

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№45-46 февраль/март 2014

Международный переговорный форум в Токио



НОВОСТИ
В МИРЕ

ПРОБЛЕМАТИКА
НЕВЫПЛАТА

ВАЖНО
МОРЯКИ В БЕДЕ

АКТУАЛЬНО
НА БЕРЕГУ

ЭКСКУРСИЯ
ПОРТ ТОКИО

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ЗАВОД LLOYD WERFT



Г-ну Александру Турчинову,
исполняющему обязанности Президента и
Председателю Парламента Украины,
Верховной Рады Украины
10 марта 2014 года
OGS / SMC / SF / AP

Уважаемый г-н Турчинов, от имени четырех миллионов транспортных рабочих по всему миру, которые являются членами Международной федерации транспортников, я пишу Вам, чтобы выразить свою озабоченность по поводу нынешней ситуации в Украине. Следующие украинские профсоюзные организации являются членскими организациями МФТ: Профсоюз работников морского транспорта Украины, Профсоюз железнодорожников и транспортных строителей Украины, Свободный профсоюз машинистов Украины и Профсоюз работников рыбного хозяйства Украины. МФТ выражает глубокую обеспокоенность по поводу потенциального воздействия нынешнего политического кризиса на эти членские организации семьи МФТ и на работников транспорта, принадлежащих им.

МФТ возлагает большие надежды на сохранение мира в вашей стране, и мы с нетерпением ждем, что будут преодолены все препятствия на пути к миру, будет положен конец кризису. Однако в этом контексте МФТ ищет гарантий Рады, что в предстоящем периоде права этих и других законных профсоюзов будут уважаться в соответствии с основополагающими трудовыми правами, закрепленными в Декларации 1998 года Международной организации труда.

Транспортники играют ключевую роль в функционировании любой экономики, независимо от обстоятельств, и поэтому в дополнение я прошу ваших уверений, что условия труда и безопасности транспортных рабочих останутся в топе повестки дня Рады на этот период.

Я благодарю Вас за внимание и надеюсь на получение Вашего ответа.

Искренне Ваш,
Стивен Коттон,
и.о. Генерального секретаря



ITF House
49 - 60 Borough Road
London Se1 1DR
Telephone +44 207 403 27 33
Fax +44 207 357 78 71

International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
Internationale Transportarbeiters Federation
Международная Федерация Транспортников
التحالف العالمي، النقابات من أجل حقوقنا

Mr. Oleksandr Turchynov
Acting President and Chairman of the Ukrainian Parliament, Verhovna Rada of the Ukraine

10 March 2014

OGS/SMC/SF/ap

Dear Mr. Turchynov,

On behalf of the four million transport workers worldwide who are members of the International Transport Workers' Federation, I am writing to you to express my concern about the current situation in Ukraine.

The following Ukrainian trade union organisations are ITF affiliates: the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, the Trade Union of Railway Workers and Transport Constructors of Ukraine, the Ukrainian Free Trade Union of Locomotive Engineers and the Fishery Workers Trade Union of Ukraine. The ITF is deeply concerned about the potential impact of the current political crisis on these members of the ITF family and on the transport workers who belong to them.

The ITF has high hopes for the preservation of peace in your country and we look forward to all obstacles to that peace being overcome, bringing an end to the crisis.

However in this context, the ITF seeks a Rada guarantee that in the upcoming period, the trade union rights of these and other legitimate unions will be respected, in line with the fundamental labour rights enshrined in the 1998 Declaration of the International Labour Organisation.

Transport workers are key to the ongoing functioning of any economy, whatever the circumstances and so in addition I would request your reassurance that the working conditions and safety of transport workers will remain at the top of the Rada's agenda over this period.

I thank you for your attention and look forward to receiving your response.

Yours sincerely,

Stephen Cotton
Acting General Secretary

cc: European Transport Workers' Federation (ETF)
Via email: e.chagas@etf-europe.org
Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine
Via email: mtwtu@mtwtu.org.ua
Trade Union of Railway Workers and Transport Constructors of Ukraine
Via email: foreign.affairs@zalp.org.ua
Ukrainian Free Trade Union of Locomotive Engineers
Via email: karikov@uz.gov.ua
Fishery Workers Trade Union of Ukraine
Via email: port@fpsu.org.ua

Resident Paddy Crumlin Acting General Secretary Stephen Cotton
E-mail mail@itf.org.uk Website www.itfglobal.org



Копии: Европейская федерация транспортников (ETF) e.chagas@etf-europe.org
Профсоюз работников морского транспорта Украины foreign.affairs@zalp.org.ua
Профсоюз железнодорожников и транспортных строителей Украины foreign.affairs@zalp.org.ua
Свободный профсоюз машинистов Украины karikov@uz.gov.ua
Профсоюз работников рыбного хозяйства Украины port@fpsu.org.ua

ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО СОДЕРЖАНИЕ



Стр. 24
ФОТООБЗОР
ОМКТФ

№ 45-46
февраль/март 2014

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 круизных компаниях и первичных профсоюзных организациях ПРМТУ.

Тираж – 1500 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

Дорогие друзья!

Профсоюз работников морского транспорта Украины крайне обеспокоен ситуацией, сложившейся в Украине, и призывает вас к сдержанности.

Из истории мы знаем, что на протяжении многих веков разные государства и разные правители пытались покорить украинские земли. Не раз наша территория становилась местом военных действий и борьбы народа за свои права.

Но, преодолев все препятствия и невзгоды, жители Украины всегда стремились к поиску компромисса при отстаивании своих прав и своей независимости. Применение силы является недопустимым.

Единственно верным и возможным способом стабилизации создавшегося положения в стране является мирное урегулирование всех возникших конфликтов. Крайне важно не поддаваться на провокации и принимать обдуманные и взвешенные решения.

Наша сила – в единстве! Мы рассчитываем на чувство великого морского братства, на мужество и сплоченность. Именно эти качества вы не раз проявляли в своей тяжелой повседневной работе.

Такой путь позволит максимально обеспечить спокойную и стабильную работу моряков и портовиков, судоремонтников, преподавателей, студентов и курсантов морских учебных заведений, членов их семей, всех граждан Украины!

Мы верим в сохранение территориальной целостности и суверенитета Украины, дальнейшее развитие демократии и обеспечение неотъемлемых прав и свобод граждан.

Профсоюз работников морского транспорта Украины будет всячески содействовать мирному урегулированию сложившейся ситуации.

С уважением,
Председатель
Профсоюза работников
морского транспорта Украины
Киреев М.И.

www.mtwtu.org.ua

НОВОСТИ
2 В МИРЕ

ПРАЗДНИК
4 УТРЕННИКИ

АКТУАЛЬНО
12 ПЕРЕГОВОРЫ
16 НА БЕРЕГУ

ПРОБЛЕМАТИКА
6 НЕВЫПЛАТА

ИНФОРМАЦИЯ ITF
8 ИНСПЕКТОРАТ

ВАЖНО
10 СЕРЬЕЗНАЯ УТРАТА
11 ПОД ВОПРОСОМ
14 МОРЯКИ В БЕДЕ

ЭКСКУРСИЯ
18 ПОРТ ТОКИО

ЛИЧНОСТЬ
20 КАПИТАН САМОХВАЛОВ

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
22 ЗАВОД LLOYD WERFT

МОТ БУДЕТ ПРОСИТЬ СУДОВАДЕЛЬЦЕВ ПОДНЯТЬ МОРЯКАМ МИНИМАЛЬНУЮ ЗАРПЛАТУ

В конце февраля 2014 года в Женеве (Швейцария) прошло совещание Подкомитета по заработной плате моряков Объединенной морской комиссии Международной организации труда (МОТ).

Решение о созыве Подкомитета было принято Административным советом МОТ в марте 2013 года во время проведения 317-ой сессии. Целью мероприятия является обновление минимального размера заработной платы МОТ квалифицированных моряков. Последний раз рост оплаты труда членов экипажей морских судов составил 7,3% в период с 1 января 2012 года по 31 декабря 2013 года – с 545 долларов, до 585 (без учета сверхурочных и отпускных). Правда, тогда рассчитывалось поднять минимальную ставку до 710 долларов США, однако судовладельцы отказались от столь значительного увеличения, объяснив это тем, что экономический кризис серьезно повлиял на морскую отрасль.

Напомним, что Международная организация труда устанавливает минимальные ставки заработных плат, опускаться ниже которых работодатель не имеет права.

МОРЯКИ ПРЕДПОЧИТАЮТ РАБОТЕ В МОРЕ СЕМЬЮ

Отсутствие доступных средств связи на борту судов расценивается современными моряками, как одна из главных причин отказа от карьеры в море в пользу работы на берегу.

