

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№38 ИЮЛЬ 2013

**ЗАСЕДАНИЕ
КОМИТЕТА
СПРАВЕДЛИВОЙ
ПРАКТИКИ В ЧИКАГО**

**С ДНЕМ
ФЛОТА
УКРАИНЫ!**

ИНТЕРЕСНО

ЛЕТНЯЯ ШКОЛА ITF
В ВАШИНГТОНЕ

АКТУАЛЬНО

МАНИЛЬСКИЕ
ПОПРАВКИ 2010

ЭКСКУРСИЯ

ПОРТ ЧИКАГО

ЭКСКЛЮЗИВНО

ИССЛЕДОВАНИЕ ВСЕМИРНОГО
ФОНДА ДИКОЙ ПРИРОДЫ

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

КОМПАНИЯ BISNC



Дорогие моряки!

Профсоюз работников морского транспорта Украины искренне поздравляет вас с Днем флота Украины!

Ваша смелость достойна восхищения, ведь только сильный духом человек может стать настоящим моряком. И не зря на мировом уровне наши, украинские, моряки признаны профессионалами высочайшего класса.

Мы желаем морякам благополучия, спокойного моря, надежных коллег и верных друзей. Желаем вам карьерных достижений и добросовестных работодателей.

Честь и слава украинским морякам!

Председатель Профсоюза работников
морского транспорта Украины

М.И. Киреев





- Медицинское страхование
- Специальные программы лояльности
- Консультации инспектора ИТФ на Украине

**Когда мы вместе,
каждый значит больше!**



**ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ
ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ**

65079, г. Одесса, пл. Куликово поле, 1, каб. 130
тел./факс: +38(0482) 42 99 01
e-mail: LBSTUS@mtwtu.org.ua
web: mtwtu.org.ua



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти
Регистрация

ГЛАВНАЯ

НОВОСТИ

МОРЯКАМ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

МОЛОДЕЖЬ

ИНСПЕКТОРАТ ITF

АКЦИИ

МЕДИА



ОБЪЕДИНЯЕТ МОРЯКОВ

<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

ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ
ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ





Уважаемые наши читатели!

Дорогие читатели!

Несмотря на отпускную кампанию и жаркую погоду, июль выдался очень насыщенным различными мероприятиями и знаменательными событиями.

Особо стоит отметить заседания Комитета справедливой практики Международной федерации транспортников, которые состоялись в Чикаго. На страницах нашего журнала вы узнаете о вопросах, которые поднимались на конференциях секции моряков и докеров ITF, которые прошли в Чикаго, а также о самом заседании Комитета справедливой практики.

Не обошлось в этом номере и без эксклюзивного материала. На этот раз мы публикуем итоги независимого исследования по аварийности на море, которое было проведено Всемирным фондом дикой природы WWF. Уверен, что внимание моряков привлечет также материал о подготовке к имплементации Манильских поправок.

Что сказать, июльский номер журнала «Морской» получился полным событий и полезной информации, и мы с гордостью представляем его вам – нашим читателям.

Отдельно хочется поздравить всех украинских моряков и членов их семей! Пусть крепкое здоровье и карьерный рост, успехи в работе и удача не оставляют вас никогда. Попутного вам ветра и 7 футов под килем!

С уважением,
Олег Григорюк,
первый заместитель председателя
Черноморской первичной
профсоюзной организации моряков

Стр. 24

ФОТООБЗОР

ВЫПУСК КУРСАНТОВ
ОМКТФ ОНМА

№ 38
июль 2013

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная
профсоюзная организация
моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Клявин П.Ю.
Свидетельство о государственной
регистрации:
Серия В00 №093420 от 17.09.2004 г.

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
крюинговых компаниях и
первичных профсоюзных
организациях ПРМТУ.

Тираж – 1900 экз.

Редакция ведет переписку с
читателями. Ваши материалы,
пожелания и предложения
отправляйте на электронный
адрес: morskoy@mtwtu.org.ua

65079, г. Одесса,
пл. Куликово поле, 1
Тел.: +38 (048) 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

НОВОСТИ

2 В мире

ИНТЕРЕСНО

4 Летняя школа ITF

АКТУАЛЬНО

6 Манильские поправки 2010

8 Заседание КСП

12 Секция моряков ITF

14 Секция докеров ITF

ЭКСКУРСИЯ

16 Порт Чикаго

ЭКСКЛЮЗИВНО

18 WWF

ФИНАНСЫ

20 Морской кредит

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 Компания BISNC

ОТЧЕТ ИМВ: ОПАСНОСТЬ ОСТАЕТСЯ!

Международное морское бюро опубликовало (ИМВ) доклад, дающий представление о масштабах морского пиратства во всем мире. Согласно данным, сомалийское пиратство достигло наименьшей отметки с 2006 года, а количество разбойных нападений у берегов западной Африки, отличающиеся особой жестокостью, увеличилось.



За первые полгода 2013 года в мире было зафиксировано 138 попыток атаковать гражданские суда. Для сравнения, в прошлом году за этот же период было совершено 177 нападений. За шесть месяцев почти в три раза сократилось количество захватов судов: с 7-ми в этом году против 20-ти в 2012 году. Количество взятых в заложники моряков также значительно уменьшилось. В 2013 году 127 членов экипажей стали пленниками пиратов, в 2012 году – 334 человека.

В этом году в Гвинейском заливе был зафиксирован 31 инцидент, из них только четыре увенчались успехом для бандитов. ИМВ отмечает, что в этом районе пираты стали атаковать абсолютно разные по типу суда, чего раньше не было. По мнению директора бюро Поттенгала Мукундана, это новый повод для беспокойства.

«В апреле 2013 года пираты похитили девять членов экипажа с двух контейнеровозов, один из которых шел на расстоянии 170 морских миль от берега, – отметил он. – Для атак пираты используют захваченные ранее суда».

За полгода в Гвинейском заливе морские корсары взяли в заложники 56 моряков из 30 экипажей. Известно, что один моряк был убит, по меньшей мере пятеро получили ранения. На долю нигерийских пиратов пришлось 22 инцидента из 31 зафиксированного в заливе и 28 похищенных моряков из 56 захваченных. В Аденском заливе было зафиксировано 8 инцидентов пиратства, включая два угона за первое полугодие 2013 года. За это время сомалийские пираты взяли в заложники 34 моряка. ИМВ объясняет снижение атак близ Сомали присутствием в Индийском океане военно-морских сил разных стран и военных охранников на торговых судах.

По данным на 30 июня 2013 года, сомалийские пираты держали в заложниках 57 членов экипажей с четырех судов с целью получения выкупа. Кроме того в руках бандитов находятся еще 11 человек, которые удерживаются в плену на суше. Их местонахождение и условия содержания неизвестны.

ЛИДЕРЫ ПРОФСОЮЗОВ ДОКЕРОВ МОБИЛИЗУЮТСЯ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ОСНОВНЫХ СПОРОВ

Повсеместно укреплять мощь профсоюзов, проводить глобальные кампании и оказывать сопротивление тактике подрыва профсоюзов – вот основные задачи, стоящие перед делегатами секционной конференции докеров, проходящей в Чикаго, США.



Докеры разных стран мира – делегаты конференции – услышали, какие основные конфликты имеют место в данный момент. Наиболее тревожная ситуация сложилась с оператором ГСТ, компанией DP World, в связи с ее нежеланием вести переговоры с профсоюзом о правах работников терминала London Gateway в Великобритании и продолжающимися переговорами в порту Брисбен, Австралия. Делегаты решили организовать глобальную кампанию для привлечения внимания к конфликту.

В дополнение к резолюции по компании DP World были также рассмотрены чрезвычайные предложения по оказанию поддержки портовикам Израиля, где правительство объявило о создании двух новых портов, а также работникам порта Ньюкасл в Австралии, где работодатель пытается ослабить права трудящихся посредством внесения изменений в коллективные договоры.

Кроме того, дополнительные призывы к международной солидарности прозвучали в связи со следующими ситуациями: конфликт с оператором зерновых терминалов на западном побережье США, где к сотням членов профсоюза ILWU, членской организации МФТ, был применен долгосрочный локаут в портах Ванкувер и Портленд; продолжающийся спор о передаче работы внешним подрядчикам и нападки на профсоюзы в порту Окленд, Новая Зеландия; инициатива ЕС по либерализации портовых работ; а также общее повышение уровня автоматизации и привлечение работодателями временного персонала.

Также была выражена поддержка марокканскому

профсоюзному лидеру Саиду Эльайрешу, который в прошлом году был посажен в тюрьму по обвинениям, связанным с деятельностью профсоюзов. Он был освобожден после широкомасштабной кампании МФТ, и в настоящее время проводится кампания с требованием снять с него единственное оставшееся обвинение, имеющее отношение к свободе ассоциаций.

