSM морских учебных центров по всему миру.

Наряду с комплексными услугами по управлению судами, BSM предлагает комплект дополнительных морских решений, которые разработаны с целью удовлетворения индивидуальных потребностей каждого клиента.



ASP Ship Management Group по всему миру предоставляет полный спектр комплексных морских услуг в сфере менеджмента судов, осуществляемого третьей стороной.

Региональные отделения компании по управлению флотами структурированы таким образом, чтобы обеспечить индивидуальное обслуживание клиентов непосредственно в их географическом регионе.

Этот уникальный децентрализованный подход гарантирует, что клиент никогда не бывает на большом расстоянии от своего менеджера – независимо от глобального характера морской отрасли.

Сочетание традиционных морских навыков с передовыми IT-технологиями делает ASP мировым лидером на рынке судового менеджмента.

В ОДЕССЕ ПРОШЛО РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ ПРОФСОЮЗНОГО КОМИТЕТА ЧЕРНОМОРСКОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ МОРЯКОВ.



30 октября 2015 года состоялось расширенное заседание профсоюзного комитета Черноморской первичной профсоюзной организации моряков. В заседании приняли участие 47 моряков, членов Профсоюза работников морского транспорта Украины, которые работают на судах иностранных судовладельцев. Из числа присутствующих были выбраны 30 делегатов на очередной Съезд ПРМТУ от Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

Также в рамках заседания были подняты вопросы по ратификации МLC, 2006, в том числе обсуждалась Петиция «Захистити трудові права українських моряків. Ратифікувати Конвенцію Міжнародної організації праці 2006 року про працю у морському судноплаванні (MLC)» на официальном интернет-представительстве Президента Украины, поданная представителями Федерации профсоюзов Украины.

Кроме того, юридическая служба Профсоюза подготовила актуальную информацию по ограничениям НБУ, порядке пересечения государственной границы и о состоянии дел с мобилизацией.

Банковские ограничения НБУ

До 4 декабря действует Постановление НБУ № 581 «Об урегулировании ситуации на денежно-кредитном и валютном рынках Украины», которое устанавливает ограничения на валютном рынке Украины.

Разрешается покупать наличную иностранную валюту одному лицу в один операционный (рабочий) день в сумме, не превышающей эквивалента 3000 гривен в пределах одного банковского учреждения.

Выдача наличных средств в национальной валюте через кассы и банкоматы предусмотрена в пределах до 300 000 гривен в сутки на одного клиента.

Требования настоящего подпункта не распространяются на выдачу наличных средств на:

- выплаты заработной платы, расходов (в пределах норм, установленных законодательством), пенсий, стипендий, других социальных и приравненных к ним выплат (кроме материальной помощи);
- выплаты гарантированных сумм возмещения вкладчикам за счет средств Фонда гарантирования вкладов физических лиц;

Кроме того, 22 октября 2015 года было вынесено Постановление НБУ № 718 «О внесении изменений в Постановление НБУ от 03.09.2015 № 581», которым перечень исключений также пополнился осуществлением валютно-обменных операций с физическими лицами, что означает снятие ограничений по выдаче из кассы суммы до 300 000 гривен при продаже валюты.

Физические лица могут осуществлять переводы иностранной валюты за пределы Украины по текущим валютным неторговым операциям:

- физ.лица-резиденты — без подтверждающих документов с текущего счета в иностранной валюте или без его открытия — на сумму, которая в эквиваленте

не превышает 15 000 гривен в один операционный (рабочий) день.

- с текущего счета в иностранной валюте на сумму, которая в эквиваленте превышает 15 000 гривен, но не более чем 150 000 гривен в месяц, исключительно на основании подтверждающих документов.

Уполномоченные банки обязаны ограничить выдачу (получение) наличных средств в иностранной валюте или банковских металлов с текущих и депозитных счетов клиентов через кассы и банкоматы в пределах до 20000 гривен в сутки на одного клиента в эквиваленте по официальному курсу Национального банка Украины. Указанное требование распространяется на выдачу (получение) наличных средств как в пределах Украины, так и за ее пределами независимо от количества счетов клиента в одном банке.

Постановление Правления Национального банка Украины от 06.06.2013 № 210 «Об установлении предельной суммы наличных расчетов» предусматривает предельные суммы расчетов наличными: физического лица с предприятием (предпринимателем) и между собой по договорам купли-продажи, которые подлежат нотариальному удостоверению в течение одного дня за товары (работы, услуги) в размере до 150 000 гривен. Физические лица имеют право осуществлять расчеты на сумму, превышающую 150 000 гривен только безналичным перечислением средств.

Особенности пересечения таможенной границы Украины

Согласно статье 374 Таможенного кодекса Украины, не подлежат письменной декларации товары (за исключением подакцизных), суммарная фактурная стоимость которых не превышает эквивалент 1000 евро, которые ввозятся гражданами на таможенную территорию Украины в ручной клади и/или в сопровождаемом багаже



через пункты пропуска через государственную границу Украины, открытые для воздушного сообщения, и товары (кроме подакцизных), суммарная фактурная стоимость которых не превышает эквивалент 500 евро и суммарный вес которых не превышает 50 кг, которые ввозятся гражданами на таможенную территорию Украины в ручной клади и/или в сопровождаемом багаже через другие пункты пропуска через государственную границу Украины.

Таможенные правила Украины позволяют перемещение через украинскую границу любых личных вещей и товаров за исключением тех, которые запрещены для ввоза через таможенную, например, ядовитых или взрывоопасных веществ.

Стоит отметить, что согласно ст. 370 Таможенного кодекса Украины, личными вещами, которые свободно могут перевозиться пассажиром, считаются:

1) товары личной гигиены и индивидуальные косметические средства в количестве, которое обеспечивает потребности одного лица на период поездки;

2) одежда, белье, обувь, имеющие личный характер, предназначенные исключительно для собственного пользования, и имеющие признаки бывших в пользовании;

3) личные украшения, в том числе из драгоценных металлов и камней, имеющие признаки того, что они были в использовании;

4) индивидуальные письменные и канцелярские принадлежности;

5) один фотоаппарат, одна кино-, видеокамера вместе с разумным количеством фото-, видео-, киноплёнок и дополнительных принадлежностей;

6) один переносной проектор и аксессуары к нему вместе с разумным количеством диапозитивов и/или киноплёнок;

7) бинокль;

8) переносные музыкальные инструменты в количестве не более двух штук;

9) одно переносное звуковоспроизводящее устройство (в том числе магнитофон, диктофон, проигрыватель компакт-дисков и т.п.) с разумным количеством плёнок, пластинок, дисков;

10) один переносной радиоприемник;

11) сотовые (мобильные) телефоны в количестве не более двух штук, пейджеры;

12) один переносной телевизор;

13) переносные персональные компьютеры в количестве не более двух штук и периферийное оборудование, а также принадлежности к ним; флэш-карты в количестве не более трех штук;

14) одна переносная печатная машина;

15) калькуляторы, электронные книги в количестве не более двух штук;

16) индивидуальные изделия медицинского назначения для обеспечения жизнедеятельности человека и контроля за его состоянием с признаками бывших в пользовании;

17) обычные и/или прогулочные детские коляски в количестве, соответствующем количеству детей, пересекающих границу вместе с гражданином, а в случае отсутствия детей в количестве не более одной штуки;

18) одна инвалидная коляска на каждого инвалида, пересекающего таможенную границу Украины, а в случае отсутствия такого лица в количестве не более одной штуки;

19) лекарственные средства, которые перемещаются (пересылаются) через таможенную границу Украины в порядке и объемах, определенных Кабинетом Министров Украины;

20) часы в количестве не более двух штук;

21) 0,5 литра туалетной воды и/или 100 граммов духов;

22) спортивное снаряжение: велосипед, удочка рыболовная, комплект альпинистского снаряжения, комплект снаряжения для подводного плавания, комплект лыж, комплект теннисных ракеток, доска для серфинга, виндсерфинга, комплект снаряжения для гольфа, другое аналогичное снаряжение, предназначенное для использования одним лицом;

23) специальное детское питание для детей, больных фенилкетонурией или другими заболеваниями, что требует специального питания, которое не производится (не реализуется) в Украине, которое перемещается (пересылается) через таможенную границу Украины в порядке и объемах, определенных Кабинетом Министров Украины;

24) другие товары, предназначенные для обеспечения повседневных потребностей гражданина, перечень и предельное количество которых определяются законами Украины.

Гражданам разрешается провозить в личном багаже 200 сигарет и определенное количество алкогольной продукции, объем которой зависит от крепости напитка. Например, максимально допустимое количество пива составляет 5 литров, вина — 2 литра на человека. Максимальный объем более крепких спиртных напитков составляет 1 литр.

Порядок перемещения наличных (в том числе дорожных чеков) и банковских металлов через таможенную границу Украины регламентируется Инструкцией о перемещении наличности и банковских металлов через таможенную границу Украины, утвержденной постановлением Правления Национального банка Украины от 27.08.2008 № 148, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 11.06. 2008 за № 520/15211 (с изменениями). Согласно этой Инструкции физическое лицо независимо от возраста имеет право ввозить в Украину и вывозить за пределы Украины наличность в сумме, не превышающей в эквиваленте 10000 евро без письменного декларирования таможенному органу.

Физическое лицо — резидент имеет право ввозить в Украину и вывозить за пределы Украины наличность в сумме, превышающей в эквиваленте 10000 евро, при условии письменного декларирования таможенному органу в полном объеме и при наличии документов, подтверждающих снятие наличности со счетов в банках (финансовых учреждениях), исключительно на ту сумму, которая превышает в эквиваленте 10000 евро. Срок действия таких документов 30 календарных дней, начиная со дня выдачи.

АТО и аннексия Крыма: последствия для украинских моряков

13 апреля 2014 года и.о. Президента Украины Александр Турчинов подписал указ СНБО «О неотложных мерах по преодолению террористической угрозы и сохранению территориальной целостности Украины», в соответствии с которым началась антитеррористическая операция на Востоке Украины.

За период 2014-2015 годов в Украине прошло всего 6 волн частичной мобилизации, последняя из которых закончилась 17 августа 2015 года.

За период всех волн мобилизации, повестки о призыве на военную службу направлялись морякам не только по месту проживания, но и через крьюинги. Многие крьюинги получали запросы от военных комиссариатов с требованием вручить моряку повестку, прервать загра-

ничный рейс такого моряка. Добропорядочные крьюинги обоснованно отказывали в удовлетворении таких требований ввиду того, что они не являются работодателями моряков, а лишь посредниками в их трудоустройстве.

Многие моряки и члены их семей были запуганы возможной уголовной ответственностью в случае нахождения моряка в рейсе за границей и его неприбытия за получением повестки. В то же время, нужно понимать, что уголовная ответственность в таком случае может наступить только тогда, когда призывнику была лично под подпись вручена повестка, и было доказано его злостное уклонение от мобилизации.

Вскоре появились частые сообщения о том, что моряков призывного возраста не выпускают за границу при следовании на борт судна. Однако, такие сообщения, как правило, не подтверждались фактами.

Также в СМИ распространилась информация, что мужчины призывного возраста при пересечении госграницы обязаны предъявить справку из военкомата, однако, эта информация вскоре также была опровергнута Государственной пограничной службой Украины. Согласно действующему законодательству при пересечении государственной границы предъявление подобных справок не предусмотрено. В ходе проверки документов во время выезда из Украины выясняется только наличие или отсутствие оснований для временного ограничения гражданина в праве выезда за границу (исключительный перечень таких оснований содержится в ст. 6 ЗУ «О порядке выезда из Украины и въезда в Украину граждан Украины»:

- 1) в случае осведомления о сведениях, составляющих государственную тайну;
- 2) действия неурегулированных алиментных, договорных или других невыполненных обязательств;
- 3) применения меры пресечения, по условиям которой запрещено выезжать за границу;
- 4) в случае осуждения за совершение уголовного преступления;
- 5) в случае уклонения от выполнения обязательств, возложенных судебным решением, решением другого органа;
- 6) в случае сознательного предоставления о себе неправдивых сведений;
- 7) в случае подачи в отношении лица гражданского иска в суд;
- 8) нахождения под административным надзором милиции.

