

THE SEAFARER
1912-2012

МОРЯК

УКРАИНСКАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА



сентябрь №10



МОРСКОЙ КРУГЛЫЙ СТОЛ

Новое событие грядёт в ITF. Морской круглый стол (MRT) соберёт вместе профсоюзы-члены ITF, представляющие докеров и моряков, чтобы они могли поучиться друг у друга, обменяться опытом, наладить связи и сформировать будущее морских кампаний ITF. Профсоюз работников морского транспорта Украины также примет участие в этом новом и перспективном событии международного масштаба.

Подробный отчет о мероприятии читайте в следующем номере газеты Моряк.



A new type of event is coming to the ITF. The Maritime Roundtable (MRT) will bring together ITF unions representing dockers and seafarers, to learn from each other, share experiences, build links and help to shape the future of ITF maritime campaigns. Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine will take part in this new and promising international event. Find a detailed report in the next issue of the newspaper "Seafarer".

**DOCKERS AND SEAFARERS:
BUILDING UNION
POWER TOGETHER**



**WWW.DOCKERS-SEAFARERS.ORG
CASABLANCA, MOROCCO
25-27 SEPTEMBER 2012**

**ИНСПЕКТОРЫ МФТ
РАСКРЫВАЮТ ПРИЧИНЫ
СКАНДАЛЬНОЙ СМЕРТИ
КУРСАНТКИ МОРЕХОДНОЙ
ШКОЛЫ**



МФТ призывает провести публичное расследование после того, как инспекторы МФТ из Панамы и Мексики рассказали о недопустимом обращении с телом погибшей в рейсе курсантки мореходной школы.

Дейра Вуд Пино в возрасте 22 лет погибла 1 августа этого года в момент установки аварийного трюмного насоса на судне «El Valencia» под панамским флагом, а ее семье не сообщалось о ее смерти в течение нескольких дней. Еще в течение почти трех недель судно продолжало рейс с ее телом на борту. В связи с этим делом также был поставлен вопрос о технической пригодности судна к эксплуатации.

Инспекторы МФТ, Луис Фруто и Энрико Лозано подняли тревогу в связи с несчастным случаем, а также помогли семье Дейры Вуд вернуть ее тело домой для захоронения.

Луис Фрито говорит: «Расследование продолжается. Возникает множество вопросов. У нас есть основания полагать, что удостоверения некоторых членов экипажа следует



проверить, поскольку ходят слухи о покупке моряками нескольких удостоверений. Управление по судоходству и морским делам Панамы (AMP) изъяло судовые сертификаты, а судовладельцы, по сообщениям, попытались сменить флаг судна. Почему управление AMP безотлагательно не сообщило об этом мексиканским властям? Почему мексиканские власти не задержали судно при заходе в порты Сьюдад-дель-Кармен или Дос-Бокас, когда прошла неделя со дня смерти курсантки? Вот вопросы, на которые следует получить ответы, чтобы понять обстоятельства смерти Дейры Вуд».

**СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В
МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА
УЖЕ РАТИФИЦИРОВАНА 30 СТРАНАМИ, А ЭТО
ЗНАЧИТ, ЧТО ОНА ВСТУПИТ
В СИЛУ УЖЕ ЧЕРЕЗ ГОД**

20 августа 2012 года, Михаил Лебедев, заместитель Постоянного представителя России при отделении ООН и других международных организаций в Женеве, представляющий Правительство России, передал на хранение документы о ратификации Сводной морской конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC, 2006) и Конвенции о защите требований трудящихся (несостоятельности работодателя) 1992 года (№ 173) г-ну Хуану Сомавия, Генеральному директору Международного бюро труда.