Обращаясь к делегатам, Президент МФТ Пэдди Крамлин сказал: «Некоторые акции, которые мы здесь решаем реализовать, определяют будущие взаимоотношения профсоюзов с работодателями, в том числе признание профсоюзов и законные права на ведение коллективных переговоров. Объем мировой торговли растет в геометрической прогрессии, и если он продолжит расти такими же темпами, необходимо обеспечить соблюдение, а не подрыв международных прав профсоюзов докеров и стандарты достойного труда».

Кроме того, во время конференции состоялась презентация нового пакета материалов по ВИЧ и СПИДу в помощь профсоюзам докеров для повышения осведомленности, преодоления презрительного отношения к инфицированным и для профилактики ВИЧ и СПИДа.

НИКАРАГУА БУДЕТ СТРОИТЬ АЛЬТЕРНАТИВУ ПАНАМСКОМУ КАНАЛУ

Даниэль Ортега, который на данный момент занимает пост президента Республик Никарагуа, заявил, что он намерен построить альтернативу Панамскому каналу. Инвесторами столь масштабного проекта станут китайские бизнесмены. Отметим, что Панамский канал принято считать одним из самых масштабных и важных проектов в истории нашей цивилизации. Его строительство сократило в два с половиной раза путь морских судов от западного побережья Северной Америки к Восточному. В два раза уменьшился путь из Азии в Северную Америку.

Каждый год по Панамскому каналу проходят 13-14 тысяч различных судов, которые перевозят более двухсот миллионов различных грузов. Власти Никарагуа сообщили, что их канал будет намного глубже Панамского и по нему смогут ходить суда большего тоннажа.

Этот факт означает, что в ближайшие годы мировую экономику могут ожидать кардинальные изменения.



КИТАЙСКАЯ ВЕРФЬ ВЫПУСТИТ ДЕСЯТОК ИННОВАЦИОННЫХ ТАНКЕРОВ

Шведские судоходные компании Stena Bulk и Concordia Maritime заключили контракт с китайской верфью Guangzhou Shipyard Int. на постройку серии из 10 инновационных танкеров по собственному проекту исполнителя.



Сдача заказов в эксплуатацию начнется с весны 2014 г.

Суда дедеветом 50 000 т станут наиболее технически продвинутыми во флоте клиентов. Суммарная стоимость сделки составила \$400 млн.

Из 10 судов 2 отойдут к Concordia Maritime, 4 – к Stena Bulk. Еще четверо пока зависли в воздухе в виде опциона, который впоследствии будет возможно распределен между партнерами компаний.

ЯПОНЦЫ ПОСТРОЯТ ХЕНДИСАЙЗ ДЛЯ ULTRABULK

Датская судоходная компания Ultrabulk разместила заказ на постройку балкера дедеветом 38 000 т на неизвестной японской верфи. Хендисайз будет передан Ultrabulk в 2014 г. Заказчику предоставлен опцион на аналогичное судно.



Судно оборудуют главным двигателем с электронным управлением, а также массой других высокотехнологичных систем, призванных снизить расход топлива на 15% и сократить соответствующие выбросы CO2 в сравнении с традиционными хендисайзами.

ITF Summer School для профсоюзных активистов



На базе Института Профсоюза машинистов США в период с 24-28 июня под руководством МФТ прошла летняя школа для молодых активистов членских организаций МФТ.

Мероприятие собрало порядка 40 участников из 24 стран мира, все молодые люди возрастом до 35 лет, горящие желанием пополнить свои знания и овладеть навыками организации работников в профсоюзах.

Необходимо отметить, что тренинг был грамотно продуман и спланирован до мелочей.

В первый день после вступительной презентации и общей информации от Инго Маровски – куратора молодежи в МФТ – начался невероятно интересный и полезный тренинг от ведущего канадского экономиста Джима Стенфорда, консультирующего профсоюзы по всему миру.

Он рассказал о происхождении финансового мирового кризиса, реальных причинах экономических потрясений в Европе и мире, о вызовах современного профсоюзного движения, о связи между защитой окружающей среды и глобальной экономикой. Джим привел несколько тезисов из своей книги, показал интересные видеоматериалы и поделился с участниками полезными методическими реко-

мендациями. В завершение первого дня Алана Дэйв и Али Хоувз, кураторы учебных программ МФТ, рассказали о работе МФТ в рамках глобального Проекта изменения климата.

Второй день открыл Дейв Спуннер, сотрудник английского профсоюза Юнайт, с темой о нестабильной и непостоянной занятости работников в транспортном секторе и их влиянии на трудовые стандарты.

Молодые профсоюзные лидеры разделились на 5 групп, две из которых составили представители моряков и докеров.

В группах необходимо было обсудить, какие виды трудовых отношений преобладают в том или ином секторе. Так как преимущественно моряки работают по индивидуальному контракту, составленному на основе коллективного договора, который распространяется исключительно на период нахождения моряка на борту судна, их можно причислить к временно трудоустроенным.



Молодежь обсудила проблематику временного трудоустройства, очевидным недостатком которого является отсутствие социальных гарантий в периоды между контрактами.

Второе задание было посвящено вопросу, как привлечь молодых людей в ряды профсоюза, вырастить достойных лидеров и дать возможность реализовать свой потенциал.

Третий и четвертый дни были посвящены технической

боты в своих странах и впитывали интереснейшую информацию, которую представляли тренеры и кураторы проекта.

В последний день летней школы участники поучаствовали в панельной дискуссии со специалистами из американского профсоюза TWU, глобальной организации, занимающейся проблемой загрязнения окружающей среды и глобальным потеплением, изменениями климата по всему миру.



стороне работы профсоюзов. Основными топиками стали: общение с апатичными и боязливыми работниками, проблемы нежелания вступать в профсоюз. Тренер Тереза Конроу дала много дельных советов и научила молодых лидеров секретам общения с работниками.

Одна из сессий обучила участников тактике организации общественных митингов, демонстраций и кампаний. Ребята поделились опытом в своих странах и профсоюзах. Мнения разделились в зависимости от секций, в которых работают молодые специалисты.

Также незаменимым оказался онлайн тренинг от канадского специалиста Джейсона Мэнна, который, находясь на связи по Скайпу, обучил ребят маленьким и большим хитростям общения в сети. Рассказал, как правильно составлять сообщения и объявления в социальных сетях, как эффективнее использовать электронную почту и другие средства связи!

Необходимо отметить, что летняя школа МФТ была организована на достойном уровне, с привлечением специалистов высочайшего класса, с использованием новейших технических возможностей, а в аудитории царил братская атмосфера и продуктивный настрой.

Молодые профсоюзные лидеры со всех континентов делились опытом и особенностями профсоюзной ра-

Оккупировать Уолл-стрит!

Джефф из TWU рассказал о том, как начиналась мирная акция «Оккупировать Уолл-стрит!», о том, как его профсоюз и другие присоединились, и в считанные дни из 50 человек парк возле Уолл-стрит заполнился 3000 работников и активистов, большую часть из которых представляла молодежь!

Затем приглашенные специалисты поучаствовали в панельных дискуссиях о проблеме глобальных изменений климата, организации общественных мероприятий, манифестаций, страйков. Также ребятам удалось поднять вопросы, волнующие их самих и их профсоюзные организации.

Так Вера Вассер из немецкого профсоюза ver.di рассказала о молодежном проекте, который она курирует, и призвала коллег поддержать этот проект и по возможности присоединиться к нему!

По итогам ребятам вручили сертификаты об участии и успешном прохождении летней школы МФТ, а молодежь в свою очередь поблагодарила МФТ и принимающий Профсоюз машинистов США за предоставленную возможность и прекрасную организацию. Каждый нашел теплые слова в адрес организаторов и пообещал использовать весь арсенал полученных знаний и навыков в будущей работе, а также поддерживать постоянный контакт с новыми друзьями!



МИНИНФРАСТРУКТУРЫ ГОТОВИТСЯ К ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ МАНИЛЬСКИХ ПОПРАВК 2010

Как ранее отмечал Министр инфраструктуры Украины Владимир Козак, Украина во всем мире славится своими высокопрофессиональными специалистами морского дела, которых потом охотно принимают на работу на суда под различными иностранными флагами.

При этом работа по совершенствованию национальной системы морского образования, подготовки и дипломирования моряков организована и проводится в Украине на постоянной основе. Особое внимание уделяется учету и обеспечению соответствия всем международным стандартам и требованиям.

Так, с целью выполнения требований Манильских поправок, ведомством подготовлены и выносятся на публичное общественное обсуждение очередные проекты нормативно-правовых актов.

Это проект приказа Министерства инфраструктуры «Об утверждении Порядка выдачи квалификационных документов лицам командного состава судов, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, и лицам судовой команды морских судов»;

проект приказа «Об утверждении Порядка подтверждения квалификации и дипломирования лиц командного состава судов, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, и лиц судовой команды морских судов» и проект приказа «Об утверждении образцов документов лиц командного состава и судовой команды морских судов, свидетельствуют надлежащую квалификацию для занятия должности на судне и идентифицируют их владельцем».

