



Стр. 6  
**АКТУАЛЬНО**

МЛС, 2006 –  
ратификации  
быть!

№ 28,  
август 2012

**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 обязательно 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 круизных компаниях и первичных профсоюзных организациях ПРМТУ.

Тираж – 1000 экз.

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

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

**Дорогие читатели нашего журнала!**

Как и предполагалось, в июле Одесса радушно приняла в своих стенах не только Третий Одесский Международный Кинофестиваль, но и международный Семинар, организованный Профсоюзом работников морского транспорта Украины, Международной федерацией транспортников и Международной организацией труда, который был посвящён ратификации в Украине Сводной Морской Конвенции или, как её ещё называют, – Билль о правах моряков. Поэтому в рамках Семинара были приглашены представители самых крупных круизных компаний в Украине. Большинство круизных откликнулось на призыв Профсоюза принять участие в Семинаре, организация и результаты которого были высоко оценены участниками. После столь знаменательного события ПРМТУ организовал празднование Дня флота Украины. В число приглашённых, помимо участников Семинара, вошли украинские моряки, члены нашего профсоюза, которые были приглашены вместе с супругами, а также наши партнёры и друзья.

Об этих и других событиях Вы узнаете подробнее со страниц августовского номера. И помните, лето – это не когда жарко, это когда есть отпуск, семья и возможности. Желаю Вам достойно провести последний летний месяц.

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

**НОВОСТИ**

**2** В мире

**КАЛЕНДАРЬ**

**4** Какие праздники отмечаем в августе 2012 года?

**АКТУАЛЬНО**

**10** Who is Who  
Международное морское сообщество

**16** Круглый стол

**22** Мнение

**ИНФОРМАЦИЯ**

**12** День флота 2012

**ЭКСКУРСИЯ**

**18** Порт Гонконг

**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ**

**20** Mauretania

**КАЮТ-КОМПАНИЯ**

**25** «Чаю хотите?» и другие истории, рассказанные латвийскими моряками

## КИПР РАТИФИЦИРОВАЛ КОНВЕНЦИЮ «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ» 2006 ГОДА (MLC, 2006)

Кипр стал 29 страной-членом МОТ и 9 государством-членом Европейского Союза, которое ратифицировало Конвенцию «О труде в морском судоходстве» 2006 года.

20 июля 2012 года правительство Кипра представило Международному бюро труда (МБТ) документ о ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC, 2006). Под своим флагом у Кипра зарегистрировано более 1000 торговых судов, валовый тоннаж которых составляет около 21 млн., – примерно 2% от мирового валового тоннажа.

При передаче документа о ратификации, г-н Джорж Папагеоргиу, постоянный секретарь Министерства труда и социального страхования, заявил: «Кипр гордится тем, что присоединился к первым 29 странам-членам МОТ и к



первым 9 государствам-членам Европейского Союза, которые ратифицировали MLC, 2006, чтобы таким образом продвигать защиту прав рабочих этого сектора экономики. Для Кипра, успешного международного судоходного центра, который славится высоким качеством предоставляемых услуг и стандартами безопасности, ратификация MLC, 2006 является жизненно важным инструментом для улучшения условий труда и жизни моряков. Мы надеемся, что и другие страны ратифицируют эту важнейшую Конвенцию и сумеют создать достойные условия труда для моряков и честную конкуренцию для судовладельцев всего мира».

Приветствуя ратификацию MLC, 2006 Кипром, г-жа Клеопатра Думбия-Генри, директор международного департамента трудовых стандартов, заявила: «Ратификация MLC, 2006 Кипром является еще одним мощным подтверждением, что морские страны мира решили изменить жизнь при помощи этого замечательного набора правил, направленного на улучшение условий труда и быта моряков, а также гарантирование условий для честной конкуренции между судовладельцами».

Правительство Кипра было образцовым все эти годы, оно активно принимает участие в подготовительных совещаниях и демонстрирует лидерство в вопросах продвижения Конвенции. Я знаю, что Департамент торгового судоходства (DMS) уже выпустил подробный документ для

судовладельцев, менеджеров, представителей судов, плавающих под кипрским флагом, и определил требования к Морской Администрации Кипра в отношении имплементации MLC, 2006. Конвенция практически готова пуститься в долгое плавание».

С ратификацией конвенции Кипром, уже 29 стран-членов МОТ, представляющих более 58,5% мирового валового тоннажа, ратифицировали MLC, 2006. Чтобы Конвенция вступила в силу, требуется выполнение двух условий: ратификация не менее чем 30 членами, которые представляют более 33% мирового валового тоннажа судов. Второе условие было достигнуто еще в 2009 году. Ожидается, что 30-я ратификация будет получена в ближайшие месяцы, что позволит Конвенции вступить в силу уже через 12 месяцев, в 2013 году.

## МАРОККАНСКИЕ МОРЯКИ НАКОНЕЦ ОТПРАВИЛИСЬ ДОМОЙ

Наконец отправились домой марокканские моряки, брошенные в Испании после того, как у их работодателя, паромной компании, возникли финансовые проблемы.

Ранее в этом году МФТ развернула кампанию солидарности, когда от марокканского профсоюза UMT (Moroccan Workers' Union) было получено сообщение о том, что экипаж оказался брошенным на судах паромного оператора Comarit-Comapan в портах Альхесирас в Испании и Сет во Франции.

В поддержку моряков выступили трудящиеся Марокко, организовав акции солидарной – забастовки в портах Марокко и массовый марш протеста работников морской отрасли в Испании.



Проведя на борту судна полгода с минимальным количеством еды и топлива последние моряки, застрявшие в Испании, наконец отправляются домой, а моряки с судна во Франции уже репатриированы.

МФТ намерена добиться возврата морякам задолженности по зарплатам.

Хосе Мануэль Ортега, национальный координатор МФТ в Испании, говорит: «МФТ обеспечивает помощь морякам в Марокко и в Испании, в том числе необходимую юридическую помощь, которая может понадобиться для возврата задолженности по зарплатам. Эти моряки наконец-то едут домой после семи месяцев ожидания, но это только начало процесса возврата того, что им причитается».

Секретарь секции моряков МФТ Джон Уитлоу добавляет: «Эти моряки достаточно пострадали за последние несколько месяцев. Мы, конечно же, очень рады тому, что кампания солидарности МФТ сыграла значительную роль в том, чтобы добиться их репатриации, но на этом наша работа не закончилась.

Эти мужчины и женщины нуждаются в выплате им тех зарплат, на которые существуют их семьи, и мы поддержим их всеми возможными и доступными нам способами, чтобы они получили свои деньги».

## РОССИЙСКИЕ МОРЯКИ НАЧАЛИ ЗАБАСТОВКУ В ЮЖНОЙ КОРЕЕ ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ПО ЗАРПЛАТЕ

14 россиян, экипаж судна JB Rubin, которое ходит под флагом Камбоджи, объявили о начале забастовки из-за задержки выплаты заработной платы. В настоящее время судно с грузом металлолома на борту находится в южнокорейском порту Пусан.



Как сообщил заместитель председателя Российского профсоюза моряков (РПСМ) Николай Суханов, история с задержкой зарплаты морякам длится несколько месяцев. В настоящее время долг превышает 41 тысячу долларов.

— Моряки еще в середине июня обратились в транспортную прокуратуру в Находке с жалобой на действия японского судовладельца, задерживающего заработную плату. Когда 19 июля судно зашло в порт Магадана, местный прокурор направил в суд ходатайство об аресте теплохода. Однако суд не удовлетворил требование прокуратуры: представитель судовладельца пообещал, что долг в размере 25 тысяч долларов списавшимся сотрудникам и 36 тысяч долларов — действующим — будет погашен. После этого судно направилось в южнокорейский порт Пусан, — рассказал Николай Суханов. Однако, по его информации, в Южной Корее моряки получили только часть денег — 20 тысяч долларов и две тысячи на питание.

— Таким образом, судовладелец выплатил только часть долга, — говорит заместитель председателя РПСМ. — Поэтому моряки в понедельник в 17 часов прекратили выгрузку груза, объявив о забастовке.