Сегодня в ВРУ ожидает рассмотрения проект ЗУ «О едином государственном реестре военнообязанных», поданный КМУ, который будет формироваться путем обмена информацией с ЦИК, пограничной службой, ВУЗами, налоговой и т. д. Предположительно, в дальнейшем к этому реестру будет иметь доступ и пограничная служба, что позволит оперативно проверить, подлежит ли моряк призыву на военную службу.

В то же время, несмотря на АТО, моряки из Донецкой и Луганской областей все так же продолжают трудоустраиваться за границу при посредничестве украинских крьюингов. Более того, ввиду резкой инфляции гривны и нестабильной геополитической обстановки в стране как многочисленные мигранты из зоны АТО, так и жители других регионов Украины, решили оформить морские документы для последующей работы в море.

Так, сегодня среди украинских моряков резко увеличился процент моряков, желающих быстро уйти в рейс. Но учитывая отсутствие опыта работы в море, с уходом в рейс у них обычно возникают значительные трудности.

Вышеизложенные обстоятельства создали благоприятную почву для возникновения различных схем, по которым морякам без опыта работы помогают уйти в рейс за определенное вознаграждение.

Также резко возросло количество мошенников, которые, получив деньги, не предоставляют моряку обещанное трудоустройство. Часто в своих аферах мошенники используют наименования известных крьюингов, представляясь их сотрудниками.

Ввиду вышеизложенного, морякам необходимо проявлять осторожность и бдительность при трудоустройстве на работу за границу посредством сомнительных посредников.

Заканчивая тему влияния АТО на трудоустройство украинских моряков, хочется надеяться на скорейшее завершение военных действий на Востоке Украины и скорейшую стабилизацию экономической и геополитической обстановки в нашей стране.

В марте 2014 года были введены российские войска на территорию АРК, проведен референдум о статусе Крыма, на основании результатов которого была в одностороннем порядке провозглашена независимая Республика Крым, подписавшая с Россией договор о вхождении РК в состав РФ.

15 апреля 2014 года был принят ЗУ «Об обеспечении прав и свобод граждан и правовой режим на временно оккупированной территории Украины» (далее — Закон), в соответствии с которым граждане Украины имеют право беспрепятственно въезжать и выезжать с временно оккупированной территории.

Летом 2015 года КМУ утвердил порядок въезда в Крым и выезда из него для иностранцев и лиц без гражданства: по паспортным документам и специальному временному разрешению, выданному территориальным органом Государственной миграционной службы Украины.

Пересекать границу с Крымом как гражданам Украины, так и иностранцам можно только через контролируемые Украиной пункты пропуска, перечень которых утвержден КМУ: для автомобилей такими пунктами определены «Каланчак», «Чаплинка» и «Чонгар», для железнодорожного сообщения — «Херсон», «Мелитополь», «Вадим» и «Новоалексеевка».

Ввиду вышеизложенного, на сегодняшний день зна-

чительно усложнилось трудоустройство моряков из Крыма через крьюинги на материковой Украине. А что касается крьюингов в самом Крыму — большинство из них закрылось и перерегистрировалось по законодательству РФ. Однако, ввиду санкций, наложенных на РФ, и неопределенности правового статуса полуострова, сотрудничать с такими контрагентами соглашается не каждый судовладелец.

Одной из важных проблем крымских моряков считается вопрос получения и переоформления морских документов, ввиду того, что все органы, созданные в Крыму после аннексии, и изданные ими документы считаются нелегитимными. Для решения этого вопроса моряки вынуждены выезжать на материковую Украину или же в Россию.

По этой же причине под угрозой будущее выпускников морских учебных заведений в Крыму (ввиду возможного дальнейшего непризнания их учебных дипломов).

Кроме того, у моряков из Крыма систематически возникают трудности с получением заработной платы. Некоторые работодатели отказывались переводить деньги на счета банков в Крыму, а некоторые банки на материковой Украине — осуществлять какие-либо действия по счетам украинских моряков с крымской пропиской.

Возникают также трудности у Крымских моряков и с получением компенсации при частичной или полной утрате трудоспособности, поскольку все медицинские справки, полученные в Крыму, также могут быть непризнанными судовладельцами или страховщиками.

Морякам следует проявлять осторожность при работе на судах, заходящих в морские порты АРК. Так, летом 2014 года Минифраструктуры издало приказ «О закрытии морских портов» на территории Крыма — до возобновления конституционного строя Украины в Крыму. Уже существует практика ареста судов, осуществляющих заходы в морские порты Крыма несмотря на существующий запрет.

Кроме того, были внесены соответствующие изменения в КоАП и введена административная ответственность за нарушение порядка въезда и выезда с временно оккупированной территории (а если цель такого пересечения — нанесение вреда Украине — введена уголовная ответственность). Уже были прецеденты привлечения к административной ответственности моряков, следовавших с материковой Украины на борт судна, ожидавшего их в Крыму. Так, они въехали на временно оккупированную территорию через установленный пункт пропуска, однако выехали из нее на борту судна, чем нарушили требования Закона от 15 апреля 2014 года.

Резюмируя все вышеизложенное, хочется отметить, что это был обзор только основных последствий АТО и аннексии Крыма для украинских моряков. Надеемся, что изложенная информация была для Вас познавательной и полезной.

В ОДЕССЕ СОСТОЯЛСЯ VII СЪЕЗД ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

10 ноября 2015 года в г.Одессе состоялся очередной VII Съезд Профессионального союза работников морского транспорта Украины, в котором приняли участие делегаты от первичных профсоюзных организаций предприятий, организаций и учреждений морского транспорта. В работе Съезда также приняли участие приглашенные члены ревизионной комиссии ПРМТУ, председатели цехкомов первичных профорганизаций ПРМТУ, а также моряки, работающие на судах иностранных судовладельцев.

Открыл VII Съезд ПРМТУ Председатель Профсоюза — Михаил Киреев.

В адрес делегатов Съезда поступили приветственные письма от Генерального секретаря Международной федерации транспортников (ITF) Стивена Коттона, Генерального секретаря Европейской федерации

транспортников (ETF) Эдуардо Чагаса, Главы докерской секции Ver.di, морского координатора МФТ Торбена Сиболда, Министра инфраструктуры Украины Андрея Пивоварского, председателя Федерации профсоюзов Одесской области Вячеслава Буратынского, а также Всеукраинских отраслевых профсоюзов.

Уважаемые участники VII Съезда Профсоюза работников морского транспорта Украины!

В первую очередь я хочу поприветствовать всех собравшихся здесь сегодня: в частности всех делегатов и гостей Съезда, всех членов Профсоюза работников морского транспорта Украины, а также руководство ПРМТУ в лице Председателя Профсоюза Михаила Киреева и Первого заместителя Председателя Олега Григорюка.

Съезд – это не только отчет высших органов Профсоюза перед своими членами Профсоюза, но и взгляд в будущее, выработка стратегии и тактики наших совместных защитных действий.

ПРМТУ всегда жил и живет интересами своих членов Профсоюза. Он доказал это многолетней продуктивной работой, искренней заботой о благополучии своих членов Профсоюза, твердой приверженностью идеалам и принципам международного профсоюзного движения.

Неустанно чувствуя свою ответственность перед обществом, Профсоюз работников морского транспорта Украины ведет откровенный разговор о статусе работника морского транспорта сегодня, о его судьбе, о тех мерах, которые ПРМТУ примет в будущем, чтобы улучшить социальные стандарты, защитить социально-трудовые права и профессиональные интересы работников отрасли.

Съезд Профсоюза собрался в юбилейный год, когда исполняется 110 лет профсоюзному движению на водном транспорте Украины – позвольте поздравить Вас с этим замечательным праздником! В неустанно изменяющемся обществе крайне важен тот факт, что ПРМТУ сегодня, в 2015 году, отстаивает основополагающие принципы солидарности также безудержно и рьяно, как и его великие предшественники 110 лет назад.

И я горд называть руководство этой организации моими хорошими друзьями, потому что именно они выполняют эту ежедневную работу – защищают права рабочих, не боясь, где необходимо, бросить вызов правительству, сплотить своих членов Профсоюза и выйти на акции протеста. Они непрерывно, на протяжении многих лет, отстаивают ваше право на достойный труд, труд, который приносит удовлетворение, приносит защищенность вашим семьям.

И я верю, что ответственность, целеустремленность и сплоченность ПРМТУ и его первичных профсоюзных организаций будет и впредь служить интересам работников морской отрасли, интересам международного профсоюзного движения.

Именно сегодня я призываю вас быть ответственными и решительными. Ведь именно сегодня никто другой, только вы будете определять будущее этого сильного Профсоюза, и решать его судьбу. Я верю в ваше единство, в ваши благие намерения и высокие идеалы.

Братски ваш,
Стивен Коттон
Генеральный секретарь ITF



Дорогие друзья!

Приветствую Вас сегодня на этом значимом событии, не только для Украинской морской отрасли, но и для всей Украины. Приветствую от имени более двух миллионов членов своего профсоюза Ver.di.

Ver.di и ПРМТУ связывает многолетняя крепкая дружба. Наверное, каждый из вас знает, что Профсоюз работников морского транспорта Украины и Ver.di много лет подписывают Меморандум о взаимопонимании, который устанавливает, что все украинские моряки, работающие на судах, покрытых договорами Ver.di, автоматически являются членами ПРМТУ.

Но наши отношения не ограничиваются лишь этим документом. ПРМТУ и Ver.di связывают прочные узы взаимной поддержки и солидарности, и я хочу, чтоб вы знали, что Ver.di всегда готов прийти на помощь, поддержать вас в трудную минуту.

Мы искренне верим, что ПРМТУ под силу изменить будущее. Упорным трудом, преданностью своим идеалам, неустанной борьбой за улучшение трудового настоящего своих членов Профсоюза, ПРМТУ не единожды доказал свое право быть гордым представителем и полногласным голосом украинского морского профсоюзного движения на международной арене. Мы верим и знаем, что Профсоюзу работников морского транспорта Украины хватит сил воплотить в жизнь все свои идеи и планы на благо работников морской отрасли – членов ПРМТУ, хватит сил устоять перед напором недобросовестных работодателей, пытающихся попирающих права рабочих.

Лозунг ПРМТУ «Когда мы вместе – каждый значит больше», на мой взгляд, относится не только к членам Профсоюза. Он применим и к каждому братскому профсоюзу многомиллионной семьи ИТФ – ведь только сообща мы сможем изменить мир. ПРМТУ и Ver.di – воистину братские профсоюзы. Мы доказали это, и готовы и далее каждый день воплощать эти слова в реальность.

Да здравствует Ver.di! Да здравствует ПРМТУ!

Торбен Сиболд

Глава докерской секции Ver.di

Морской координатор ИТФ (Германия)



Уважаемые коллеги!

Приветствую вас на VII Съезде Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Всех нас: вас, живущих и работающих здесь, в Украине, и нас, коим небезразлична украинская реальность, беспокоит сложившаяся экономическая и политическая ситуация в стране, в первую очередь, с точки зрения наличия возможностей для полноценного функционирования сильного профсоюзного движения.

Дееспособные профсоюзы стран СНГ играют важную роль в условиях кризиса. В Европе заметны признаки экономического оздоровления, доходы компаний становятся все более значительными, но, тем не менее, есть множество примеров, когда работодатели все еще используют кризис как аргумент, чтобы сдерживать рост зарплат, улучшение социальных условий. В подобной ситуации профсоюзы выступают против таких компаний.