При передаче на хранение документов о ратификации, Михаил Лебедев, заявил: «Передавая документы о ратификации Конвенции МОТ о защите требований трудящихся (несостоятельности работодателя) 1992 года (№ 173) и Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, я хотел бы подчеркнуть, что Россия рада этим ратификациям. Это действительно существенный шаг вперед к способствованию унификации и модернизации международных трудовых норм и дальнейшего развития международной системы механизмов контроля. Кроме того, мы рады стать 29-й страной, чей инструмент ратификации позволит MLC, 2006 вступить в силу. Этот документ объединяет современные стандарты существующих Конвенций и Рекомендаций о труде в морском судоходстве, а также основополагающие принципы, содержащиеся в других международных конвенциях трудовой сферы. Мы считаем, что MLC 2006 года, которая объединяет 37 существующих конвенций МОТ, сочетает в себе лучшие стандарты и практики. Мы хотели бы выразить свою готовность продолжать совместную работу с Международной организацией труда с целью улучшения стандартов труда и трудоустройства. Наконец, мы хотели бы также выразить свою признательность Генеральному директору за многие годы сотрудничества и большой вклад в работу МОТ».

При получении документа о ратификации, г-н Сомавия отметил: «Я очень рад, что получил документы о ратификации от Российской Федерации. Ратификация станет действительно значимой, помогая обеспечить глобальность Сводной морской конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года – «Билля о правах моряков». Ратификация Конвенции Россией вместе с ратификацией Филиппин означает, что отсчет начат, и уже через 12 месяцев MLC, 2006 вступит в силу. Ратификация Россией стала крайне важной для обеспечения успеха MLC, 2006, принимая во внимание тот факт, что она является одной из крупнейших в мире морских держав, государством флага, государством порта, а также государством, поставляющим моряков на иностранные суда. Я также должен поблагодарить Россию за всю работу, которая была проделана, чтобы прийти к этому результату. После трехсторонней миссии в России в 2007 году, которая включала в себя важный круглый стол с депутатами Думы, и согласования национального плана действий, Россия неуклонно двигалась вперед: проводились национальные трехсторонние семинары и консультации, пересмотры законодательства, был сделан перевод Конвенции на русский язык, проводилась подготовка инспекторов труда. Для выполнения целей MLC, 2006 – обеспечения достойных условий труда моряков и честной конкуренции между судовладель-



цами – крайне важно, что Россия, как крупнейший поставщик моряков на мировой рынок труда, ратифицировала Конвенцию об удостоверениях личности моряков (пересмотренную) 2003 года (№ 185)».

Игорь Ковальчук, первый заместитель Председателя Российского профессионального союза моряков заявил: «Русские моряки с нетерпением ждали этого момента. Российский профессиональный союз моряков будет делать все возможное для того, чтобы эффективно использовать оставшиеся 12 месяцев до вступления Конвенции в силу для приведения в соответствие русского законодательства, определения компетентных органов и уполномоченных организаций, и в этом вопросе мы полагаемся на активное трёхстороннее сотрудничество».



Россия является важным государством флага, с флотом из 3, 751 судна, валовой вместимостью 7.757.020 тонн, а также является родиной важного международного классификационного судового сообщества и российского морского регистра судоходства. Россия имеет долгие и хорошо известные морские традиции и является одним из основных источников высококвалифицированных морских сил, в частности, обладающих опытом работы в северных морях. Около 69 тысяч граждан России проходят службу на борту судов, плавающих под русским флагом, и 31 тысяча граждан России служат на борту судов под иностранными флагами. Как крупное прибрежное государство, Россия является очень влиятельным Государством порта, - членом трёх крупных региональных Меморандумов о соглашении Государственного портового контроля (Черноморского, Токийского и Парижского меморандума о взаимопонимании). Это означает, что она будет играть ключевую роль в обеспечении соответствия судов, работающих в этом регионе, MLC, 2006.

Международная организация труда получила 30-ю ратификацию Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, - было выполнено последнее условие для вступления в силу этого документа, устанавливающего мировые стандарты труда.

30 стран представляют около 60 % мирового тоннажа. А это означает, что моряки, обеспечивающие более чем половину судоходных перевозок, будут защищены новой Конвенцией.

«Это очень хорошая новость для более чем 1,2 миллионов моряков мира», - заявил Генеральный директор МОТ Хуан Сомавия. «Это было мечтой МОТ еще с 1920



года, и я воздуа должное международному морскому сообществу, которое сделало эту мечту реальностью».