Проект приказа Мининфраструктуры «Об утверждении порядка выдачи квалификационных документов лицам командного состава судов, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, и лицам судовой команды морских судов» разработан ведомством

с целью установления на законодательном уровне единых требований к порядку выдачи квалификационных документов лицам командного состава вышеперечисленных судов.

В настоящее время отсутствует нормативно-правовой акт, который бы утверждал такие единые требования.

Документ, в случае его принятия, будет распространяться на граждан Украины, иностранных граждан и лиц без гражданства, которые работают или имеют право работать на морских торговых судах, яхтах, а также на выпускников высших морских учебных заведений Украины, независимо от гражданства, в случае присвоения таким выпускникам первых званий командного состава морских судов.

Согласно разработанному акту, для того, чтобы получить квалификационный документ и/или подтверждение этого документа, если такое подтверждение предполагается, моряк должен подать капитану морского порта лично (или другим доверенным лицом) выданные надлежащим образом документы по перечню, который четко определен в разработанном проекте приказа.

При этом капитанам морских портов запрещается требовать от моряков другие дополнительные документы, кроме указанных в приказе.

Также проектом акта определяются случаи, когда моряку может быть отказано в приеме документов. Установлены правила заполнения квалификационных документов и урегулирован вопрос их обмена, учета и т.д..

Для того же, чтобы четко урегулировать процедуру и установить единые требования для подтверждения квалификации лиц командного состава судов, которым предусмотрено присвоение званий, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, лиц судовой команды морских судов, Мининфраструктуры также подготовлен проект соответствующего нормативно-

“ С момента встречи Министра инфраструктуры Владимира Козака, и.о. генерального секретаря ИТФ Стива Коттона и Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаила Киреева, на которой помимо вопросов портовой реформы в Украине также были подняты вопросы ратификации Украиной МЛС 2006 и внесения изменений в национальную систему подготовки моряков, так называемых Манильских поправок 2010 года, прошло всего несколько месяцев, а Министерство инфраструктуры, сдержав обещание, вынесло на общественное обсуждение и опубликовало на своем официальном сайте очередные разработанные проекты нормативных актов в рамках имплементации в национальную систему подготовки и дипломирования моряков требований Манильских поправок 2010 года в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года.

(Конвенция ПДНВ). ”

правового акта – приказа «Об утверждении Порядка подтверждения квалификации и дипломирования лиц командного состава судов, персонала яхт, не занимающихся коммерческими перевозками, и лиц судовой команды морских судов». Этот документ также был разработан в соответствии с требованиями Манильских поправок 2010 года к Конвенции ПДНВ и Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты, с поправками.

При этом в нормативном акте не только устанавливаются порядок подтверждения квалификации и дипломирования указанной категории лиц, но и определяются виды обязательной и рекомендованной подготовки для лиц, которые занимают определенные должности или выполняют определенные функции на судне.

Принятие указанного проекта акта позволит государству гарантировать надлежащую квалификацию моряков, а затем – безопасность мореплавания.

Кроме того, установка современных требований к подтверждению квалификации соответствующих категорий моряков в соответствии с международными стандартами является залогом дальнейшего успешного трудоустройства украинских моряков на суда, в том числе и под иностранным флагом.

С принятием данного документа будут реализованы интересы всех сторон: государства, которое выполняет требования Манильских поправок, а также обеспечивает надлежащую подготовку отечественных специалистов и дает им «зеленый свет» для успешного трудоустройства; моряков, которым таким образом гарантируются подтверждения их квалификации в соответствии с современными требованиями, обеспечивается гарантированная подготовка по направлениям, достаточными для подтверждения их квалификации при дипломировании; и работодателей, которые получают

высокопрофессиональные кадры для работы на их судах.

Третьим документом Мининфраструктуры, который выносится на публичное общественное обсуждение, является проект приказа «Об утверждении образцов документов лиц командного состава и судовой команды морских судов, свидетельствуют надлежащую квалификацию для занятия должности на судне и идентифицируют их владельцев». Акт был разработан ведомством также с целью выполнения требований Манильских поправок 2010 года в Конвенции ПДНВ.

Так, до сих пор действует приказ Министерства транспорта Украины от 02 августа 2004 года № 686 «Об утверждении образцов документов лиц командного состава и судовой команды морских судов», зарегистрированный в Министерстве юстиции Украины 5 августа 2004 под №979/9578.

Однако Конвенция ПДНВ устанавливает новые образцы документов для лиц командного состава и судовой команды морских судов, удостоверяющих звание и надлежащую квалификацию для занятия должности или выполнения специальных обязанностей на судне.

Поэтому возникла необходимость приведения нормативно-правовых актов Министерства инфраструктуры Украины в соответствие с требованиями Манильских поправок к Конвенции ПДНВ и Кодексу по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты, что, в свою очередь, обеспечит возможность морякам работать по найму, в том числе на судах под иностранными флагами.

Ознакомиться с проектами документов можно на сайте Министерства инфраструктуры по ссылкам:

http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_51/34386.html

http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_51/34391.html

http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_51/34383.html

КОМИТЕТ СПРАВЕДЛИВОЙ ПРАКТИКИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ



В период с 6 по 13 июля в Чикаго, США, состоялось очередное заседание Комитета справедливой практики МФТ, а также провели свою работу конференции Секции моряков и Секции докеров МФТ. Участники конференций — представители членских профсоюзов МФТ – совместно с Секретариатом МФТ обсуждали достижения всей Федерации, а также отдельных профсоюзов за последние три года, рассматривали направления работы на будущее.

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины представляли Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и его первый заместитель Олег Григорюк.



Заседание Комитета справедливой практики МФТ 11 июля 2013 г. начало свою работу с того, что был заслушан отчёт о предыдущем заседании FPS, проходившем в Буэнос-Айресе в июне 2011 г.; затем этот отчёт был утверждён. После Комитет приступил к рассмотрению пунктов повестки дня:

НОВОЕ О ПРОВЕДЕНИИ В ЖИЗНЬ ПОЛИТИКИ МЕХИКО

После принятия Политики Мехико и в соответствии с выводами и рекомендациями ревизии Кампании против удобных флагов (FOC) была инициирована программа

проведения её в жизнь. Исполнительный комитет МФТ присвоил этой программе статус приоритетной. Комитету было предложено принять к сведению представленную информацию и обсудить рекомендации.

ОЦЕНКА ИТОГОВ МОРСКОГО КРУГЛОГО СТОЛА

Вниманию Комитета был представлен отчёт о работе первого в истории МФТ Морского круглого стола (MRT), который состоялся в Касабланке, Марокко, 25-27 сентября 2012 г.

Оценку отчёта проводили, чтобы определить, были ли достигнуты цели MRT, и удостовериться в том, что уроки извлечены и могут быть использованы в будущем, чтобы провести MRT и другие мероприятия МФТ с ещё большим успехом.

Было определено, что MRT является весьма полезным инструментом для активизации участия профсоюзов в процессе принятия решений и в мероприятиях кампании.

РЕВИЗИЯ ИНСПЕКТОРАТА

После ряда заседаний и опроса мнений более широкого круга представителей инспектората, были разработаны 5 документов, рекомендуемых к будущей реализации следующие предложения:

- Усиление поддержки Инспектората Секретариатом
- Измерение эффективности работы и наставничество над инспекторами и координаторами МФТ



“ Комитет справедливой практики (FPC) является органом МФТ, объединяющим представителей профсоюзов моряков и dockers всего мира. FPC отвечает за разработку политики кампании против удобных флагов, текущее руководство и надзор за проведением кампании против удобных флагов и регулирует стандартные коллективные договора МФТ, обеспечивающие достойную зарплату и условия труда моряков, работающих на судах под удобными флагами.

FPC является форумом, где присутствуют членские организации МФТ из развитых стран, которым, как правило, принадлежат суда под удобными флагами, но члены которых страдают от потери рабочих мест; а также профсоюзы из развивающихся стран – часто стран-поставщиков рабочей силы. На FPC профсоюзы из обеих категорий стран принимают общие политики.

“

- Работа с отстающими инспекторами и координаторами МФТ
- Отбор и назначение на должность инспекторов и координаторов МФТ
- Национальный координационный комитет кампаний против удобных флагов и портов – Передовой опыт

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПЕРЕГОВОРНЫЙ ФОРУМ (IBF)

Комитет заслушал решение, принятое руководящей группой на заседании 10 июля 2013 г., где обсуждались вопросы, касающиеся Международного переговорного форума, включая расписание переговоров на 2013 – 2014 гг., мандат и состав Команды МФТ на 2013 – 2014 гг. и Заявку МФТ на 2013 – 2014 гг., а также вопросы из раздела «Разное».

ПЕРЕСМОТР БАЗОВОЙ СТАВКИ МФТ

В Руководящей группе FPC была создана Подгруппа по пересмотру базовой ставки для расчёта общей стоимости экипажа (ОСЭ) в соответствии с целями Ревизии кампании против удобных флагов, назначенной Конгрессом МФТ в Мехико.