ETF существует более 15 лет и объединяет членские организации ИТФ из Европы. Ощутимую поддержку ETF оказывает всем постсоветским республикам, ведь у транспорта есть своя специфика – он имеет международный характер. Поэтому особенно важна координация усилий транспортных профсоюзов, в этом случае легче отстаивать свои интересы и решать социальные вопросы.

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины, без сомнения, занимает важное место на карте сильных профсоюзных организаций Европы. Его роль для членов Профсоюза трудно переоценить. Деятельность ПРМТУ особенно важна сегодня, когда из-за политики либерализации, направленной против общественных интересов в угоду частному капиталу, бесцеремонно попираются права рабочего человека, снижается его заработок, уменьшаются социальные пособия, а охрана труда рассматривается как ненужное бремя.

Европейская федерация транспортников борется за интересы трудящихся. В этой борьбе нас поддерживает ПРМТУ, занимающий лидирующие позиции в профсоюзном движении транспортных рабочих Украины, надежная опора своих членов Профсоюза в борьбе за социальную справедливость, безопасный труд и достойную заработную плату.

Вместе мы победим!

Эдуардо Чагас

Генеральный секретарь ETF





С приветственными словами перед делегатами и гостями Съезда выступил заместитель Председателя Федерации профсоюзов Украины Сергей Украинец. В своей речи он высоко оценил роль ПРМТУ в профсоюзном движении Украины и деятельность Центрального Совета в отчетном периоде. В частности, Сергей Яковлевич отметил: «ПРМТУ ставит перед собой амбициозные цели в тех документах, которые сегодня вы будете принимать. Профсоюз вырос за пять лет и это признает Президиум Федерации профсоюзов Украины. Профсоюз вырос и стабильно расширяется. Ваши цели должны быть высокими, по-другому их нельзя ставить, особенно в условиях повторяющихся экономических кризисов. Понятно, что любой кризис бизнес старается преодолеть за счет рабочих – недоплатить, недосмотреть, снизить условия охраны труда, и сохранить свой доход за счет этого. Поэтому защитить рабочих, защитить моряка, защитить докера – это основная работа Профсоюза. Очень отраднo, что вы это понимаете и воплощаете в действие.

Сергей Украинец: «Сегодня ПРМТУ, единственный в стране, понял и правильно использует возможности международного права».

«10 лет тяжелейшей работы в этом году могут воплотиться в результат. Министерство инфраструктуры проводит согласование с министерствами и выводит на проект Указа, и проект Закона, который внесет Президент Украины, о ратификации Сводной морской Конвенции о труде в морском судоходстве, МLC, 2006 года. Это важнейший документ для морской отрасли всего мира.

На подходе 152 Конвенция по безопасности труда в портах. Она имеет уникальные возможности, и мы уже после переговоров о Генеральном соглашении предусмотрели подготовку ее ратификации. Она бу-

дет иметь большое значение не только для докеров, но и для всех работников морских торговых портов. И самая главная стратегическая ставка Профсоюза – это участие в международном профсоюзном движении и в таком самом влиятельном профсоюзном объединении, которым является МФТ. Это мощнейшее объединение, которое оказывает существенное влияние на развитие экономики мира, особенно на социальное развитие экономики, в частности, морского транспорта.

Успешным сейчас может быть только профсоюз, который имеет четыре серьезные и важные задачи и который реализует эти задачи. Он должен быть с конкретными и понятными целями. Сегодня вы вкладываете их в свои программные документы. Профсоюз должен быть способным в любой ситуации мобилизовать силы на солидарные действия, — и это у вас тоже есть. Он должен иметь твердую внутреннюю организационную и финансовую дисциплину — без этого профсоюзу невозможно эффективно работать. И, наконец, четвертое. Должна быть ставка на молодежь, молодых профсоюзных активистов, потому что только это дает возможность для перспективы развития. Все это у вас есть. Поэтому я рад приветствовать вас и желаю вам, по меньшей мере, две вещи. Первое – правильных и плодотворных решений сегодняшнему съезду. И второе – надежного и твердого доверия профсоюзных активистов и членов профсоюза».

С отчетным докладом о деятельности Центрального Совета выступил Михаил Киреев, который отметил: «За отчетный период Профсоюзом работников морского транспорта Украины была проведена значительная работа по защите трудовых, социально-экономических прав и интересов работников предприятий, организаций и учреждений морского транспорта.

Используя механизмы Отраслевого соглашения и коллективных договоров, Профсоюз и его первичные профсоюзные организации целенаправленно вели работу по оказанию содействия своим социальным партнерам – Министерству инфраструктуры Украины и Федерации работодателей транспорта Украины в развитии производства, обеспечении продуктивной занятости работников, увеличении заработной пла-

ты, создании безопасных условий труда на производстве.

В результате совместных усилий Профсоюза и его социальных партнеров в 2014 г. по сравнению с 2013 г. на предприятиях морского транспорта почти на 4% снизился уровень текучести кадров, прослеживается тенденция уменьшения количества работников, уволенных по инициативе администрации, сократились потери рабочего времени в связи с переводом на работу с неполным рабочим днем или рабочей неделей.

По итогам работы за I полугодие 2015 г., среднемесячная зарплата одного штатного работника предприятий морского транспорта составила 8371 грн., что почти в 7 раз больше минимальной заработной платы, законодательно установленной в Украине, и почти в 2 раза больше средней заработной платы в Украине по данным Государственной службы статистики, и в 1,6 раза больше средней заработной платы на водном транспорте.

Вместе с тем необходимо отметить, что уровень среднемесячной заработной платы не отражает истинного положения дел в сфере оплаты труда.

На целом ряде предприятий средняя заработная плата меньше, чем средняя заработная плата на водном транспорте в 1,5 – 2 раза, а в ГП «УкрНИИМФ» и на «Бердянском заводе подъемно-транспортного оборудования» – более чем в 2 раза.

В условиях инфляции, неуклонного роста цен на продукты питания, тарифы на коммунальные услуги и товары первой необходимости, такая заработная плата может быть потрачена только на питание (при этом далеко не на «разносолье»), на товары первой необходимости, оплату жилья, коммунальных услуг, транспорта, дешевую одежду и обувь.

**Михаил Киреев:
«Для достижения
основной цели – защиты
трудовых, социально-экономических прав и интересов работников предприятий необходимо внедрение в практику работы новых, соответствующих требованиям времени, форм и методов влияния на социальных партнеров».**

Политические и социально-экономические изменения, которые происходят в государстве и обществе, в отрасли морского транспорта требуют новых подходов в решении возникающих проблем, обеспечении социальных гарантий, единства и консолидации деятельности Профсоюза и первичных профсоюзных организаций, постоянной работы с профсоюзным активом, эффективной подготовки и повышения квалификации профсоюзных работников».

Председатель ПРМТУ Михаил Киреев в своем докладе отдельно остановился на проекте Закона Украины «О коллективных договорах и коллективных соглашениях» взамен действующего Закона Украины «О коллективных договорах и соглашениях», который поступил на согласование в ПРМТУ в конце сентября 2015 г.

После основного отчетного доклада в качестве докладчиков выступили: Олег Григорюк – Первый заместитель Председателя ПРМТУ, Любовь Микитюк – помощник Председателя ПРМТУ по колдоговорной работе и охране труда, Элина Караван – председатель Молодежного совета ПРМТУ.

Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк в своем докладе коснулся вопросов международной деятельности ПРМТУ. Он, в частности, отметил: «За отчетный период Профсоюз работников морского транспорта Украины значительно усилил свои позиции на международной профсоюзной арене. Руководство ПРМТУ представляет интересы членов Профсоюза в управляющих органах Международной федерации транспортников (ITF). А с 2014 года делает это эксклюзивно в морской отрасли, как единственная морская членская организация МФТ в Украине. Наши представители входят в Комитет Справедливой





Практики МФТ. ПРМТУ с 2013 года добился статуса постоянного наблюдателя в Руководящей Группе Комитета Справедливой Практики МФТ, на заседаниях которого принимаются все решения, касающиеся Морской и Докерской Секций МФТ. Также мы участвуем в рабочей группе по базисной ставке МФТ, которая призвана рассмотреть будущее базовых минимумов заработной платы для договоров МФТ. Мы включены во вновь созданную подгруппу, занимающуюся вопросами урегулирования взаимоотношений между профсоюзами бенефициарного судовладельца и профсоюзами-поставщиками рабочей силы. В рамках этой подгруппы мы участвуем в пилотном проекте с немецким Ver.di и филиппинским AMOSUP – самыми влиятельными и большими профсоюзами в МФТ. Наряду с руководящими органами МФТ ПРМТУ принимает активное участие в различных кампаниях и акциях солидарной поддержки».

Отдельное внимание Олег Игоревич уделил Черноморскому региональному проекту, целью которого является установление новых, более высоких стандартов труда в регионе, и, как следствие, избавление региона от субстандартного судоходства. Он подчеркнул, что за 4 Недели действий на Черном море локальными профсоюзными лидерами, активистами, юристами и инспектором МФТ было посещено 192 судна. По всему Черному морю тысячам моряков была предоставлена актуальная информация о Профсоюзе, об МФТ и у моряков была возможность задать интересные и наиболее важные вопросы. Первый заместитель Председателя ПРМТУ также выразил благодарность всем коллегам за солидарную поддержку и активное участие в акциях.

Олег Григорюк в своем выступлении сделал акцент на международном переговорном процессе с международными работодателями. Он информировал

участников форума о том, что после VI Съезда ПРМТУ принял участие в первых всеукраинских переговорах с Международным советом морских работодателей (ИМЕС). При поддержке МФТ, Профсоюзом была создана площадка для переговоров, признанная во всем мире. В рамках этих переговоров был подписан первый модельный договор IBF, что позволило сохранить тысячи рабочих мест украинским морякам, особенно рядовым.

Первый заместитель Председателя ПРМТУ в частности отметил, что: «В 2014 году, наряду с изменениями в тексте колдоговора, также были увеличены отчисления на социальную защиту моряков в межрейсовый период, что позволит продолжать еще более активную социальную работу. Так, за отчетный период нам удалось увеличить количество проводимых социальных мероприятий для моряков на 500%, а спектр мероприятий увеличился до 600%. В основном разнообразие достигнуто за счет расширения спектра информационных и обучающих семинаров и тренингов».

Не менее важной переговорной платформой для ПРМТУ вот уже более 10 лет является SCOCEEN. Это Морской Комитет Стран Восточной, Центральной Европы и Норвегии. В его рамках происходит подготовка и непосредственно переговорный процесс между ПРМТУ и Норвежской Ассоциацией Судовладельцев, при активном участии и помощи Норвежских профсоюзов. Олег Игоревич подчеркнул, что за отчетный период заметно увеличилось количество украинских моряков, нанимаемых на суда иностранных судовладельцев и менеджеров, входящих как в ИМЕС так и в NSA. Благодаря этой работе количество членов Профсоюза за отчетный период выросло на 35%. Все больше таких достойных судовладельцев и менеджеров стремится сотрудничать с ПРМТУ.

Говоря о переговорном процессе с братскими



нако в политическом смысле Конвенция крайне важна для Украины и украинских моряков, как чуть ли не единственный позитивный месседж, который мы должны послать международному морскому сообществу.