MLC, 2006 устанавливает минимальные требования для почти всех аспектов условий труда моряков, в том числе условий найма, продолжительности рабочего времени и отдыха, проживания, размещения, питания, охраны здоровья, медицинской помощи, социального обеспечения и защиты.

«Перед каждым государством стоит задача не только обеспечить, чтобы суда, плавающие под его флагом, отвечали требованиям «достойного труда», изложенных в Конвенции, но и удостоверять, что эти суда соответствуют требованиям в отношении условий труда». Сказала Клеопатра Думбия-Генри, директор международного департамента трудовых стандартов МОТ.

Данная сертификация будет также включать в себя и инспектирование судов. Конвенция будет опираться на систему, позволяющую проводить инспекции другими странами, что более известно как Государственный контроль судов (Port State Control). Существует также механизм, который фиксирует жалобы моряков, а также механизм отчетности, который отмечает нарушения, вне зависимости от того, где находится судно.

«Морская инспекция труда и сертификационная система является большим шагом вперед для МОТ, так как поможет в принятии конкретных и специфических действий для решения очень серьезных проблем, возникающих из-за международного права собственности на суда и неспособности некоторых стран обеспечить соответствие их судов международным судоходным стандартам», - сообщила г-жа Клеопатра Думбия-Генри, Директор Департамента трудовых стандартов МОТ. Она добавила также, что отрасль активно продвигала имплементацию MLC, 2006 с тех пор, как она была принята, и часто задолго до начала законодательного процесса национальной ратификации.

«Перед каждым государством стоит задача не только обеспечить, чтобы суда, плавающие под его флагом, отвечали требованиям «достойного труда», изложенных в Конвенции, но и удостоверять, что эти суда соответствуют требованиям в отношении условий труда». Сказала Клеопатра Думбия-Генри, директор международного департамента трудовых стандартов МОТ.

Последняя тридцатая ратификация, полученная от Филиппин, позволит Конвенции вступить в силу уже спустя 12 месяцев, а именно, 20 августа 2013 года.

ИЗВЕСТНЫ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ГИБЕЛИ ЛАЙНЕРА COSTA CONCORDIA



В Италии опубликовали официальный доклад об обстоятельствах гибели круизного лайнера Costa Concordia. Как сообщает BBC, в гибели лайнера виноват сам капитан Франческо Скеттино. Судно шло на большой скорости, и очень близко к берегу. В докладе говорится также, что руководство кризисной группы в компании, которая владеет судном, не осознало происходящего, а экипаж лайнера был плохо подготовлен и не понимал команд, подававшихся на итальянском языке. Не было коммуникации внутри самой команды. Капитан судна был обвинен в преступной халатности, непреднамеренном убийстве людей и оставлении судна в опасности, а также в нанесении экологического ущерба зоне, где затонуло судно.

ДАТСКИЙ ТАНКЕР TORM GERTRUD АТАКОВАН НИГЕРИЙСКИМИ ПИРАТАМИ

Датский танкер Torm Gertrud был атакован нигерийскими пиратами 9 сентября около 19:35 по Гринвичу в точке 06 09.03N 002 53.36E, 34 мили СЗ от Лагос, Нигерия. Танкер следовал в балласте из Ломе, Бенин, в Лагос, пираты преследовали судно в течении 20 минут, пытаясь высадиться на борт и ведя огонь из автоматов. Танкер не дал пиратам высадиться маневрированием, водяными пушками и возможно, применением оружия, т.к. на борту была вооруженная охрана. Никто к счастью, не пострадал, и есть надежда, что пострадавшие есть среди пиратов. Настораживает тот факт, что танкер следовал в балласте – обычно пираты в такого рода нападениях захватывают танкеры с грузом дорогих нефтепродуктов для кражи части груза. Экипаж 19 человек, среди них датчанин, капитан, 13 филиппинцев и 1 хорват. Chemical tanker Torm Gertrud IMO 9240885, dwt 46350,

built 2002, flag Denmark, manager/owner TORM A/S.