На заседании Руководящей группы КСП в апреле 2013 г. председатель подгруппы сообщил о ходе пересмотра и, в частности, проинформировал, что любые рекомендации относительно направления расширения системы догово-



“ Ключевой проблемой для моряков всего мира является тенденция, когда судовладельцы предпочитают избегать найма национальных экипажей в целях снижения затрат на рабочую силу, а предпочитает регистрировать свои суда под удобным флагом и нанимать «дешевый» экипаж. Судовладельцы удобного флага знают, что, не имея утвержденного коллективного договора МФТ, они рискуют подвергнуться волне демонстраций и забастовок во многих портах мира. Само многолетнее существование минимальных требований к условиям труда, определенных МФТ, привело к тому, что многие судовладельцы сегодня предлагают своим морякам лучшую работу – чего бы определенно не наблюдалось, если бы данного регулирования со стороны МФТ не существовало. МФТ обеспечивает равновесие в судоходной отрасли, где судовладельцы с сомнительной репутацией богатеют за счет использования в своих интересах рабского труда моряков.

“



ров по ОСЭ будут рассмотрены на следующем заседании подгруппы, которое намечено на осень 2013 г. Члены Руководящей группы FPC на заседании 10 июля в Чикаго приняли к сведению процесс выполнения работ, одобрили Круг полномочий Подгруппы и её состав. От Украины в состав Подгруппы анализа базовой ставки ОСЭ входит первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

НОВЫЕ ДОГОВОРЫ

Участники FPC рассмотрели список договоров, которые были одобрены Руководящей группой FPC в период с ноября 2011 г. по апрель 2013 г., а также перечень новых договоров, одобренных Руководящей группой FPC 10 июля 2013 г.

К последнему относится также и новый договор IBF MTWTU, одобренный на заседании Руководящей группы FPC в ноябре 2012 г. в Лимассоле.

Помимо этого, были представлены дополнения и поправки к IBF переговорам на 2013 – 2014 гг., как, например:

- Предложение, чтобы цифры в шкале заработной платы были отображены не только в долларах США, но и в Евро
- Компенсация должна предоставляться не только в случае получения травмы, но и при болезни, причём в том же размере
- Оплаченный декретный отпуск предлагается продлить со 100 до 140 дней
- Компания должна предоставлять трудоустройство тем морякам, которые списались из-за болезни или травмы. «Чёрные списки» или дискриминация непозволительны

Общее количество дней отпуска предлагается увеличить с 8 до 10

Всего на рассмотрение Комитета были представлены 30 дополнений.

ГРУППА АНАЛИЗА ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ (ГАФ) И РЕАЛИЗАЦИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЙ

За последние три года были проведены пять заседаний Группы анализа финансового положения, где обсуждались вопросы финансирования МФТ и использования Федерацией её доходов, что, в свою очередь, привело к пересмотру структуры Секретариата, где выбор вариантов был предоставлен Исполнительному комитету.

В 2012 г. Исполком выдал Секретариату мандат на реорганизацию в строго заданных параметрах.

Участникам FPC было предложено ознакомиться и обсудить основные пункты плана реорганизации.

НОВОЕ О КАМПАНИИ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ (ФОС)

Комитету были предложены новости кампании ФОС, а также отчёты о ходе реализации проектов и кампаний, Программы развития профсоюзов моряков, новости Ин-

спектората, новости Секретариата и статистика за период с прошлого заседания FPS в 2011 г:

Большого роста или снижения общего числа договоров МФТ за прошедшие два года не было зафиксировано. В пределах общей суммы число договоров ТСС сократилось на 315 в 2012 г. против 2011 г., тогда как число IBF договоров выросло на 310. Наиболее заметным был рост в секторе шельфовых промыслов, где в 2012 г. число договоров более чем удвоилось.

Был отмечен также значительный прирост моряков, находящихся под защитой МФТ: за год их количество выросло на 20%, до 256 842.

Филиппины по-прежнему остаются главной страной-поставщиком моряков. Далее следует Индия и Китай. Украина и Россия занимают в этом списке четвертое и пятое места соответственно.

В 2012 г. в пользу моряков было взыскано задолженности по зарплате общей суммой более 32 млн. долл. США, а количество инспекций составило 9206. В частности, инспектор МФТ в Украине Наталья Ефрименко в 2012 г. провела 86 проверок и вернула задолженностей по зарплате на сумму 841 443 долл. США. В 2012 г. поступило 154 рапорта о случаях обработки грузов моряками, 89 из которых были обнаружены на судах без колдоговора. Далее были заслушаны отчеты о состоявшихся на этой неделе ранее Конференциях Секции докеров и Секции моряков.

“ Филиппины по-прежнему остаются главной страной-поставщиком моряков.

Далее следует Индия и Китай. Украина и Россия занимают в этом списке четвертое и пятое места соответственно. ”

МЕСТО	КОЛ-ВО МОРЯКОВ НА 2012 г. *	СТРАНА
1	70 477	Филиппины
2	17 981	Индия
3	16 148	Китай
4	11 125	Украина
5	10 601	Россия

* Моряки, которые находятся под защитой коллективных договоров МФТ. Официальная статистика МФТ.

Комитет также выслушал благодарную речь марокканского профсоюзного активиста – председателя профсоюза UMT Саида Эльайреша. Мы уже писали о деле Саида в 29 номере журнала «Морской» за октябрь 2012 года.

Напомним, что в период с марта по май 2012 г., возглавляемый Саидом Эльайрешем профсоюз UMT заключил колдоговоры, защищающие его членов на терминалах как АРМТ, так и Eurogate, в порту Танжера.

Благодаря большому числу активных и убежденных членов профсоюза, это удалось сделать, несмотря на сопротивление администрации обоих терминалов.

В мае 2012 г. другие марокканские работники морского транспорта оказались под угрозой, когда две паромные компании прекратили деятельность и оставили 360 брошенных моряков в портах Испании, Франции и Марокко с ограниченными запасами пищи, питьевой воды и топлива, без зарплаты.

Профсоюз UMT и МФТ обратились в дипломатические миссии Марокко за помощью, чтобы гарантировать марокканским морякам выплату денег.

Поскольку разрешения проблемы не было, профсоюз UMT при полной поддержке МФТ начал действовать в поддержку своих товарищей.

Саид был арестован и заключен в тюрьму. На протяжении трех месяцев членские организации МФТ протестовали разными способами, добиваясь освобождения Саида.

МФТ возглавила кампанию в интернете, профсоюзы лоббировали марокканские посольства по всему миру, делегации МФТ ездили в Марокко и пытались переговорить с правительством, МФТ предоставила Саиду адвоката, сообщения о проведении кампании звучали на всех морских мероприятиях морских секций МФТ, а плакаты, баннеры и фильмы разошлись по всему миру.

Когда в Акабе проходило совещание профсоюзов работников ГСТ, делегация женщин посетила семью Саида.

Впоследствии Саид сказал, что будучи в тюрьме, «он знал, что за его спиной стоит весь мир...».

После трех месяцев протеста и кампаний Саида все-таки освободили в октябре 2012 г. В октябре с него были сняты все обвинения, кроме одного незначительного, и его невиновность была доказана.

Членские профсоюзы МФТ и активисты всего мира ликовали.

Однако, ликование длилось недолго – вскоре после освобождения и несмотря на оправдание, уголовный суд первой инстанции в Рабате приговорил его к одному году тюрьмы, обвинив в «участии в препятствовании свободе действий» на основании статьи 288 Уголовного кодекса Марокко (криминализация действий профсоюза).

Он подал апелляцию при всесторонней поддержке МФТ. МФТ выдвинула Саида на Премию им. Фебы Элизабет Веласкес – международную награду, которой отмечают тех, кто подвергает себя риску в борьбе за права профсоюзов в своих странах. Саид продолжает борьбу за права трудящихся в портах Марокко.



КОНФЕРЕНЦИЯ



МФТ стремится к росту членства и совершенствованию форм работы. В основе структурных реформ в МФТ лежит потребность в расширении стратегического планирования, повышении эффективности координации, адресном распределении ресурсов и осязаемом смещении акцентов в сторону организационной работы. С этой целью первым пунктом повестки дня конференции Секции моряков была вынесена реорганизация Секретариата и обсуждение параметров отношений между Общим и Социальным фондами. Новая структура Секретариата призвана стимулировать взаимодействие между различными группами персонала и создавать более гибкие функциональные связи, сохраняя специалистов на тех постах, где они нужны. Больше внимания уделяется планированию, координации и управлению проектами ради достижения результатов.

Далее участниками конференции был заслушан отчёт о реализации целей Секции на 4 года, установленных на прошедшем Конгрессе, и целевых резолюций Секции, а также была представлена рабочая программа на 2011 – 2014 гг. Основные направления, на которых сосредоточена работа Федерации в этот период:

- Укрепление профсоюзов – потенциал и глобальная организация

Здесь отдельное внимание требуется уделять работе компании MAERSK с целью установления более стабильного диалога между моряками и компанией.