В настоящее время на судне находится инспектор Международной федерации транспортных рабочих (ITF) в Пусане. «Идут переговоры», — заметил Николай Суханов.

По его информации, судовладелец обещает заплатить оставшуюся сумму в Китае, куда судно должно отправиться дальше. Николай Суханов также рассказал, что с ним связался представитель компании-судовладельца. В официальном письме сказано, что долг по заработной плате морякам «успешно погашается». «Долг снижен с четырех месяцев до месяца. В настоящее время выдана зарплата за май и малая часть за июнь. Питание оплачивается регулярно... Цифра «41 тысяча задолженности» не соответствует действительности... Текущая задолженность по зарплате списанным и действующим членам экипажа существует всегда — это нормальное явление. Сейчас осталась задолженность только за один месяц, и это не является поводом для какого-либо преследования со стороны контролирующих органов...».

## УКРАИНА И РОССИЯ ВЗАИМНО ПРИЗНАЛИ НАЦИОНАЛЬНЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ПО ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

Сотрудничество между Украиной и Российской Федерацией по вопросам обеспечения безопасности судоходства в Азовском море и Керченском проливе станет еще эффективнее, ведь стороны активно работают над качественным нормативным урегулированием своих отношений в этой сфере. Так, 1 августа текущего года правительство Украины утвердило Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Российской Федерации о мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе, которое было подписано сторонами 20 марта текущего года в Москве.

Основная цель Соглашения — обеспечение безопасности мореплавания в районах интенсивного судоходства в Азовском море и Керченском проливе путем реализации Российской Федерацией и Украиной совместных и согласованных мер. В частности, среди таких важных для повышения безопасности судоходства в Азовском море и Керченском проливе мероприятий: организация обмена данными автоматических идентификационных систем между государствами в целях мониторинга судоходства в Регионе. Согласно положений Соглашения Украина и Российская Федерация будут осуществлять обмен такими данными на безвозмездной основе.



## 10 августа

### Открытие Острова Мадагаскар

В 1500 году Португальский мореплаватель Диогу Диаш, потерявший во время бури направлявшуюся в Индию флотилию Кабрала, открыл остров Мадагаскар.



Сейчас Мадагаскар - четвёртый по размеру остров в мире, его флора и фауна содержит пять процентов видов животных и растений мира, 80 % из которых существуют только на Мадагаскаре.

Самыми известными из них являются лемуры. Мадагаскар и Мавритания являются единственными странами мира, не использующими десятичную валюту.

## 13 августа

### Всемирный день левшей



Современный мир создан для людей, которые все делают правой рукой.

Письменная и кухонная принадлежности, двери и замки, компьютерные мыши и много другого для леворуких. Остальные приспособляются.

К счастью, леворуких школьников уже не заставляют писать правой, но и в настоящее время встречаются некоторые родители, воспитатели или даже учителя, которые пытаются переучить «неправильного ребенка».

Всемирный день леворуких впервые отмечали 13 августа 1992 года по инициативе британского Клуба левшей, созданного в 1990 году.

## 17 августа

### День трейдера

Профессия трейдера из экзотической становится вполне обычной, хотя ещё мало распространенной в нашей стране. Но интерес к ней постоянно растет. Знания в области торговли ценными бумагами становятся более востребованными, требования к подготовке специалистов - повышенными.

Смысл работы трейдера состоит в покупке валюты дешевле и продаже ее через некоторое время по более высокой цене (или наоборот - сначала продажа, а затем покупка по более низкой цене). Разница цен покупки и продажи и составляет прибыль от операции.



Внешне это выглядит просто, но эта простота кажущаяся. За этим скрывается большая работа по анализу рыночной ситуации и принятию решения, затем происходит открытие позиций и отслеживание движения рынка, проверка соответствия прогнозируемого и реального движения курса, и, наконец, принятие решения о закрытии позиций. Этот цикл может занять от нескольких часов (внутридневная торговля), до нескольких дней, недель или даже месяцев. Вот и решили эти трудяги отмечать свой профессиональный праздник 17 августа!

## 21 августа

### Основание компании Cadillac

Cadillac Motor Car Division – отделение концерна General Motors, специализирующееся на выпуске легковых автомобилей класса «люкс». Штаб-квартира находится в Детройте (штат Мичиган).

Основатели компании – инженер по точным машинам Генрих Леланд и предприниматель Уильям Мерфи. Изначально компания называлась Cadillac



Motor Car Company – в честь основателя Детройта Антуана де ла Мотта Кадиллака, и была фактически возрождена из почти обанкротившейся «Автомобильной компании Детройта». В январе 1903 года первый Кадиллак модели А появился на автомобильной выставке в Нью-Йорке. Модель А была только первой удачной попыткой компании, настоящую же известность ей принесла модель D выпуска 1905 года. Снабженный четырехцилиндровым двигателем, этот пятиместный автомобиль имел деревянный корпус и, по выбору, алюминиевую обшивку.

29 июля 1909 года General Motors приобрел Cadillac за 5,969,200 долларов. Президент GM Вильям Дюрант попросил Леландов остаться менеджерами и управлять компанией как своей собственной.

## 26 августа

### День шахтера

День шахтера был официально утвержден в СССР с подачи министров угольной промышленности А. Ф. Засядко и Д. Г. Оника 10 сентября 1947 года. Первое празднование Дня шахтера состоялось 29 августа 1948 г.



Сегодня в последнее воскресенье августа свой профессиональный праздник отмечают мужественные люди, чей нелегкий труд – залог успешного развития экономики. Более полувека Россия и Украина отмечают этот праздник, отдавая должное самоотверженному труду славной многотысячной армии горняков. Шахтеры дают жизнь промышленности, несут свет и тепло в дома.

У шахтера нелегкий труд. Эта серьезная, опасная и почетная профессия требует от человека максимальной выдержки и самоотдачи, а часто – отдачи и подлинной самоотверженности.

Прогресс ненамного облегчил их невероятно тяжелую, рискованную работу. Не просто даются в руки уголь и руда, но нести тепло и свет людям – поистине благородное дело.

## 29 августа

### Создан первый мотоцикл



29 августа 1885 года немецкий инженер Готтлиб Даймлер запатентовал «повозку для верховой езды с керосиновым двигателем» – мотоцикл или reitwagen. Даймлер изобрел мотоцикл в сотрудничестве с другим знаменитым немецким инженером – Вильгельмом Майбахом.

Первый мотоцикл имел деревянные колеса (два больших и два маленьких – для равновесия), деревянную раму и ременный привод на заднее колесо.

Главным для Даймлера и Майбаха было не то, как выглядит их reitwagen, а то, что он приводился в движение двигателем внутреннего сгорания, установленным под сиденьем ездока.

Мотоциклы получили распространения во время Первой мировой войны как одно из основных средств передвижения.

Источник: [www.calend.ru](http://www.calend.ru)

# МТС, 2006 - РАТИФИКАЦИИ БЫТЬ!

24 июля в Одессе, в конференц-зале отеля «Моцарт» прошел семинар, организованный Профсоюзом работников морского транспорта Украины совместно с Международной федерацией транспортных рабочих (ИТФ) и Международной организацией труда (МОТ). Темой встречи стал актуальный на сегодня вопрос: готова ли Украина к ратификации Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве»?



Рабочий президиум Семинара. Председатель ПРМТУ Михаил Киреев выступает со вступительной речью. Модерировать Семинар был выбран Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк

К профессиональному обмену мнениями были приглашены руководители ведущих предприятий морехозяйственного комплекса Одесского региона, круизных компаний, представители иностранных судовладельцев, первые лица высших и средних морских учебных заведений. В качестве почетных гостей и докладчиков на семинар прибыли: директор департамента международных трудовых стандартов МОТ Клеопатра Думбия-Генри, генеральный секретарь Международного комитета морских работодателей Джэйлз Хейманн и морской координатор ИТФ Стивен Коттон. Органы государственной власти представляли заместитель председателя Одесской облгосадминистрации Александр Малин и заместитель председателя Одесского областного совета Алексей Гончаренко.