Такой вывод сделали эксперты, которые провели исследование в рамках крупного проекта Know Me. Его целью было выяснить пути улучшения имиджа судоходной отрасли и повышения привлекательности профессии моряка.

Выводы исследования основаны на результатах опроса моряков 24 разных национальностей. Почти три четверти респондентов – офицеры. 53,8% опрошенных работают в море от одного года, до пяти лет, 13,2% – с более чем 20-летним стажем.

Больше половины респондентов сказали, что меч-



тали стать моряками с детства. 70% из них отметили, что удовлетворены сделанным выбором, 9,2% – разочарованы.

Хорошая зарплата, независимость, любовь к профессии, путешествия были названы в качестве наиболее важных факторов при выборе профессии. А плохая связь с друзьями и семьей, социальная изоляция, плохие условия жизни и небольшое количество часов отдыха – стали наиболее вероятными причинами перехода моряков на береговую службу.

Почти две трети заявили, что надеются продолжить работу в море, так как планируют повышение по карьерной лестнице, 40% сказали, что всерьез рассматривают вопрос о новой работе в морском секторе.



Что касается вопроса о средствах коммуникации на борту судов, то более 97% сказали, что обеспечение надлежащей связью с берегом имеет решающее значение для благополучия членов экипажа. Почти половина респондентов заявила, что они хотят общаться со своими семьями один раз в день.

В настоящее время две трети моряков используют для этого личные мобильные телефоны. Так, 43,8% связываются с домом по телефону и SMS и 42,9% – через бортовую электронную почту. Почти треть опрошенных моряков отметили, что они тратят от 10% до 20% от заработной платы на общение с родными. Опрос также показал, что большинство членов экипажей сталкиваются с различными ограничениями, связанными с доступом к интернету.

Только три моряка из десяти могут пользоваться личными электронными почтовыми ящиками, находясь в море.

ПРОФСОЮЗЫ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ РАБОТЫ С ГИГАНТАМИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

17 марта в штаб-квартире Международной федерации транспортников (ITF) состоялась встреча, посвященная работе профсоюзов с мощнейшими контейнерными перевозчиками. Так называемая Maersk



Network, направленная на укрепление сотрудничества и активные переговоры между морскими и докерскими профсоюзами по всему миру, куда заходят суда Maersk, MSC, CMA CGM, и где функционируют терминалы этих контейнерных гигантов. Украину на встрече представлял Первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины Олег Григорюк. «В Украине на данный момент не функционируют контейнерные терминалы, представляющие Альянс Р3 – объединение контейнерных грандов Maersk, MSC, CMA CGM, тем не менее, тысячи украинских моряков работают на судах этих компаний. Например, с CMA CGM ПРМТУ заключил коллективный договор в 2012 году, и в этом году мы продлили его до конца 2014. С другими ведутся переговоры. Создание Альянса – шаг к глобализации и упрощению многих процессов, но мы должны держать руку на пульсе и не допустить ухудшения условий труда на борту и уменьшения числа судозаходов в порты», – отметил Олег Григорюк.

В рамках встречи было высказано много пожеланий и определены направления, в которых необходимо развиваться и совершенствовать процессы переговоров с Альянсом. Также на встрече был представлен прогноз-анализ о том, к каким последствиям для работников и отрасли в целом может привести эффективное функционирование Альянса, и какие порты-терминалы могут пострадать от уменьшения числа судозаходов.

Создание Альянса Р3 – начало нового витка консолидации. В борьбе с конкурентами члены Р3 делают ставку на суда класса Post-Panamax и крупнее, что дает участникам Альянса значительное преимущество (над менее крупными конкурентами) в стоимости перевозки единицы груза. Тоннажность судов в любом случае растет: с 2000-го по 2013 годы грузоподъемность новых судов в мире выросла более чем вдвое, с 6-8 тыс. TEU (класс Post-Panamax Plus), до 18 тыс. TEU (класс Triple E), и продолжит расти. Главное – Р3 предлагает новую схему организации дальних морских перевозок.

BOURBON ЗАКАЗАЛ НОВЫЙ АНТС

Компания BOURBON OFFSHORE выбрала компанию VARD для проектирования и строительства одного



многоцелевого судна последнего поколения типа АНТС.

АНТС – судно типа Anchor-handling Tug/Supply – многоцелевое судно, способное выполнять функции судна снабжения, буксира для обработки якорей. Такие суда могут быть использованы для перевозки экипажей платформ, доставки расходных материалов и т. д. Нередко суда используются в качестве дежурного патрульного судна быстрого реагирования в районах нефтедобычи. Суда этого типа обладают высокими маневренными характеристиками. Современные АНТС также могут быть оборудованы системой динамического позиционирования (класса DP I, II).

Строительство нового АНТС будет производиться на верфи VARD Brattvaag (Норвегия), и доставка его запланирована на первый квартал 2016 года.

Группа компаний Vard Holdings Limited (VARD) является одним из лидирующих разработчиков и строителей специализированных судов для шельфовых, морских проектов для нефтегазовой индустрии. Головной офис группы расположен в Норвегии. Штаб холдинга – 10 тыс. человек. VARD объединяет десять судостроительных предприятий, в том числе пять в Норвегии, два в Румынии, два в Бразилии и одна верфь во Вьетнаме.

Это судно станет частью небольшого эксклюзивного «клуба» судов, прекрасно подходящих для работ в Арктическом регионе. Суда будут находиться в управлении Bourbon Offshore Норвегия.

В эксплуатации компании BOURBON уже находятся такие суда для работ в Арктике, как Bourbon Surf and Bourbon Borgstein. Заказывая ещё одно судно такого типа, компания BOURBON демонстрирует свои намерения и дальше предоставлять услуги своим клиентам в отдаленных и экстремальных областях.



ВРЕМЯ ДЛЯ СКАЗКИ

С наступлением зимних холодов все мы живем ожиданием праздника. Кто-то ожидает праздник в кругу семьи, а кто-то – отдавая дань морю.

И пока наши моряки выполняют свой долг на морских просторах земного шара – их дети и члены семей посещают новогодние утренники, которые для них в очередной раз организовал Профсоюз работников морского транспорта Украины.

«Мне трудно вспомнить, какой первый утренник от Профсоюза я посетила с детьми, но точно знаю, что мои дети с нетерпением ждут новогодних праздников и с сентября спрашивают про сказку, которая их ждет в этом году. Конечно, мы посещаем и другие детские праздники, но утренник, который нам дарит Профсоюз работников морского транспорта Украины, – несомненно самый лучший»,

– говорит Наталья, жена моряка и мать троих детей.

В этом году маленьких одесситов – детей моряков – с новогодними праздниками поздравляли волшебные герои сказок со всех стран мира: король Людовик с дочерью, король Карл со своим наследником – принцем, королева Великой Британии и российские персонажи: царь, змей Горыныч. Не обошлось и без всеми любимого невероятного выдумщика Барона Мюнхгаузена.

«Отрадно видеть много прекрасных, веселых ребятишек, которые пришли сегодня к нам на праздник. По роду нашей деятельности мы постоянно сталкиваемся с проблемами. И нам приятно, что мы, наряду с помощью в решении определенных проблем, мы, Профсоюз работников морского транспорта Украины, можем подарить детям радость, можем подарить детям праздник. В этот светлый праздник я хочу пожелать, чтобы исполнились все самые заветные желания, чтобы все плохое осталось в старом году, а в новый год детки взяли послушание, дисциплинированность, крепкое здоровье, и пусть все их мечты сбудутся!»

www.mtwtu.org.ua



– поздравил ребят Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Концертно-выставочный комплекс Морвокзала который год радушно открывает свои двери для того, чтобы погрузить малышей в волшебный мир сказки. Выступление настолько красочное, что за перипетиями на сцене внимательно следят и родители.

В феерическом музыкальном шоу для детей «Сказка навсегда» приняли участие ведущие артисты театров и лучшие художественные коллективы города.

Этот замечательный праздник для каждого всегда будет одним из самых любимых, светлых и ярких. Он неизменно радует общением с близкими людьми, дарит особое настроение и веру в то, что все задуманное непременно сбудется. А мы, Профсоюз работников морского транспорта Украины, всегда будем прикладывать максимум усилий для того, чтобы члены нашего Профсоюза и их семьи были довольны и счастливы.

3 января 2014 года у детей моряков немецкой судоходной компании Briele Swallow Sevastopol был настоящий праздник: Профсоюз подарил севастопольским ребятишкам билеты на премьеру новогодней сказки «По шучьему велению» театра танца имени Вадима Елизарова – одного из лучших театров города.