На затонувшей в Турции барже погибло 58 человек в Эгейском море у берегов Турции затонула баржа с эмигрантами. Жертвами произошедшего стали 58 человек, 45 пассажиров были спасены, передает Reuters.

Как сообщает BBC News со ссылкой на турецкие СМИ, большинство утонувших пассажиров лодки в момент аварии находились в трюме судна. Спасателям удалось достать из воды живыми 45 человек. Что стало причиной кораблекрушения, не сообщается.

В числе погибших оказались женщины и дети. Как сообщают местные СМИ, на борту судна находились в основном граждане Ирака и Сирии, которые пытались нелегально переправиться в Европу.

Полиция уже арестовала двоих человек в связи с данным инцидентом.

ФЛАГ МФТ – НА САМОЙ ВЫСОКОЙ ВЕРШИНЕ МИРА



Непальские профсоюзные активисты установили флаг своего профсоюза и флаг МФТ на вершине горы Эверест.

Аджей Кумай Рай, президент членской организации МФТ, непальского профсоюза NETWON (Nepal Yatayat Mazdoor Sangh), в котором состоит профсоюз работников отрасли туризма (NTWU), сообщает: «Длившаяся год мечта МФТ, профсоюза NETWON, профсоюза работников отрасли туризма Непала и непальского Конгресса профсоюзов наконец свершилась, и флаги профсоюзного движения развеваются на самой высокой вершине мира – на горе Эверест. 19 мая двое членов NTWU, Нима Канча и Нага Дордже Шерпа, достигли вершины и установили там флаг МФТ, флаг своего профсоюза и своей профсоюзной федерации».

«Флаг МФТ альпинистам передал в феврале 2012 года на первой конференции профсоюза Махендра Шарма, региональный секретарь МФТ по Азиатско-Тихоокеанскому региону».



Аджей Кумай Рай продолжает свой рассказ: «Экспедиция была очень трудной, и на последнем этапе альпинисты пришлось передвигаться в условиях сильного ветра - скорость 80 км в час. По возвращении собравшиеся встретили альпинистов бурными аплодисментами. Мы все гордимся тем, чего они достигли».



Генеральный секретарь МФТ Дэвид Кокрофт говорит: «Профсоюз NTWU является новым вдохновляющим нас всех профсоюзом, отделением профсоюза транспортников NETWON, и его деятельность на практике показала, чего могут добиваться профсоюзы, организуя работников отрасли туризма. Это недавнее достижение еще более впечатляет всех нас, потому что с момента учредительной конференции профсоюза NTWU прошло всего несколько месяцев».

MLC 2006. ТОЧКА ЗРЕНИЯ МОРЯКОВ

Вступление в силу «Билля о правах моряков» – тема №1 во всех международных СМИ. «Моряк» решил расспросить моряков о важности Конвенции для их профессии.

Владимир Бурлака, старший механик

Это новая конвенция, целью которой является улучшение условий труда и быта моряков. Жизнь на борту становится интенсивней. Стоянки в портах короче, моряков больше эксплуатируют. Как говорится, время – деньги. К сожалению, это так. До этого документа не существовало каких-то общих минимальных норм, которые необходимо было бы выполнять всеми участниками этого процесса.

Улучшение условий работы непосредственно влияет на продуктивность нашего труда. Поэтому эта Конвенция является огромным шагом вперед. Топовые морские страны, которые составляют более 60% мирового тоннажа, принимали участие в ратификации этого документа. Это достаточно много. В силу того, что Конвенция вступит в силу через год, многие судовладельцы смогут подготовить свои суда к новым требованиям. Для того, чтобы ощутить влияние MLC 2006 на жизнь моряков, нужно время.

Герман Сухачев, второй помощник

Раньше не было подобного документа, который в таких тонкостях разбирал по кирпичикам все аспекты работы на судне. Часы отдыха, часы труда, размер каюты – все условия полностью описываются. Эту Конвенцию называют Сводной, так как в ней собраны основные положения со всех предыдущих важных международных морских документов.

В последнее время большое внимание уделяется часам отдыха. Потому что усталость членов экипажа часто может стать причиной чрезвычайной ситуации. В этом направлении Конвенция станет очень полезной.