- Совершенствование стандартов условий труда и найма

Здесь особое внимание уделяется улучшению условий труда и быта моряков (Конвенция ILO MLC, 2006), вопросам безопасности (Конвенция МОТ 185), продвижению новой редакции ПДНВ, принятию критериев минимального безопасного состава экипажа, поддержанию отношений со смежными международными организациями, дальнейшему представительству в ИМО.

- Сохранение квалифицированных морских кадров – расширение возможностей привлекать кадры с приемлемым уровнем квалификации.

Расширение возможностей всех профсоюзов сохранять основу морских кадров. Улучшение условий труда и быта моряков.

- Пиратство и вооруженные ограбления судов

Работа по ликвидации пиратства. Гарантии защиты моряков. Отстаивание политик МФТ. Все Государства флага возьмут на себя ответственность за защиту моряков.

- Охрана и гигиена труда на море
Улучшение условий охраны и гигиены труда на море, включая введение в экипаж инспектора охраны труда.
- Криминализация и справедливое обращение с моряками.

Также был представлен отчёт о проделанной работе по вышеизложенным направлениям в членских организациях МФТ из Египта, Мадагаскара, Восточной Африки и Кипра.

В апреле 2012 г. Исполнительный комитет определил приоритетные программы работы МФТ. Вот, в частности, направления, относящиеся непосредственно к морякам:

- Кампания против удобных портов
- Представление новой политики против удобных флагов, одобренной на Конгрессе в Мехико
- Программа работ по укреплению единства и национальной координации (Африка и Латинская Америка).

Отчеты о ходе выполнения приоритетных программ заслушиваются на всех конференциях Секций и Регионов. Также были прокомментированы будущие возможные приоритеты для рассмотрения Исполнительным комитетом.

Напомним нашим читателям, что в Международной федерации транспортников полным ходом идёт подготовка к Конгрессу 2014 года. Участникам конференции Секции моряков было предложено заранее обсудить документ о теме Конгресса и дать свои комментарии по восьми направлениям:

СЕКЦИИ МОРЯКОВ

“ Как стало ясно на заседании комитета ИМО, МФТ является мощным голосом в отрасли морского судоходства, и я с нетерпением жду возможности помочь в оказании влияния и в формировании политики по морскому судоходству. Нашим приоритетом станет создание новых подходов к развитию отраслевой культуры безопасности на море, включая более качественную учебную подготовку и надлежащую комплектацию экипажей». Бранко Берлан, представитель МФТ в ИМО. “

- Кризис глобализации
- Дать отпор
- Достижение результатов
- Стратегические альянсы в интересах общественных услуг и устойчивого развития транспорта
- Международная солидарность
- Стратегические кампании в защиту прав трудящихся
- Глобальная организация
- Деятельность МФТ по мобилизации активистов и вынести свои предложения.

Далее вниманию участников конференции была представлена информация в отношении последних ратификаций Сводной конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года:

Греция ратифицировала Конвенцию MLC 4 января, Финляндия – 9 января, Мальта – 20 января, Франция – 28 февраля, а Сербия – 15 марта 2013 г., что довело общее число стран до 35, а долю мирового тоннажа до 68,8%. Есть еще 4 страны, где ратификация дожидается выполнения требования A4.5, предусматривающего наличие определенных положений социальной защиты на момент ратификации. Сообщается также, что было выдано очень мало свидетельств о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.

МФТ имеет активную позицию и в Международной морской организации (ИМО) – совсем недавно был назначен новый постоянный представитель МФТ в ИМО Бранко Берлан. Внимание участников заседания морской конференции он представил подробный отчет о деятельности МФТ в ИМО, а всем членским профсоюзам, интересующимся этими вопросами безопасности, было предложено принять участие в работе Комитета МФТ по безопасности на море (КБМ).

Для МФТ и её членских профсоюзов существует проблема обеспечения своим членам приемлемого профессионального обучения и долгосрочной карьеры на морском транспорте. Учитывая необходимость сохранения рабочих мест для национальных моряков, Секретариат МФТ разработал комплект учебно-методических материалов по сохранению морских навыков. Этот пакет материалов призван помочь членским организациям в обеспечении поддержки своей национальной администрации при разработке политики, которая будет прямо или косвенно

открывать возможности профессионального обучения и трудоустройства для своих национальных моряков. Секретариат также стремится поддерживать развитие морского транспорта в целом и создание приемлемых условий для профессионального роста, чтобы привлечь молодежь строить свою карьеру в мореплавании. Если опытные кадры моряков будут полностью выработаны – молодежь останется на берегу. Конечно, МФТ хотела бы надеяться, что сотрудничество профсоюзов с национальной администрацией дополняет дискуссии с работодателями относительно профобучения и более продолжительной карьеры для моряков. Для многих профсоюзов это относится не только к офицерам, но и к рядовому составу. Совершенствование навыков рядового состава и совмещение профессий может повысить шансы на сохранение занятости. Предложения Секретариата и членских профсоюзов были представлены в рамках обсуждения.

Далее был представлен отчет ЕФТ о работе Секции морского транспорта в Европе. В частности были раскрыты такие вопросы, как:

- Мониторинг юридических процессов встраивания Конвенции «О труде в морском судоходстве» (MLC), 2006 в законодательство ЕС
- Европейский Парламент придерживается позиции ЕФТ относительно пересмотра ПДНВ
- ЕФТ твердо настроена поддерживать усилия ЕС против пиратства
- Положить конец исключению моряков из трудового и социального законодательства ЕС.

Следующим пунктом повестки дня был вынесен вопрос в отношении ревизии стратегии Трастового фонда моряков МФТ. Участники конференции выразили признательность Тому Холмеру, бывшему директору Фонда, ушедшему в отставку, за его вклад в период работы в Фонде, и высказали свое мнение о ревизии.

Последним пунктом обсуждения стал новый типовый договор для работников службы питания на круизных судах, который обсуждался на заседании Целевой рабочей группы по круизным судам в мае 2012 г., где в него были внесены необходимые изменения для приведения его в соответствие с требованиями MLC, 2006. На конференции было предложено рассмотреть и одобрить рекомендации Целевой рабочей группы по круизным судам.

КОНФЕРЕНЦИЯ



На Конференции секции докеров председательствовал Педди Крамлин, президент МФТ и национальный секретарь морского профсоюза Австралии MUA (Maritime Union of Australia). Участникам конференции был представлен отчёт Секретариата о проделанной работе, включая также и достижение целей, определённых на период 2010 – 2014 годы на прошедшем Конгрессе, а также целевых резолюций Секции.

ВОТ ГЛАВНЫЕ ЦЕЛИ СЕКЦИИ НА 4 ГОДА, ПОСТАВЛЕННЫЕ НА ПРОШЕДШЕМ КОНГРЕССЕ:

1. Укрепление профсоюзов – глобальная организация

- Оргработа среди поденных рабочих, работников субподрядчика или агентства – гарантии сохранения рабочих мест
- Борьба с социальным демпингом и оргработа без границ – укрепление взаимодействия при проведении кампаний против удобных флагов и портов
- Оргработа в транспортных узлах, коридорах, логистических цепочках

2. Совершенствование стандартов условий труда и найма

- Профилактика права профсоюзов / укрепление солидарности
- Влияние на международные и региональные органы регулирования – сотрудничество ИМО, МОТ и ЕЭК ООН (по опасным, навалочным грузам и контейнерам)

3. Борьба за устойчиво развивающийся транспорт

- Реализация стратегий профсоюзов по изменению климата и устойчивому развитию транспорта
- Пропаганда общественного транспорта и укрепление профсоюзов.

Активно обсуждался пункт повестки дня Трудовые споры и солидарность. Был совершен Обзор основных тру-

довых споров, в которых участвовала Секция, и которые инициировали определенные действия Секции или акции солидарности, проведенные членскими профсоюзами:

- Концессия на порт Пуэрто-Кортес (Гондурас) отдана компании ICTSI
- Трудовой спор с оператором НИТ (ГСТ) – Гонконг
- Расторжение колдоговоров на терминале Gateway Terminal India (APMT) в порту Мумбай
- Увольнения руководителей профсоюза и преследование профсоюзных активистов оператором порта Maldives Ports Limited (MPL), Мальдивы
- Угрозы в адрес профсоюзного руководства в порту Мерсин, Турция
- Трудовой спор офисных работников компании Maersk в городах Агадир, Танжер и Касабланка, Марокко
- Борьба Морского профсоюза Новой Зеландии за право докеров на гарантии занятости
- Отказ компании АРМТ подписывать национальное тарифное соглашение – Осло, Норвегия
- Конфликт между состоящими в профсоюзе докерами и принадлежащей корпорации Mitsui компанией United Grain, Западное побережье, США

Участники заседания докерской конференции заслушали отчёт о ходе реализации приоритетных проектов, относящихся к Секции. Была произведена оценка хода реализации приоритетных проектов Секции с использованием внутренних и внешних элементов и приведением рекомендаций в жизнь согласно решению Комитета Секции докеров от апреля 2013 г. В ходе конференции была проведена презентация положению дел на текущий момент.