Мальчишки и девчонки познакомились с Емелей, Марьей-царевной, волшебницей Щукой и другими сказочными героями. Побывали на сказочной ярмарке, повеселились с цыганами, корабейниками, матрешками и медведем! Увидели, как оживают елочные игрушки, как вырастает чудесная елка. Также с Дедом Морозом и другими героями сказочного представления играли в снежки, разгадывали загадки, танцевали, водили хоровод и даже катались

www.mtwtu.org.ua

на печи Емели!

Море положительных эмоций, восторга и искреннего смеха получили детишки! Моряки, их жены и дети очень благодарны Профсоюзу за подаренные минуты радости!

«Огромная благодарность Профсоюзу за чудесные подарки детям! Очень радостно, что организация поддерживает культурные программы и помогает семьям!», – поделилась Светлана Рябуха, многодетная мама.

«Спасибо Профсоюзу! Детям очень понравилось! Положительные эмоции детей очень хорошо отражаются на работе моряков. Можно спокойно работать, зная, что дети не брошены!», – говорит Андрей Балышев.

«Мы стараемся посещать театр имени Елизарова, так как там всегда ставят красивые и необычные представления. Большое спасибо Профсоюзу за бесплатные билеты на замечательную сказку! Для многодетной семьи это особенно хороший подарок! Дети в восторге! И родители тоже!», – с восхищением сказала Лилия Янчук, мама троих детей.

Компания Briele Swallow Sevastopol присоединяется к словам благодарности и желает Профсоюзу в новом 2014 году сил, упорства в работе, процветания!



ПРМТУ констатирует рост случаев невыплаты заработной платы

С начала нового 2014 года стремительно возросло количество обращений моряков в Профсоюз работников морского транспорта Украины. Основной причиной этих обращений является частичная или полная невыплата заработной платы. При этом причину невыплаты нерадивый судовладелец называет практически всегда одну и ту же: трудные времена, компания испытывает финансовые проблемы – поэтому зарплату ждите через несколько месяцев или не ждите вовсе.

Практика долгосрочных задержек законно заработанных денег процветает в Черноморском бассейне. Мы уже неоднократно писали о компании «Черное море позора», выявившей частые нарушения прав моряков, занижение ставок заработной плат, проблемы с элементарным снабжением судна и многое другое. Кроме того, по Черноморскому региону курсируют технически и морально устаревшие суда типа «Волга», «Волго-Дон», «Волго-Балт»: некоторые из них действительно находятся в пригодном для плавания состоянии (во многом это заслуга наших – украинских, российских, грузинских – моряков, которые, по старинке, считают судно своим домом и поддерживают его работоспособность). Эти суда возрастом от 25 лет и выше, они не имеют права отходить от берега дальше, чем на 20 морских миль, а также имеют запрет на плавание в зимнее время года. Но, как показывает практика, в погоне за уменьшением издержек, судовладелец «просит» моряков нарушать запреты и рисковать своей жизнью ради прибыли. И моряки соглашаются, потому что дома их ждут семьи, пожилые родители, долги...

Стоит отметить, что по шкале ИТФ базовая ставка матроса по состоянию на январь 2014 года составляет 632 доллара США, в то время как по субстандартным условиям матрос получает базис 150-200 долларов США. При этом общая заработная плата матроса редко достигает более 500 у.е. Уловка кроется уже в индивидуальном контракте. В пункте о заработной плате пишется, что зарплата моряка состоит из нескольких компонентов: базисной ставки, фиксированного овертайма (независимо от количества отработанных часов) и так называемого бонуса судовладельца, который составляет половину общей суммы. И вот, когда приходит момент расчета заработной платы, моряки ставят перед фактом, что свой бонус они не получают, потому что «судно работало в убыток», «компания испытывает финансовые трудности» и т.д. Но основная проблема в данном случае заключается в том, что моряк подпи-

www.mtwtu.org.ua

сал индивидуальный контракт, согласившись тем самым с его условиями. Чтобы избежать подобных неприятностей, Профсоюз работников морского транспорта Украины подготовил памятку моряку перед уходом в рейс.

Пожалуйста, будьте внимательны, ведь предупредить проблему гораздо проще, чем потом ее решать.

ПАМЯТКА МОРЯКУ

Перед уходом в рейс.

Сейчас, не зависимо от того, где подписывается контракт, кто является судовладельцем, и в каком порту вы поднимаетесь на борт судна, за редким исключением вы будете работать под «удобным» флагом (Flag of convenience, FOC).

«Удобным» флаг называется потому, что он является экономически более выгодным для судовладельца, то есть помогает сэкономить на расходах, сократить налоговые отчисления, более привлекателен с правовой стороны. Для моряка же «удобный» флаг несет некоторые угрозы.

Итак, прежде чем отправиться в рейс на судне под «удобным» флагом, убедитесь что:

- компания имеет действующий коллективный договор, заключенный между судовладельцем и Профсоюзом работников морского транспорта Украины либо другой членской организацией ИТФ (копия этого договора должна находиться и на судне);

- компания, нанимающая вас на судно, сертифицирована согласно требованиям Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 года (MLC, 2006).

Если у вас возникли сомнения по поводу компании или судна, обратитесь за консультацией в ПРМТУ.

А также!

Внимательно прочтите ваш контракт! Если вам не понятны какие-либо моменты, уточняйте на месте. Также вы можете взять образец контракта и ознакомиться с ним дома, показать доверенному лицу или посоветоваться с работниками Профсоюза.

Обратите внимание на то, что в контракте должны быть указаны следующие данные: продолжительность, условия найма, форма и размер заработной платы, время труда и отдыха и т.п.

В соответствии с требованиями Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года, (MLC, 2006), индивидуальный контракт вы должны подписать в четырех экземплярах: один экземпляр остается вам, второй – передается на судно, третий – отправляется в компанию, а четвертый – в Международную федерацию транспортников (ITF). Также настоятельно советуем вам оставить копию контракта человеку, которого вы указали в графе next of kin.

Не подписывайте контракт, если:

- в тексте контракта есть пропущенные строки, незаполненные данные, непонятные вам пункты или пункты, которые не имеют четкой трактовки.
- если контракт предусматривает внесение изменений в него в одностороннем порядке.
- если в контракте предусматривается право судовладельца задерживать вам заработную плату, производить удержания и т.п. Согласно требованиям MLC, 2006, вы должны получать заработную плату в полном объеме в конце каждого календарного месяца.
- если контракт содержит пункты, в которых моряк обязуется покрывать расходы на прибытие на судно и репатриацию.
- контракт, который ограничивает ваше право быть членом профсоюза и обращаться за помощью.

Контракт, который вы собственноручно и добровольно подписали, становится юридически весомым документом.

Кроме того!

Следите за своевременной выплатой зарплаты. В случае задержки более чем на полтора-два месяца, немедленно обращайтесь к инспектору ИТФ или в свой профсоюз.

Всегда имейте при себе адреса и телефоны Профсоюза работников морского транспорта Украины и инспекторов ИТФ: в случае возникновения трудностей немедленно свяжитесь с ними.

Профсоюз работников морского транспорта Украины – единственный морской профсоюз в Украине, аффилированный ИТФ.

www.mtwtu.org.ua
office@mtwtu.org.ua
+38 0482 42 99 01
Украина, Одесса,
пл. Куликово поле, 1

ИТФ – инспектор на Украине
Наталия Ефрименко
Yefrimenko_Nataliya@itf.org.uk
Ищите членский профсоюз или
инспектора ИТФ на сайте
[http://www.itfseafarers.org/
find_inspector.cfm](http://www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm)

www.mtwtu.org.ua

ЧТО МОГУТ ДЕЛАТЬ ИНСПЕКТОРА И ЧТО НЕ МОГУТ

Инспектор МФТ МОЖЕТ:

- инспектировать суда по вопросам, связанным с условиями жизни и занятости;
- встречаться с членами экипажа на берегу;
- давать консультации и оказывать помощь морякам;
- поддерживать связь с Государственным портовым контролем по вопросам безопасности;
- давать консультации и оказывать поддержку морякам во время забастовки;
- давать рекомендации относительно того, какие имеются законные возможности разрешения конкретных проблем в порту или стране;
- действовать в качестве представителя экипажа (по доверенности) при разрешении конфликтов, связанных с трудовыми договорами;
- рекомендовать юриста в тех случаях, когда экипаж намерен подать судебный иск;
- связать моряка с членским профсоюзом МФТ в его родной стране;
- ставить перед судовладельцем вопросы, связанные с ситуацией на борту;
- оказывать давление на судовладельца с целью разрешения возникших на борту проблем;
- на законных основаниях подниматься на борт судна, охваченного Договором МФТ, для проведения на нем инспекции;
- сотрудничать с инспекторами МФТ, профсоюзами и другими лицами и организациями в других странах;
- подсчитывать задолженности по заработной плате и оформлять иски на возмещение долгов;
- хорошо говорить на английском языке;
- связывать моряка с теми, кто говорит на его родном языке;
- связывать моряка со священником его вероисповедания;
- выполнять свои обязанности с соблюдением конфиденциальности настолько, насколько это возможно;
- распространять публикации МФТ;
- быть доступным для контактов по телефону, мобильному телефону, электронной почте, факсу или почте;
- оказывать содействие в подписании одобренных МФТ коллективных договоров;
- при участии в разрешении трудовых споров моряков поддерживать связи с такими третьими сторонами, как посольства, власти государства флага или агентства по социально-бытовому обслуживанию;
- оказывать моральную поддержку попавшим в больницу морякам.