- Хочу напомнить, что Конвенцию МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве» часто называют Сводной, так как она объединила в единое целое и усовершенствовала более 65 морских нормативных документов МОТ, - отметил во вступительном слове **Председатель ПРМТУ Михаил Киреев**. - Сводная Конвенция устанавливает минимальные стандарты обеспечения условий труда и быта для моряков во всем мире, вводит систему аттестации и контроля ее исполнения. Профсоюз работников морского транспорта Украины всегда выступал последова-

тельным сторонником безотлагательного присоединения нашей страны к данному международному договору. ПРМТУ принимал активное участие в разработке отдельных положений Сводной Конвенции, а также неоднократно выступал организатором (как на региональном уровне, так и на национальном) семинаров, конференций, круглых столов, посвященных повышению осведомленности моряков, морских профсоюзных и общественных организаций, а также органов власти о положениях, рекомендациях и требованиях Сводной Конвенции.

Необходимость проведения очередного представительного мероприятия, посвященного обсуждению выше-названного международного договора, была продиктована ситуацией, сложившейся сегодня в мировой морской отрасли.

Дело в том, что для вступления в силу Сводной Конвенции необходимо ее одобрение 30 странами-членами Международной организации труда, обладающими совокупной долей мирового валового регистрового тоннажа судов не менее 33%.

**Александр Малин, заместитель председателя Одесской облгосадминистрации:**

- Семинар поднимает вопросы восприятия и ратификации Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском су-



доходстве». Будут, конечно, обсуждения и дискуссии, но результатом этого, я считаю, станет утверждение, что наше государство должно принять те международные конвенции и соглашения, которые дают ему возможность защищать права своих граждан. Для Одессы и региона профессия моряка была всегда центральной, поэтому мы в областной администрации приветствуем продвижение Конвенции 2006 года.

**Алексей Гончаренко, заместитель председателя Одесского областного совета:**

- Важность имплементации Конвенции МОТ 2006 года не нужно доказывать. Будет правильным, если мы проявим больше настойчивости и в ближайшее время приблизимся к ратификации этого международного документа, ведь Украина всегда была важнейшей частью международного морского сообщества.

**Клеопатра Думбия-Генри, директор департамента международных трудовых стандартов МОТ:**

- Хорошо, что в работе нынешнего международного семинара в Одессе принимают участие большинство из тех, кто участвовал в обсуждении вопросов, поднятых в июле 2010 года на семинаре (г. Киев). Тогда освещались проблемы продвижения Конвенции 2006 года в Украине, которая фактически ратифицировала 62 предшествующие конвенции о труде. За время, минувшее с того семинара, еще десять стран присоединились к Конвенции.



Клеопатра Думбия-Генри ведет диалог с аудиторией

Сейчас документ ратифицировали правительства 29 стран. Нужна подпись правительства еще одной страны – и Сводная Конвенция получит глобальное международное действие и вступит в силу. В ближайшие два года мы уже будем говорить о Конвенции, которая имеет влияние на мировое судоходство. Вскоре, после принятия этого документа, вступит в силу Меморандум о взаимопонимании. Прежде всего, Конвенция призвана защищать моряков от «негативных крьюингов» и субстандартных ситуаций при найме.



**Джэйлз Хейманн, генеральный секретарь Международного совета морских работодателей:**

- Хотелось отметить инициативу Профсоюза работников морского транспорта Украины, а также МОТ на пути решения проблем ратификации Конвенции в Украине. Я принимаю участие в разрешении проблем моряков с 1999 года. За это время мы встречались более чем с 60 судовладельцами и судовладельцами. В 2009 году в Маниле я сказал, что Сводная Конвенция – нечто вроде трактора, который расчищает нам дорогу к лучшей жизни на море. Теперь я вижу: вполне очевидно, что через 12 месяцев Конвенция вступит в силу. Это небольшой срок.

Следует отметить, что Конвенция – это двусторонний процесс. Мы говорим не только о моряках, но и о представителях моряков, о судовладельцах и правительствах. Недаром Конвенцию называют четвертым столпом законодательства. Она призвана обеспечить поле для честной игры всех участников. Она выгодна для ответственных судовладельцев, которые будут нанимать хорошо подготовленных моряков, и эти моряки будут работать на хороших судах. В этом суть Конвенции. Но ответственность все же лежит на судовладельцах, профсоюзах, на правительстве страны, принявшей Конвенцию.

**Стивен Коттон, морской координатор Международной федерации транспортных рабочих (ITF):**

- Почему мы сегодня именно в Украине? Многие моряки работают «под флагом»: китайцы, индусы, филиппинцы и др. Но в Украине морской рынок очень стабильный и профессиональный. Эти качества все более подтверждаются. Хочу отметить успешную работу инспектора ИТФ в Украине Натальи Ефрименко. Она распространяет информацию о Конвенции, объясняет, какие критерии будут действовать. Те ситуации, в которых ей пришлось разбираться, – еще одно подтверждение необходимости внедрения Конвенции 2006 года. Это самая серьезная Конвенция из тех, которые

существовали до настоящего времени:

1) мы находимся на пороге внедрения Сводной Конвенции в действие во всем глобальном морском судоходстве;

2) необходимо открыто обсуждать те возможности, которые открываются перед морскими учреждениями, организациями и предприятиями, чтобы строить позитивный имидж морской Украины;

3) очень важно в результате наших дискуссий от имени работодателей, их представителей, участвующих в нашем семинаре, взять на себя определенные обязательства и побудить украинское правительство внести свой вклад и занять нишу на морском рынке труда. Иначе ваше место займут другие. Внедряйте лучшие мировые практики, которые представлены в Конвенции МОТ 2006 года!

Недавно, в июле нынешнего года, Профсоюз работников морского транспорта Украины обратился к председателю Федерации профсоюзов Украины с предложением создать совместный Координационный совет с местонахождением в Киеве. В него вошли ведущие специалисты ПРМТУ и ФПУ, в основном юристы и экономисты. Это дает возможность, находясь ближе к правительственным учреждениям, заниматься продвижением Конвенции 2006 года. Совет на данном этапе начал привлекать новых союзников по внедрению этого международного документа в Украине. Его действия приветствуются международной морской общественностью.

**Кэтти Хеггинботтом, руководитель проектов и кампаний Международной федерации транспортников (ИТФ):**

- Ключевые принципы Конвенции следующие: моряки должны иметь доступ к ответственной и честной системе трудоустройства и лицензирования, должны быть запрещены всяческие «черные списки». Эти принципы относятся, прежде всего, к частным агентствам найма: они обязаны вести постоянно обновляемый регистр моряков, которых трудоустроили, обосновывать подписание контрактов в соответствии с национальным законодательством, владеть процедурами, помогающими в общих чертах определить уровень финансовой стабильности компании, для которой нанимают моряков. Что касается, например, удовлетворения претензий – это в значительной мере зависит от национального законодательства стран, ведь за систему лицензирования и сертификации отвечает государство. Государство флага несет первоначальную ответствен-

ность по претензиям к судам под их флагами. Государство должно контролировать агентства, которые работают на их территории. Кого принимать на работу – это решение судовладельца. Если страна не приняла Конвенцию, то это означает значительное повышение конкурентности для крьюингов, которые являются субстандартами.

Итак, агентства по трудоустройству моряков – это та сфера, которую хорошо описывает Конвенция. Если Украина не ратифицирует Конвенцию, то для агентств, действующих на ее территории, расширится зона риска. МФТ содействует проведению кампании «На радаре», участие в которой помогает рассматривать вопросы, возникающие на борту судов; препятствовать занесению моряков в «черный список» и пр.

Мы провели небольшое исследование на тему: будут ли моряки открыто говорить с нами или «закроются», боясь потерять работу?

Мы хотели узнать, насколько они готовы к восприятию Конвенции. Следует сказать, украинцы не были среди активистов заполнения этих анкет. В результате, 20% моряков сообщали нам о серьезных проблемах найма. Например, получение агентствами денег для моряков, ведение «черных списков» и пр. Но, самое главное, моряки начали говорить и задавать вопросы – это прогресс.