Позже участники конференции заслушали отчет о событиях в регионах. Были освещены главные проблемы и достижения в регионах МФТ: Европе, Северной и южной Америках, Азиатско-Тихоокеанском регионе, Арабском мире, Японии.

Далее участникам конференции были представлены

СЕКЦИИ ДОКЕРОВ

“ МФТ приняла решение запустить глобальную кампанию с целью оказать давление на крупнейшего портового оператора из Дубаи DP World чтобы заставить его участвовать в переговорах с профсоюзами из ряда стран.

МФТ сообщает, что DP World систематически пытается нарушать своевременные выплаты заработной платы и условия труда работников по всему миру, демонстрируя тем самым антипрофсоюзное поведение.

«МФТ вместе с её членскими организациями готовы предпринять действия, которые гарантировано заставят DP World сесть за стол переговоров» - рассказал Президент МФТ Пэдди Крамлин. Третий по величине в мире портовый оператор управляет портами в Дубаи, Лондоне, Брисбене, Перу и Индии.

результаты работы членских организаций МФТ над проблемой ВИЧ/СПИДа. На конференции был показан комплект материалов по борьбе с ВИЧ/СПИДом в портах, куда был включен новый пакет Бюро по деятельности трудящихся ILO-ACTRAV для профсоюзов по борьбе со СПИДом. Также были заслушаны инициативы профсоюзов и работодателей по борьбе против ВИЧ/СПИДа в портовой отрасли, новости о работе по проблеме ВИЧ/СПИДа, относящейся к Секции.

«Крупные порты – это перевалочные пункты распространения инфекции... Осведомленность и контроль над ВИЧ являются частью нашей профсоюзной работы. Мы видели, как умирают люди. И для нас – это главное. А еще это называется «социальная ответственность». Если мы хотим, чтобы социум уважал профсоюзы, мы обязаны брать на себя социальную ответственность. Мы знаем, что профсоюзы все эти годы работали, заботясь только об экономических благах для трудящихся, и мы знаем, как это отразилось на нашем имидже. Мы обязаны полностью изменить ситуацию». Мохаммед Ханиф, президент профсоюза Cochin Port Staff Association, Индия

Следующим пунктом повестки дня конференция рассмотрела вовлечение и повышение квалификации женщин-транспортников и молодых транспортников. Были зачитаны новости о гендерной работе в Секции и новости о молодых транспортниках. В частности, была представлена новая программа женского лидерства, разработанная МФТ на основе анкетирования членских организаций.

«Когда женщины-транспортники всех уровней из профсоюзов - членских организаций МФТ делятся своим опытом,

это способствует более глубокому осведомлению всех сестёр МФТ о своих возможностях. Это усиливает их ведущую роль в укреплении профсоюзов. Наша новая программа помогает её участникам определить их индивидуальные навыки лидерства и работать друг с другом». Элисон МакГарри, координатор женщин-транспортников МФТ.

МФТ также уделяет огромное внимание молодёжному движению профсоюзных активистов: регулярно проводятся Молодежные конференции, Летняя школа молодых транспортников, был создан Молодежный комитет МФТ, куда входит и один член Комитета Секции докеров МФТ.

Далее вниманию участников конференции были представлены последние новости МОТ по вопросам охраны труда и здоровья, а также профобучения в портах. Специалист МОТ по портам Фрэнк Лейс представил презентацию о событиях в МОТ, относящихся к охране труда и здоровья и к обучению охране труда в портах.

Были рассмотрены цели Секции докеров на 2014-2018 гг. и потенциальные проекты по достижению этих целей, которые необходимо было обсудить в рамках подготовки к Конгрессу в 2014 году. Помимо продолжающейся кампании против удобных портов были выявлены следующие приоритетные направления:

- автоматизация;
- охрана труда и здоровья на терминалах оператора ГСТ, Гонконг;
- диалог с ГСТ;
- усиление кампании солидарности.

Участникам конференции было предложено обсудить предлагаемые приоритеты и потенциальные проекты для достижения этих целей.

Исполнительный комитет постановил, что темой Конгресса в 2014 г. должен стать лозунг «От глобального кризиса к глобальной справедливости – транспортники дают отпор». Было решено, что документ будет представлен на всех конференциях Секций и Регионов, а замечания Секций будут внесены в отредактированный документ, который будет представлен Конгрессу.

МФТ стремится к росту членства и совершенствованию форм работы. В основе структурных реформ в МФТ лежит потребность в расширении стратегического планирования, повышении эффективности координации, адресном распределении ресурсов и ощутимом смещении акцентов в сторону организационной работы.

Исполнительный комитет МФТ в октябре 2011 г. постановил провести широкие консультации с учетом устных замечаний по ходу заседания и письменных замечаний, полученных от членов Исполкома, руководителей Секций и членов Руководящего комитета. Также постановили, что консультационный документ будет включен в повестку дня всех заседаний руководящих органов МФТ и разослан всем членским организациям МФТ для рассмотрения.



Чикаго – крупный озерный порт США в юго-западной части озера Мичиган (штат Иллинойс), входящий в состав Международной портовой администрации Иллинойса, которая была создана в 1951 году.

Длина причального фронта около 37 км, с глубиной у причалов до 9,4 м. Глубина входа и в гавани 6,4 м (2'), бара нет.

Одновременно порт Чикаго может принять 180 судов грузоподъемностью 5–12 тыс. т, суточная пропускная способность – 40 судов по 6 тыс. т. Величина судов, которые могут заходить в порт, ограничена размерами шлюза в устье р. Чикаго, длиной 183 м, шириной 24 м.

Предельная безопасная осадка для озерных судов 6,4 м (2'), однако размеры судов, направляющихся в Чикаго из Атлантического океана через р. Св. Лаврентия, ограничены каналом и шлюзами на этом пути. Лимитирующие: длина 79 м, ширина до 12,8 м, осадка до 4,3 м (14'). В виде исключения разрешен



PORT OF CHICAGO

в некоторых случаях проход через шлюзы с осадкой 4,35 м (14'3"). В порту достаточное количество причалов общего и частного пользования для погрузки и выгрузки генеральных и навалочных грузов, зерна, угля, жидкого топлива и пр. Есть грузовые механизмы, склады и т. п.

Имеется до 120 кранов для погрузки и разгрузки морских грузов грузоподъемностью до 100 т, 9 причалов для танкеров. Судостроительные и судоремонтные предприятия порта Чикаго, располагая 2 сухими доками, обеспечивают ремонт судов и кораблей до крейсеров включительно. Чикаго связан с Атлантическим океаном системой озер, рек, каналов, проливов.

Суммарный оборот морских грузоперевозок порта Чикаго составляет 74 млн. т. В порт ввозятся морские грузы: железная руда (основная статья), уголь, соль, зерно, стройматериалы, бумага и другие ген. грузы; вывозятся: сталь, машинное оборудование, мясные и молочные продукты и др.





REPORT
SUMMARY

2013

ЭКСКЛЮЗИВНО

WWF

КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ

Всемирный фонд дикой природы провёл первое независимое исследование, сделав анализ подробных данных по аварийности на море.

Фонд выпустил консолидированный отчёт, где представил основные факторы, которые способствовали или были связаны с катастрофами на море за последние 15 лет.

В этот период произошло огромное количество морских катастроф, которые привели к разливу нефтепродуктов. Такие происшествия впоследствии спровоцировали изменения в нормативных положениях, регулирующих морские перевозки: морские катастрофы имеют серьёзное воздействие на окружающую среду, что напрямую связано с эксплуатацией и обслуживанием судов.

Были определены проблемы и факторы, которые являются причиной аварий судов, а также последствия их влияния на морскую среду. В исследовании уделяется особое внимание вопросам, связанным с ролью государств флага и степени их ответственности по отношению к безопасности судов и применению на практике международных норм и правил.

Экологический риск напрямую связан с типом и количеством вредных веществ, в том числе перевозимой нефти, а также и чувствительностью тех прибрежно-морских зон, где может произойти авария.

Может быть прослежена чёткая связь между охраной окружающей среды и безопасностью судоходства, где несчастные случаи часто драматически освещены в СМИ, что провоцирует сильную ответную реакцию со стороны гражданского общества и политиков.

Суда, которые плохо обслуживаются и не эксплуатируются должным образом, имеют более высокую вероятность повлечь за собой человеческие смерти, потери судов, а также повлиять на морскую и прибрежную среду.

Государство флага – это то государство, где зарегистрировано судно. Государство флага обладает правом

обеспечивать соблюдение нормативных положений по отношению к судам.

Недавние судоходные катастрофы, такие как аварии судов Hebei Spirit и Rena, а также Prestige в 2002 году, свидетельствуют о необходимости определить и понять факторы, являющиеся причиной морских аварий.

В частности эти катастрофы обращают внимание общественности на основные факторы, связанные или причиняющие аварии судов, а также и на роль в этом вопросе безответственных государств флага.