Инспектор МФТ НЕ МОЖЕТ:

- выходить за пределы, установленные национальным законодательством;
- всегда иметь доступ на судно или на терминал;
- решать проблемы без согласования с экипажем;
- гарантировать, что моряки не потеряют работу или что им не задержат выплату заработной платы;
- предоставить моряку работу на судне;
- изменить политику МФТ;
- совершить чудо;
- действовать вразрез с политикой МФТ или местных членских профсоюзов МФТ;
- действовать вразрез с интересами местного профсоюза, который его нанял;
- действовать незаконно.

ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

- Репатриация за свой счет
- Недобросовестный работодатель
- Невыплата зарплаты
- Травма на рабочем месте
- Нарушение прав моряка
- Нарушение условий контракта
- Частичная задолженность
- Субстандартные условия труда и жизни на борту

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
www.mtwtu.org.ua





БОБ КРОУ. ЛИДЕР РАБОЧЕГО ДВИЖЕНИЯ АНГЛИИ

Роберт Кроу родился 13 июня 1961 г. в простой английской семье. В возрасте 16 лет из-за тяжелого материального положения семьи был вынужден бросить школу и начать работать на железной дороге. И сразу же стал принимать активное участие в профсоюзной жизни.

В 1983 году был избран местным представителем в Национальный профсоюз железнодорожников (NUR), который спустя семь лет объединился с Национальным профсоюзом моряков. В 1991 году он стал помощником генерального секретаря образованной организации – Национального профсоюза работников морского и железнодорожного транспорта (RMT), а уже спустя 11 лет, 14 февраля 2002 года, сам стал Генеральным секретарём крупнейшего профсоюза.

На выборах он получил 12 051 голосов — почти вдвое больше, чем два других кандидата. После того как Боб стал лидером профсоюза, членство увеличилось с 57 000 работников (в 2002 году), до 80 000 (в 2008 году), что позволило RMT стать одним из самых быстрорастущих по численности профсоюзов в Великобритании.

В феврале 2014 года Боб Кроу был одним из организаторов забастовки против планов по сокращению рабочих мест и массового закрытия билетных касс. Забастовка была организована членами профсоюза RMT и Ассоциации транспортных работников (TSSA).

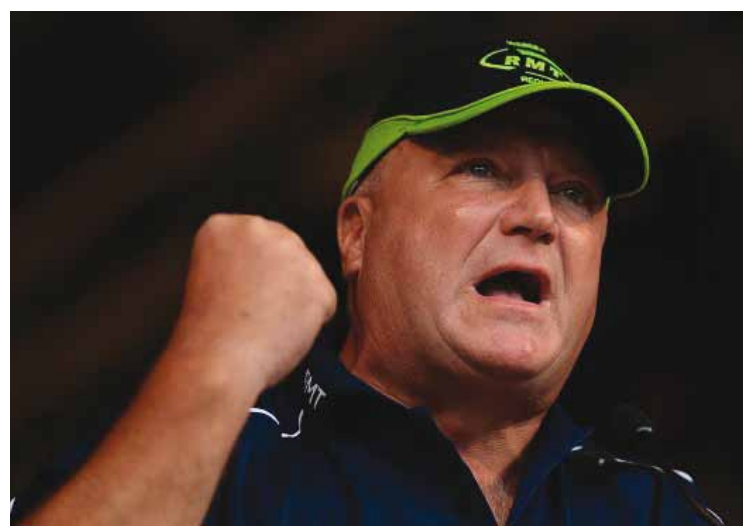
Боб Кроу имел огромное влияние не только как профсоюзный лидер, но и как выдающийся деятель социального движения. Боб Кроу всегда активно уча-

В ночь с 12 на 13 марта на 53-году жизни внезапно скончался от сердечного приступа Боб Кроу, генеральный секретарь Национального профсоюза работников морского и железнодорожного транспорта (RMT, Великобритания).

ствовал в политической борьбе, оказывал неизменную поддержку борьбе за политический голос рабочего класса, обеспечивая лидирующее положение RMT.

«Он был преданным профсоюзным деятелем, который неустанно работал в интересах профсоюза RMT, МФТ и международного рабочего движения. Боб был активным членом Исполнительного совета МФТ с 2002 года, и нам, безусловно, будет не хватать его прямолинейности и прямого подхода, который помогал нам сосредоточиться на необходимой работе. Его уход — огромная потеря для всего мирового рабочего движения», — Стивен Коттон, и.о. Генерального секретаря МФТ.

Скорбят о смерти Боба Кроу не только соратники, но и политические противники. Мэр Лондона Борис Джонсон: «Я шокирован. Боб Кроу был бойцом и человеком с характером. Несмотря на то, что порой наши взгляды не совпадали, я убежден, он сыграл огромную роль в развитии транспортной системы. Боб отчаянно боролся за свои взгляды».



ПОД ВОПРОСОМ

К нам на сайт www.mtwtu.org.ua приходит достаточно много вопросов. На них отвечают инспектор ИТФ, и квалифицированные юристы, а также специалисты Профсоюза работников морского транспорта Украины. Мы решили публиковать некоторые вопросы и ответы на них, так как они могут быть интересны достаточно широкой аудитории наших читателей. Если у вас есть вопросы, касающиеся работы ИТФ, Профсоюза работников морского транспорта Украины, коллективных договоров, или любые другие, вы также можете задать их анонимно на сайте ПРМТУ. Кроме того, вы можете задать вопрос по телефону 0482 42 99 01 или же по электронной почте office@mtwtu.org.ua

*Доброго времени суток,
Вопрос: Является ли вирус гепатита В (Hepatitis B, HBV) причиной отказа в трудоустройстве моряка?*

Приложение N 5 к Правилам определения пригодности по состоянию здоровья лиц для работы на судах, утвержденным Приказом МОЗ от 19.11.1996 года 347, предусматривает, что заразные заболевания (СПИД, вирусные, бактериальные, паразитарные, бактериальные зоонозы, туберкулез, венерические, заразные кожные и др.) в период опасности для окружающих являются противопоказанием для работы на судах. Согласно Разделу А — 1/9 Манильских поправок к Кодексу по подготовке и дипломированию моряков и несению вахта (ПДНВ), моряк не должен страдать каким-либо заболеванием, которое может обостриться в связи с работой на судне, или сделать моряка неспособным для такой работы, или угрожает здоровью и безопасности других людей на судне. Вирус Гепатита В (HBV или HBV) — это прежде всего вирусное заболевание, которое вызывает снижение детоксикационной функции печени и холестаза — нарушение оттока желчи, проявляющееся в виде периодических обострений и приводящее к повышенной утомляемости, нарушению сна (при лёгких формах острого и хроническом гепатите) и спутанности сознания, вплоть до печёночной комы (при стадиях цирроза печени). Таким образом, большинство работодателей, перед непосредственным трудоустройством, требуют предъявления медицинского сертификата с отметкой об отсутствии вирусов Гепатита В и С, и наличие таких заболеваний служит отказом для трудоустройства моряка на борт судна.

Я отработал контракт, при списании с судна компания прислала мне подтверждение о переводе денег на мой счет. Прибыв домой, я узнаю, что перевода не было, контракт и подтверждение о переводе у меня на руках, к кому я могу обратиться в этой ситуации?

Если прошло всего несколько дней, то, скорее всего, задержка обусловлена процедурой денежных переводов между банками. Если прошло более месяца, то вам стоит обратиться в Профсоюз работников морского транспорта Украины по адресу г. Одесса, площадь Куликово поле, 1, телефон 0482 42 99 01, при себе просим иметь документы, подтверждающие задолженность.