**Роберто Аларкон, координатор Международной федерации транспортников (ИТФ):**

- По поручению МФТ я провел в Украине определенную работу по изучению проблем трудоустройства моряков. Прежде всего, следует отметить, что в этой стране морские офицеры очень высокой квалификации. Украина входит в пятерку стран – ведущих поставщиков кадров на морской рынок труда.

Почти 80% от общего количества украинских моряков работают «под флагом». Это произошло потому, что в Украине нет работы, уже 20 лет назад они начали уходить на иностранные суда. Почему правительство страны не обращает на это внимание? На морском кадровом рынке есть агентства, которые работают как представительства крупных компаний, и есть агентства, которые работают как брокеры.

Мы проводили интервью, и некоторые моряки говорили, что иногда им приходится приплачивать, чтобы устроиться на судно. Также говорили, что иногда компа-



Роберто Аларкон, координатор МФТ, докладывает об итогах своей работы в Украине

нии предлагали контракты, в которых сказано, что контакты с профсоюзом исключены. Перед некоторыми моряками судовладельцы не брали таких обязательств, как репатриация, лечение или какая-либо компенсация.

Что касается собственно ратификации Конвенции МОТ 2006, то дело движется к ее окончательному принятию. Конвенция предоставляет четкие и цивилизованные правила для украинских моряков.

В настоящее время украинским морякам стало намного сложнее найти работу в море из-за изменяющихся экономических условий и усиления конкуренции на рынке труда. Некоторые риски и проблемы, с которыми моряки могут столкнуться во время работы в море, несут неизбежный характер, но некоторых проблем можно было бы избежать, если бы все стороны процесса найма проявляли большую ответственность в выполнении своих обязанностей.

**Раджеш Тандон, операционный директор V.Ships:**

- Сводная Конвенция предлагает свои, более цивилизованные, процедуры. Они предполагают сокращение административного влияния в этом вопросе.



**Мнение работодателя**

Как бы там ни было, надо иметь в виду, что речь идет о людях, которые хотят получить работу. Следующий вопрос – страхование. Оно необходимо для того, чтобы работодатель выполнял свои обязательства. Пока у нас нет такого «продукта», который бы страховал зарплату. Но ясно одно: кто-то должен нести ответственность за обязательство выплачивать зарплату.

**Юрий Сергеев, юрист, эксперт по MLC, 2006:**

- Предлагаю вспомнить Киев 2010 года. Тогда после длительных переговоров был создан Национальный совет и принят «Підсумковий документ». Было решено, что необходимо приложить усилия и ратифицировать Конвенцию МОТ 2006.

К сожалению, все правильные решения имели свое исполнение в виде переписки. В одном из писем украинской власти говорилось, что действия правительства свидетельствуют о возможности чрезмерно поспешного присоединения к Сводной Конвенции потому, что это приведет к затратам госбюджета и «... вследствие этого мы считаем возможным поручить правительству принять необходимые меры относительно обоснования сроков и подготовки дорожной карты по присоединению Украины к Конвенции МОТ 2006».



Или другое письмо, в котором говорится, что процесс ратификации «можно будет рассматривать после того, как в Украине состоится возрождение морского флота». Такое впечатление, что третья сторона Национального совета не совсем понимает, о чем говорит, для чего нужна Сводная Конвенция и сколько позитивных возможностей она предоставляет украинским морякам.

В январе 2013 года вступит в силу закон Украины о занятости. Там ничего не сказано о найме и трудоустройстве в том смысле, как это сказано в Конвенции МОТ 2006 года.

Это говорит о том, что никаких движений в сторону ратификации Сводной Конвенции у нас не происходит. Что произойдет, если она не будет принята? Судовладельцы предпочтут моряков из стран, принявших Конвенции, а не из Украины.

**Сергей Мануйленко, директор агентства «Еврокрюинг»:**

- Благодаря Международной организации труда, Международной организации транспортников, Профсоюзу работников морского транспорта Украины, различным мероприятиям, которые они проводят, моя позиция относительно ратификации Сводной Конвенции укрепилась и стала более позитивной.

Сейчас стало совершенно понятно, что будущее трудоустройство украинских моряков связано, прежде всего, с Конвенцией. Они станут себя чувствовать более безопасно на борту, трудовые стандарты значительно повысятся. Призываю всех присоединиться к идеям, заложенным в Конвенции МОТ 2006.

**Игорь Ковальчук, заместитель председателя Российского профессионального союза моряков:**

- Россия ратифицировала Конвенцию МОТ «О найме и трудоустройстве моряков» (Конвенция 179), которая фактически вошла в Сводную Конвенцию МОТ 2006. Конвенция 179 требует определенного механизма страхования.

Но до сих пор, как это было восемь лет назад, такого механизма в России нет. Поэтому механизмы, защищающие моряков, необходимо создавать.

На уровне правительства мы ведем консультации для решения этой проблемы. Сводная Конвенция устроена таким образом, что независимо от того, ратифицировала страна ее или нет, выполнять международные требования и стандарты придется и судовладельцам, и крюингам.



**Стивен Коттон**  
морской координатор  
Международной федера-  
ции транспортников (ITF)



**Клеопатра Думбия-Генри**  
директор департамента  
трудовых стандартов  
Международной  
организации труда (ILO)



**Джайлз Хейманн**  
генеральный секретарь  
Международного морского  
совета работодателей  
(IMEC)

# WHO IS WHO

## Международное морское сообщество



**Константин Макаров**  
советник по международной  
деятельности Российского  
профессионального  
союза моряков (РПСМ)



**Роберто Аларкон**  
координатор  
Международной федерации  
транспортников (ITF)



**Кэтти Хеггинботтом**  
руководитель кампаний  
и проектов, отдел Морских  
операций Международной  
федерации транспортников (ITF)



**Раджеш Тандон**  
операционный директор  
V.Ships



**Саймон Спэйси**  
представитель компании  
CMA CGM



**Дезире Леклерк**  
юрисконсульт департамента  
трудовых стандартов  
Международной  
организации труда (ILO)



**Паскаль Пулли**  
ассистент координатора  
Международной федерации  
транспортников (ITF)

**MLC, 2006  
Recruitment & Placement of Seafarers  
Odessa, July 24, 2012**



**IMEC**



**Владимир Свалина**  
Председатель  
Профессионального союза  
моряков Хорватии



**Арне фон Шпрекельсен**  
представитель  
Немецкого профсоюза ver.di



**Игорь Ковальчук**  
заместитель председателя  
деятельности Российского  
профессионального союза  
моряков (РПСМ)

# С ДНЕМ ФЛОТА УКРАИНЫ!



Президент Украины указом от 30 декабря 2011 года перенес празднования Дня флота Украины на последнее воскресенье июля, таким образом совместив его во времени с празднованием Дня Военно-морского флота Российской Федерации.



Мне приятно присутствовать в этом зале! Я рада видеть здесь большое количество моряков, которые пришли со своими семьями, чтобы отметить профессиональный праздник в кругу своих коллег!

**Клеопатра Думбия - Генри**

Накануне профессионального праздника украинских моряков Профсоюз работников морского транспорта Украины по доброй традиции собрал в концертно-выставочном зале Одесского морского вокзала своих гостей: моряков, ветеранов флота, представителей украинских круизных компаний, иностранных коллег, а также многих других представителей морской общественности.

Невозможно переоценить значимость флота для любого государства. К сожалению, за годы своей независи-

мости Украина потеряла свой статус сильной морской державы, но моряки по-прежнему остаются нашей гордостью. И сегодня День флота Украины объединяет десятки тысяч моряков – людей, которые посвятили свою жизнь морю.

Особенно радостно, что в этом году на праздник в Одессу прибыли почетные гости – представители международных морских организаций: Стивен Коттон, морской координатор Международной федерации транспортных





Впервые я посетил вашу замечательную страну в сентябре прошлого года и сегодня благодаря Михаилу Кирееву и Профсоюзу работников морского транспорта Украины я снова здесь – это уже мой третий и, я знаю, не последний визит.

**Стивен Коттон**



Я, как представитель морских работодателей, хотел бы отметить, что нам нужны вы, моряки, для работы на наших судах, и только совместная работа правительства, работодателей и профсоюза сможет обеспечить моряков социальной защитой, которую они заслуживают.