**Олег Григорюк:
«Мы должны доказать
себе и миру, что украинские моряки достойны особого отношения и максимальной заботы от своего государства».**

профсоюзами, докладчик отметил, что благодаря настойчивости и активности ПРМТУ в отчетном периоде был пересмотрен и подписан устаревший договор с одним из самых влиятельных профсоюзов в мире — немецким профсоюзом Ver.di. Меморандум позволяет любому украинскому моряку, работающему на судах, покрытых коллективными договорами Ver.di, обращаться в ПРМТУ за консультацией, материальной помощью и социальной поддержкой. Подобные Меморандумы были подписаны с Морским профсоюзом Хорватии, Морским профсоюзом Канады, Профсоюзом Офицеров Сингапура, Морским Профсоюзом Японии и бельгийским профсоюзом ACV Transcom.

Олег Григорюк в своем докладе коснулся вопроса ратификации Сводной конвенции о труде в морском судоходстве, MLC, 2006. Он отметил: «Основной проблемой для всех стран, которые хотят присоединиться к Конвенции, являются требования к национальному законодательству. Конвенция четко установила минимальные требования, которым должно соответствовать национальное законодательство, чтобы ратифицировать Конвенцию, и они оказались достаточно высокими. На сегодняшний день в Украине процесс ратификации находится на завершающей стадии, законопроект о ратификации прошел вето в Министерстве Юстиции. Если Минюст подпишет законопроект, то останется лишь подпись Президента Украины. После этого у Украины будет еще 12 месяцев на окончательное приведение норм национального законодательства в соответствие с требованиями Конвенции. Очевидно, что в практическом применении Конвенция пока не оправдывает тех надежд по установлению минимальных достойных стандартов судоходства в мире. Как мы знаем, кризисы всех сортов сохраняют благодатную почву для субстандартного судоходства. Од-





Нельзя не отметить, что процесс ратификации Конвенции Украиной, как и многие другие инициативы ПРМТУ на национальном уровне сильно замедляются постоянной ротацией в Министерствах и постоянными изменениями в национальном законодательстве».

Не забывает ПРМТУ и об учебных заведениях. В результате долгих переговоров между ПРМТУ и ИМЕС была рассмотрена совместная инициатива материальной поддержки морских учебных заведений Украины. В рамках большого инвестиционного проекта Профсоюза работников морского транспорта Украины и Международного совета морских работодателей (ИМЕС) Одесская национальная морская академия и Херсонская государственная морская академия получают гранты на приобретение новых современных морских тренажеров.

В заключении своего выступления перед делегатами Съезда Олег Григорюк подчеркнул: «Все проекты, инициативы и любые виды активности, осуществляемые ПРМТУ, направлены на защиту наших членов Профсоюза, на укрепление наших позиций в мировом профсоюзном движении, на создание благоприятных условий для развития нашего Профсоюза. Все это возможно благодаря вашей поддержке и глубокому пониманию процессов, в которых участвует наш Профсоюз».

Председатель Молодежного совета ПРМТУ Элина Караван выступая перед делегатами, подчеркнула, что благодаря полной поддержке и современному, прогрессивному подходу к работе с молодежью Председателя ПРМТУ Михаила Киреева, ориентация на молодежь остается одним из приоритетных векторов движения Профсоюза. И это несмотря на весьма сложную социально-экономическую ситуацию в стране и наличие других существенно важных направлений

работы. Она также отметила: «В то время как ПРМТУ набирает обороты и укрепляет свои позиции на международном уровне, Молодежный совет ПРМТУ не отстает и также выходит на более высокий качественный уровень. Так, сегодня Молодежный совет ПРМТУ представлен в Молодежном совете Федерации профсоюзов Одесской области, а на последнем заседании Молодежного совета ФПУ, которое состоялось 3-го ноября в Киеве, председатель Молодежного совета ПРМТУ был избран в Исполнительный комитет Молодежного совета ФПУ.

Кроме того, впервые за многолетнюю историю Молодежного совета ПРМТУ, председатель Молодежного совета был избран в состав Молодежных советов Европейской федерации транспортников и Международной федерации транспортников. Стоит отметить, что в состав Молодежного совета МФТ представитель от ПРМТУ был избран как представитель от стран СНГ на Молодежной конференции МФТ, которая состоялась в рамках 43 Конгресса МФТ в 2014 году».

Председатель Молодежного совета ПРМТУ информировала участников Съезда о мероприятиях, проводимых советом в отчетном периоде, а также акцентировала внимание делегатов на том, что все эти мероприятия оказали позитивное влияние на учащуюся молодежь, и результатом стал рост интереса молодежи к профсоюзному движению. Однако самым большим достижением стал прирост членов Профсоюза за счет курсантов, которые проявили инициативу и решили вступить в Профсоюз.

В заключении своего выступления Элина Караван призвала Молодежные советы профсоюзных организаций выполнять задачи, нацеленные на защиту молодежи, ее самореализацию, чтобы молодые люди смогли почувствовать себя частью



гражданского общества.

В обсуждении отчета приняли участие: С. Рожков — председатель Азовской ППО моряков, В. Тернавский — председатель ППО Херсонского МТП, В. Бабаченко — заместитель председателя ППО сотрудников Ильичевского морского колледжа ОНМА, А. Иванов — старший помощник капитана компании Anglo-Eastern, А. Коротченко — второй помощник капитана компании Nordic Hamburg, С. Кучеренко — повар (компания Golden Port).

В последние годы украинские моряки по праву стали активными участниками профсоюзного движения на морском транспорте.

Александр Иванов, старший помощник капитана компании Anglo-Eastern, делегат Съезда обращаясь к присутствующим сказал: «Я являюсь членом нашего Профсоюза с 2007 года. С тех пор имею возможность видеть результаты его деятельности. Могу сказать, что за последние несколько лет усилилась информационная работа, которую проводит Профсоюз. Стали





очень заметны мероприятия по социальной поддержке моряков.

Но сегодня меня, как моряка, как старшего помощника капитана, волнует вопрос ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, более известной как MLC, 2006.

Когда реально встал вопрос о ратификации этой Конвенции, многие, в том числе и я, отнеслись к этому не вполне лояльно – она воспринималась как лишняя возможность для администраций разного уровня усложнить нам, морякам, жизнь. Казалось, что она поднимает очередную волну бумаготворчества, не давая взамен реальных рычагов облегчения труда моряка. Как любят выражаться наши британские коллеги – monkey business. Однако, позже стало очевидно, что наш Профсоюз приложил массу усилий для того, чтобы разъяснить и обосновать важность ратификации Конвенции как для моряков, так и для страны в целом. Кроме того, менеджмент компании Anglo-Eastern, где я работаю, внедрил положения Конвенции на своих судах, и в том числе на моем судне. И я изменил свое видение Конвенции.

Сейчас я вижу ее направленность на защиту прав моряков, и как следствие, необходимость ее повсеместного внедрения. К сожалению, перспектива ратификации Конвенции Украиной еще крайне туманна, однако мы видим, что Профсоюз работает в этом направлении. Я считаю, что это очень важная работа. Ее нужно продолжать, невзирая ни на какое противодействие.

**Александр Иванов:
«Работу по ратификации
Конвенции о труде**

**в морском судоходстве
MLC, 2006 необходимо
продолжать, невзирая ни
на какое
противодействие».**



Хочу также отметить культурно-массовую работу Профсоюза. В силу своей профессиональной деятельности мы, моряки, недостаточно времени проводим с семьями. И то, что Профсоюз дает нам дополнительные возможности провести с семьей очередной праздник или выходной, а также не забывает о наших семьях, пока мы в рейсе, дорогого стоит. Мероприятия, которые организует Профсоюз для наших жен и детей всегда проходят на высшем уровне. Мне и моей семье всегда приятно получать приглашения от Профсоюза. Особенно детям нравятся Новогодние утренники. Они всегда их ждут с нетерпением.

Дорогие коллеги! Пользуясь случаем и возможностью выступить перед такой серьезной аудиторией, хочу внести одно предложение, на мой взгляд, очень важное с точки зрения сохранения традиций и воспитания нашей смены. Речь идет о возрождении Флотилии Юных Моряков, хотя бы в небольшом формате, для начала. Дело в том, что в конце 70-х я сам был курсантом Флотилии, когда летняя база была на т\х «Экватор», а зимняя — во Дворце Культуры Моряков. И я прекрасно помню, сколько положительных эмоций и новых знаний она мне дала. В то время созрело и укрепилось мое желание стать моряком. Что позже и воплотилось в реальность. Надеюсь, это осуществимо».

Второй помощник капитана компании Nordic Hamburg Александр Коротченко: «Я работаю в компании Nordic Hamburg вторым помощником капитана, на судне, покрытом Коллективным договором Профсоюза работников морского транспорта Украины. Это коллективные договоры IBF – международного переговорного форума. Я слежу за новостями о переговорной работе ПРМТУ с иностранными судовладельцами и знаю, что во время последних переговоров Профсоюзу удалось добиться роста базовой ставки заработной платы для украинского моряка. Да, увеличение заработной платы составило в 2015 году всего 1%, однако в 2017 году зарплата украинского моряка по этому договору увеличится уже на 3,5%. Также Профсоюзу удалось договориться об увеличении отчислений на социальные нужды для украинских моряков и медицинское обеспечение. А это, несомненно, очень значительное достижение.

Информацию об этом я получил во время семинара, который работники Профсоюза организовали в компании. До нас донесли информацию об итогах переговорного процесса и о том, какие дополнительные блага нас ждут в будущем. Также рассказали о проекте по добровольному медицинскому страхованию. В рамках этого страхования я могу обращаться





за практически любой медицинской помощью.

Кроме того, Профсоюзом практикуется различная материальная поддержка в экстренных ситуациях, компенсируются расходы на санаторно-курортное оздоровление для моряков и их детей и многое другое.

Могу вам сказать, что не все мои знакомые моряки пользуются такими дополнительными привилегиями, а только те, кто является членом Профсоюза работников морского транспорта Украины. Это говорит о том, что быть членом Профсоюза – это быть на порядок выше».

Александр Коротченко: «Быть членом Профсоюза – это быть на порядок выше».

Представленные Съезду доклады были выслушаны с большим вниманием и получили одобрение делегатов путем признания работы Центрального Совета ПРМТУ удовлетворительной.

По окончании прений по докладу принято постановление, в котором отмечено, что «Профессиональный союз работников морского транспорта Украины в отчетном периоде последовательно и устойчиво выполнял задачи, поставленные VI Съездом,

в сфере защиты трудовых, социально-экономических прав и интересов работников предприятий, организаций и учреждений морского транспорта Украины, развития социального диалога, международного сотрудничества, социальной защиты, организационного и финансового укрепления Профсоюза.

Проводилась работа, направленная на развитие социального диалога с центральными государственными органами исполнительной власти и работодателями путем участия представителей Профсоюза и его первичных организаций в совещаниях и заседаниях коллегии Министерства инфраструктуры Украины, работы в Советах и комиссиях при Мининфраструктуры, ведения коллективных переговоров по разработке и заключению Отраслевого соглашения, внесению изменений и дополнений к нему, оказания методической и практической помощи первичным профсоюзным организациям и работодателям в вопросах заключения коллективных договоров, подготовки предложений и замечаний к проектам законов, других нормативно-правовых актов по регулированию экономических и социально-трудовых отношений, а также путем направления в центральные государственные органы исполнительной власти обращений и писем.

В результате совместных усилий Профсоюза и его первичных профсоюзных организаций, Министерства инфраструктуры Украины и работодателей за период с 2011 г. по 2015 г. на предприятиях морского транспорта уменьшилось количество работни-

ков, уволенных по инициативе работодателей, снизилась текучесть кадров, сократились потери рабочего времени в связи с переводом на неполный рабочий день (неделю) и простоями, увеличилась среднемесячная заработная плата одного штатного работника, снизился уровень производственного травматизма со смертельным исходом.

За период с 2011 по 2015 годы сумма израсходованных средств работодателями на предоставление работникам дополнительных (по сравнению с действующим законодательством) социальных льгот и компенсаций, а также на содержание рабочей силы составила более 4,5 млрд. грн.