Александр Сорокин, старший механик

В судовладельческой компании, с которой я работаю, все нормы MLC 2006 уже давно поддерживаются. Поэтому особых изменений именно для себя со вступлением в силу Конвенции я не вижу. Но для других моряков, я думаю, разница будет заметна. Например, множество проверок – санитарных, судовых, портовых и прочих. В MLC 2006 все более конкретизировано, все прописано до мелочей. Для сохранения конкурентоспособности судовладельцы стран, не ратифицировавших Конвенцию, будут стремиться соответствовать всем нормам, заявленным в документе.



Сергей Плащихин, wiper

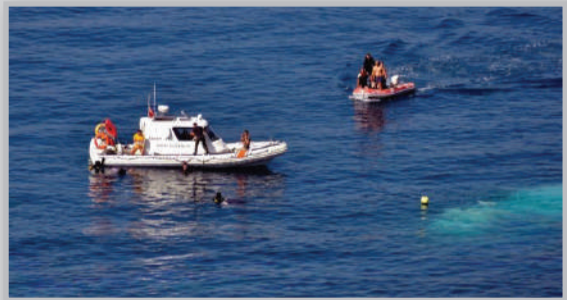
Если Конвенция будет работать – это станет огромным плюсом для нашей профессии. В этом плане MLC 2006 изменит труд моряков в лучшую сторону. Не смотря на то, что у нашей страны нет собственного торгового флота, морякам необходима защита, которая гарантируется этой Конвенцией. Сейчас на рынке морского труда напряженная ситуация – китайцы, филиппинцы вытесняют европейских моряков. Поэтому особо перебирать судовладельцев – возможности нет. Но мне бы хотелось сотрудничать с компанией, которая придерживается норм MLC 2006.

Игорь Костенко, третий помощник

Согласно положениям Конвенции работодатель не может уволить моряка без согласия профсоюза. В такой ситуации люди нашей профессии могут чувствовать себя в безопасности, не переживая о том, что его уволят без веской на то причины. Благодаря MLC 2006 мы становимся более защищенными. Но об эффективности этого документа стоит говорить со временем, когда все положения, прописанные в Конвенции, будут реализовываться на практике.

НА ЗАТОНУВШЕЙ В ТУРЦИИ БАРЖЕ ПОГИБЛО 58 ЧЕЛОВЕК

В Эгейском море у берегов Турции затонула баржа с эмигрантами. Жертвами произошедшего стали 58 человек, 45 пассажиров были спасены, передает Reuters.



Как сообщает BBC News со ссылкой на турецкие СМИ, большинство утонувших пассажиров лодки в момент аварии находились в трюме судна. Спасателям удалось достать из воды живыми 45 человек. Что стало причиной кораблекрушения, не сообщается.

В числе погибших оказались женщины и дети. Как сообщают местные СМИ, на борту судна находились в основном граждане Ирака и Сирии, которые пытались нелегально переправиться в Европу.

Полиция уже арестовала двоих человек в связи с данным инцидентом.

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ В ПОРТАХ БАЛТИКИ



В портах стран Балтийского моря прошла неделя действий моряков и докеров МФТ.

Группы представителей МФТ, в которые вошли моряки, докеры и инспекторы МФТ, проверяли состояние судов в Дании, Эстонии, Финляндии, Германии, Латвии, Литве, Норвегии, Польше, России и Швеции. Их интересовали условия на борту и оплата труда по всему региону. Они также поставили себе задачу проводить агитационную работу среди моряков, чтобы подчеркнуть преимущества принадлежности к профсоюзу.

В первый день акции было осмотрено 49 судов, а к середине недели были возвращены задолженности по зарплатам экипажам в Дании, Норвегии, Финляндии, России и Германии, почти выплачены задолженности в Литве и Польше. В Норвегии был организован и проведен 24-х часовой бойкот судна, в результате которого судовладелец подписал договор МФТ и обязался выплачивать достойную зарплату и соблюдать нормы продолжительности рабочих смен.

Неделя действий закончилась в пятницу, и участникам акции удалось добиться новых успехов.