**Джайлз Хейманн**

рабочих; Клеопатра Думбия-Генри, директор департамента международных трудовых стандартов Международной организации труда; Джайлз Хейманн, генеральный секретарь Международного совета морских работодателей, а также представители братских профсоюзов России, Хорватии, Германии, Франции, Аргентины.

Торжественное мероприятие по традиции открыл Михаил Иванович Киреев, Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины, который предста-

вил почётных гостей, а также поздравил всех присутствующих с праздником. Он отметил, что в этот же день, 24 июля 2012 года, состоялся важный для будущего украинских моряков Семинар, посвященный теме трудоустройства моряков в условиях действия Сводной конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 года, которая также широко известна, как MLC, 2006. Итогом Семинара стало подписание документа «Одесское соглашение», в котором говорится о важности ратификации Конвенции





Михаил Киреев принимает поздравления от имени Народного депутата Украины Сергея Кивалова

Украиной, и излагается просьба к Правительству об ускорении этого процесса. Данный документ г-жа Думбия-Генри представит Правительству Украины во время встречи в Киеве. Так что этот день можно назвать действительно знаковым, так как все участники семинара пришли к единому знаменателю: Украине необходимо ратифицировать Конвенцию как можно скорее.

Г-жа Клеопатра Думбия-Генри также поприветствовала всех присутствующих, особо отметив, что очень рада видеть такое большое количество моряков в зале. Она сказала, что очень довольна результатами Семинара, и надеется, что, благодаря проделанной работе, ратификация MLC, 2006 Украиной наступит очень скоро.

Далее слово предоставлялось всем, кто хотел выйти на сцену и поздравить моряков. Стивен Коттон, морской



Поздравление от Нелли Харченко, первого диктора одесского телевидения

координатор ИТФ рассказал следующее: «Я бы хотел поприветствовать всех присутствующих и поздравить с профессиональным праздником! Но в первую очередь я хочу принести свои извинения за то, что мой первый визит на Украину потребовал столько времени, ведь я не мог приехать сюда целых 20 лет назад! Впервые я посетил вашу замечательную страну в сентябре прошлого года и сегодня благодаря Михаилу Кирееву и Профсоюзу работников морского транспорта Украины я снова здесь: это уже мой третий и, я знаю, не последний визит. Я уже немного знаком с вашими национальными традициями и я знаю, что третий тост у вас пьют за моряков! Поэтому я предлагаю поднять ваши бокалы и выпить за всех украинских моряков и их семьи – за людей, ради которых они работают!».





Благодарность Председателя для гостеприимной хозяйки Анны Чернобродской, директора Концертно-выставочного зала

Джайлз Хейманн, генеральный секретарь Международного совета морских работодателей: «... уже не раз было сказано о результатах, которых мы достигли сегодня, и я, как представитель морских работодателей, хотел бы отметить, что нам нужны вы, моряки, для работы на наших судах, и только совместная работа правительства, работодателей и профсоюза сможет обеспечить моряков социальной защитой, которую они заслуживают. А это, в первую очередь, достойные условия труда и его оплата, работа в честной судоходной компании».

Также поздравить моряков пришла Нелли Харченко, первый диктор одесского телевидения, прекрасная рассказчица и просто красивая женщина. Она посвятила свой тост женщинам-морячкам, которые умеют ждать и беречь семейный очаг, а также дарят жизнь новым морякам.



Капитан Вячеслав Терехов и его жена Татьяна принимают поздравления с юбилеем – 35 лет совместной жизни

Свои поздравления в адрес всех моряков передал народный депутат Украины, Президент Национального университета «Одесская юридическая академия», академик Сергей Васильевич Кивалов. От его имени Председателю ПРМТУ Михаилу Кирееву была вручена именная монета и памятный подарок. Очень приятно когда государственные и профессиональные праздники совпадают с семейными. 24 июля капитан Вячеслав Терехов, работающий на судах компании ДП «V.Ships (Украина)», и его супруга Татьяна праздновали семейный юбилей – 35 лет совместной жизни – «Коралловую свадьбу». Профсоюз работников морского транспорта Украины не оставил эту почётную дату без внимания, и Председатель профсоюза Михаил Киреев преподнёс чете подарок – коралловые бусы, как символ благородности, чистоты и крепости их отношений.





## УКРАИНА - МОРСКАЯ ДЕРЖАВА ИЛИ СТРАНА У МОРЯ?

Парадоксально, но факт: наша страна, потеряв в 90-е годы прошлого столетия практически весь свой торговый флот, тем не менее, остается в числе ведущих мировых морских держав. Статус Украине сохранили моряки, которые четверть века назад вышли на мировой рынок морской рабочей силы. Сегодня на судах иностранных судовладельцев трудится более 70 тысяч украинских моряков.

Особенно резкий скачок в увеличении числа моряков-«подфлажников» произошел за последние десять лет. Количество украинских офицеров на судах под «удобным» флагом возросло более чем в 2,5 раза. Учитывая, что по оценкам специалистов нехватка старшего командного состава будет только расти (к 2016 году прогнозируется 40 тысяч вакансий), перед нашими моряками открываются заманчивые перспективы получения достойной и высокооплачиваемой работы.

Правда, достижение этой цели зависит от ряда условий. Одно из них – осуществление защиты социально-трудовых интересов моряков, работающих на судах иностранных судовладельцев, на качественно ином уровне.

Сегодня Украина занимает четвертое место в мире по количеству моряков, работающих на судах под «удобным» флагом. При этом наша страна за годы независимости полностью утратила – в силу известных исторических обстоятельств – свой торговый флот.

Ответ на вопрос «Украина – морская держава или страна у моря?» искали участники пресс-конференции, организованной 19 июля пресс-центром Южноукраинского медиахолдинга «Одесса-медиа».

– По данным Министерства социальной политики, сейчас лицензию на посредничество в трудоустройстве граждан за границей имеют около 900 предприятий, – отметил капитан дальнего плавания, депутат Одесского городского совета, директор ДП «Ви.Шипс (Украина)» Игорь Сафин. – Треть посредников находится в Одессе, и свои услуги они оказывают преимущественно морякам. В прошлом году эти предприятия трудоустроили на суда иностранных судовладельцев около 60 тысяч человек. Считаю, что украинские специалисты имеют очень хорошие перспективы на мировом морском рынке труда.

Понятно, что кадровый прорыв невозможен без качественной подготовки молодых специалистов. Ректор





Одесской национальной морской академии Михаил Миусов сразу же упредил попытку обвинить систему образования в том, что она – за государственный счет – готовит кадры для работы на судах под флагами иностранных государств. Выяснилось, что, к примеру, в ОНМА только половина курсантов дневной формы обучения учится на бюджете. А на заочной форме контрактников вообще 90 процентов.

К сожалению, далеко не всех иностранных работодателей можно убедить брать на практику молодых украинских моряков. Такое дальновидное кадровое решение могут позволить себе только крупные судовладельческие компании, крепко стоящие на ногах. А таких сегодня не так много, ведь кризис в мировой морской отрасли не закончился.

Этим обстоятельством, кстати, объясняется тот факт, что иностранные судовладельцы, с удовольствием принимающие на работу лиц старшего командного состава из Украины, практически отказались от услуг наших матросов и мотористов. Причина одна – деньги. Филиппинцам-китайцам-малайцам-египтянам за ту же работу, что делает украинский рядовой состав, можно платить гораздо меньше.

Затем на вопросы журналистов отвечал первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Олег Григорюк.

– Если профсоюзная организация, крьюинговая компания, морское общественное объединение думают, прежде всего, о том, каким образом максимально защитить социально-трудовые интересы украинских «подфлажников», зарабатывающих себе на жизнь, поверьте, очень непростым трудом, то они, безусловно, ратуют за скорейшую ратификацию Сводной Конвенции. Если же, прикрываясь словами о заботе, преследуют какие-то свои личные интересы, например, хотят сохранить сотрудничество с иностранным судовладельцем, который не отвечает критериям финансовой и экономической добропорядочности, то тогда, конечно, будут крики о том, что Украина, дескать, не готова к ратификации.