Профсоюз и его первичные профсоюзные организации направляли свою деятельность на дальнейшее организационное и финансовое укрепление и обеспечение единства Профсоюза.

На протяжении отчетного периода проводились собрания, совещания, семинары председателей первичных профсоюзных организаций и профсоюзного актива, а также акции протеста и митинги.

Среди приоритетных направлений работы Профсоюза международная деятельность и плодотворное сотрудничество с глобальными профсоюзными объединениями такими как МФТ (Международная Федерация транспортников), ЕФТ (Европейская Федерация транспортников), МКПРВТ (Международная Конфедерация Профсоюзов работников водного транспорта)».

Вместе с тем, Профсоюз работников морского транспорта Украины в отчетном периоде работал в сложных условиях финансово-экономического кризиса, политической нестабильности в Украине, которые значительно усложняли выполнение задач, поставленных Программными резолюциями прошлого Съезда.

Делегаты Съезда приняли решение, в котором говорится о том, что для выполнения уставных задач и решений VII Съезда Профсоюзу и его первичным профсоюзным организациям необходимо добиваться:

- укрепления единства ПРМТУ и солидарности действий первичных профсоюзных организаций;
- проведения действенного, конструктивного социального диалога с Министерством инфраструктуры Украины и работодателями всех форм собственности с целью обеспечения защиты трудовых прав и социально-экономических интересов работников, увеличения заработной платы и создания условий достойного труда на каждом рабочем месте;

- усиления сотрудничества с профсоюзами зарубежных стран, укрепления международной про-

фсоюзной солидарности для защиты социально-экономических, трудовых прав и интересов работников и гарантий деятельности профсоюзов в Украине.

- продолжать коллективные переговоры с Министерством инфраструктуры Украины и Федерацией работодателей транспорта Украины по продлению действия Отраслевого соглашения.

В ходе Съезда делегатами был также принят ряд важных резолюций, которые определяют стратегию Профсоюза по важным для профсоюзного движения вопросам: «О развитии социального диалога», «Защита трудовых, социально-экономических прав и интересов работников предприятий, учреждений и организаций морского транспорта – основная цель деятельности ПРМТУ», «Международное сотрудничество – ключ к благополучию ПРМТУ», «Украинские моряки – основа развития Профсоюза», «Об организационном и финансовом укреплении ПРМТУ», «Будущее сильного Профсоюза – за сплоченной молодежью».

Один из важнейших итогов Съезда – избрание людей, которые будут определять курс Профсоюза в течение ближайших пяти лет.

Большое доверие членов Профсоюза и высокую оценку своей работы получил Михаил Иванович Киреев, который и был единогласно избран Председателем Профсоюза на новый срок.

Согласно повестке дня делегатами были сформированы и избраны новые составы Центрального Совета Профсоюза, Уставной и Ревизионной комиссий ПРМТУ. Съезд также утвердил Положения о Ревизионной и Уставной комиссиях Профсоюза.

В завершении Председатель ПРМТУ Михаил Киреев подвел итоги работы Съезда и выразил надежду, что задачи, стоящие перед отраслевым Профсоюзом, будут выполнены в полном объеме и своевременно.

После закрытия VII Съезда Профсоюза состоялось I организационное заседание Центрального Совета ПРМТУ, на котором были избраны Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк и заместители Председателя Профсоюза – Георгий Кутянин и Валерий Тернавский.

КРАБОВАЯ ЛОВУШКА: КАК ОБМАНЫВАЮТ УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ



К сожалению, в нынешних условиях даже опытные и квалифицированные моряки, в особенности рядовые, вынуждены долго искать работу. И порой жизнь толкает на достаточно рискованные поступки. Так, например, некоторые сомнительные компании стали предлагать морякам работу на крабовых в районе Норвегии, обещая при этом очень привлекательную оплату труда — в среднем 2500 USD для матроса. Однако, как показывает практика, обещания редко воплощаются в жизнь.

В Профсоюз работников морского транспорта Украины и к ИТФ инспектору в Украине поступили жалобы от моряков, работавших на компанию Ragous Ltd, которая оперирует рыболовными судами на Сахалине и специализируется на ловле краба.

«Мы связались с моряками, которые работали на компанию Ragous Ltd и узнали, что на судах имели место задержки заработной платы на 3-5 месяцев морякам на борту и невыплаты заработной платы уже списанным морякам», — отметила Наталья Ефременко, ИТФ инспектор в Украине.

Как удалось выяснить, компания полностью лицензирована российскими властями и имеет разрешение на работу на национальном и международном уровне.

С прошлого года все суда рыбачили в Норвежской исключительной экономической зоне или вне ее пределов. Три рыболовных судна обычно заходили в порт Бастфьорд, тогда как NADIR и NIKOLAY KASATKIN чаще использовали порт Мурманск для остановок и лишь иногда порт Ботсфьорд.

С одним из моряков, который успел побывать на одном из судов компании, нам удалось пообщаться.

Он сообщил, что, заплатил за трудоустройство сумму, равную обещанной заработной плате в месяце некой Татьяне Довганюк, которая является секретарем некой Общественной организации ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ. Моряку был предоставлен Договор о предоставлении кон-

Перечень судов:

| LRNO | SHIPNAME | FLAG | DWT | GT | TYPE | BUILT |
|---------|------------------|--------|-----|-----|---------------|-------|
| 8724389 | NADIR | RUSSIA | 483 | 677 | FISHCARRIER | 1987 |
| 8857796 | NIKOLAY KASATKIN | RUSSIA | 486 | 796 | FISHCARRIER | 1992 |
| 8820145 | SELENGA | RUSSIA | 428 | 683 | FISHINGVESSEL | 1989 |
| 8703830 | SOLYARIS | RUSSIA | 427 | 696 | FISHINGVESSEL | 1987 |
| 8815126 | START | RUSSIA | 449 | 688 | FISHINGVESSEL | BUILT |

сультационных услуг, однако никакого подтверждающего документа о факте оплаты моряк взамен не получил. Спустя некоторое время моряка направили в офис ЧП «Юникомар Украина», где он заключил Соглашение на работу с компанией «Wise Grand International Limited» и попал на судно SOLYARIS. Сумма, указанная в Соглашении, значительно отличалась от обещанной на словах, однако моряка убедили, что все моряки, которые были трудоустроены на краболовы, остались очень довольны условиями труда и заработной платой, так как компания выплачивает дополнительные бонусы, о которых не сказано в Соглашении. После этого моряк получил билеты на самолет до города Ботсфьорд, Норвегия и попал на борт SOLYARIS.

«Условия труда на шхуне SOLYARIS значительно отличались от тех, что мне обещали заранее. Я работал по 16 часов в сутки на морозе 15-16 градусов. Условия труда ужасные. Проработав на судне 2 месяца, я получил травму и мне даже не оказали необходимой медицинской помощи». За три месяца работы моряк получил на руки сумму в районе 700 USD, при этом в Соглашении на работу минимальная заработная плата при условии нулевого улова должна была составлять 800 USD в месяц, а за каждую единицу

пая за тонну сданной продукции моряки должны были получать 30 USD.

Похожая ситуация сложилась и с литовской фирмой «Арктик Фишинг», которая обманывает моряков. И если раньше компания на свои суда нанимала литовских и российских моряков, то сейчас, по сообщению литовского и норвежского инспектората ИТФ, на борту этих судов стали появляться украинские моряки.

«То, что недобросовестные судовладельцы стали искать для работы на своих судах украинских моряков, вполне объяснимо. Дело в том, что компания заслужила дурную славу в России и Литве, поэтому российские и литовские моряки уже не нанимаются на эти рыболовные суда. Наша задача — предупредить украинских моряков не гнаться за длинным рублем, и для начала проверить информацию о работодателе с помощью нашего Профсоюза», — прокомментировал ситуацию Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

В очередной раз Профсоюз работников морского транспорта Украины призывает моряков консультироваться с Профсоюзом перед уходом в рейс, чтобы избежать подобных неприятных ситуаций. ПРМТУ предоставляет консультации членам и не членам Профсоюза.



СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ПОВЫШАЮТ ИНФОРМИРОВАННОСТЬ ОБ ОФФШОРНОЙ ОТРАСЛИ

В начале ноября судовладельцы Европы провели в Европейском парламенте семинар по оффшорному судоходству. Мероприятие было специально ориентировано на европейских политиков в целях повышения осведомленности о разнообразии и важности этого быстрорастущего сегмента Европейского судоходства.

«Я считаю, что это мероприятие стало очень хорошим первым шагом в прославлении оффшорного судоходства. Акцент был сделан на проблемах, с которыми сталкивается сектор, а также на его конкретных потребностях», — отметил Патрик Верховен, Генеральный секретарь Ассоциации Судовладельцев Европейского Сообщества (ECSA).

Данное мероприятие стало еще одним шагом, принятым с целью присоединить эту многообещающую отрасль к ECSA. В последнее время оффшорных судов стало гораздо больше, и они работают для обслуживания и удовлетворения потребностей быстроразвивающейся нефте- и газодобывающей отрасли. Это суда для поисково-разведочных работ с целью выявления скопленных нефти и газа; для проведения океанографических исследований; для обеспечения водолазных работ; проведения подводных работ; прокладки и ремонта кабелей и трубопроводов; а также суда, обслуживающие оффшорные ветровые, нефтяные и газовые платформы.

«Мы очень рады, что нам предоставлена возможность представить оффшорное судоходство в Европейском парламенте. Оффшорное судоходство является хорошо организованной отраслью, которая характеризуется высокими передовыми технологиями и преданностью инновациям. Является важной и его ценность — создание и



вложение в наукоемкий Европейский морской кластер», — сказала Ханна Ли Беренс, председатель специальной рабочей группы ECSA по оффшорному судоходству.

После представления различных типов судов, занятых в оффшорных операциях, а также рынков, на которых они работают, участники обсудили ряд вопросов, прямо или косвенно влияющих на отрасль. Особое внимание было уделено ограничениям в доступе на рынок в некоторых странах и потенциальным выгодам ЕС в случае, если эти ограничения будут пересмотрены.

Нынешние переговоры ТТIP между США и ЕС являются примером. Европа достигнет значительных успехов благодаря облегченному доступу к судоходному рынку США, основанному на принципе взаимности. США могли бы в равной степени выиграть от ноу-хау и опыта оффшорной промышленности ЕС, вдохнуть новую жизнь в свои оффшорные операции.

Комментируя событие, Бендт Бендтсен, депутат Европейского парламента, рассказал: «Семинар успешно подчеркнул важность сектора — как с точки зрения роста этого сектора в Европе, так и с точки зрения целей ЕС в других областях политики, таких как энергетика и климат. Было приятно, что сообщения сектора, адресованные нам, политикам, были так четки: нам нужна стабильная и хорошо скоординированная нормативная база, открытые рынки и торговое соглашение с США, чтобы создать возможности для конкурентоспособности и дальнейшего развития».