Здравствуйте! Ни разу не обращался в ИТФ, подскажите, пожалуйста, как должно выглядеть письмо или жалоба, в какой форме его писать, что нужно указывать? Если можете, вышлите, пожалуйста, образец или бланк формы заполнения письма или обращения. Отнеситесь, пожалуйста, серьезно к моей просьбе! Заранее Вас благодарю!

Официальной формы обращения или бланка как такового не существует. Вы пишете письмо в произвольной форме, в котором указываете следующую информацию (если обладаете ею). О себе: фамилия, имя; должность; гражданство; контактная информация (телефон, электронная почта). О судне: название или ИМО номер; флаг; местонахождение в данный момент; численность экипажа/гражданство. О проблеме: описание проблемы; продолжительность пребывания на судне, относится ли проблема ко всем членам экипажа или же лично к вам.

Чем больше информации вы укажете, тем быстрее можно будет отреагировать на вашу проблему.



в ТОКИО прошел Международный переговорный форум

18 февраля в Токио, Япония, стартовал очередной этап переговоров в рамках Международного переговорного форума (IBF).

Переговорные группы Международной федерации транспортников (ITF) и Объединенная переговорная группа (JNG) провели предварительные внутренние встречи, где обсудили повестку дня, тактику переговоров и наиболее важные позиции и приоритеты.

Напомним, что IBF был сформирован еще в 2003 году в качестве механизма для ведения коллективных

переговоров между морскими работодателями и профсоюзами, представляющими моряков, по вопросам заработной платы и условий найма моряков, работающих на судах под иностранным флагом, покрытых Специальными соглашениями ITF.

Так, Объединенная переговорная группа (JNG) представляет интересы судовладельцев, а Переговорная группа ITF состоит из представителей морских профсоюзов, которые входят в ITF и представляют интересы работников отрасли – моряков. Украина, являясь одним из крупнейших поставщиков кадров на морской рынок труда, также принимает участие в Международном переговорном форуме. Интересы наших моряков здесь представляет Профсоюз работников морского транспорта Украины.

Секретариат ITF подготовил ряд презентаций, которые были обсуждены на предварительной внутренней встрече. Одной из них стал анализ примерных расходов судовладельцев, сделанный экспертами перестраховочных клубов P&I, которые могут возникнуть, если переговорная группа JNG удовлетворит требования ITF и включит изменения в компенсационную составляющую коллективных договоров на 2015-2017 годы.

Также был подготовлен анализ требований JNG и подготовлены комментарии ITF к этим требованиям. Анализ показал, что JNG настроена крайне пессимистично и не собирается идти на уступки, а напротив пытается навязать свою игру. Обсудив ряд других тем, Переговорная группа ITF пришла к выводу, что необ-

ходимо использовать обоснованные контраргументы и факты, которые могут стать ключом к разрешению многих спорных вопросов.

Второй день оказался не менее продуктивным. Председателем этого раунда переговоров был выбран глава морской секции ITF Дэйв Хэйндел. Переговорная группа ITF и JNG согласовали и уточнили все пункты повестки дня. Затем председательствующий со стороны JNG Раджеш Тандон дал ответы на 32 пункта требований, которые переговорная группа ITF выдвинула на обсуждение. К сожалению, подавляющее большинство предложений не нашли отклика со стороны судовладельцев, равно как и большинство требований JNG было отвергнуто переговорной группой ITF.

Переговоры проходили в спокойной и строгой манере, стороны прочно защищали свои позиции, при этом ITF задавала более гибкий и менее категоричный тон и декларировала желание продолжать конструктивный диалог.

Абсолютно противоположные позиции стороны заняли касательно повышения заработной платы. ITF, как представитель стороны моряков, ратовала за принятие решения о 10%-ном повышении на два года, либо 15% повышении на три года. JNG в принципе одобряет подход заключения трехлетнего соглашения, но при этом категорически отвергает какое-либо повышение зарплаты, аргументируя это сложным экономическим положением отрасли.

Третий день переговоров был направлен на подведение итогов. Как и было запланировано, стороны высказали обоснованные позиции и аргументировали свои требования. К сожалению, практически на все пункты у сторон имеются свои контраргументы, причем позиции JNG подкрепляются выдержками из MLC, 2006, что само по себе является неприемлемым, так как Конвенция устанавливает лишь минимальные стандарты для глобального судоходства, а IBF является площадкой для переговоров совершенно иного уровня.

Члены Международного совета морских работодателей (IMES), входящие в JNG, позиционируют себя, как лучшие из лучших в мировом судоходстве, и представляют интересы многих именитых судовладельцев, поэтому избранная тактика по меньшей мере вызывает сомнения.

Тем не менее, определился ряд тем, которые были обоюдно приняты к рассмотрению. Все спорные вопросы было решено перенести на очередное заседание, которое планируется провести в Лондоне уже в апреле этого года.



ВАЖНО

МОРЯКИ В БЕДЕ

ВАЖНО

МОРЯКИ В БЕДЕ

МОРЯКИ ОСТАЛИСЬ ЗА БОРТОМ

Чуть больше года назад Украину, а в общем и весь мир, облетело ужасное известие – у берегов Турции потерпело крушение судно «Волго-балт 199» с 11 украинцами на борту. Тогда, 4 декабря 2012 года, во время сильного шторма, судно расколосось пополам и в считанные минуты пошло ко дну, забрав с собой жизни моряков. Один моряк признан погибшим и семеро пропавшими без вести.

Суда типа «Волго-балт» и «Волго-дон» относятся к речным, но в Черноморском регионе эта классификация часто не берется во внимание, и суда продолжают курсировать по бассейну Черного моря. При этом, являясь физически и морально устаревшими (год постройки колеблется в пределах 1970-1975 годов), они несут потенциальную опасность морякам и окружающей среде. Кроме того, условия на таких судах являются субстандартными – то есть ниже положенных норм, как по безопасности, труду и отдыху моряков, так и по уровню заработной платы.

Международная федерация транспортников обратила пристальное внимание на проблематику, свойственную черноморскому региону – здесь процветает субстандартное судоходство. Для решения этой проблемы еще в 2012 году был создан Черноморский региональный проект. В мае 2013 года прошла Неделя действий на Черном море под девизом «Черное море позора». Тогда представители профсоюзов из 6 стран Черноморского бассейна посетили более 120 судов в 30 портах. Профсоюз работников морского транспорта Украины вместе с инспектором МФТ Натальей Ефрименко и координатором МФТ Роберто Аларконом посетил 36 судов в 12 портах Украины (подробнее в журнале «Морской» № 36-37 июнь/июль 2013).

В середине января к инспектору МФТ в Украине Наталье Ефрименко обратился экипаж судна «Волго-дон 5021» с просьбой о помощи. На судне, которое находилось на тот момент в менеджменте у печально известной турецкой компании Kent Shipping, образовалась задолженность по зарплате с августа 2013 года. Кроме того, моряков жестоко обманули, сообщив что в Херсон они идут на погрузку. На самом деле, никакой груз «Волго-дон 5021» не ждал в Херсонском порту. От моряков попросту хотели избавиться, не выплатив при этом ни копейки.

Экипаж вовремя почувствовал подвох и покинуть судно отказался до полного расчета по заработной плате. Компания-должник неоднократно обещала инспектору МФТ и членам экипажа оплатить задолженность, о чем свидетельствуют соответствующие гарантийные письма. Первый транш должен был поступить на счета моряков 3 февраля, а 15 числа задолжен-

ность обещали погасить полностью. Тем временем, у моряков заканчивалась провизия, подходили к концу запасы питьевой и технической воды. Экипаж, состоящий из 13 человек, 12 украинцев и 1 россиянин, оказался в крайне тяжелой ситуации. Благо, судно подключили к Херсонскому судоремонтному заводу, от которого оно получило электроснабжение. Моряки обратились за помощью в Профсоюз работников морского транспорта Украины и учрежденный им Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС».

18 февраля, благодаря Профсоюзу и Фонду, морякам привезли снабжение – все необходимое для того, чтоб продержаться всему экипажу как минимум 10 дней: мясо, рыбу, фрукты, овощи, консервы, питьевую воду и многое другое.

Что касается выплаты задолженности морякам, то тут ситуация совершенно не ясна. Дело в том, что просочились слухи, что якобы судно «Волго-дон 5021» было продано, и новый судовладелец ждет, пока старый судовладелец рассчитается с моряками. На сегодняшний момент не понятно, кому в действительности принадлежит судно и кто именно должен морякам деньги. Ведь судно находится в менеджменте у одной компании, владеет им другая компания, а контракт с моряками заключала третья компания. Пока идет выяснение, моряки решительно настроены защищать себя и судно, которое они уже считают родным.