Так как мировой флот продолжает быстро расти и начинает работать на регулярной основе в зонах более высокого для судоходства риска, вероятность возникновения аварийных ситуаций и серьёзность их последствий снова возрастает, если не будут приняты меры предосторожности, направленные на избавление от идентифицированных факторов риска.

Даже аварии небольших масштабов, происходящие в очень чувствительной среде, с точки зрения охраны окружающей среды, как, например, в районе Большого Барьерного рифа, могут иметь серьёзные экологические последствия. Модели изменения климата демонстрируют увеличение штормового нагона воды, изменения ветра и характеристик волн, а также экстремальные погодные явления.

Эти погодные факторы, вероятно, усилят риск затопления и повреждений судов, происходящих не в результате их столкновения. Кроме того, присутствует риск так называемого «спокойствия»: в виду отсутствия в последнее

Государство флага – это то государство, где зарегистрировано судно.

Государство флага обладает правом обеспечивать соблюдение нормативных положений по отношению к судам.

время крупных аварий судов, многие данные могут быть не зафиксированы статистикой, а следовательно – такие данные не охватывают все виды нарушений.

ФАКТОРЫ РИСКА

Решение основных причин аварий и снижение частоты таких инцидентов в будущем имеют первостепенное значение. Особенно актуальна необходимость решения данных проблем не только во время экономического спада, когда искушением для судовладельцев и судовых операторов может стать сокращение судоходных маршрутов, а и в свете прогнозируемого увеличения размеров мирового флота в течение ближайших десятилетий.

Это означает, что увеличится количество судов, работающих в зонах высокого риска, а также в районах, где могут быть проложены новые судоходные маршруты, например, в Арктике и богатых природными ресурсами областях, таких как западное побережье Канады. Важно, что предусмотрительность в отношении зон высокого риска может свести к минимуму вероятность аварий судов в будущем.

Во время как данные показывают, что неэффективная работа государств флага по-прежнему составляет соответствующий коэффициент, постольку, государства флага не придерживаются основных норм международного регулирования, есть и другие критерии, которые также весьма способствуют возникновению аварий на море.

Наибольшая вероятность возникновения аварий судов имеет место тогда, когда все нижеизложенные факторы действуют вместе:

- горячие точки – Юго-Восточная Азия, в частности, Коралловый треугольник, восточное Средиземноморье и Черное море, Северное море и Британские острова
- суда старше 10 лет
- неэффективное выполнение своих функций государством флага
- судно-сухогруз или рыболовное.

Позади этих критериев стоит целый ряд административных сложностей в судоходной отрасли, связанных с портовым контролем и контролем государства флага, флагом судна и ратификацией конвенций Международной морской организации (ИМО).

Наблюдается тенденция, когда неэффективные государства флага не становятся участниками конвенции, не желая регулирования, что, в свою очередь, приводит к замедлению глобальной имплементации улучшения стандартов.

Экономические факторы также оказывают влияние на безопасность судоходства, например: спешка, чтобы минимизировать время стоянки в портах, использование минимального количества офицеров и команды, необходимых для обслуживания судна, что часто влияет на безопасность, так как приводит к усталости.

Некоторые государства флага по-прежнему проявляют себя безответственно. Об этом может свидетельствовать большее, чем обычно, количество катастроф судов, зарегистрированных некоторыми государствами флага, а также количество зарегистрированных ими старых судов.



Соответственно, возникает вопрос: пренебрегают ли эти государства флага своим долгом обеспечивать безопасность на море, или же это происходит потому, что они регистрируют устаревшие суда, которые чаще становятся жертвами катастроф, или же потому, что они в первую очередь привлекают безответственных судовладельцев?

ОБЯЗАННОСТЬ СОБЛЮДАТЬ ОСТОРОЖНОСТЬ

Исследования показали, что среди всех типов судов, потерянных в море, 42% составляют сухогрузы. Этот тип судна зачастую работает на коротких судоходных маршрутах и связан с так называемым «торговым бродяжничеством», когда отсутствует точный торговый маршрут и судно берет любой подвернувшийся заказ, что довольно часто происходит в Юго-Восточной Азии. Это влечёт за собой частые судозаходы в порты, навигацию в перегруженных прибрежных районах с риском сесть на риф и скалы.

Возраст таких судов зачастую выше 10 лет, что делает регистрацию их в менее авторитетных государствах флага, чтобы без проблем продолжать торговлю, более привлекательной для судовладельцев. Это может привести к снижению стандартов и экономии на безопасности. Чаще всего такие примеры имеют место в Юго-Восточной Азии, включая Коралловый треугольник, Южно-Китайское море, Корейское и Японские моря. Эти районы характеризуются богатым биоразнообразием и поэтому особенно уязвимы к воздействию морских аварий.

Рыболовные суда также часто становятся жертвами многих морских катастроф – 24% аварий всего мирового флота. Потенциально, этот процент может быть гораздо выше, принимая во внимание тот факт, что аварии с участием рыболовных судов зачастую нигде не фиксируются.

Около 50% всех мировых морских катастроф попадают в общую категорию, где они связаны с месторасположением аварии, типом и возрастом судов, работающих там.

Также имеет большое влияние человеческий фактор – недостаток сна и сменная работа могут привести к принятию ошибочных решений при управлении судном.

Некоторые члены Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) не будут классифицировать морские суда старше 20 лет, тем самым заставляя регистрировать более старые и потенциально более уязвимые суда у менее строгих классификационных обществ. Есть еще целый ряд особенно плохо работающих государств флага, которые негативно влияют на репутацию судоходной отрасли в целом.

Продолжение в следующем номере.

КАК ПРАВИЛЬНО БРАТЬ В ДОЛГ

Как правило, во многих банках для моряков созданы отдельные «морские программы», которые подразумевают некоторые льготы при использовании услуг. Сегодня речь пойдет об одной из них, о кредите «под уход рейс».

Раньше перед уходом в рейс моряку необходимо было позаботиться о том, чтобы его семья могла нормально жить, пока моряк не получит свою первую зарплату. Многие, особенно молодым морякам, было просто-напросто неоткуда взять эти деньги, кроме как обойти всех родственников и друзей с просьбой о помощи. Сейчас всё изменилось, в банках появилась услуга «кредиты морякам», которая значительно облегчила жизнь людям. Теперь взять кредит под уход в рейс быстро, легко и просто. Процентная ставка значительно более демократична по сравнению со многими видами ссуд для обычных граждан, а способ погашения позволяет себя чувствовать комфортно моряку на протяжении всего времени кредита.

Получить кредит для моряка просто, достаточно иметь на руках необходимый пакет документов, запрашиваемый банком. В большинстве случаев кредит оформляется без залога и без поручителя, при наличии справки из кружка или подписанного контракта. Стандартно запрашиваемый банками пакет документов включает в себя: паспорт, регистрационный номер учетной карточки (ИНН), удостоверение моряка, 2 последних контракта. Заявки рассматриваются в срочном порядке, и деньги в кредит наличными можно получить в банке в тот же день.

При выборе банка моряк в первую очередь должен отдать предпочтение такому показателю, как надежность банка, обратить внимание на репутацию финансового учреждения и время работы на рынке. В дальнейшем, определив «круг доверия», следует обратить внимание на процентную ставку, комиссионные расходы и прочие условия, и взвесив все «за» и «против», принять окончательное решение.

Подписывая кредитный договор, вы соглашаетесь со всеми его условиями и принимаете на себя обязательства по их выполнению, в частности, по возврату в установленные сроки суммы основного долга и уплаты всех надлежа-

щих платежей. Не стесняйтесь задавать вопросы специалисту, просить рассчитать график погашения по кредиту и только после того, как вы осознаете, какие платежи, в какой сумме, в какой срок и в какой валюте вам необходимо будет платить, и вы убеждены, что для вас это не составит труда – подписывайте договор.

Описанный вид кредитования представлен большим числом банков, что и обеспечивает высокую конкуренцию предложений. Например, Банк «ПОРТО-ФРАНКО» достойно может конкурировать на этом рынке. Предлагая краткосрочные кредиты для ухода в рейс без залога, поручителя и ежемесячных комиссий с возможностью оформления за два месяца до ухода в рейс. Ограничения по возрасту незначительны – доступно лицам от 21 года до 62 лет. Пакет документов минимален, срок выдачи – в течение 1 дня.



ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

Если да, то обращайтесь в национальный профсоюз –
ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

членская организация ITF

по e-mail: office@mtwtu.org.ua

по телефону: +38 0482 42 99 01

по адресу: Одесса, пл. Куликово поле, 1



- Некачественные условия на борту
- Недобросовестный работодатель
- Репатриация за свой счет
- Невыплата зарплаты
- **Нарушение прав моряка**
- Травма на рабочем месте
- Нарушение условий контракта
- Частичная задолженность



www.mtwtu.org.ua



КОМПАНИЯ BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION

Крупнейшая судоходная компания Великобритании – British India Steam Navigation Company – была образована благодаря усилиям шотландского бизнесмена Вильяма Макиннона, сотрудничавшего с партнёром Робертом Макензи, транспортируя товары между Калькуттой и Рангуном, и в 1854 г. он учредил компанию Calcutta & Burnmah Steam Nav. Co.