СУДОХОДСТВО ЕС В ЦИФРАХ

70% рост
тоннажа



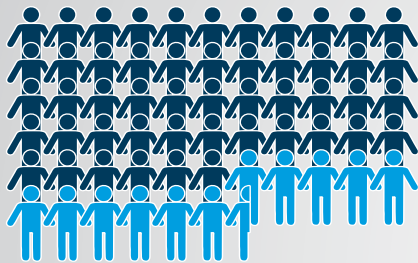
660 млн. тонн дедвейта
450 млн. регистровых тонн
23000 судов

60% контейнерные суда
52% многоцелевые суда
43% нефтяные танкеры
37% оффшорные суда



* Мирового валового тоннажа

СУДОХОДСТВО ЕС В ЦИФРАХ



615 000 человек
трудоустроены

Морские
рабочие места

Рабочие
места на берегу



38.000
Студенты
и курсанты



56 млрд.
в ВВП ЕС

Средний
показатель
по ЕС
53.000 €

Судоходство
85.000 €

ВВП на одного работника

КОСВЕННЫЙ ЭФФЕКТ

61 млрд. €
вклад в ВВП

1,1 млн.
рабочих мест

ИНДУЦИРОВАННЫЙ ЭФФЕКТ

30 млрд. €
вклад в ВВП

516 000
рабочих мест

СОВОКУПНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ



147 млрд. €
в ВВП ЕС

2,2 млн. РАБОЧИХ МЕСТ



НА КАЖДЫЙ 1 МЛН. € ВВП,
КОТОРЫЙ СОЗДАЕТ СУДОХОДСТВО, В ДРУГИХ
СЕКТОРАХ ЭКОНОМИКИ ЕС
СОЗДАЕТСЯ ЕЩЕ 1,6 МЛН. €

50%

СУММА, НА КОТОРУЮ МОГ БЫ СОКРАТИТЬСЯ СУММАРНЫЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ВКЛАД СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ ЕС ПРИ
ОТСУТСТВИИ УТВЕРЖДЕННЫХ ЕС МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОМОЩИ.



ЗАСЕДАНИЯ КОМИТЕТА СПРАВЕДЛИВОЙ ПРАКТИКИ ITF

В период с 16 по 19 ноября в штаб-квартире Международной федерации транспортников в Лондоне прошли ежегодные заседания, на которых представители членских профсоюзов Федерации обсуждали важные и актуальные вопросы, которые волнуют работников морской отрасли во всем мире. Профсоюз работников морского транспорта Украины, как единственную морскую членскую организацию МФТ в Украине, представлял первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

Заседание докерской секции ЕТФ

16 ноября в штаб-квартире МФТ, Лондон, состоялось заседание Докерской секции Европейской федерации транспортников. Прежде чем начать заседание, председатель секции Терье Самуэллсон предложил почтить минутой молчания жертв и пострадавших ужасного теракта в Париже. «Невинные люди становятся жертвами террористов. В такие трагические моменты нам следует объединиться и постараться не допустить подобного в будущем», — произнес Терье.

На заседании обсуждались актуальные проблемы и вопросы, волнующие докеров Европы. Автоматизация процессов в европейских портах, потеря рабочих мест, внедрение определенных одинаковых условий и стандартов в различных конкурирующих портах и их влияние на оплату труда и рабочее время докеров.

От Украины с коротким докладом выступил Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк. «К сожалению или к радости, но проблемы современных транспортников Европы еще не касаются реалий украинских докеров. Проблема приватизации, бездарная кадровая политика Министерства, попытка заигрывать с лояльными к Министерству псевдо-профсоюзными лидерами и тяжелое экономическое состояние Украины — более актуальный спектр наших проблем! Мы помним, как многие годы МФТ и ЕТФ оказывали солидарную поддержку ПРМТУ и мы по-прежнему помним примеры того, как международная солидарность и обращения к Президенту и Министрам в Украине спасали нас от создания альтернативных желтых профсоюзов в некоторых портах Украины. Как открытые письма от братских профсоюзов останавливали украинское правительство от принятия антисоциальных решений. Мы рассчитываем на вашу поддержку как сейчас, так и в будущем!», — резюмировал Первый заместитель Председателя ПРМТУ.





Заседание Комитета морской секции МФТ

17-го ноября состоялось заседание Комитета морской секции МФТ, на котором обсуждались вопросы, связанные с работой МФТ в Международной морской организации, Международной организации труда, сотрудничество с Международной федерацией судовладельцев (ISF).

Также были обсуждены доклады от женского подкомитета морской секции о необходимости защиты равенства прав мужчин и женщин на трудоустройство в море и защиту здоровья женщин на борту.

Представитель молодежи в морской секции рассказала о планируемых мероприятиях и заседаниях, а также отчиталась о проделанной работе.

Подробно обсуждалась проблема стремительной модернизации и внедрения новых автоматических систем на транспорте и, в частности, в портовой и морской отраслях. «Есть мнение, что в скором будущем автоматические системы управления достигнут такого уровня, что за считанные годы мы можем потерять тысячи рабочих мест. Не думаю, что эти процессы в долгосрочной перспективе будут выгодны и судовладельцам. Поэтому нам необходимо следить за развивающимися технологиями, иметь представление о временных рамках и создать возможности для влияния на эти процессы, чтоб защитить членов профсоюза и их рабочие места» отметил Дэйв Хаиндэл, председатель Комитета морской секции.

Были заслушаны доклады об экономическом состоянии морской отрасли и статистика пиратских нападений за последние 9 месяцев.

Заседания руководящей группы Комитета справедливой практики МФТ

18 и 19 ноября состоялись заседания расширенной Руководящей группы КСП.

Лидеры профсоюзов моряков и докеров обсудили предстоящий переговорный процесс в рамках Международного переговорного форума (IBF). Также были рассмотрены предложения рабочей переговорной группы, накануне оговоренные с представителями Международного совета морских работодателей (IMEC). После были заслушаны отчеты и предложения о предстоящем Морском круглом столе 2016 (Maritime Round Table). MRT – это большое профсоюзное собрание, позволяющее молодым профсоюзным лидерам со всего мира развиваться, делиться опытом и высказывать свою точку зрения о состоянии профсоюзного движения в их странах. Следующий Морской круглый стол решено провести в Монреале, Канада в сентябре 2016 года.

Также горячие дебаты вызвал вопрос о базовой ставке для договоров ТСС. Как известно, сохраняется дисбаланс между базовыми показателями договоров ТСС и IBF. Так, для сохранения стандарта КСП предложено обсудить возможность увеличения базовой ставки ТСС на 2%. Договоры же IBF, итак имеющие запланированное увеличение до конца 2017 года, сохраняют свою привлекательность для судовладельцев.

Затем были заслушаны отчеты морской и докерской секций, а за ними — отчет об исследовании вопроса членства в МФТ и перспектив увеличения заявленного членства членскими организациями МФТ



РАБОТА С МОЛОДЕЖЬЮ ПРОДОЛЖАЕТСЯ



28 октября Молодежный совет при поддержке Профсоюза работников морского транспорта Украины провел семинар и расширенное заседание Молодежного совета для членов Молодежного совета и молодых активистов. На семинар были приглашены молодые члены Профсоюза из различных предприятий отрасли: морских учебных заведений, портов, стивидорных компаний, НИИ, СЭС и моряки, которые работают на судах иностранных судовладельцев. Такой разброс по профессиям и возрасту участников был предусмотрен с целью максимального обмена опытом и информацией.

Семинар открыл Председатель ПРМТУ Михаил Киреев, который поприветствовал участников и пожелал продуктивной работы. Директор Благотворительного фонда морского транспорта «МОТРАНС» Антонина Шкамерда также поприветствовала участников и рассказала о работе Фонда и о том, в каких направлениях молодые профсоюзные лидеры могут выступить волонтерами и помочь Фонду.

Далее участники разыграли ролевую игру по рассмотрению трудового спора в Комиссии по трудовым спорам. В качестве наблюдателей были приглашены эксперты Профсоюза работников морского транспорта Украины: помощник Председателя ПРМТУ по коллекторной работе и охране труда Любовь Микитюк и юрист Карина Вершинина-Записная. После завершения ролевой игры эксперты дали свои комментарии, а также ответили на вопросы участников.

Также участники семинара прошли тренинг по коммуникациям и обратной связи с Профсоюзом. Целью данного мастер-класса было обучить участников базовым навыкам написания и оформления новостной заметки.

В этот же день состоялось расширенное заседание Молодежного совета ПРМТУ, на котором был рассмотрен предварительный план работы Молодежного совета ПРМТУ на конец 2015 года и на 2016 год.

КОМПАНИЯ DANAOS ОТМЕТИЛА ЗАСЛУГИ МОРЯКОВ



КАПИТАН АЛЕКСЕЙ ФОКИН

6 ноября в Греции, в Пирее прошла 4-я ежегодная конференция Danaos managerial meeting 2015, которая собрала представителей компании из Греции, Украины, России, Танзании, Кореи и Кипра. Встречу открывали президент компании доктор Джон Кустас и вице-президент — господин Ираклий Прокопакис. В ходе конференции представители всех офисов презентовали отчеты о работе своих подразделений за минувший год. Каждый офис подготовил презентацию, в которой были представлены статистические данные, предложения и цели на следующий год.

В рамках встречи одним из ведущих тренеров компании Stockdale & Associates Business Consultants был проведен тренинг на тему «Искусство публичных презентаций».

После официальной встречи все участники конференции были приглашены на торжественный ужин в ресторан у подножья знаменитого холма Ликавиттос, на вершине которого находится византийская церковь Святого Георгия, датируемая XI-XII веками. Перед началом торжества гости могли насладиться захватывающей дух панорамой ночных Афин.

Стоит отметить, что для компании «Данаос» моря-



КАПИТАН СЕРГЕЙ КОЛГАШОВ

ки — это члены семьи, и забота о благополучии членов своей семьи является одним из приоритетных направлений в работе. В этом году менеджментом компании было принято решение отметить заслуги моряков, которые работают в компании более десяти лет. В ходе торжественного ужина состоялось чествование старших механиков и капитанов из Греции и Украины. Среди моряков компании «Данаос Украина» были отмечены капитаны Фокин Алексей, Колгашов Сергей и Кнышов Алексей, а также старшие механики Робу Александр и Петлеванный Юрий, которые были приглашены на мероприятие вместе с супругами. Моряков лично поздравил Президент компании доктор Джон Кустас, он отметил их блестящую работу, поблагодарил за преданность компании и вручил страховые сертификаты на сумму 200000 евро. Так же был награжден директор «Данаос Украина» Пастушенко Валерий Леонидович за вклад в работу «Данаос Украина».



СТАРШИЙ МЕХАНИК АЛЕКСАНДР РОБУ

На следующий день сотрудниками греческого офиса была организована экскурсия для гостей города в один из центров Микенской культуры. По дороге к древнему городу Микены гостям из Украины, России, Танзании, Кореи и Кипра удалось побывать на знаменитом Коринфском канале. Экскурсия продолжилась в сокровищнице Атрея, гостей познакомили с основными вехами в истории Микенской цивилизации; тур закончился традиционным ужином в греческой таверне в живописном городе на полуострове Пелопоннес — Нафплион.

Подобное мероприятие ежегодно предоставляет прекрасную возможность наладить коммуникацию между представителями компании из разных стран, обменяться опытом и идеями, обсудить острые проблемы и наметить пути их совместного решения.

Port of Busan



Порт Пусан, основанный в 1876 году, является крупнейшим и лучшим портом Республики Корея. Он доступен для судов водоизмещением до 50 000 т, длиной до 330 м и осадкой до 12,5 м.

Основные причальные сооружения расположены в северной части бухты Пусанхан, которая вдаётся в южный берег полуострова Корея между мысом Сындумаль и мысом Танганмаль.

Этот порт, согласно статистике, — один из крупнейших в мире и позиционируется как крупнейший перегрузочный центр Северо-Восточной Азии. Порт

считается настоящими морскими воротами страны — город Пусан получил по этой причине название морской столицы Республики Корея. Кроме того, он еще и наиболее динамично развивающийся в Корее. Система транспортной коммуникации Южной Кореи во многом завязана на мощности этого порта. Пусан уже сейчас соединяет более 100 стран мира и 500 портов по всему земному шару. Он находится на главной морской северо-восточной торговой артерии и соединяет 30 портов Китая и 60 японских.