Хочу отметить, что наша страна уже упустила время, которое можно было использовать для приведения национального законодательства в соответствие с нормами Сводной Конвенции. Сейчас надо не дискутировать, а наверстывать упущенное.

Ведь по прогнозам специалистов, вышеуказанный договор может вступить в силу уже в 2013 году. И тогда Украина, не став участницей Конвенции, рискует потерять свое место на мировом рынке морской рабочей силы. Нашим морякам-«подфлажникам» придется предлагать свои услуги крьюинговым компаниям тех государств, которые уже присоединились к Сводной Конвенции.

Впрочем, Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков сделают все от них зависящее для того, чтобы Украина не осталась в стороне от общемирового процесса усиления защиты социально-трудовых интересов морских специалистов и сохранила за собой статус одной из крупнейших морских стран-поставщиков морской рабочей силы в мире.

Предложений к государству было много. Вкладывать деньги в морское образование. В частности, восстановить учебный флот, дабы курсанты имели возможность проходить качественную производственную практику, которая необходима для получения рабочего диплома и первого места работы. Вернуть прежнюю систему налогообложения граждан, которые подолгу находятся за пределами Украины. Напомним, что до 1 января 2004 года действовала система, при которой человек, отсутствовавший в стране более 183 суток в течение календарного года, освобождался от уплаты подоходного налога. Данная налоговая норма была социально справедливой, учитывая исключительно тяжелый характер труда морского специалиста, работающего на судах мирового торгового флота.

Немедленно присоединиться к Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве». Сразу заметим, что данное предложение – весьма спорное, так как украинское правительство давно назвало дату предполагаемой ратификации: не ранее 2035 года. Ведь для ратификации данного международного договора у Украины нет главного условия – собственного флота. Не является она и страной флага.

**В подготовке материала использовались статьи Олега Станиславова («Вечерняя Одесса») и Кирилла Степанова («Фаворит удачи») Фото: Олег Владимировский**

# PORT of Hong Kong



Гонконг – военно-морская база и крупный порт Китая на юго-восточном побережье. Расположен на острове Сянгандао и участке материка на полуострове Дзюлун. ВМБ размещается в северной части о. Сянгандао, а основные причальные сооружения порта – на полуострове Дзюлун.

Суда обрабатываются у причалов и на рейде, расположенном в проливе между о. Сянгандао и материком; глубина 8–18 м.

Длина причального фронта порта Гонконг 16 км с глубиной 7,2–12 м. Суммарный оборот морских грузоперевозок порта до 33 млн. т, ежегодно его посещают около 7500 океанских судов.

Каботажные перевозки морских грузов в сянганских водах осуществляют около 15 тыс. мелких судов и лодок. Остров и материк связаны паромными перевозками в год до 150 млн. пассажиров. 2 сухих, 3 плавучих дока и 7 слипов обеспечивают ремонт кораблей, до авианосцев включительно.

В районе базы имеются аэродромы, склады горючего. Железная дорога (36,6 км) связывает порт Гонконг с железно-дорожной сетью Китая.

Регулярное сообщение с китайским городом Гуанчжоу осуществляется судами на воздушной подушке.

Между о. Сянган и материком построен подводный автодорожный туннель длиной 1825 м.



# ТУРБОХОД MAURETANIA

Королевское почтовое судно RMS Mauretania, имевшее в народе ласкательное название "Маври", проектировалось конструктором Леонардом Паскеттом (Leonard Paskett) и строилось по заказу компании Cunard Line на заводе Swan, Hunter & Wigham Richardson, в Wallsend, на слиянии рек Tyne и Wear, недалеко от Ньюкасла.

Киль судна заложили в 1904 году, а 20 сентября 1906 года произвели спуск на воду.

В церемонии крещения в качестве крёстной матери лайнера принимала участие герцогиня Roxburghe, присвоившая судну имя Mauretania. Такое название носила древняя римская область на северо-западном африканском побережье, и оно не связано с современной Мавританией. Однотипное судно Lusitania также получило название древней римской области, в наши дни на этом месте находится Португалия.

Предыстория строительства двух лайнеров связана с тем, что в 1897 году Германия доминировала в Северной Атлантике, имея наибольшее грузопассажирское судно, четырёхтрубный Kaiser Wilhelm der Grosse, а до 1906 года были построены четыре 4-х трубных лайнера, принадлежавшие одной и той же компании – North German Lloyd. Их скорость составляла 22 узла, и они забрали приз «Голубая лента Атлантики» у кунардовских

судов Campania и Lucania. Пароход Kaiser Wilhelm der Grosse пересёк океан со средней скоростью 22.5 узла, а Deutschland – со скоростью 22.75 узла.

В те же годы американский миллиардер J.P. Morgan, владевший концерном International Mercantile Marine Co., монополизировал судоходный бизнес, завладев одной из ведущих компаний Великобритании – White Star Line. Так компания Cunard Line оказалась перед фактом потери лидирующего положения в Северной Атлантике, и дирекция приняла решение восстановить не только свой престиж, но и престиж Великобритании. В результате, в 2003 году Адмиралтейство и компания Кунарада подписали контракт о начале проектирования и строительства двух лайнеров с гарантированной скоростью не менее 24 узлов. Для реализации проекта правительство Великобритании обя-

залось предоставить компании Кунарда кредит в размере 2 миллиона 600 тысяч фунтов стерлингов (в 2000 году эта сумма составила бы 207 миллионов фунтов стерлингов или более 400 миллионов долларов США), под процентную ставку 2.75% годовых, при условии возвращения кредита за 20 лет.

Контрактом обусловили, что в случае военных действий суда могут быть переоборудованы во вспомогательные крейсера. Кроме того, правительство обязалось ежегодно выплачивать Кунарду субсидии в размере 150 тысяч фунтов стерлингов, так как оба лайнера будут выполнять почтовые перевозки. По этой причине в их названии существовала приставка RMS (Royal Mail Ship – Королевское Почтовое Судно).

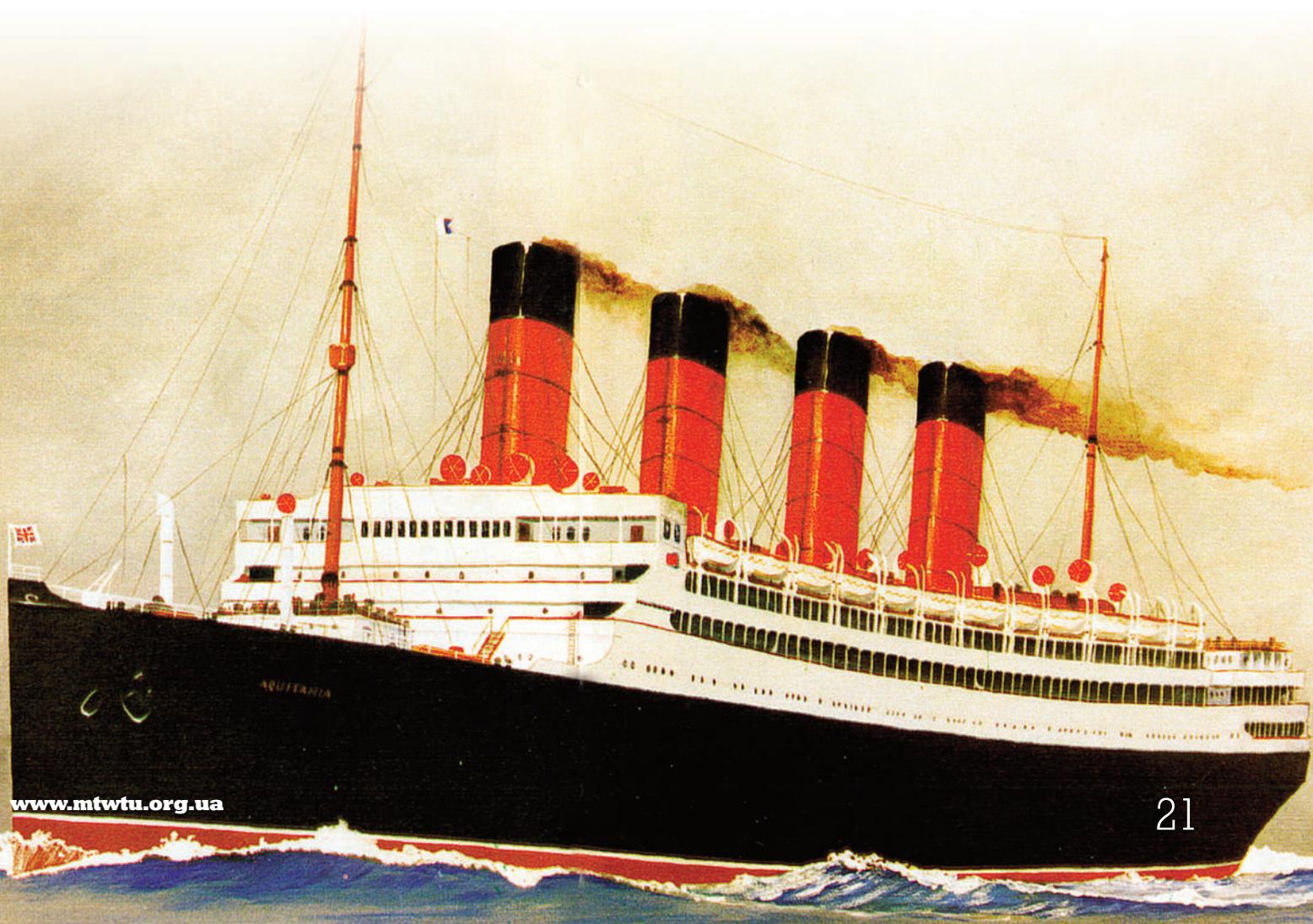
Для более быстрого ввода в эксплуатацию, приняли решение строить суда на двух заводах: «Мавританию» – на верфи Swan, Hunter & Wigham Richardson, а «Лузитанию» – на верфи John Brown, в Clidbank, Шотландия.

Первоначально планировали, что каждое из судов будет иметь по три дымовые трубы, а в качестве главных двигателей установят паровые машины. О таких намерениях в 1903 году сообщили в журнале «Судостроение», поместив там эскизы внешнего вида лайнеров. Однако в 1904 году компания Кунарда и главный конструктор Peskett изменили первоначальные планы,

приняв решение использовать в качестве главных двигателей паровые турбины системы Parsons, что, безусловно, было прогрессивным явлением. Установка паровых турбин повлекла за собой увеличение количества дымовых труб до четырёх единиц.

Во время спуска на воду Mauretania стала самым крупным пассажирским лайнером. Его длина была на 5 футов больше, чем у турбохода Lusitania, а роторы паровых турбин переднего хода «Мавритании» имели две дополнительные ступени лопаток, что делало скорость несколько выше, чем скорость «Лузитании». Паровые турбины этих судов использовали прямую передачу на гребные валы.

Таким образом, компания Кунарда установила паровые турбины на двух своих судах спустя 10 лет после того, как детище английского инженера и учёного Чарльза Альгерона Парсонса было испытано в военном флоте Великобритании. В 1897 году ему удалось построить первый турбоход «Турбиния» длиной всего 30 метров, шириной 3 метра и весом 44.5 тонны. При этом 50% веса приходилось на паровые котлы и двигатели, мощность которых достигала 2000 лошадиных сил. Во время ходовых испытаний это судно развило скорость до 34 узлов. Затем турбины установили на судне «Кинг Эдуарди», имевшем скорость 20 узлов.



# УКРАИНА НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ ТРУДА МОРЯКОВ



Шевякин А.Н., д.ю.н., профессор, первый проректор Одесской национальной морской академии

В своем ежегодном докладе «Мировой океан и морское право» от 22 марта 2011 г. Генеральный секретарь ООН отмечал, что судоходство выступает важнейшей движущей силой глобальной экономики и играет ключевую роль в устойчивом развитии как развитых, так и развивающихся стран. Поэтому, несмотря на недавний кризис в экономическом развитии и торговле и последовавший спад в международных морских перевозках, глобальный торговый флот продолжает расти.

По данным Конференции ООН по торговле и развитию, опубликованном в ежегоднике *Review of Maritime Transport 2010*, в 2009 г. было зафиксировано наиболее сильное за последние 70 лет снижение объемов международной торговли, на фоне которого объем морских

перевозок уменьшился на 4,5%. При этом дефлот мирового торгового флота по состоянию на 1 января 2010 г. составил 1 276 миллионов тонн, что на 84 миллиона тонн больше в сравнении с аналогичным периодом 2009 г. Это увеличение произошло за счет постройки 117 миллионов тонн нового тоннажа взамен выведенных 33 миллионов тонн. Образовавшийся на фоне мирового кризиса переизбыток тоннажа способствовал почти трехкратному увеличению списания старых судов.

Что касается кадрового обеспечения международного судоходства, то по статистическим данным целого ряда международных организаций, на протяжении уже многих лет на международном рынке труда существует дефицит квалифицированного командного состава морских судов. В последнем совместном исследовании Балтийского и международного морского совета и Международной федерации судоходства, представленном в Международную морскую организацию (ИМО), отмечается, что, несмотря на последствия глобального кризиса, современный уровень дефицита комсостава продолжает оставаться довольно высоким и составляет примерно 2%. При этом авторы исследования прогнозируют, что в будущем с восстановлением грузопотоков морская индустрия будет продолжать сталкиваться с нехваткой офицерских кадров.

Озабоченность нехваткой квалифицированных офицерских кадров высказывалась и Генеральным секретарем ООН. В частности, на шестьдесят четвертой сессии Генеральной ассамблеи ООН в своем докладе «Мировой океан и морское право» он отмечал, что в морской индустрии «не хватает около 34 тысяч лиц командного состава, и если исходить из нынешних темпов пополнения их рядов и из прогнозов увеличения флота, то этот показатель достигнет ориентировочно 83,9 тысячи человек».

Стремясь способствовать реализации начатой в ноябре 2008 г. кампании «Стань моряком!», направленной на привлечение новых специалистов в отрасль, в особенности молодежи, Международная морская организация объявила 2010 г. «Годом моряка». Генеральный секретарь ИМО в своем докладе в июле 2009 г. отмечал, что моряки, которых насчитывается в мире 1,5 миллиона человек, обслуживают нужды более чем 6,5 миллиардов людей по всему миру! При этом он акцентировал свое внимание на том, что этот факт, к сожалению, часто остается незамеченным.

Утрачивая свои позиции в тоннаже и количестве судов торгового флота, Украина продолжает оставаться среди лидеров в рейтинге государств-поставщиков командного состава для международного судоходства, за-

нимая, по различным источникам, 3-5 место в мире.

Подготовка командного состава морских судов в Украине ведется в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., пересмотренной (STCW), и базируется на общих принципах Закона Украины «О высшем образовании».

В частности, исходя из положений Закона Украины «О высшем образовании», в Украине на сегодняшний день сформировалась следующая система подготовки командного состава морских судов, предусматривающая четыре образовательно-квалификационных уровня.

Образовательно-квалификационный уровень «младший специалист» (неполное высшее образование) – подготовка 4 года на основе базового среднего образования (9-летняя школа) или 3 года на основе полного среднего образования (11-летняя школа). Подготовку осуществляют колледжи и мореходные училища.

Образовательно-квалификационный уровень «бакалавр» (базовое высшее образование) – подготовка 2 года на основе младшего специалиста или 4 года на основе полного среднего образования (11-летняя школа). Подготовку осуществляют академии, университеты и колледжи.

Образовательно-квалификационный уровень «специалист» (полное высшее образование) – подготовка 1,5 года на основе образовательно-квалификационного уровня «бакалавр». Подготовку осуществляют академии и университеты.

Образовательно-квалификационный уровень «магистр» (полное высшее образование) – подготовка 1,5 года на основе образовательно-квалификационного уровня «бакалавр» или 0,5 года на основе образовательно-квалификационного уровня «специалист». Подготовку осуществляют академии и университеты.

В соответствии со сложившейся системой подготовки и во исполнение требований конвенции STCW в Украине сформирована и функционирует надлежащая система дипломирования моряков. Так, при выполнении соответствующих требований национального законодательства и Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, младший специалист может занимать должности вахтенного помощника (механика), для занятия должности старшего помощника необходимо образовательно-квалификационный уровень бакалавра, а для должности капитана (старшего механика) – специалиста или магистра.

Ведущее место в системе высших морских учебных заведений Украины занимает Одесская национальная морская академия (ОНМА), в которой на сегодняшний день обучается более 13 тысяч курсантов и студентов. Подготовка осуществляется по всем плавательным специальностям, а также по специальностям «Правоведение» со специализацией «Морское право» и «Менеджмент организаций и администрирование» со специализацией «Менеджмент организаций морского транспорта» по всем образовательно-квалификационным уровням.

В состав Одесской национальной морской академии входят следующие обособленные структурные подразделения: Азовский морской институт ОНМА (г. Мариуполь) – подготовка бакалавров (судоводители и механики); Измаильский факультет ОНМА (г. Измаил) – подготовка бакалавров 3 года с последующим обучением в течение 1 года в Одессе (судоводители и механики); Колледж технического флота ОНМА (г. Одесса) – подготовка младших специалистов и бакалавров (судоводители, механики и электромеханики); Мореходное училище им. А.И. Маринеско (г. Одесса) – подготовка младших специалистов (судоводители и механики).

Все выпускники обособленных структурных подразделений академии имеют возможность получить следующий более высокий образовательно-квалификационный уровень (бакалавр, специалист, магистр) в Одесской национальной морской академии (в Одессе).

Действующие в Украине системы подготовки и дипломирования моряков являются открытыми динамичными системами и требуют постоянной корректировки, связанной с изменениями требований международных и национальных нормативных актов. Уже на протяжении нескольких лет в Украине обсуждаются проекты нового закона о высшем образовании. Они предусматривают ряд новаций, которые коснутся, в том числе, и системы высшего морского образования, и, безусловно, потребуют корректировки системы дипломирования моряков. Некоторые из этих новаций не вызывают особой озабоченности. Например, уходят в историю такие понятия, как «неполное», «базовое» и «полное» высшее образование; увеличивается срок подготовки магистра с 1-1,5 до 1,5-2 лет. Другие, в свою очередь, потребуют существенной корректировки систем подготовки и дипломирования моряков в Украине. В частности, наибольшие опасения вызывает отказ от образовательно-квалификационного уровня «специалист», через который прошло более 80% выпускников высших морских учебных заведений Украины.

Принятие на дипломатической конференции, проходившей под эгидой ИМО в июне 2010 г. в г. Маниле (Филиппины), новых поправок к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. также потребует существенной корректировки стандартов подготовки, в том числе учебных планов и программ учебных дисциплин.

Однако не только проблемы подготовки и дипломирования моряков являются актуальными при существующем дефиците плавсостава на международном рынке труда. Не меньшего внимания требуют вопросы, связанные с нелегким трудом моряков, которым приходится постоянно сталкиваться с непредсказуемыми опасностями, включая пиратские нападения, подвергаясь необоснованным задержаниям, часто оставаясь без необходимой помощи.

С целью облегчения и унификации нелегкого труда моряков под эгидой Международной организации труда (ILO) в 2006 г. была принята Конвенция «О труде в меж-

дународном судоходстве» (MLC). Эта Конвенция устанавливает минимальные требования к морякам, работающим на судне, а также регламентирует вопросы их трудоустройства, продолжительности рабочего времени и отдыха, условия проживания, требования к местам отдыха, питанию, медицинским услугам и социальной защите. После вступления ее в силу, юридические обязательства, возникающие в связи с Конвенцией MLC, в полной мере будут касаться лишь моряков, занятых на судах, плавающих под флагом государств-членов. Однако по причине действия принципа, который не допускает более благоприятное обращение, органы власти стран, ратифицировавших Конвенцию, могут потребовать, чтобы на всех судах, заходящих в их порты, соблюдались многие из норм Конвенции, независимо от того, связана ли страна, под флагом которой плавает конкретное судно, положениями Конвенции. Поэтому большинство судов, осуществляющих международные рейсы, не смогут проигнорировать требования данной Конвенции. Это означает, что знание норм, закрепленных в Конвенции, станет для всех моряков «жизненно важной информацией». Как отмечалось на 94-й (морской) сессии Международной конференции труда, которая проходила в 2006 г. в Женеве, ответственность за информирование моряков о положениях Конвенции возлагается на все заинтересованные стороны – правительства, социальных партнеров, а также на учебные заведения.

Одесская национальная морская академия одна из первых в Украине откликнулась на этот призыв. С целью распространения объективной информации о Конвенции MLC и анализа соответствия ее положений национальному законодательству Украины, 10 декабря 2009 г. в Одесской национальной морской академии была проведена конференция «Проблемы адаптации национального законодательства к международным стандартам труда моряков».

Организаторы конференции не ставили целью проведение анализа норм Конвенции MLC на их демократичность или прогрессивность, так как это было доведено еще в 2006 г., когда на международной конференции по морскому трудовому праву, которая проходила в Женеве с 7 по 23 февраля, практически единогласно был принят текст Сводной конвенции «О труде в морском судоходстве». Конвенцию поддержали 304 официальных делегата, которые представляли моряков, судовладельцев и правительства государств-членов ILO, при отсутствии голосов «против» и четырех «воздержавшихся».

По результатам работы конференции, которая проходила в Одесской национальной морской академии и в которой приняли участие 117 представителей предприятий, учреждений и органов государственной власти, в том числе Министерства транспорта и связи Украины, Национальной службы посредничества и примирения Украины, Главного управления труда и социальной политики Одесской областной государственной администрации, классификационных обществ, судоходных компаний, предприятий по посредничеству в трудоустройстве

моряков, учебных заведений Украины и России, профессиональных союзов и общественных морских организаций, – была принята резолюция, которую направили во все заинтересованные государственные структуры. Суть этой резолюции сводилась к признанию необходимости поэтапной адаптации национального законодательства Украины с целью последующей ратификации Конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 г., принятой под эгидой Международной морской организации.

В дальнейшем, сотрудниками факультета морского права и менеджмента Одесской национальной морской академии, по заказу Международной организации труда, был проведен анализ соответствия национального законодательства Украины положениям Конвенции 2006 г., который был представлен в июле 2010 г. в Киеве на национальном семинаре «Движение вперед к ратификации Конвенции» и опубликован на официальном сайте Министерства труда и социальной политики Украины.

Одесская национальная морская академия неоднократно проводила и принимала активное участие практически во всех конференциях, круглых столах и телевизионных дебатах, проводимых в Украине, посвященных Конвенции MLC, отстаивая позицию целесообразности ратификации Конвенции Украиной.

В соответствии с п. 3 ст. VIII Конвенция MLC вступает в силу через 12 месяцев после даты регистрации документов о ратификации не менее 30 государств-членов, общая доля валовой вместимости торгового флота которых не менее 33%.

По официальным данным, по состоянию на 5 августа 2012 г. в Международной организации труда зарегистрированы ратификационные грамоты 29 государств, общий тоннаж флота которых превышает 56% всего мирового тоннажа. Однако, на сегодняшний день, по меньшей мере еще как минимум одно государство, ратифицировало Конвенцию. Это Россия, которая Федеральным Законом от 15 мая 2012 г. ратифицировала Конвенцию «О труде в морском судоходстве». Закон подписан Президентом Российской Федерации 5 июня 2012 г., однако, по состоянию на 5 августа ратификационная грамота официально не зарегистрирована депозитарием Конвенции 2006 г.

В Украине, к сожалению, и по сей день продолжают дебатов о целесообразности ратификации Конвенции MLC, забывая о том, что участники конференции по пересмотру Конвенции STCW, которая проходила под эгидой Международной морской организации в 2010 г. в Маниле, выразили озабоченность в связи с поступающими сообщениями о случаях несправедливого обращения с моряками и настоятельно призвали пропагандировать и выполнять нормативные документы IMO и ILO, а также приняли резолюцию, призывающую государство присоединиться к Конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 г. и впоследствии эффективно осуществлять ее положения.