В 1862 г. компания, зарегистрированная в Глазго, получила новое название British India Steam Navigation Company (BI). Находясь под руководством лорда Inchcape, избранного её председателем, в 1914 г. она слилась с судоходной группой P&O, однако сохранила свою идентичность на протяжении последующих лет. После слияния с P&O управление осуществляли сэр Thomas Sutherland с лордом Inchcape, и объединённый капитал составил 15 миллионов фунтов стерлингов.

За более чем вековую историю в компании было более 500 собственных судов и около 160 арендовались у др. компаний. Однако расцвет компании приходился на 1922 г, когда её флот состоял из 160 судов, построенных, в основном, на верфях Клайда. Как правило, направление рейсов было из Британии в Австралию, Кению, Индию и Танзанию. Суда совершали регулярные плавания и на местных линиях – Пакистана, Цейлона, восточной Африки, Персидского залива; в Японию, Малайзию, Бенгальский залив, Сингапур, Яву, и Таиланд.

Некоторые из её лайнеров специально проектировались для перевозки военнослужащих. Наиболее ярким представителем этого класса стала Nevasa, построенная в 1956 г. для транспортировки военнослужащих, переоборудованная в 1962 г. в плавучий университет. Весьма интересна судьба лайнера Uganda, служившего в 1982 г. в качестве госпиталя во время конфликта на Фольклендах.

Одно из судов компании BI погубило с самым дорогим грузом, перевозимым за всю историю BI. Им являлся пароход Gairsoppa, построенный в 1919 г, как War Roebuck. В декабре 1940 г. Gairsoppa вышел из Калькутты, на борту находилось около 7000 т. грузов, включавших серебро в слитках. 31 января 1941 г, в порту Фритаун, судно присоединилось к конвою SL 64, направлявшемуся в Ливерпуль.

В результате атаки подводной лодки U-37 конвой потерял семь судов, а оставшиеся суда достигли северных широт, но из-за сильного ветра пароход Gairsoppa снизил скорость. 14 февраля 1941 г, из-за недостатка топлива, он отстал от конвоя и самостоятельно следовал в Голуэй.

16 февраля 1941 г, в 08.00, судно обнаружил германский самолет, а в 22.30 на перехват вышла субмарина U-101. Судно было торпедировано 17 февраля в полночь, на расстоянии 300 миль к юго-западу от залива Galway. Из 85 членов экипажа спасся только второй помощник капитана Ричарду Айресу, достигший побережья графства Кор-

нуолл через две недели. Останки судна обнаружили в 2011 г, и в результате проведённой операции со дна подняли 48 т. серебра, однако, это составляло 20% всего серебра, находившегося на его борту.

Во время начала Второй мировой войны в компании было 103 судна, из которых грузопассажирских – 55 единиц, а после окончания войны осталось 58 судов. BI имела свои собственные заводы: в Бомбее – Mazagon Dock, а в Калькутте – Garden Reach, и руководители компании начали работу по восстановлению флота, но достичь довоенного уровня им не удалось. Многие старые моряки помнят суда BI с дымовыми трубами, на чёрном фоне которых были нанесены две белые полосы. К наиболее известным судам компании относились – Rajula, Dunera, Scindia, Sirdhana, Leicestershire, Dwarka, Dara и много других.

Трагична и интересна судьба грузопассажирского теплохода Dara, построенного в 1948 г. Судно спустили на воду 17 декабря 1947 г, а в 1948 г. передали владельцу, и оно выполняло регулярные рейсы между портами Индии и Персидского залива, перевоза рабочих и мигрантов.

В свой последний рейс теплоход вышел из Бомбей 23.03.1961 г, выполняя круговой рейс в Басру с заходом в попутные порты. 7 апреля судно прибыло в Дюбаи для выгрузки и погрузки пассажиров. Однако неожиданно начавшийся шторм с сильным ветром прервал работы, и капитан Элисон решил выйти на внешний рейд, где планировал дожидаться улучшения погоды. Из-за поспешности выхода из порта на борту остались портовые служащие, грузчики, провожающие и всевозможные агенты. Приблизительно в 04.30, 8 апреля 1961 г, в машинном отделении произошёл мощный взрыв, разрушивший водонепроницаемую переборку и две верхние палубы. В результате начался пожар,



быстро распространившийся на верхние палубы и в салон. Огонь вывел из строя электрические, водяные и противопожарные системы, включая рулевое устройство, и капитан приказал начать эвакуацию пассажиров и части членов экипажа.

Спуск на воду спасательных шлюпок был хаотичным, и по рассказам очевидцев, одна из спасательных шлюпок, переполненная людьми, опрокинулась, едва достигнув водной поверхности. Вторую шлюпку повредило штормом ещё до начала спуска. К месту катастрофы подошли японское, британское, немецкое и норвежское суда. Одновременно три британских фрегата и американский эсминец послали на теплоход свои аварийные партии, а спасатель из Глазго, т/х Ocean Salvor, закрепил на аварийном теплоходе буксирный канат и начал буксировку. Тем не менее, в 09.20, 10 апреля, теплоход Dara ушёл под воду на глубине 21 метр.

Как было выяснено позднее, взрыв организовала повстанческая группа из Омана. Погибли 238 человек из 819 находившихся на борту, включая почти 13 судовых офицеров и 24 члена экипажа, а капитана Элисона подняли из воды моряки норвежского судна. Во время состоявшегося суда, рассматривавшего обстоятельства гибели людей, было много нареканий и обвинений, предъявленных команде Dara, и капитан Элисон до конца своих дней никогда не поднимался на капитанский мостик.

Теплоход Dwarka, ставший вторым грузопассажирским лайнером серии D, построенный на заводе Swan, Hunter & Wigham Richardson, в Ньюкасле, вошел в строй в 1947 г. и работал на местных линиях Персидского залива. Его валовая вместимость составляла 4851 б.р.т., длина 122 м, ширина 16.8 м. Один главный двигатель William Doxford & Sons обеспечивал скорость 13.5 узла. Пассажирская вместимость – 13 человек в первом классе, 41 во втором классе и 1050 палубных пассажиров, численность экипажа 122 человека.

Многие пассажиры отдавали предпочтение т/х Dwarka, так как могли брать большое количество багажа, а торговцы перевозили товары, что было невозможно сделать, используя авиационные рейсы. Немаловажным являлся тот факт, что последний капитан теплохода, господин G.A. Hankin, гордившийся своим судном, старался держать постоянный экипаж, приученный к внимательному и заботливому обращению с пассажирами. Экипаж состоял из индусов, а офицеры были британцами. Капитан знал много местных наречий, персонально контролировал удобное размещение пассажиров, старался создать для них комфортабельные условия. Пассажирский помощник и судовой доктор постоянно следили за санитарным состоянием помещений, не допуская распространения инфекции. В их обязанности входило предоставление максимально возможных удобств женщинам с детьми и беременным.

Dwarka, как и остальные три суда серии, являлся теплоходом, однако его вспомогательные механизмы приводились в действие паром, вырабатываемым в двух паровых котлах, находившихся под давлением, как в море, так и в портах. Со временем, в целях экономии, компания выполнила переоборудование в Сингапуре, на верфи Kerple, и перевела часть механизмов, включая грузовые лебедки, на электрическую энергию.

Тем не менее годы шли, судно старело и в 1982 году было отправлено на слом в Пакистане, став последним лайнером, работавшим на пассажирской линии компании BI, в то время как Uganda, имевшая логотип компании, работала до 1985 года, но являлась образовательным судном, совершавшим круизы под управлением P&O.

Статью составил
Братушенко Валерий Сергеевич



30 ИЮНЯ, В ДЕНЬ МОЛОДЕЖИ, СОСТОЯЛСЯ ТОРЖЕСТВЕННЫЙ ВЫПУСК КУРСАНТОВ

30 июня, в День молодежи, состоялся торжественный выпуск курсантов Одесского мореходного колледжа технического флота Одесской национальной морской академии.

В этот значимый для молодых моряков день их поздравляли Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев, директор ДП «Вишипс Украина» Игорь Сафин, генеральный директор компании «УМА» Андрей Науменко.

Все выпускники получили дипломы, а также сертификаты от АБ «ПОРТО-ФРАНКО» и Профсоюза работников морского транспорта Украины. Банк предоставил выпускникам льготные условия на получение банковских услуг, а Профсоюз работников морского транспорта Украины разработал специальную программу ознакомительного членства для ребят, которым в скором времени предстоит отправиться в свой первый рейс.

Под звон колоколов Свято-Николаевского Храма, на фоне видов Одесского морского вокзала дорогу в жизнь курсантам освятил Отец Сергей. После этого курсанты прошли торжественным маршем, подкидывая в воздух монетки, а под звук сигнала судов, стоящих на причале Морвокзала, вверх взлетели кадетские береты.