Пусанский порт занимает 6-е место в мире по ве-

Busan



личине оборота контейнеров. По данным на 2014 год через этот порт прошло 18,68 млн. TEU

Порт состоит из нескольких частей: Северный порт (грузовые терминалы, причалы для пассажирских судов), Южный порт (стоянка промысловых судов), залив Камчхон (зерно, цемент, металлопрокат) и залив Тадхпо (лес). В северной части находится и военный порт.

Недавно на прилегающем острове введена в эксплуатацию еще одна мощная контейнерная гавань — Busan New Port, специализированный контейнерный терминал.





ДОСЬЕ

Иванов
Виталий
Викторович

матрос

ОБРАЗОВАНИЕ:

В 2013 году я закончил Одесский колледж технического флота ОНМА.

Начал свою карьеру в 2004 году. Это были пассажирские суда, а до этого с конца 1999 года работал на грузовых. Потом два года перерыва по семейным обстоятельствам – создал семью.

С 2004 года я на море без перерыва. Сначала работал стюардом на пассажирском судне на круизной линии, а потом вернулся и решил учиться на штурмана. Чтобы им стать, нужен плавцenz, стоять на мостике, приобретать соответствующий опыт и понимать, что к чему. Для этого нужно было идти на торговый флот. Я и пошел рядовым. Закончил этот отрезок буквально два года назад, и вот теперь буду становиться третьим помощником.

ПОЧЕМУ ВЫБРАЛИ МОРСКУЮ ПРОФЕССИЮ?

Это для меня самого тайна, покрытая мраком, как говорят.

Я учился в Университете имени Мечникова, факультет «Бизнес, менеджмент организаций», экономист-управленец, и все свои дальнейшие продвижения по карьерной лестнице связывал с работой на берегу. У меня ни родственников не было моряков, ни планов никаких не было построено с морем, ничего!

Мне когда-то очень давно (я об этом вспомнил совсем недавно), нагадала одна женщина-хиромант, что я пойду в море. Конечно же, на тот момент я все эти предсказания быстро забыл и вот только года три назад я вернулся к этим словам. Как раз был в рейсе и смотрел фильм «Хиромант». Совпадение это или на

самом деле мое будущее прочитали по руке – но факт остается фактом.

Так в жизни получилось, что мне нужны были деньги, поэтому я пошел в свой первый рейс. Мне понравилось в море и уже потом во все это затянуло.

ВАШ ПЕРВЫЙ РЕЙС

Первый рейс очень интересный, красочный.

Я когда вижу молодежь, сразу вспоминаю себя в первом рейсе. Все представляется в розовых тонах, ты сам смотришь на мир совершенно другими глазами.

Почему? Во-первых, на берегу людей настраивают совершенно иначе: море – это экскурсии, море – это походы, это путешествия, встреча со знаменитостями. Когда люди попадают непосредственно на корабль, они начинают понимать, что все эти рассказы далеки от реальности. Поэтому молодые ребята начинают все осознать заново, понимать, изучать.

То же самое произошло и со мной: с одной стороны я искал какие-то совпадения из рассказов на берегу, романтику. А с другой стороны прочувствовал морскую болезнь, пока организм не привык к качке. Привыкаешь к закрытому пространству, в котором находишься долгое время, к новому коллективу. Уже позже нас начали выпускать на берег в порту, в который заходили во время работы. А я все время думал – что мне же нужно выйти на берег и встать ногой на «загранлицу».

В итоге мы вышли на землю в Бразилии, но уже после их известного Карнавала. Я не жалел денег на экскурсии. Мне было очень интересно, т.к. за границей был вообще первый раз!

Это был конец 1999 года.

ВЫ НЕ РАЗОЧАРОВАЛИСЬ ПОСЛЕ ПЕРВОГО РЕЙСА?

Нет! Я читал книги, интересовался. И мне понравилось настолько, что я уже без моря просто не могу. Скажу точно – море затягивает! Я в этом убедился! Когда находишься после рейса на берегу дольше обычного, то уже со временем становится некомфортно и чего-то не хватает. Это моя стихия!

СЛУЧАЙ, КОТОРЫЙ ЗАПОМНИЛСЯ

Из интересного: мы проходили знаменитый Бермудский Треугольник, вокруг которого ходят тысячи мифов. Я как раз поднялся на мостик (это был один из первых моих рейсов), и мы с помощником увидели пароход, который шел практически на нас. Старый, ржавый, весь очень страшный и в кошмарном состоянии. При чем нас поразило то, что его не определил ни один из двух радаров. Обычно, даже кусок бревна на воде радар определяет, а этот пароход размером до 200 метров не определился. Причем, он прошел мимо нас, вынырнув из густого тумана, как показывают в фильмах ужасов. Мы снова смотрели на радары, но так на них ничего и не было. Я его еще на память сфотографировал и потом показывал товарищам, которые говорили, что этого не может быть. Но факт остается фактом!

БЫЛО ЛИ СТРАШНО?

Страшно было! Я думаю, что если кто-то вам скажет, что страшно не бывает на море – все это будет неправда. Потому что когда сильный шторм, падаем с волны вниз, и только тогда понимаешь, кто такой человек по сравнению со стихией. Ты понимаешь, что ты ничто! И именно это понимание и вводит в страх.

МОРЕ ОШИБКИ ПРОЩАЕТ?

Море ошибки не прощает и жестоко за них наказывает. Об этом надо помнить всегда! Я всегда об этом говорю молодым ре-

бяткам, которые только приходят на работу в свой первый рейс. Они не знают еще, с чем столкнулись. Они не понимают, насколько все серьезно.

ОТНОШЕНИЕ К УКРАИНСКОМУ МОРЯКУ

Политическая обстановка в стране играет свою роль.

Смотря в какой стороне мы находимся – оттуда и свое отношение к украинским морякам: кто поддерживает, а кто и холодно. Но радует другое, что планка украинского моряка сегодня поднялась. Отношение к нам стало как к европейцам.

Еще хочу сказать следующее: неважно какой ты национальности! Человеком нужно оставаться везде! Когда выходишь в порту, то отношение к пожилым людям, к детям должно быть как к своим родным людям, с уважением. Все это зависит от нашего воспитания в семье.

ВАШЕ НАПУТСТВО МОЛОДЫМ РЕБЯТАМ, КОТОРЫЕ РЕШИЛИ СВЯЗАТЬ СВОЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ

Напутствие только одно: нужно быть очень внимательным! Нужно думать перед тем, как что-то сделать. Несколько раз как минимум обдумывать одну и ту же ситуацию, потому что обратного хода не будет. Как мы уже говорили – море ошибки не прощает.

Молодежь должна заранее определиться сама – хотят они быть моряком или нет. К сожалению, многие не воспринимают море работой, а скорее развлечением. Очень часто можно наблюдать ситуацию, когда за молодого человека эту профессию выбрали родители. Тогда и происходят ситуации, в которых нам, взрослым морякам, приходится смотреть за молодым парнем, как за своим ребенком, как за разбившимся яйцом, который пришел в свой первый рейс не по своему желанию, чтобы он не наломал дров. Бывает, что и психика у таких ребят не выдерживает, и срывы бывают. И у нас в таких ситуациях только одно желание – закончить рейс и передать такого моряка родителям в руки. И выдохнуть спокойно. Нельзя заставить человека стать моряком. Моряк – это призвание!

Почему так происходит?..

Может быть, недостаток информации. Я не знаю.

Хотя сейчас молодежь занимается и Молодежный Совет ПРМТУ, знаю, что он запустил и молодежную ветку. Просвещает. Спасибо за это! Благодаря этому молодежь будет только более развита.

Дети должны заранее получать какие-то определенные навыки, чтобы в будущем определиться – нужно это им в дальнейшем или нет.

ПРИХОДИЛОСЬ ЛИ ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ПОМОЩЬЮ В ПРОФСОЮЗ?

Да, приходилось. Была задолженность по заработной плате за три месяца, поэтому приглашали из Лондона инспектора МФТ, который и помог решить этот вопрос.

Не скрою, волновались о том, что после вмешательства МФТ у нас могут в будущем возникнуть проблемы в работе, боялись, что нас внесут в черный список, и работы больше мы не найдем. Но как показало время, ничего подобного не произошло, каждый из нас работает и по сей день. И еще: благодаря Профсоюзу каждый моряк может узнать информацию о том или ином крьюинге, от которого он собирается в рейс. В последнее время, к сожалению, увеличилось количество крьюингов-мошенников и наш Профсоюз не дает нам пострадать от действий подобных компаний. Спасибо огромное Профсоюзу! Молодцы!

И в завершении хочу сказать огромное спасибо нашим женам – женам моряков! Это наш тыл! И если бы не они, то мы бы сами не справились! Недаром в нашем порту стоит памятник Жене Моряка. Они наши Ангелы – Хранители!

ТЕПЛОХОД

у к р а и н а

ЧАСТЬ 2

Советские моряки, назначенные контролерами на румынские лайнеры "Трансильвания" и "Бессарабия", находились в постоянном напряжении, опасаясь актов саботажа и диверсии со стороны румынских специалистов, обслуживавших эти суда. Они контролировали вопросы судовождения, наблюдали за курсом судов при прохождении минных полей, за расхождениями с другими кораблями в море и за эксплуатацией механизмов и систем.

29 января 1945 г. на "Бессарабию" прибыли представители советского командования, потребовав перевести румынский экипаж на "Трансильванию", оставив на борту только 3-х механиков, знавших силовую установку судна. Затем подняли советский военно-морской флаг, превратив его в военный транспорт, переименовав в "Украина". Советское командование выбрало теплоход "Бессарабия" в качестве контрибуции, т.к. территория Бессарабии перешла к СССР, и нахождение у Румынии судна с названием советского региона считалось недопустимым. Тем не менее, вопрос легализации статуса теплохода в составе "Торгфлота" СССР был нерешенным до 1948 г, и транспорт носил военно-морской флаг.

В 1948 г. вопрос урегулировали, передав Румынии взамен два парохода, принадлежавших ЧМП, "Фридрих Энгельс" и "Калинин". Аналогичная история связана и с п/х "Николаев", построенным для Германии, как Carl Legien, получивший в Румынии название Alba Julia. Специально для группы судов – "Николаев", "Фридрих Энгельс", "Калинин", "Украина", и п/х "Маршал Толбухин", носившего в Румынии название Ardela; танкеров "Челено", "МТ-1" и "Фируз" создали советско-румынское предприятие "Совромтранс", существовавшее до начала 50-х годов. Эти суда выполняли задачи, необходимые как Советскому Союзу, так и Румынии.

Т/х Transylvania остался в собственности Румынии, выполняя пассажирские и круизные плавания до 1975 г. Спустя 4 года после вывода из эксплуатации, 9 сентября 1979 г, судно, находясь в Галаце, село на грунт и оставалось там более 20-ти лет, когда было разрезано на лом металла.

Однако возвратимся к т/х "Украина". По одним данным 27 декабря 1944 г, по другим 2 января 1945 г. капитаном судна назначили Ивана Александровича Мана, а старшим механиком Григория Яковлевича Ермошкина, родного брата гл. инженера ЧМП. Следует полагать, что в те дни они приступили к обязанностям дублеров капитана и старшего механика, наблюдавших за румынскими командами, и только 31 января 1945 г. приняли дела у румынских капитана и старшего механика.

Капитан И.А. Ман родился в сентябре 1902 г. в городке Горки Могилевской губернии. После окончания Саратовской гимназии поступил в Саратовский политехнический институт, проучившись там до третьего курса, но в 1919 г. институт закрыли, и он поступил в Ленинградский "Мортехникум". Во время рейса в Южную Америку учебного парусника "Товарищ" (1), под командованием капитана Д.А. Лухманова, бывший слушатель техникума И.А. Ман стал боцманом грот-мачты, выделяясь среди моряков высоким ростом, незаурядной физической силой, завоевав расположение экипажа. После "Товарища" И.А. Ман работал штурманом, а затем стал капитаном пароходов "Микоян", "Смольный", "Кола" в Балтийском морском пароходстве.