Ситуация осложняется тем, что естественно, судно не покрыто коллективным договором ИТФ, и никто из моряков не является членом профсоюза.

Кроме того, сейчас в Одессе стоит на дальнем рейде судно Radonit, а в Ильичевске – Evgeniya Z, которые также находятся в менеджменте у недобросовестной турецкой компании Kent Shipping. Ситуация на этих судах более стабильная – моряков обеспечили провизией и топливом, а задолженность по зарплате составляет 2-3 месяца. Как сообщил нам капитан одного из судов, для этой компании выплата зарплат с задержкой в два месяца является нормальной практикой, и это условие оговаривается с моряками перед подписанием контракта. Кроме того, капитан работает от этой компании второй контракт и ранее ему тоже задерживали выплату, но обещали выплатить и выполняли обещание.

Тем не менее, экипаж судна «Волго-дон 5021» остался не только без зарплат, но и без продуктов питания и питьевой воды. Не смотря на то, что моряки не являются членами Профсоюза работников морского транспорта Украины, Профсоюз не мог остаться равнодушным к проблеме соотечественников – граждан Украины. Именно поэтому на судно была доставлена провизия, а специалисты Профсоюза оказали максимальную информационную поддержку экипажу.

Очень хочется надеяться, что наши моряки будут как можно реже попадать в подобные ситуации и обращаться в Профсоюз работников морского транспорта Украины до подписания контракта с недобросовестным работодателем, ведь, как говорится, предупредить проблему всегда легче, чем потом решить ее.



ДОКЕРЫ ПОД УДАРОМ

НА БЕРЕГУ ЕСТЬ ПРОБЛЕМЫ

Прошедший год показал увеличение количества забастовок в портах по всему миру, – и в разногласиях часто всплывают и вопросы моряков. Но возглавляющая кампанию по «удобным портам» Международная федерация транспортников, целью которой является защита рабочих мест и условий труда в секторе, подчеркнула необходимость соблюдения правила: моряки не выполняют работы по обработке грузов. Только за последние несколько месяцев трудовые споры имели место в таких различных местах, как Роттердам, Норвегия, Индия, Тунис, Перу и Австралия. А также растет трудовой конфликт, спровоцированный отказом компании Dubai Ports World признать профсоюзы в новом огромном порту London Gateway.

Президент ИТФ Пэдди Крамлин рассказал, что наступление на права докеров по всему миру является лишь частью общей картины. Многие работодатели и правительства активно стремятся ослабить или препятствовать реализации прав на ведение коллективных переговоров, что является составляющим более масштабного наступления на права профсоюзов в смежных с экспедиторским сектором отраслях. *«Сюда входит судоходство, а также автомобильные и железнодорожные перевозки и связанные с ними логистические отрасли».*

Автоматизация – это всего лишь одна стрела в колчане этого наступления, используемая для того, чтобы заменить тысячи рабочих мест докеров, не прибегая при этом к переподготовке и перераспределению, и не ссылаясь на экономическое обоснование на основе производительности или общего анализа затрат и выгоды инвестирования в новые технологии», – добавляет он.

В прошлом, рассказывает господин Крамлин, внедрение новых технологий происходило надлежащим

образом, с использованием существующей рабочей силы в целях смягчения последствий, с соглашениями, охватывающими переподготовку, новые рабочие места, охрану здоровья и безопасность, а также расширенные условия занятости.

Но во многих случаях последняя волна автоматизации происходит совсем другим способом. И хотя операторы потратили сотни миллионов фунтов на новое оборудование, господин Крамлин ставит под сомнение экономическое обоснование, которым они руководствовались – доказательства свидетельствуют о незначительном или вовсе отсутствующем увеличении цен на услуги спецтехники или пропускной способности контейнеров.

«Единственным характерным достижением стало уменьшение количества докеров в и без того уже довольно малочисленной базе данных рабочей силы», – указывает он.

«Многие операторы терминалов также используют субподрядчиков с целью дистанцироваться от своих стивидорных рабочих и традиционных переговорных процессов», – добавляет он. *«По иронии, это усугубляет негативное воздействие на производительность порта. Первое крупное глобальное исследование здоровья и безопасности докеров показало, что порты по-прежнему остаются высокоопасной средой для работников, а субподрядные рабочие подвергаются наибольшему риску».*

Что касается контейнерных перевозок, то последние десятилетия стали свидетелями массовой консолидации и появления крупных международных игроков – Операторов терминалов глобальных сетей (GNT), которые в настоящее время владеют более чем 50% грузовых терминалов по всему миру.

МФТ считает, что, так как GNT с удовольствием пользуется грандиозной поддержкой со стороны правительств по всему миру, они несут ответственность за установление положительных стандартов экологического, социального и корпоративного управления.

«Они должны устанавливать наилучшие для отрасли стандарты и должны всегда придерживаться принципов коллективных переговоров и кооперативных производственных отношений», – говорит господин Крамлин.

«Четыре гиганта сети GNT – APM (Maersk), DP World, PSA и Hutchinson – имеют перед своими работниками промышленные обязательства, которыми регулируется часто радикальное воздействие введенных со времен контейнеризации технологий», – подчеркивает он.

В 2006 году Конгресс МФТ проголосовал за начало кампании по «удобным портам», целью которой являлись шесть основных тем: конкуренция, приватиза-

ция, временная занятость, права профсоюзов, охрана труда и здоровья.

«Целью кампании по «удобным портам» является обеспечение достойных стандартов труда для докеров», – подчеркивает Пэдди Крамлин. *«Наше обращение к судоходным линиям носит ясный характер: если вы заходите в порт, который не уважает основополагающие стандарты, такие как право на ведение коллективных переговоров, свободу объединений и ключевые стандарты охраны труда, то вы стали участниками гонки на выживание».*

Ключевым элементом кампании является крепление груза – работа, которая должна выполняться докерами, как предупреждает МФТ, и это то, что, безусловно, подпадает под правила защиты здоровья и безопасности представителей этой профессии.

«Моряки часто просят заниматься погрузочно-разгрузочными работами, но только докеры должны выполнять эту работу, и по очень веским причинам», – подчеркивает господин Крамлин. «Моряки должным образом не подготовлены к этой работе, так как она приходится на конец выполнения их основных обязанностей и является наиболее известной причиной усталости при работе в зоне высокого риска, что приводит к травматизму и смертным случаям на рабочем месте.

Один трагический пример подобной опасности произошел в 2007 году, когда филиппинский моряк с судна под флагом Антигуа и Барбуда был раздавлен насмерть в порту Роттердама в то время, как члены экипажа производили крепление грузов.

«Докеры и моряки должны выступать вместе. В отрасли, сталкивающейся с проблемами нерегулируемых трудовых практик и несоблюдаемых условий труда, моряки практически беззащитны без поддержки крепких и дружных докеров, действующих в соответствии с кампанией против удобных флагов», – добавил Пэдди Крамлин.

«Докеры регулярно осуществляют акции в поддержку прав моряков на судах под удобными флагами; роль докеров была и остаётся чрезвычайно важной для введения в силу и соблюдения прав моряков, регламентируемых МФТ и национальными соглашениями», – делает вывод господин Крамлин. *«Взаимная солидарность между моряками и докерами служит основой кампании против удобных флагов, целью которой является установление устойчивых и достойных условий труда для моряков на основе свободы вступления в профсоюзы и неотъемлемого права вести коллективные переговоры для поддержания этой цели».*

Японию с давних времен называют страной среди четырех морей, потому что море в жизни японцев играет важную роль на протяжении всей истории. Внутренние связи в стране и внешние связи с миром, включая и торговые отношения, осуществляются в основном за счет морских путей. Поэтому порты Японии являются отправной и конечной точками, они связывают между собой крупные и мелкие острова, из которых состоит вся страна восходящего солнца, а также являются связующим звеном Японии с внешним миром.

Токио – столица и крупный порт Японии (о. Хонсю) на северо-западном берегу Токийского залива. Порт Токио состоит из нескольких районов, основными из которых являются Харуми и Тоёсу (внешнеторговые грузы), Ои (контейнерный терминал), Синагава (каботажные и внешнеторговые грузы, контейнерный терминал для приема контейнеровозов и обработки контейнеров) и Лесная гавань.

Длина причального фронта более 17 км с глубиной 5–12 м. На специализированных причалах порта Токио перерабатываются следующие морские грузы: уголь, лес и лесоматериалы, нефть, сжиженный газ, цемент, гравий, металлы, бумага, целлюлоза, зерно, мука, соль, морские продукты. В среднем порт посещает более 64 тысяч судов в год. Суммарный оборот морских грузоперевозок порта Токио составляет 72 млн. т. Доля внешнеторговых грузов составляет до 30% , а каботажных — более 70% . Порт Токио оборудован современными погрузочно-разгрузочными устройствами и обеспечен достаточным количеством складов и крытых складских площадок для хранения морских грузов.