Во время ВОВ командовал судами "Трансбалт", "Турксиб" и п/х "Войков", полученным в США, по ленд-лизу, в числе 38-ми судов типа "Либерти" для Дальнего Востока. В 1943 г. "Войков" следуя с грузом из США, в условиях плохой видимости, потерпел аварию недалеко от бухты Проведения. На помощь поспешил начальник "Главсевморпути" И.Д. Папанин. Общими усилиями судно сняли с мели, и оно своим ходом прибыло для ремонта в США. Капитана приговорили к 7-ми годам лишения свободы, но по его просьбе отбывание наказания заменили отправкой на Черное море. С декабря 1943 г. он плавал 3-м, 2-м и ст. помощником капитана т/х "Тракторист", доставлявшего десант на Малую землю. После нескольких месяцев тяжелой работы, летом 1944 года, судимость сняли, и в том же году он подменил капитана п/х "Стахановец", а затем т/х "Калинин".

До июня 1945 г. т/х "Украина" под командованием И.А. Мана совершил 17 круговых рейсов между Одессой и Констанцой, доставляя пополнение 4-му Украинскому фронту, с периодичностью от 3 до 7 дней в каждом направлении. После окончания войны теплоход доставил перерегонные команды севастопольских моряков в Албанию, а затем в Англию, для получения переданных по репарации Советскому Союзу малых кораблей и линкора.

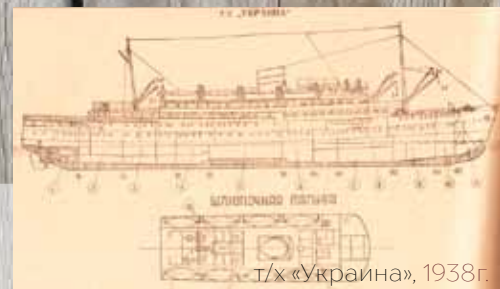
За этот период на судне успели выполнить краткосрочный ремонт, продолжавшийся с 17 по 25 марта, а с 1 по 14 июня теплоход готовили к мирным пассажирским рейсам. Первый рейс на Крымско-Кавказской линии начался 15 июня 1945 г. Расписанием предусмотрели заходы

т/х «Украина»



т/х «Трансильвания»





т/х «Украина», 1938г.



т/х «Украина», 1938г.



т/х «Украина», 1938г.

в порты Севастополь, Новороссийск, Сочи, Сухуми, Батуми, с продолжительностью кругового рейса от Одессы до Батуми и обратно 7 суток. Учитывая, что почти вся акватория Черного моря была усеяна минами, то в некоторых портах приходилось оставаться на ночь. Второй рейс по Крымско-Кавказской линии начался 26 июля.

Параллельно с пассажирскими рейсами судно совершало и спец. перевозки в качестве военного транспорта, перебросив в 1948 г. из Одессы в Варну подразделения дивизии им. Дзержинского. Это было вполне закономерно, т.к. фактически корабль входил в состав ВМФ СССР, а его корпус покрасили в черный цвет, подобно всем военным транспортам. Вместе с «Украиной» на Черном море работал еще один пассажирский лайнер, «Вячеслав Молотов», построенный перед войной вместе с «Иосифом Сталиным» в Голландии для Балтийского пароходства. Во время войны он находился в Ленинграде, где его использовали в качестве электростанции, прачечной и госпиталя.

Дочь капитана И.А. Мана вспоминала: «...на судне люди возвращались домой из эвакуации, разыскивали родных и близких. Многие возили с юга продукты – мандарины, яблоки, хурму. Однако, из-за большого количества мин, плавание совершалось только в светлое время суток. Ночевали в Севастополе, Новороссийске, Сухуми. Загрузка всегда была полной, а в летнее время чрезмерной. За год обычно перевозилось от 80 до 100 тыс. пассажиров. Вместе с тем короткие стоянки в промежуточных портах и нехватка в них рабочей силы требовала участия экипажа в грузовых работах.

Обычно посадка в Одессе начиналась в 23 часа, а снималось судно в 4 утра. Приходилось швартоваться несколько раз в день. Количество пассажиров, включая палубных, превышало все нормы, и отец очень переживал, видя жирные следы от мешков с тюлькой на великолепной тиковой палубе.

Отец славился своими швартовками, и одесситы ходили смотреть на них, как на представление. Он был первым капитаном, швартовавшим достаточно крупное судно в Севастополе и в курортных городах Ялте, Сухуми, кроме Сочи. Городские власти встречали «Украину» с транспарантами, аплодисментами и даже подарками.

Много интересных людей побывало на «Украине» – ученых, артистов Большого и Кировского театров, журналистов, «киношников», художников. Вспомню только некоторых – офтальмолога Филатова, Марка Бернеса, Леонида Утесова, балерин Лепешинскую и Дудинскую, певцов Козловского, Давыдова, виолончелиста Кнушевицкого, дирижера Кондрашина. Никто никогда не отказывал в просьбе дать бесплатный концерт или прочесть лекцию для экипажа и пассажиров. Время от времени отец и сам устраивал морские «шоу». Так, в одном из рейсов «Украина» прошла между берегом и Адalaraми, скалами у берегов Крыма, но это не являлось ухарством: предварительно были сделаны все необходимые проме-

ры, что, впрочем, не помешало отцу получить за это выговор от начальника ЧМП.

Во всех портах люди относились к отцу очень тепло, да и он старался делать морские путешествия максимально приятным для пассажиров. Близко подходил к берегам, так что возле Пицунды видны были даже пасущиеся коровы. При этом радист В. Зайцев с большим знанием дела и любовью рассказывал о красотах и достопримечательностях Крыма и Кавказа.

В 1951 году капитана Иван Александровича Мана перевели на д/эх «Россия».

Ветеран ЧМП, ставший впоследствии старшим диспетчером «Пасфлота» писал: «...т/х «Украина», со своими мощными дизелями всегда оставался самым быстроходным судном. Изящные обводы, оптимальная длина и белоснежная окраска надстройки корпуса придавали судну весьма «интеллигентный» вид. Нам, матросам 2 класса, запомнилась палуба яичного цвета, покрытая индийским тиком, которую мы драили под бодрые выкрики боцмана Сорокина. Во время авралов по мойке палуб и надстроек участвовали все, включая капитана, а иногда его жена и дочь.

Пассажиры размещались в каютах и в просторном помещении гаража, где с постройки предполагали перевозить автомобили. Однако в 50-е годы количество автолюбителей было ограниченным, поэтому гараж оборудовали скамейками, и там располагались пассажиры 4-го класса.

Колоритными личностями на судне были: 3-й помощник капитана Руслан Евграшкин, отличавшийся неистощимой энергией, морячком грубоватостью, в связи с чем служил для меня идеалом настоящего труженика моря. В дальнейшем Руслан Иванович стал известным капитаном, Героем Социалистического труда, позже его назначили капитаном-наставником, а затем он стал председателем совета капитанов ЧМП.

Полной противоположностью ему был Евгений Микулинский, пассажирский помощник, внешне изнеженный, стремившийся завоевать расположение прекрасного пола. Прошли годы, и Евгений Александрович стал одним из руководителей В/О «Морпасфлот» ММФ.

Обычно «Украина» возила сахар и рубероид из Одессы, чай, мандарины и гравий с Кавказа. Грузовыми операциями командовал 2-й помощник, толстяк Дураковский, напоминавший пирата из книги «Остров сокровищ».

В середине 50-х годов И.А. Мана откомандировали в Мурманское пароходство, назначив на дизель-электроход ледового класса «Обь», который в составе первой Советской антарктической экспедиции, в 1955 году, отправился к берегам шестого континента. В дальнейшем он совершал много ответственных и опасных рейсов, став известным арктическим и антарктическим капитаном.

Что касается самого теплохода «Украина», то его работа в составе пассажирского флота ЧМП продолжалась более 40 лет. Судно, кроме Крымско-Кавказской, обслуживало Ближневосточную линию, совершило много рейсов на Кубу, к берегам Африки, возило рыболовецкие команды в Атлантику и другие.

*Статью составил Братушенко Валерий Сергеевич
Продолжение следует*



т/х «Трансильвания»



т/х «Трансильвания»



МОРЯКИ ПОБЫВАЛИ НА MY BEATLES TRIBUTE SHOW

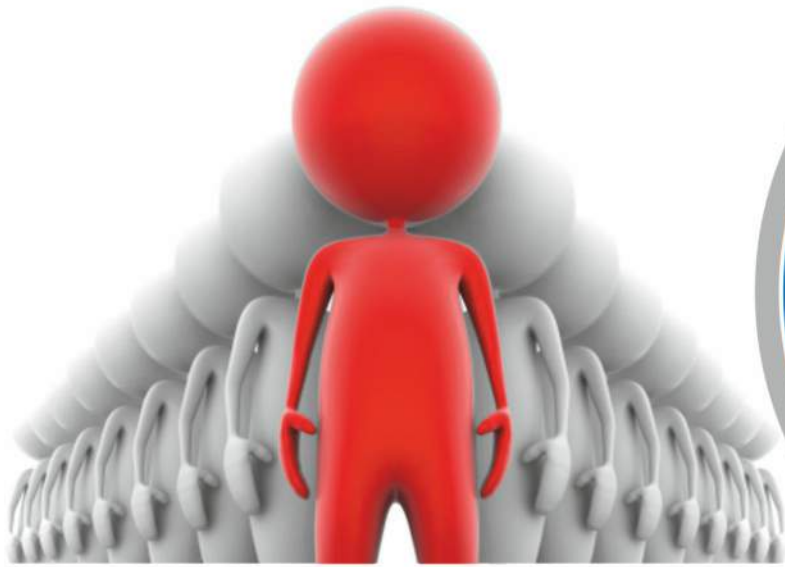


17 ноября 2015 года в Одессе состоялся уникальный концерт My Beatles Tribute Show. Это шоу, в котором через призму удивительных фактов и историй о «The Beatles» украинские звезды, в сопровождении бенда и оркестра, исполнили шедевры ливерпульской четверки.

Шоу было создано на основе малоизвестных фактов о «The Beatles». Так, например, мало кто знает, что в этом году супер-хит «Yesterday» отмечает пятьдесят лет.

В шоу приняли участие: Злата Огневич, Monatik, Арсен Мирзоян, Дюк Тайм, Роман Полонский, Настя Петрик, «Клей Угрюмого», Виктория Олизе, Марина Чабанова («Парадуш»), Владимир Веклич и другие.

Профсоюз работников морского транспорта Украины подарил морякам, членам ПРМТУ возможность посетить это шоу.



КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!

- * - Специальные программы лояльности
- Консультации инспектора ИТФ в Украине
- Юридические консультации
- Социальные проекты
- Консультации при трудоустройстве
- Информационные и обучающие мероприятия
- Психологическая помощь

* **только для членов Профсоюза**

ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ

+38(0482) 42 99 01  lbstus@mtwtu.org.ua



www.mtwtu.org.ua



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти
Регистрация

[ГЛАВНАЯ](#) [НОВОСТИ](#) [МОРЯКАМ](#) [ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО](#) [МОЛОДЕЖЬ](#) [ИНСПЕКТОРАТ ITF](#) [АКЦИИ](#) [МЕДИА](#)



Внимание! Новый адрес!

С 20 октября

офис Профсоюза работников
морского транспорта Украины

находится по адресу:

Гагаринское плато 5Б, ЖК «Шестая жемчужина»
Тел./факс: +380482 42 99 01

<http://mtwtu.org.ua/>

Самые морские
новости

Вопросы
инспектору ITF
on-line

Только
полезная
информация

Последние
изменения в
законодательстве

Морские издания
on-line

Фото
и видеогалереи