Здесь также расположено несколько судоремонтных и судостроительных предприятий, располагающих 4 сухими доками и 5 стапелями.

PORT OF TOKYO



ЛИЧНОСТЬ

КАПИТАН САМОХВАЛОВ

ДОСЬЕ

Самохвалов
Анатолий
Акимович

капитан дальнего плавания.

ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

С 15 лет связан с морем. Закончил Мореходное училище имени Седова. Потом перевелся в Одессу, закончил Высшую мореходку, работал в Черноморском пароходстве на судах типа «Ленинский Комсомолец».

ЧТО ПОСПОСОБСТВОВАЛО ВЫБОРУ ПРОФЕССИИ?

– Я очень любил путешествия. Причем меня очень интересовала жизнь Седова. Учился в школе в основном на отлично. При моем поступлении в мореходное училище был конкурс семь человек на место. Я прошел именно в «мореходку» имени Седова. И поэтому я мог радоваться тому, что смогу увидеть весь мир, как люди

живут. На сегодняшний день мне уже легче сказать, где я не был, чем где я был. Но со временем встал и коммерческий вопрос.

В основном я работал на судах типа «Ленинский Комсомолец». Мы ходили на Латинскую Америку и Кубу. Мы и ракеты когда-то завозили, потом эти ракеты вывозили назад. Я участник боевых действий. Пришлось спасать Сирию.

ЛИЧНОСТЬ

КАПИТАН САМОХВАЛОВ

СЕМЕЙНЫЕ ТРАДИЦИИ

– У меня отец по происхождению из казаков донских. Он пошел в железнодорожники, поэтому и получилась семья железнодорожника. А я решил пойти на флот. Вот, как я сам себе придумал, так и получилось.

ПРОФЕССИЯ МОРЯКА – ЧТО ЭТО СЕГОДНЯ?

– При Советской власти нам в обществе много хорошего вкладывали в голову, и поэтому я в море в первую очередь шел за романтикой. А сейчас, к сожалению, первый вопрос, который выходит на повестку дня, – как бы прокормить семью.

МОРАЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ МОРЯКА. ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ С ПРОШЛОГО ВРЕМЕНИ?

– Всегда морская семья была, как самая настоящая семья. Присутствовали такие понятия, как моральный дух, семья, дружба. Особенно при Советской власти, особенно в таких серьезных пароходствах, как Балтийское, Черноморское.

Что в то время, что сейчас, есть люди, которые серьезно относятся к своей профессии. Вот, например, у меня был такой второй помощник Алексей (мы работали с ним на Каспии в одной иранской фирме), он в совершенстве сам выучил английский язык.

У нас в то время по системе Черноморского пароходства нельзя было стать капитаном, если ты не знаешь английский язык и не получаешь десять процентов. Есть и сегодня люди, с которыми я бы пошел в море; а море – это особая жизнь!

МОРЕ ОШИБКИ ПРОЩАЕТ?

– Нет. У нас, моряков, как у минеров. У минера любая ошибка может кончиться плачевно, а у нас (конечно, есть ошибки, которые можно по ходу исправить) есть ошибки, которые заканчиваются именно так, как у минера. Только что-либо сделал не так – и все...

Особенно это относится к сегодняшнему времени, когда суда далеко не в самом хорошем состоянии.

КАКОЕ СЕГОДНЯ ОТНОШЕНИЕ К УКРАИНСКИМ МОРЯКАМ?

– Очень важно иметь знания, знания языков и, конечно же, должен быть характер. Как вы думаете, почему в основном моряки мужчины? Мужчина не может быть холериком, меланхоликом. Он трезво должен смотреть на обстановку. Потому что иногда бывают ситуации, когда решения нужно принимать мгновенно, но спокойно и хладнокровно. Потому что железо не понимает мягкости и лирики – оно тонет. И поэтому, может быть, не каждый может быть моряком. Но, слава Богу, я встречаю в работе только хороших умных людей, которые знают свое дело. Чем наши моряки – украинские, российские (для меня это одна семья) – отличаются от иностранцев?

Когда что-то ломается на судне, иностранный моряк идет и только об этом докладывает своему руководству. На этом его работа и заканчивается. А что в этой ситуации делает наш моряк? Наш моряк понимает, что если он не сделает, не отремонтирует, то никто за него ничего не сделает, и это может привести к аварии. Вот почему зачастую наши моряки нравятся (особенно грекам)! Наш моряк воспитан так: это мой дом, и если не я, то кто? И поэтому наши специалисты – лучшие.

ПОУЧИТЕЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

– У нас учились кубинцы, испаноязычные латиноамериканцы. Они немного ленивые, веселые и беззаботные. Когда они пришли на флот, то все время говорили о том, что флот – это серьезно. Это тот вид транспорта, где надо работать. Я работал в Мексике с мексиканским экипажем. А сейчас работал с иранцами. И вот абсолютно одинаковый случай.

Попали мы в шторм (страшный тропический циклон), начало заливать с бака, швартовый конец распустился, и вода стала по палубе растекаться. Этот швартовый конец мог выпасть за борт, мог попасть на винт, и если судно встанет вагом к волне, то все – судно утонуло. Мексиканцы, наши ребята, пошли на баг (в условиях, что и их могло снести волной), конечно, соблюдая технику безопасности, хорошо закрепили концы. Точно такой случай происходит в Иране – из иранских моряков никто решать проблему не пошел. Пошли свои ребята: второй помощник, второй механик. Наша мораль – мы лучшие! Не только потому, что нужно спасать нашу жизнь, но и нужно спасать судно.

НАПУТСТВИЕ МОЛОДЫМ МОРЯКАМ

– Будущим морякам я очень бы хотел сказать: приходят на работу ребята, которые хорошо знают компьютер, хорошо знают английский, а морские науки не очень, к сожалению. Но помните: учите сами свои главные предметы, если не всегда достаточно на уроках информации. На «шару» море не проходит. Надо знать! Надо уметь! Ребята, да вы лучше лишний раз к девочке не сходите (вы это все потом наверстаете), почитайте науки! Учитесь! Потом море не будет вас ждать, пока вы примете решение, море решает коротко и ясно – судно тонет или что-то случается».

ПОЧЕМУ ВЫ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ СТАТЬ ЧЛЕНОМ ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ?

– Я пожилой человек, меня мало куда сегодня уже берут на работу. Я с трудом устраиваюсь на суда типа река-море, где плохо платят зарплату. Молодые моряки не идут на такую работу, а у меня выбора нет. И я очень благодарен ПРМТУ за то, что он уже дважды помогал мне получить мою зарплату. Мои коллеги этот профсоюз называют «Киреевский»! Спасибо огромное за то, что слова не расходятся с делом!

Lloyd Werft

Судоремонтный завод

Старейшее судоремонтное предприятие Harag-Lloyd A.G. в Бремерхафене, получившее название Lloyd Werft, услугами которого пользовалось ММФ СССР и ЧМП, выполняло ремонт судов, их реконструкцию и строительство современных круизных лайнеров. Предприятие возникло благодаря созданию в Бремене крупнейшей судоходной компании Norddeutscher Lloyd (англ. North German Lloyd) (сокр. NDL), основанной Германом Мейером и Эдвардом Крусманом в 1857 г.

Одновременно в Бремене образовали мастерские, а спустя 5 лет их перевели в Бремерхафен, где выполняли ремонт механизмов и трубопроводов для судов компании NDL, а доковые работы производили на других судоремонтных предприятиях. (В 1827 г. руководители Бремена купили участок земли в устье Везера, и строившийся там город получил название Бремерхафен, где к началу 30-ых годов построили «Старую гавань» (Alte Hafen), а с 1847 по 1852 годы возникла «Новая гавань» (Neue Hafen). К середине пятидесятых годов из Бремерхафена ежегодно уходило десятки судов с эмигрантами, стремившимися достичь берегов США и Канады. С 1873 по 1876 год построили порт (бассейн) Кайзерхафен I, к 1897 г. ввели в строй шлюз Кайзершлэйзе (Kaiserschleuse), а с 1907 по 1909 годы появились ещё два порта (бассейна) – Кайзерхафен II и Кайзерхафен III).

В декабре 1869 г. начали расширять границы завода, а в 1871 г. ввели в строй первый сухой док. Реконструкции на территории завода не прекращались: строились причалы, цеха, проводились дноуглубительные работы, и к 1886 г. численный состав инженеров и рабочих механических специальностей составлял 630 человек, а корпусных – 430 человек.

Тем временем количество судов росло, их размеры увеличивались, и совет директоров принял реше-

ние строить в «Новой гавани» громадный сухой док длиной 215 м, получивший название Kaiserdock 1. Первым судном, вошедшим в этот док 8 сентября 1899 г, был грузопассажирский пароход Prinz Regent Luitpold. (Судьба этого лайнера, построенного в 1894 г, однотипного с Prinz Heinrich, была интересной. Пароход совершал рейсы на Дальний Восток, а во время Первой мировой войны его конфисковало правительство Италии, переименовав в Pietro Calvi). Многие считают, что дата 8.10.1899 г. стала днём рождения «Ллойд Верфи».

К 1909 г. на заводе работало более 2700 человек, и возникла необходимость строить ещё один сухой док длиной 260 м., шириной 35 м, получивший название Kaiserdock II, вошедший в эксплуатацию в мае 1913 г.

После Первой мировой войны производство наращивало мощности, т.к. завод получал заказы от судоходных компаний, армии и ВМФ. С 1936 по 1938 гг. Kaiserdock II удлиннили до 335 м, позволив докование крупных пассажирских лайнеров.

Во время Второй мировой войны завод понёс громадные потери, т.к. 18.04. 1944 г, во время бомбовой атаки авиацией союзников, было разрушено большинство цехов. Однако уже в 1946 г, благодаря кооперации с США, работы возобновились, предоставив рабочие места 1100 специалистам, но они оказались в ситуации, существовавшей в Германии после окончания Первой мировой войны. Повсюду царил разруха и голод, люди боялись потерять работу, либо оказаться в тюрьме, так как любая задержка при выполнении заказов могла рассматриваться оккупационными властями, как саботаж. На завод доставляли суда различных типов, с весьма сложными повреждениями, и первыми пассажирскими лайнерами, прибывшими после войны, стали Volendam и Veendam, принадлежавшие компании Holland-America Line.

К 1957 г. на верфи работало около 2000 человек, его площади расширились до 326000 м², и завод специализировался на ремонте и переоборудовании танкеров. В апреле 1968 г. компании NDL принадлежала собственность завода на сумму 10500000 западно-германских марок. После объединения двух компаний – NDL и Hamburg-America Line (Harag), состоявшегося в 1970 г, заводу присвоили новое название «Судоверфь компании Harag Lloyd AG». Тогда же начали строить корпусный цех для выполнения работ с алюминиевыми и стальными конструкциями, а 1 января 1973 г. завод обрёл независимость от двух объединившихся компаний, получив название Harag-Lloyd Werft GmbH. Инвестиции в производство новых мощностей составили 50 миллионов марок. Это позволило модернизировать производство, купить мощный грузовой кран, создать современный офис, строить новые цеха.

Тем не менее, семидесятые годы стали сложными для рабочих и для руководителей компании, и дирекция произвела увольнение около 700 человек. Сокращение штатов было вызвано повышением цен на топливо, ухудшившихся финансовые показатели всех видов транспорта, включая морской флот. Однако, со временем, судоремонт начал набирать темпы, и Harag-Lloyd сфокусировала свой бизнес на ремонте и реконструкции пассажирских судов, занимаясь одновременно ремонтом грузовых, нефтеналивных, рыболовецких, научно-исследовательских судов и кораблей ВМФ.

Для улучшения экономических показателей руководители завода сократили численность рабочих и служащих ещё на 100 человек, оставив постоянный штат 1200 человек. При выполнении крупных заказов дирекция временно приглашала субконтракторов для производства специфических работ, исключив содержание большого штата и расходы на социальную сферу. Вместе с тем в программу завода входило постоянное обучение приблизительно 100 человек. Они приобретали навыки эксплуатации и ремонта новых механизмов и систем. В начале июня 1984 г. завод вошёл в состав судостроительной группы Bremer Vulkan AG, основанной в 1893 г, но закрытой в 1997 г, из-за финансовых проблем и непрофессионализма вновь пришедшего управленческого аппарата. Войдя в состав Bremer Vulkan AG, завод получил название Lloyd Werft Bremerhaven GmbH.

Одним из крупных проектов переоборудования пассажирских лайнеров стала реконструкция турбохода France, построенного с 1957 по 1961 год во Франции, на заводе Chantiers de l'Atlantique, в St. Nazaire. Его тоннаж составлял 66348 б.р.т, длина 315.5 м, ширина 33.5 м, осадка 10.8 м. Силовая установка – восемь паровых турбин фирмы CEM-Parsons-Bauwerft, мощностью 175000 л.с., а гребные валы были самыми длинными из

всех установленных ранее на морских судах. Они вращали 4 винта, обеспечивая скорость 31 узел. Суточный расход топлива 750 т, но это было на 40% меньше, чем сжигала «Нормандия», установившая рекорд скорости пересечения Атлантики в 1935 г. С 1962 года «France» был самым длинным пассажирским судном в мире, и его пассажирская вместимость составляла 407 человек в I классе и 1637 в туристическом.

Лайнер называли судном мечты, т. к. дизайн французских художников приводил в восторг самую изысканную публику. Судовой ресторан для пассажиров первого класса считался лучшим рестораном в мире. Для украшения пассажирских помещений использовали картины, панно, скульптуры известных французских художников, персонально выполнявших декорацию с заранее оговоренной тематикой.

Строительство судна заказала компания French Line для линии Гавр, Саутгемптон, Нью-Йорк, и с 1962 по 1974 г. турбоход совершал рейсы на этом направлении по десять месяцев в году. В 1972 г. France выполнил первый кругосветный круизный рейс вокруг мысов Горн и Доброй Надежды. В том же году он стал самым крупным лайнером в мире, после того, как Queen Elizabeth сгорела и затонула на рейде Гонконга.

За время с 1961 по 1974 г. судно совершило 377 рейсов через Атлантику и 93 круиза, включая два кругосветных. Оно перевезло 588000 пассажиров на линии Европа, Америка и 113860 человек во время круизов. Пройденное расстояние составило 1860000 миль. После повышения цен на топливо турбоход стал убыточным, и с 7 декабря 1974 г. судно поставили на прикол в порту Гавр, объявив о его продаже.

Морские профсоюзы и общественность Франции протестовали, устраивая забастовки, предлагая различные варианты переоборудования силовой установки для улучшения финансовых показателей. Однако French Line находилась в сложном финансовом положении, а государство не желало выделять субсидии для погашения долгов и для содержания убыточного лайнера.

Продолжение следует
Братушенко Валерий Сергеевич

Курсанты ОМКТФ ОНМА соревновались в мастерстве прокладки курса

31 января 2014 года в Одесском мореходном колледже технического флота прошла интеллектуальная олимпиада на звание лучшего штурмана специальности «Судовождение на морских путях». Олимпиада прошла в рамках Недели судоводительской специальности, которая ежегодно проводится в это время.

Анатолий ОПАРИН – начальник Одесского мореходного колледжа технического флота ОНМА, кандидат технических наук, доцент:

«Каждый год все наши четыре специальности имеют возможность проявить себя в лучшем виде: показать, как учатся, чем живут на специальностях, какие интересные достижения есть в тех или иных отраслях знаний и досуге, спорте, а кроме того проводятся и специальные соревнования на звание «Лучший по специальности».

Вот, сегодня такой день штурмана, он совпадает с днем штурмана военноморского флота, и мы проводим соревнования среди наших ребят, курсантов судоводительской специальности, на звание лучший. Конечно, это еще только учебные занятия, и это, может быть, выглядит немножко несерьезно, но это первые серьезные попытки ребят выяснить, кто из них лучше освоил те или иные дисциплины по своим специальностям».



«За три года обучения мы накапливали знания и сейчас посмотрим, насколько мы сможем их воплотить в жизнь. Подобная олимпиада и есть одна из первых практик – здесь настоящие английские карты, настоящие прокладки маршрутов – это и есть часть нашей работы, которую мы в дальнейшем будем выполнять», – говорит Вячеслав Печкин, курсант 3 курса ОМКТФ ОНМА.

Поддержать команды-участницы пришли не только курсанты, преподаватели выступили в качестве болельщиков.



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

Когда мы вместе, каждый значит больше!





ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти
Регистрация

ГЛАВНАЯ

НОВОСТИ

МОРЯКАМ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

МОЛОДЕЖЬ

ИНСПЕКТОРАТ ИТФ

АКЦИИ

МЕДИА



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

Самые морские
новости

Вопросы
инспектору ИТФ
on-line

Только
полезная
информация

Последние
изменения в
законодательстве

Морские издания
on-line

Фото
и видеогалереи

ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ
ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ

