

МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№68 апрель 2016

В ЖЕНЕВЕ ОБСУДИЛИ ЗАРПЛАТУ МОРЯКОВ



RELEVANT
ДОКУМЕНТЫ
МОРЯКА

EXCLUSIVELY
ПОБЕДА
ITF

WARNING
УГРОЗЫ
НА БОРТУ

UNION ADVISE
ИЗБЕЖАТЬ
ОБМАНА

SEA PORTS
PORT OF
VANCOUVER

HISTORY
ТЕПЛОХОД
KUNGSHOLM IV

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГУА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛЗ



БЕРМУДСКИЕ О-ВА



БОЛИВИЯ



БИРМА/МЬЯНМА



КАМБОДЖА



КАЙМАНОВЫ О-ВА



КОМОРСКИЕ О-ВА



КЮРАСАО



КИПР



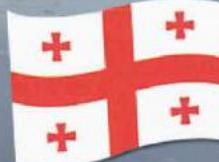
ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ



ФАРЕРСКИЕ О-ВА (МЕЖД. РЕГИСТР)



ФРАНЦИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГРУЗИЯ



ГЕРМАНИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГИБРАЛТАР



ГОНДУРАС



ЯМАЙКА



ЛИВАН



ЛИБЕРИЯ



МАЛТА



МАРШАЛЛОВЫ О-ВА



МАВРИКИЙ



МОЛДОВА



МОНГОЛИЯ



КНДР



ПАНАМА



САН-ТОМЕ И ПРИНСИПИ



ШРИ-ЛАНКА



СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ



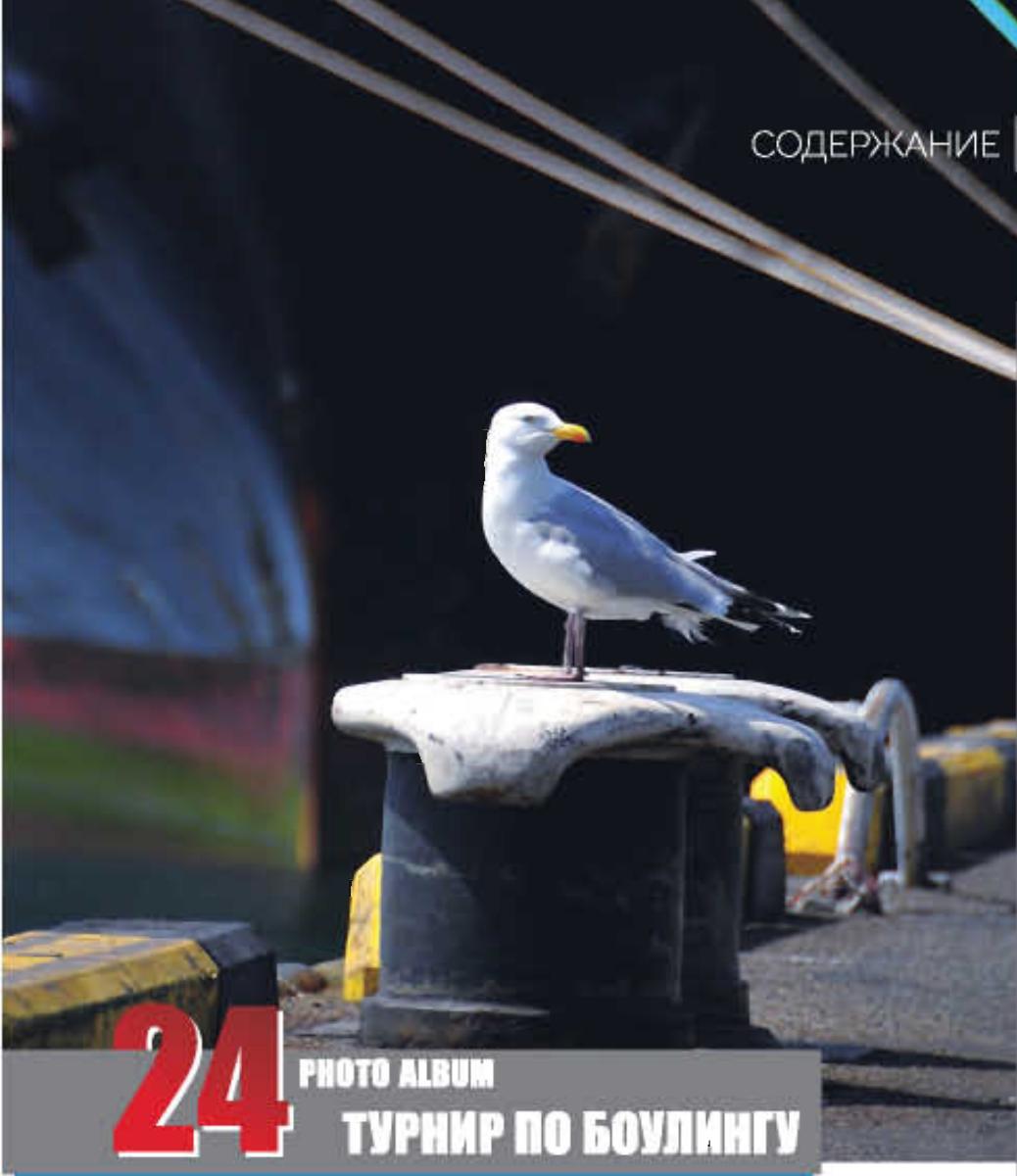
ТОНГА



ВАНУАТУ

Это морские флаги, которые Международная федерация транспортников объявила «удобными».

В дополнение к названным флагам есть ряд судовых регистров, где отдельные суда
можно классифицировать, как работающие под «удобным» флагом.



24 PHOTO ALBUM ТУРНИР ПО БОУЛИНГУ

Дорогие читатели!

Вместе с вами мы спешим радоваться первым теплым весенним денькам. Но, несмотря на прекрасную погоду, мы не прекращаем информировать вас о событиях, которые происходят в морском мире.

Одна из самых важных тем этого номера — это заседания, которые прошли в Женеве, Швейцария, в рамках Подкомитета по оплате труда моряков при Совместном Морском Комитете Международной организации труда, в которых приняли участие представители судоходственных компаний и профсоюзных организаций. К сожалению, в очередной раз нам пришлось убедиться, что мировое судоходство находится в состоянии глубокой депрессии: сторона работодателей предлагала снизить существующий минимум заработной платы моряка. Конечно, профсоюзная сторона отстояла интересы моряков.

Еще одна горячая тема, касающаяся непосредственно моряков была поднята Профсоюзом — процедура оформления удостоверения личности моряка, которая давно устарела и требует изменений.

Подробнее об этих событиях вы узнаете со страниц журнала, а впереди у нас не менее насыщенные месяцы работы.

С уважением,
Олег Григорюк
Председатель Черноморской первичной профсоюзной организации моряков

Dear readers!

Together with you we hasten to enjoy the first warm spring days. But, in spite of the beautiful weather, we continue to inform you of the events that take place in the maritime world. One of the most important topics of this issue is the meeting of Subcommittee on Wages of Seafarers of the Joint Maritime Commission, International Labour Organization, which was attended by representatives of shipowners and Trade Unions. Unfortunately, once again we could see that the shipping world is in a deep depression: employers' side proposed to reduce the existing minimum wage for Able Seamen. Of course, the trade union side defended the seafarers' interests, not allowing to cut the wages. Another hot topic the Union raised was the Seafarers' Identity Documents issuance procedure, which is outdated and requires changes. More information about these and other events you will find on the pages of this magazine. And we will continue to inform you of the results of our activities in days to come.

Yours faithfully,
Oleg Grygoriuk
Chairman, Local Black Sea
Trade Union of Seafarers

NEWS

2 В МОРСКОМ МИРЕ

INFOGRAPHICS

4 АНАЛИЗ МОРЕПЛАВАНИЯ

RELEVANT

6 ДОКУМЕНТЫ МОРЯКА

EXCLUSIVELY

8 МОРСКОЙ КОМИТЕТ МОТ

9 ПОБЕДА ИТФ

10 О ПАНАМСКИХ "ОТКРОВЕНИЯХ"

WARNING

12 УГРОЗЫ НА БОРТУ

UNION ADVISE

14 ИЗБЕЖАТЬ ОБМАНА

INTERESTING

16 ЖЕНЩИНА У ШТУРВАЛА

UNION INFO

17 НА ЗАЩИТЕ ПРАВ

SEA PORTS

18 PORT OF VANCOUVER

PERSONALITY

20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

HISTORY

22 KUNGSHOLM IV

№ 68 апрель 2016

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «АЛЬФА ПРЕСС»

Перепечатка материалов журнала «Морской»
независима без письменного разрешения
издателя. 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
тактические ошибки в рекламных материалах.

Информационно-развлекательный журнал «Морской»
распространяется бесплатно в курортных компаниях и
первой профсоюзной организации ПРМТУ.

Тираж – 2000 экз.

Редакция ведет переписку с читателями. Ваш
материал, пожелания и предложения отправляйте на
электронный адрес: morskou@mtwtu.org.ua

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



РЕКОРДНЫЙ ШТРАФ ВЫПЛАТЯТ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОД МЕКСИКАНСКОГО ЗАЛИВА

После долгого разбирательства между американским правительством и представителями нефтяной компании British Petroleum судом Нового Орлеана (США) было принято решение обязать компанию в качестве компенсации за разлив нефти в 2010 году выплатить штраф в размере 20 миллиардов долларов. Стороны договорились, что данная выплата растягивается на 16 лет.

Министерство юстиции США заявило, что довольно окончательным решением суда, при этом отметив, что назначенная выплата является крупнейшей в истории США и самой крупной суммой, которая будет выплачена одной компанией.

Напомним, что взрыв на нефтедобывающей платформе BP Deepwater Horizon в Мексиканском заливе произошел еще 20 апреля 2010 года. Тогда в результате происшествия погибло 11 человек, а в морскую акваторию попало около 473 миллионов литров нефти. В новейшей истории данный инцидент признан одной из самых крупных экологических катастроф.



ОСТОРОЖНО: ЛИХОРАДКА ЭБОЛА ВНОВЬ УНОСИТ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ

Как известно, Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) объявила об окончании вспышки заболевания

Эбола в Сьерра-Леоне. Через некоторое время было зафиксировано еще два новых случая заражения лихорадкой, но уже в Гвинее.

ВОЗ совместно с Министерством здравоохранения Гвинеи создали специальные исследовательские группы, которые и определят происхождение нового очага инфекции. Кроме того, их задача – изолировать и вакцинировать всех заразившихся жителей, исключив их контакты со здоровым населением. Дело в том, что результаты тестов выявили, что передача вируса в Гвинею происходит от человека к человеку, без участия животных.

Согласно статистике ВОЗ, с начала эпидемии произошло 28 тысяч 646 случаев заражения, из них 11 тысяч 323 – с летальным исходом.



ОТЛИЧНАЯ НОВОСТЬ ДЛЯ МОРЯЧЕК

В компании «Good Lady C Line» (контейнерный перевозчик), которая запускает судоходную линию вдоль восточного побережья Северной и Южной Америки, будут работать только женщины. Суда данной компании начнут работу в середине года, как только будет сдано первое судно с именем «Джейн Остин» в фирменных розовых тонах. Сейчас оно проходит ходовые испытания. Имена следующих судов серии – «Джейн Эйр» и «Солдат Джейн», они должны быть переданы заказчику в августе и сентябре 2016 года.

PR-менеджер «Triumph Marine Container Line» Джулия Ринсвинг заявила: «Безусловно, создание «Good Lady C Line» – это отчасти маркетинговый ход. Однако главная цель проекта – показать, что в морских профессиях женщины могут всё. Не секрет, что из-за мирового кризиса и снижения доходов многие линии проводят сокращение персонала, а в сфере перевозок найти новую работу труднее всего именно женщинам. Однако сейчас не средневековье, в современном мире благодаря техническому прогрессу линия, где и в офисе, и на судах будет задействован только женский персонал, может отлично работать. Причем не просто работать, но и успешно конкурировать с обычными морскими перевозчиками».



COSCOCS ПОДПИСАЛА СВОЙ ПЕРВЫЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОНТРАКТ

COSCO China Shipping (COSCOCS), образованная в результате слияния COSCO и China Shipping, утвердила заказ на строительство 10 крупнотоннажных балкеров-рудовозов класса Valemax на верфи Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding. Суда будут построены под подписанный ранее с Vale контракт на транспортировку руды на 27 лет с ежегодным объемом перевозок 16 млн. тонн.

Сдача судов будет осуществляться в течение 2018–2019 годов. Проект разработан Shanghai Merchant Ship Design & Research Institute. Длина судов составит 362 метра, ширина 65 метров, осадка 23 метра, скорость 14,5 узла. Новые балкеры будут более экономичны с точки зрения потребления бункера, чем работающие сейчас – им будет нужно на 20 тонн в день меньше.



АДМИНИСТРАЦИЯ СУЭЦКОГО КАНАЛА СНИЖАЕТ ПЛАТУ ЗА ТРАНЗИТ СУДОВ

В связи с продолжающейся переориентацией перевозчиков на маршрут вокруг южного окончания Африки, ставший экономически оправданным в условиях низких цен на топливо и рекордного падения фрахтовых ставок, Администрация Суэцкого канала снижает плату за транзит судов через канал на 30%. Но воспользоваться этим могут не все контейнеровозы. В основном, скидка

ориентирована на суда, риск ухода которых на маршрут вокруг мыса Доброй Надежды наиболее высок.

Основными претендентами выступают суда, следующие из портов восточного побережья США в направлении Юго-Восточной Азии. По данным аналитического сервиса Sealintel, на это направление пришлось абсолютное большинство (112 из 115) судов, которые были направлены на альтернативный маршрут вокруг Африки за последние полгода. Еще три судна следовали из Европы в Азию.

Как известно, Египет стремится окупить миллиардные расходы на расширение канала, которое обеспечило возможность одновременного прохода встречных судов. Администрация канала рассчитывала, что расширение должно было обеспечить рост сборов на 260% до 13 млрд. долларов к 2023 году.

Но уже по итогам прошлого года контейнерный трафик через канал снизился на 2,3% по сравнению с 2014 годом до 41,2 млн. TEU. Число проследовавших через канал контейнеровозов сократилось еще сильнее (на 3%) и составило 5941. По оценкам Sealintel, переориентация судов на маршрут вокруг южного окончания Африки обусловила снижение трафика на 0,9%.

Вместе с тем, вскоре завершится строительство новых шлюзов Панамского канала, которые смогут пропускать контейнеровозы вместимостью до 14 тыс. TEU. Следовательно, конкуренция еще более ожесточится.



В ПОРТУ ТЯНЬЦИНЬ СТРОЯТ НОВЫЙ ПРИЧАЛ

В крупном китайском порту Тяньцзинь – четвертом по величине порту мира – начинается работа по строительству нового причала. Новый объект предназначен для перевалки металла и руды, а стоимость его строительства оценивается в 216 миллионов долларов.

Площадь причала и складов к нему составит 250 тысяч квадратных метров, а его пропускная способность оценивается в 9,8 млн. тонн грузов в год.

Отметим, что у причалов порта Тяньцзинь могут разместиться до 100 судов одновременно.

ОСНОВНОЙ АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Вы когда-нибудь задавались вопросом, сколько всего моряков в мире?

Или, может быть, в какой стране больше всего моряков?

Вашему вниманию представлена информация, о которой вы, вероятно, не слышали раньше.

ЭКИПАЖ

ВСЕГО МОРЯКОВ В МИРЕ В 2010 ГОДУ



624000
ОФИЦЕРЫ



747000
РЯДОВЫЕ

Источник: BIMCO/ISF 2010 MANPOWER UPDATE



2%

МИРОВОЙ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ – ЖЕНЩИНЫ

Источник: Международная федерация транспортников (ITF)

30% – ОКОЛО 700 000 МОРЯКОВ МИРОВОГО МОРСКОГО ФЛОТА – ГРАЖДАНЕ ФИЛИППИН. ПОЛОВИНА ИЗ НИХ РАБОТАЮТ НА СУДАХ ПОД УДОБНЫМИ ФЛАГАМИ

26 – ЧИСЛО САМОУБИЙСТВ НА 100 000 ИНОСТРАННЫХ МОРЯКОВ – В ТРИ РАЗА ВЫШЕ ПОКАЗАТЕЛЯ ДЛЯ БЕРЕГОВЫХ РАБОЧИХ. И МОРЯКИ В 26 РАЗ ЧАЩЕ, ЧЕМ ДРУГИЕ РАБОТНИКИ, МОГУТ БЫТЬ УБИТЫ, НАХОДЯСЬ НА РАБОТЕ.

«ГРУБЫЕ» ЦИФРЫ

«Моряки ожидают, что каждый из них – эксперт в своей области, что каждый полностью знаком со всеми судовыми операциями. К сожалению, это невозможно без практики».

Я. Шарма, бывший глава Международного морского учебного центра (IMTC), Мумбаи

Страны происхождения моряков всего мира

	ОФИЦЕРЫ	%	РЯДОВЫЕ	%
Страны ОЭСР	184	29,4	143	19,2
Восточная Европа	127	20,3	109	14,6
Африка/ Латинская Америка	50	8	112	15
Дальний Восток	184	29,5	275	36,7
Индийский субконтинент	80	2,8	108	14,5
Все национальные группы	624	100	747	100

Источник: BIMCO/ISF 2010 MANPOWER UPDATE

ЗДОРОВЬЕ

98

часов в неделю максимально разрешается работать моряку при определенных обстоятельствах – установлено Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ)



Каждый четвертый моряк из участвовавших в исследовательской программе «Безопасность моряков» Университета Кардифф, признал, что засыпал во время несения вахты!



ОБУЧЕНИЕ
С февраля 2017 года все активно служащие моряки должны соответствовать требованиям, включенным в дополненную конвенцию ПДНВ 2010 г., и иметь действующий сертификат конвенции ПДНВ, скрывающий все функции, выполняемые ими на борту.

Источник: STCW Guide International Transport Workers' Union

71 СТРАНА
РАТИФИЦИРОВАЛА
сводную конвенцию
МОТ о ТРУДЕ В МОРСКОМ
СВОДОХОДЕСТВЕ 2008 Г.
(МТС, 2008)

В 2018 году было получено 100 сообщений о нападениях пиратов, (сновлено 28 мая 2018 г.) 72% пиратских нападений происходят на суда на якорной стоянке. Около 75 % мирового морского пиратства и вооруженных нападений в 2014 году приходится на долю Азии. Источник: Nature's Water
По оценкам, за период с 2005 по 2012 г.г. пиратам Сомали были выданы выкупы на сумму, составляющую в общей сложности от 330 до 413 млн. долларов США.

Годовые зарплаты в 2012 г. в долларах США

ТАНКЕР СУХОГРУЗ ПАССАЖИР

Капитан	115 613	110 981	153 378
Стар. механик	112 208	98 963	103 318
Стар. помощник	94 673	82 737	67 908
2-й механик	74 659	76 019	66 674

В зависимости от регистрации судна большая часть зарплат, заработанных в море, не облагается подоходным налогом. Тем не менее, доходы граждан некоторых стран, заработанные за рубежом, по-прежнему облагаются подоходным налогом.

Источник: Fast Stream 2012 Maritime Salary Preview

В соответствии с конвенцией ПДНВ все моряки должны отвечать минимальным стандартам компетентности, возраста, состояния здоровья и подтвержденного стажа морской службы. Эти стандарты, устанавливаемые национальной администрацией, должны отражать минимальные стандарты конвенции ПДНВ. Набор сертификатов, которые вы должны иметь, зависит от вашего звания, обязанностей, возложенных на вас на борту, и типа того судна, где вы служите.

Несмотря на то, что коэффициент смертности моряков снизился: с 358 смертельных случаев на 100 000 моряков в Великобритании в 1919 до 11 за период между 1996 и 2005 г.г., данный коэффициент смертности в 12 раз выше, чем во всех прочих категориях работников.

БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ОБУЧАЮЩИХ ПРОГРАММ, СУЩЕСТВУЮЩИХ СЕГОДНЯ, УДЕЛЯЕТ ПОВЫШЕННОЕ ВНИМАНИЕ ТЕХНИЧЕСКИМ НАВЫКАМ, ВМЕСТО ТОГО, ЧТОБЫ ВЫДЕЛИТЬ ЧАСТЬ ЛЕКЦИОННЫХ ЧАСОВ НА ИЗУЧЕНИЕ ОЧЕВИДНЫХ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ СЛАБОСТЕЙ ОПЕРАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ.

Я.ХОРН, ВСЕМИРНЫЙ МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ

16

лет – минимальный возраст рядовых, составляющих часть вахты в электромеханической части укомплектованного машинного отделения или в периодически неукомплектованных машинных отделениях.

Конвенция и Кодекс ПДНВ 1978 года, включая поправки к ним, установили международные стандарты подготовки и обучения моряков. В то время как соблюдение этих стандартов необходимо для работы на борту судов, навыки и компетенция моряков, а также тех специалистов, которые работают на берегу, могут в достаточной мере поддерживаться, обновляться и сохраняться только за счет эффективного морского образования и профессиональной подготовки.

Кодзи Секимизу, бывший Генеральный секретарь IMO

ТОП-10 КРУПНЕЙШИХ РЕГИСТРОВ СУДОВ ПО ДЕДВЕЙТУ

Панама	349 млн.	США	54 млн.
Багамы	76 млн.	Германия	125 млн.
Либерия	201 млн.	Норвегия	43 млн.
Греция	75 млн.	Дания	39 млн.
Мальта	73 млн.	Греция	224 млн.
Кипр	32 млн.	Корея	56 млн.
Сингапур	107 млн.	Китайский Тайбэй	39 млн.
Гонконг, Китай	138 млн.	Китай	124 млн.
Китай	69 млн.	Тайвань	45 млн.
Маршалловы острова	150 млн.	Япония	217 млн.

*Судно под удобным флагом — это судно, которое несет флаг не той страны, которая является страной истинного владения судном.

На сегодняшний день не существует международных требований касательно вакцинации моряков.

МУЛЬТИНАЦИОНАЛЬНЫЕ ЭКИПАЖИ РАБОТАЮТ НА 70-80 % СУДОВ МИРОВОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА

ТРИ ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ НАЧАТЬ ОБУЧАТЬСЯ МОРСКОМУ ДЕЛУ:

- Это работа интересная и сложная
- Я люблю суда
- Мне нравится путешествовать и знакомиться с новыми людьми

Источник: Maritime Career Path Mapping Update 2013

2002-2013 г.г.

Британские острова, Северное море, Ла-Манш и Бискайский залив с 2002 года были местами наибольшего количества морских катастроф, что подтверждает статус Па-де-Кале как самого оживленного морского пути. Почти каждая пятая катастрофа на море произошла в этом регионе. Для сравнения, Южный Китай, где произошли самые крупные морские аварии, занимает лишь четвертое место по количеству происшествий.

Источник: Allianz Global Corporate Specialty Safety and Shipping Review 2014

FAIL

ПО ОЦЕНКАМ, 80 % КАТАСТРОФ НА МОРЕ ПРОИЗОШЛИ ПО ВИНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА



Процедура оформления личности моряка нуждается в упрощении

Именно этот вопрос был поднят на совещании с представителями круизовых компаний, организованном Профсоюзом работников морского транспорта Украины 18 марта 2016 года. Тот факт, что на сегодняшний день в действующем законодательстве отсутствует единый перечень документов, которые требуются для оформления удостоверения личности моряка, общезвестен. По сути, каждый капитан порта может самостоятельно определять, какие документы необходимо предоставить моряку. Юристы компании LeGran TT (Одесса) проанализировали текущую ситуацию с получением документа и презентовали данные анализа участникам совещания.

В настоящее время процедура выдачи документа является слишком сложной, бюрократизированной и занимает несколько месяцев. В частности, для получения удостоверения личности необходимо сделать обязательный запрос в Службу безопасности Украины (СБУ), а это еще больше затягивает процесс. В ходе совещания были высказаны предложения, которые предусматривают отмену обязательного обращения в СБУ; определение исчерпывающего перечня документов и критериев для отказа; введение стандартной и ускоренной процедуры выдачи сроком 10 и 5 рабочих дней соответственно; увеличение срока действия удостоверения с 5 до 10 лет;

расширение круга лиц, которые могут получить удостоверение личности моряка.

С учетом того, что Украина по численности своих моряков в мировом флоте занимает одну из ведущих позиций, необходимо сделать процедуру максимально простой и прозрачной. По итогам совещания ПРМТУ направит инициативы по усовершенствованию оформления паспорта моряка Министру инфраструктуры Украины с просьбой учесть их во время подготовки нормативно-правового акта.

«Мы считаем, что поднятая тема очень актуальна, и мы, со своей стороны, постараемся приложить все усилия, чтобы наши предложения были приняты во внимание»

— отметил Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

Поднятый вопрос вызвал ажиотаж в социальных сетях: к обсуждению подключились действующие моряки, которые также отметили тот факт, что существующую процедуру необходимо пересматривать и приводить в соответствие международным стандартам.



The issuance procedure of Seafarers' Identity Documents needs to be simplified

That's the issue discussed at the meeting with crewing companies' representatives, organized by the MTWTU on March 18, 2016. The well-known is the fact that today the current legislation doesn't provide the unified list of documents required for the registration of seafarers' identity documents. In fact, each Harbor Master can independently determine what documents need to be provided by a seafarer. Lawyers of the LeGran.TT law firm (Odessa) analyzed the current situation and presented the data analysis to the participants of the meeting.

Today, the issuance procedure is too complex, bureaucratic and takes months. In particular, in order to obtain Seafarers' Identity Document one is required to make a mandatory appeal to the Security Service of Ukraine (SBU), and that only significantly delays the process.

During the meeting it was suggested to provide for the abolition of compulsory appeal to the SBU; determination of an exhaustive list of documents and the criteria for refusal; the introduction of a standard and accelerated

issuance procedures (within 10 and 5 working days, respectively), extending the length of the Document from 5 to 10 years; the expansion of the circle of subjects entitled to obtain Seafarer's Identity Documents.

Following the meeting, the MTWTU will direct the issuance procedure improvement initiatives to the Minister of Infrastructure of Ukraine with a request to take them into account during the preparation of a regulatory act.

«We believe that the topic we raised today is undoubtedly very relevant, and we will try to make every effort to ensure that our proposals are taken into account»

— said Oleg Grygoriuk, First Vice Chairman MTWTU.

- The issue caused a stir in social networks:
- seafarers also noted that the current procedure should be reviewed and brought in accordance with international standards.

В ЖЕНЕВЕ ОБСУДИЛИ ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ МОРЯКОВ



6 и 7 апреля в Женеве, в штаб-квартире Международной организации труда (МОТ) состоялись переговоры в рамках подкомитета по минимальной заработной плате при Совместном Морском Комитете МОТ.



Переговоры оказались затяжным обменом кардинально противоположными предложениями. Так, судовладельцы настаивали на уменьшении существующей минимальной ставки AB, которая составляет 614 долларов США, до отметки в 539 долларов США, рассчитанной по специальной формуле, учитывающей силу или слабость той или иной национальной валюты по отношению к американскому доллару и покупательную способность в ряде стран, определенных МОТ, имеющих флот более 2 млн тонн и/или более 10000 моряков.

«**Инфляция в большинстве стран-поставщиков рабочей силы позволяет сказать, что за доллар сегодня можно купить больше, чем в прошлом году,** – отметил Дирк Джонс, председательствующий от стороны судовладельцев. Также в первом своем официальном заявлении судовладельцы отметили катастрофическое состояние контейнерного, сухогрузного и аффшорного рынков.

Несмотря на эти доводы, сторона профсоюзов категорически отказалась от предложения уменьшить минимальную ставку.

«Плохое состояние рынка вызвало недобросовестной конкуренции между судовладельцами, почему же должен страдать моряк, квалифицированно исполняющий свою обязанности, который вправе рассчитывать на постоянный рост своей заработной платы? По факту, ни один матрос первого класса, работающий на судах представителей мощных судовладельческих объединений и союзаций, не получает такую маленькую зарплату, это политический момент, который влияет на все последующие переговоры, в частности на Международный Переговорный Форум», – отметил председательствующий профсоюзной стороны, Хенрик Берлau.

К сожалению, полная противоположность в позициях и требованиях не позволили увеличить ставку AB на этом этапе переговоров. Сторонами была принята резолюция, в которой профсоюзы не признали требования судовладельцев, не дали уменьшить зарплату и вопрос повышения переносится на следующее заседание.



ВСЕ СУДА MAERSK БУДУТ ПОКРЫТЫ ITF ДОГОВОРАМИ

Судоходный гигант Maersk, флот которого насчитывает приблизительно 500 судов (во владении и в чартере), дал согласие, чтобы все суда, зафрахтованные им, были покрыты коллективным договором ITF или договором на аналогичных условиях, обеспечивающим механизмы защиты экипажей судов под удобными флагами. У компании уже есть такие договоры для судов, непосредственно принадлежащих Maersk, говорится в заявлении ITF.

Морской координатор ITF Жаклин Смит приветствовала обещание компании:

«Эта долгожданная новость свидетельствует о том, что Maersk Group приближается к высоким стандартам; это – ответственный поступок и он достоин похвалы».

«Этим решением Компания замыкает круг проблем, которые имели место быть, в некоторых случаях, по вине судовладельцев, пытавшихся убедить Maersk, что их суда покрыты договорами, хотя нам известно противоположное», – добавила она.

Новость о решении Компании Maersk была объявлена на заседании «Профсоюзной сети ITF по компании Maersk» в Копенгагене, Дания. Данная сеть объединяет профсоюзы, представляющие транспортников, которые работают на судах и в портах, находящихся в собственности или под управлением компании Maersk Group.

Результаты заседания подтвердили приверженность «Профсоюзной Сети ITF по компании Maersk» позитивному взаимодействию с компанией.

«Как для Maersk, так и для ITF важно установить позитивные взаимоотношения. Миллионы работников транспорта, чьи интересы защищают наши профсоюзы, работают напрямую на Maersk или на ее дочерние компании, и мы полны решимости добиться для них достойных условий труда. Мы считаем, что Maersk, как ключевой игрок отрасли, хочет того же, поэтому открытый диалог – это единственное, что обеспечит продвижение вперёд», – заключила г-жа Смит.

КОММЕНТАРИЙ ITF К ПАНАМСКИМ «ОТКРОВЕНИЯМ»

Международная федерация транспортников (ITF) одобряет разоблачение фактов уклонения от уплаты налогов и отмывания денег, о которых стало известно на этой неделе благодаря утечке «Панамских документов». ITF выражает надежду на то, что это происшествие приведет к изменению существующей атмосферы молчаливого одобрения такого рода социально опасного поведения.



Генеральный секретарь ITF Стивен Коттон сказал:



Отмывание денег, финансирование терроризма и уклонение от уплаты налогов – все это является откровенно неприемлемыми практиками и вступает в противоречие с международным профсоюзным движением, главная задача которого – обеспечение социальной и экономической справедливости, и эту задачу мы выполняем путем совместной работы с транспортными профсоюзами по всему земному шару. В равной степени вызывает озабоченность крупномасштабное корпоративное уклонение от уплаты налогов, что напрямую влияет на государственные инвестиции и оказание необходимых услуг.

В большинстве своем эта деятельность велось у всех на виду, а те меры, которые позволяли привлечь компании и частные лица к ответственности, были минимальными. И хорошо, что значительная часть кризиса и последствия этих широко распространенных финансовых злоупотреблений были представлены на суд общественности. Настало время принять решительные меры – и именно этим вопросом ITF занимается многие годы – чтобы остановить эту корпоративную жадность.

Г-н Коттон продолжил:

Возьмем кампанию против «удобных» флагов (FOC), инициированную нами в 1948 году. Регистрация судна под «удобным» флагом, когда оно принадлежит гражданину одной страны, а ходит под флагом совсем другой – это такая же система уклонения от уплаты налогов. Под «удобным» флагом Панамы зарегистрировано самое большое количество судов в мире. Панама, по сути, является



налоговым убежищем, как и многие Бритонские территории, которые также были упомянуты в этих «бумагах». Но кто платит за все это? Моряки, которые вынуждены работать в плохих условиях за низкую зарплату только потому, что они отданы на милость системы, которая допускает минимальное регулирование и воздействование дешевой рабочей силы.

ITF считает, что должна быть «подлинная связь» между реальным владельцем судна и флагом, под которым оно ходит, в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS). «Удобные» регистры затрудняют работу профсоюзов, заинтересованных сторон и общественности по привлечению судовладельцев к ответственности.

Во многих случаях даже сами регистры не выведены из государства флага. В некоторых странах судовые регистры были отданы в руки иностранных компаний и также, по сути, являются корпоративными регистрами. Либерийский регистр, второй по величине в мире, находится в ведении Либерийского международного судового и корпоративного регистра (LISCR) – компании, на 100% принадлежащей и управляемой США.

Кампания ITF вынуждает владельцев судов под «удобными» флагами подписывать соглашения, которые гарантировают определенные сроки и условия работы экипажа, и контролирует соблюдение этих соглашений при помощи сети инспекторов, – это единственный способ хоть как-то восстановить равновесие, нарушенное «удобной» схемой уклонения от уплаты налогов, и признать ту цену, которая была заплачена в результате эксплуатации людских ресурсов.



Президент ITF Пэдди Крамлин прокомментировал:



Давайте посмотрим на транснациональную нефтяную и газовую компанию «Chevron». В прошлом году ITF подготовила доклад, в котором рассказала о сумме налоговых поступлений, которые может потерять Австралия из-за сложной системы перемещения прибыли и уклонения от уплаты налогов, применяемой компанией. Эта цифра шокирует. «Панамские бумаги» открыли для общественности тот факт, что такого рода деятельность, которая напрямую вредит обычным рабочим людям, происходит по всему миру, в то время как правительства сидят, сложа руки, будучи не в состоянии взять на себя ответственность за те лазейки, которые позволяют этому продолжаться.

Президент ITF добавил:

Если бы «Chevron» и другие транснациональные корпорации выплатили налоги, которые они должны платить, не было бы необходимости в жесткой экономии. Не было бы сокращения финансирования таких областей, как образование, общественный транспорт, здравоохранение».

«Случаи преднамеренного и масштабного уклонения от уплаты налогов, имеющие место в Панаме и распространяющиеся по всему миру, являются примерами того, как корпорации, в силу своего могущества, избегают выполнения своих обязательств перед обществом, общественными организациями и рабочими. Мы испытываем удовлетворение, что эти случаи в настоящее время более пристально рассматриваются в обществе, и надеемся, что против тех, кто игнорировал свои обязательства во имя прибыли, будут принятые жесткие меры.



UK P&I CLUB

P&I CLUB ОБОЗНАЧИЛ НАИБОЛЕЕ ОПАСНЫЕ ЗОНЫ НА БОРТУ

Департамент Британского Клуба взаимного страхования (P&I Club) по предотвращению потерь и Департамент медицинского страхования обнародовали информацию о наиболее вероятных рисках для моряков на борту судна. К ним относятся: работа в закрытых пространствах, швартовка, потеря энергоснабжения, опасность поскользнуться, споткнуться и упасть, нарушение психического здоровья. Также были даны рекомендации о том, как минимизировать опасность.

ЗАКРЫТЫЕ ПРОСТРАНСТВА

Только за первые месяцы 2016 года на борту судов и на берегу было зарегистрировано большое число несчастных случаев, закончившихся смертельным исходом или тяжёлыми травмами. Закрытые помещения играют значительную роль в пополнении этого списка. Для того, чтобы уменьшить количество трагедий при работе в закрытых помещениях, следует соблюдать правила и помнить о мерах предосторожности.

Если не контролировать работу в закрытом помещении, можно получить серьёзную травму. К предупредительным методам контроля относятся проверка атмосферы в помещении, надзор за работой старшим коллегой, обязательное проветривание помещения перед входом и другие.

Последствия инцидентов могут быть смягчены слаженными действиями плавсостава по устраниению происшествия, подробными журнальными записями, заявлением о происшествии, проведением учений на случай чрезвычайных ситуаций, наличием буксира и якоря наготове.

ПАДЕНИЯ

Каждый третий случай, который приводит к получению травм среди плавсостава, происходит из-за падения. За последние 10 лет падения стоили Клубу \$155 миллионов.

ПСИХИЧЕСКОЕ ЗДОРОВЬЕ

Одиночество и усталость – такие ответы обычно дают моряки, когда их спрашивают, что они чувствуют на работе. Неудивительно, ведь моряки находятся за тысячи миль от дома и близких. Тяжёлые условия труда вкупе с ограниченным общением легко могут подорвать психическое здоровье. Многим морякам тяжело наладить отношения на борту, а долгое нахождение вместе с другими людьми в ограниченном пространстве неизбежно приводит к возникновению конфликтов.

ШВАРТОВКА С ЛОЦМАНОМ

Во время подготовки к швартовке часто сложно получить предварительную информацию, необходимую для безопасного прохождения с лоцманом. К ней относится: согласование маршрута с путевыми точками и направлениями; адекватные графики; скорость и время прохождения; местная погода и возможность прилива; движения других судов и возможные заторы; особенности местного трафика; ограничения по глубине; минимальная глубина при передвижении; уровень и направление течений и т.п.

Несчастные случаи со швартовочным оборудованием за последние 20 лет нанесли травмы многим морякам и стоили Британскому Клубу \$34 миллиона. Многие случаи произошли во время работы с проводами или тросом, когда они рвались или выскальзывали. Иногда несчастные случаи происходили из-за брака самого оборудования.

ОТСУТСТВИЕ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ

Растущее число несчастных случаев, связанных с поломками главного двигателя и отключением питания, заставили Клуб взаимного страхования провести анализ на основе собранных данных по более чем 700 случаям. Значительное их число нанесло ущерб имуществу третьей стороны, иногда чрезвычайно дорогому, а в некоторых случаях ущерб на миллионы долларов косвенно или прямо был связан с отключением питания и повреждениями главного двигателя.



РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ МИНИМИЗАЦИИ РИСКОВ:

- Проконсультируйтесь с производителями по поводу использования топлива с низким содержанием сульфидов и необходимости каких-либо модификаций двигателя и котла.
- Убедитесь в правильном использовании всего оборудования: двигателей, фильтров, топливных систем, очистителей, уплотнителей.
- Проверьте консистенцию топлива и убедитесь, что оборудование по температурному контролю работает исправно. Убедитесь, что все приборы, оповещающие о проблемах в температурном режиме, топливном давлении и т.п. работают исправно.
- Убедитесь, что процедура замены топлива определена и понятна.
- Убедитесь, что механики знакомы с топливной системой и системой запуска главного двигателя и знают, что делать в случае ошибки запуска двигателя.
- Убедитесь, что давление пускового воздуха отслеживается при совершении маневра, и что учитываются пределы пускового воздуха.
- Во время стоянки запускайте два или более генератора одновременно, пока не убедитесь в надежности электроснабжения. Проверьте, чтобы коммутаторы силовых нагрузок работали одинаково. Проверьте работу главного двигателя.
- Проверьте, достаточно ли электрической мощности, перед тем как запускать подруливающие устройства или швартовочное оборудование.
- Суда с валогенераторами должны по возможности перейти на вспомогательные генераторы перед заходом в ограниченные воды и проведением маневров. Экипаж должен следовать инструкциям производителя.

КАК РАСПОЗНАТЬ ОБМАН ПРИ ТРУДОУСТРОЙСТВЕ?

Не секрет, что морская профессия для многих давно утратила весь романтизм и сегодня большинство украинских моряков тянет в море только финансовая составляющая работы. Тем более, что получить «корочку» моряка можно не тратя время на обучение.

На рынке труда действуют законы экономики: «Спрос порождает предложение» - гласит закон Адама Смита, основоположника экономической науки. Поэтому немудрено, чем больше удостоверений личности моряка выдается, тем больше желающих подзаработать за счет неосмотрительных моряков.

ПРИЗНАКИ, ПО КОТОРЫМ МОЖНО ВЫЧИСЛИТЬ АФЕРИСТА

1. Отсутствие лицензии Министерства социальной политики Украины

Деятельность по посредничеству в трудоустройстве за границей подлежит лицензированию со стороны государства. Именно поэтому первый маркер, по которому можно разоблачить нелегального посредника – это отсутствие лицензии. Однако не спешите терять бдительность, если Вам предоставили копию такой лицензии.

«В Профсоюз работников морского транспорта Украины обратился моряк, который передал компании деньги на оформление визы и других документов, необходимых для трудоустройства. Однако, спустя несколько месяцев, работу он так и не получил. При этом, компания выдала ему копию своей лицензии. Наши специалисты тут же проверили лицензию на подлинность и выяснили, что такого юридического лица не существует и лицензия является фальси-

фицированной», - комментирует Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Действительно, чтобы окончательно развеять сомнения в подлинности лицензии крюинга, надо просто её проверить на сайте Министерства социальной политики Украины, где размещается перечень посредников в трудоустройстве за границу, получивших лицензию. Также получить информацию о наличии у предприятия лицензии можно на сайте ГП «Информационно-ресурсный центр» - в Едином лицензионном реестре.

2. Оплата услуг по трудоустройству

Согласно требованиям Конвенции MLC, 2006, посредники не имеют права брать плату за услуги по трудоустройству. Собственно, за эти услуги им и платят их иностранный партнёр – судовладелец. Если Вам предлагают подписать договор и оплатить услуги по трудоустройству официально, и даже обещают выдать чек, это еще не гарантирует Вам обещанного рабочего места.

«Бывают случаи, когда моряки обращаются с жалобами, на то что, мол, заплатили официально, «через кассу» по договору за услуги по трудоустройству, однако на протяжении трех месяцев посадка на судно постоянно откладывалась. Как оказалось, моряки на радостях подписывали договор даже не изучив его содержание. В предмете фигурировали консультационные услуги по трудоустройству и срок договора как раз и составлял 3 месяца. Получается, по договору моряку должны были оказать услуги, а не гарантировали трудоустройство. Таким образом, сторона выполнила условия договора, а моряк остался ни с чем».

3. Без опыта работы

С опаской необходимо относиться к предложениям, когда потенциального работодателя мало

интересует Ваш опыт работы. Подозрения может вызвать и предложение позиции, которая явно не соответствует квалификации моряка – это может быть другой тип судна, на котором у моряка нет опыта работы, или же зарплата выше среднего уровня. «Бывали и такие ситуации: моряк только разослал свое CV и тут же получает звонок с предложением работы. Это означает, что звонивший не тратил время на изучение и подтверждение информации, а сразу предлагает работу. Согласитесь, весьма подозрительно».

4. Ознакомление с трудовым договором

Самое первое правила моряка – ознакомиться с трудовым договором и подписать его до посадки на судно. Если менеджер постоянно откладывает подписание договора – то стоит задуматься, что он скрывает. Объем документа также имеет значение.

Если Вам предлагают подписать контракт, состоящий из 1 странички, то в нем должна быть указана ссылка на более объемный документ – например, Коллективный договор, в котором четко расписаны все права и обязанности сторон, оговорены порядок выплаты заработной платы, компенсаций и др.

«Мы категорически настаиваем на том, чтобы индивидуальный контракт был подписан моряком до посадки на судно. Кроме того, копию документа моряк должен оставлять жене или другим близким родственникам. Не редки случаи, когда взбудороженная супруга моряка звонит с просьбой о помощи, но даже не знает названия крюинга или судовладельца, не говоря уже о названии судна» – комментирует Олег Григорюк.

И помните, если вы подписали контракт – значит вы согласны со всем, что в нем указано.

КАК ПРЕДУПРЕДИТЬ СИТУАЦИЮ?

Если у Вас закрались сомнения относительно поступившего предложения – поищите информацию о компании в глобальной сети Интернет. Также Вы можете проверить наличие лицензии у крюинга

в открытых государственных реестрах. Кроме того, вы всегда можете обратиться в Профсоюз работников морского транспорта Украины, где квалифицированные специалисты помогут Вам разобраться в ситуации. Обратиться в ПРМТУ можно как по телефону, так и через социальные сети и официальный веб-сайт.

ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ВЫ УЖЕ «ПОПАЛИ В ЛОВУШКУ»?

Если Вы столкнулись с фактом мошенничества на территории Украины – то Вам необходимо обратиться с соответствующим заявлением в правоохранительные органы. Если Вы обнаружили обман уже за пределами страны – то вам стоит сразу же обратиться в Ваш профсоюз. Если вы не являетесь членом профсоюза, тогда к инспектору ITF в ближайшем порту захода. В зависимости от ситуации, можно связываться с посольством или консульством Украины в стране местонахождения, обратиться в Министерство иностранных дел Украины и поставить в известность портовые власти.

Профсоюз работников морского транспорта Украины напоминает: предупредить ситуацию гораздо проще, чем потом искать выход из нее. Будьте бдительны и не дайте себя обмануть.





ПЕРВАЯ ЖЕНЩИНА-КАПИТАН



Круизная компания «Windstar Cruises» объявила о повышении Белинды Беннетт, которая теперь занимает должность Капитана судна *Wind Star*. Беннетт станет первой женской-капитаном с момента создания компании в 1984 году.

Беннетт, гражданка Британии, проживающая в Саутемптоне, Великобритания, претендует быть в числе немногочисленных британок-капитанов круизных судов.

В свой первый рейс в новой должности г-жа Беннетт отправилась 30 января 2016 года: на борту моторно-парусной яхты *Wind Star*, путешествующей по Карибскому бассейну, находятся 102 члена экипажа и 148 пассажиров.

39-летняя Беннетт несет ответственность за управление судном, она руководит работой офицеров и рядовых на борту, а также в ее обязанности вменяется обеспечение безопасности плавания, техническое обслуживание судна, сертификация, документация, перевоз пассажиров и многое другое.

Знаковая черта лайнера «Windstar Cruises» – доступный капитанский мостик. При желании можно познакомиться с капитаном и понаблюдать за увлекательным процессом навигации. Гости *Wind Star* характеризуют ее как общительного и обаятельного человека.

«Мы очень рады назначению Белинды на должность капитана компании «Windstar Cruises». Лидерские качества и тяжелый труд делают ее профессионалом нашей команды и бесценным сотрудником для своих коллег и членов экипажа, – сказал Ханс Бирюольц, главный исполнительный директор компании «Windstar Cruises» – она заслужила свое место у руля, и я с нетерпением ожидаю момента, когда она приступит к своим обязанностям и поведет *Wind Star* с экипажем и гостями на

борту в удивительное путешествие по самым невероятным местам нашей планеты».

Белинда Беннетт родом с острова Святой Елены, который является частью заморского владения Великобритании, как и Острова Вознесения и Тристан-да-Кунья. Беннетт начала свою карьеру в возрасте 17 лет с должности палубного кадета на Королевском почтовом судне *St. Helena*. Всего четыре года спустя она стала Третьим помощником и, проработав в этой должности еще пять лет, в 2003 году покинула *St. Helena* уже Вторым помощником. После непродолжительного периода работы в должности Старшего помощника Капитана на частном пароходе *SS Delphine*, в сентябре 2005 года Беннетт начала свою работу в компании «Windstar Cruises» в должности Второго помощника капитана. За свою 11-летнюю карьеру Беннетт работала на различных судах компаний, получив повышение до Старшего помощника, а теперь и Капитана.

«Я работаю в компании «Windstar» уже на протяжении последних 11 лет, и для меня не может быть большей чести, чем продолжать работу уже в качестве Капитана в команде таких уважаемых и трудолюбивых людей», – сказала Беннетт. «К этой должности вел длинный и захватывающий профессиональный путь, и теперь я готова возглавить безопасное и единственное в своем роде приключение по всему миру для наших гостей».

Отмечая изменения в своей карьере, Беннетт говорит: «Я заметила, что в последние годы многие молодые люди начинают свою карьеру в круизном флоте, и это хорошо. Моим приоритетом, как Капитана, является безопасность гостей и экипажа, а также приятное и незабываемое времяпровождение гостей на борту нашей яхты, в то время как экипаж обеспечивает нашим гостям наилучший сервис».

ОСНОВНЫЕ ТРУДОВЫЕ ПРАВА ПОД ЗАЩИТОЙ!

На протяжении многих лет Международная организация труда (МОТ) создавала и развивала систему международных стандартов по труду, призванных дать возможность людям заниматься достойным и производительным трудом в условиях свободы, равенства, безопасности и чувства собственного достоинства.

ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ ПО ТРУДУ

МОТ вводит международные стандарты по труду, используя основные международные соглашения. Восемь «базовых» Конвенций МОТ охватывают основные права, которые также изложены в Декларации. Эти конвенции охватывают:

- Принудительный труд
- Свободу объединений и защиту права на организацию
- Право на оргработу и ведение коллективных переговоров
- Равную оплату труда
- Отмену принудительного труда
- Дискриминацию (при найме и выборе профессии)
- Минимальный возраст
- Искоренение наихудших форм детского труда

ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ПРИНЦИПАХ И ПРАВАХ В СФЕРЕ ТРУДА

Декларация МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда (1998) охраняет право трудящихся на оргработу и коллективные переговоры, а также на свободу от дискриминации и другие основные права каждого работника.

В дополнение к основным конвенциям по труду, принятая в 1998 г. Декларация МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда является обязательством правительств и организаций работодателей и трудящихся защищать основные человеческие ценности, которые существенно важны для нашего социально-экономического бытия; уважать и пропагандировать принци-

пы и права в 4 категориях вне зависимости от того, ратифицировала эта страна соответствующие конвенции или нет.

Вот эти категории: свобода ассоциаций и реальное признание права на коллективные переговоры; упразднение принудительного или обязательного труда; упразднение детского труда; искоренение дискриминации при найме и выборе профессии.

В Декларации однозначно сказано, что эти права универсальны и относятся ко всем гражданам всех государств вне зависимости от уровня экономического развития. В ней названы группы с особыми запросами, включая безработных и рабочих-мигрантов. В ней признается, что одного лишь роста экономики недостаточно для обеспечения справедливости, социального прогресса и для искоренения нищеты.

КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

Конвенция о труде в морском судоходстве (МЛС, 2006) обязывает все правительства, ратифицировавшие конвенцию, иметь законы и подзаконные акты по защите следующих прав:

- право на свободу объединений – право моряков вступать в профсоюз по своему выбору
- Действительное признание права на переговоры о заключении коллективного договора – право профсоюза вести переговоры о заключении коллективного договора от имени моряков
- Упразднение всех форм принудительного или обязательного труда – право моряков на труд по собственному выбору и на получение платы за труд
- Полное искоренение детского труда
- Искоренение дискриминации при найме и выборе профессии – право моряков на такое же обращение, что и с другими моряками, выполняющими ту же работу, вне зависимости от расы, религии, национальности, пола, сексуальной ориентации или политических взглядов.

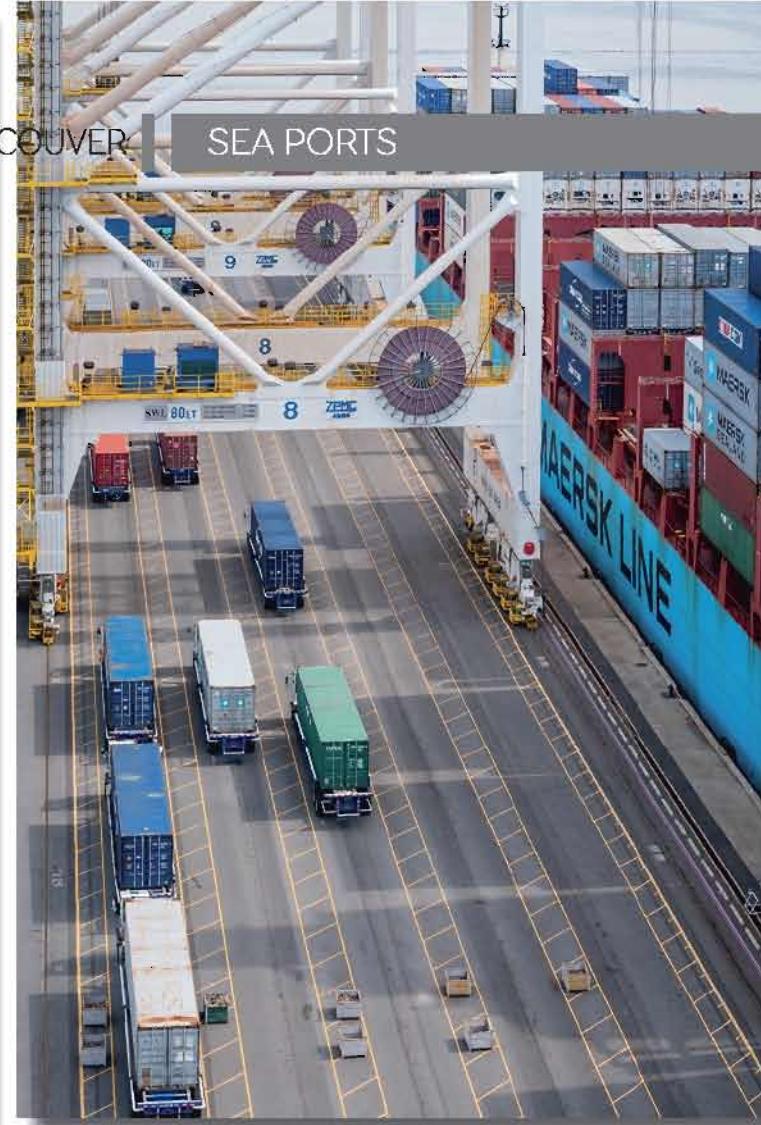
РЕЗЮМИРУЯ

Все моряки имеют право на безопасное и надежное рабочее место, на котором соблюдаются стандарты безопасности, где им предоставлены справедливые условия найма, достойные условия труда и жизни, включая такую социальную защиту, как доступ к медицинской помощи, защита здоровья и социально-бытовое обслуживание.



Port of Vance





Ванкувер – крупнейший морской порт Канады на Тихом океане, расположенный на северо-восточном берегу пролива Джорджа. Порт обслуживает около 15% всех морских и речных грузоперевозок страны. Гавань порта укрыта от волн и ветра и не замерзает зимой. Порт занимает площадь более 16 000 гектаров по водной поверхности, более 1000 гектаров суши и около 350 км береговой линии.

Глубина на входном фарватере 14,6 м. Основные сооружения порта Ванкувер, включающие более 100 причалов общей длиной 16 км с глубиной до 16,8 м, расположены в бухте Баррард.

Порт осуществляет внешнеэкономические связи с более чем 160 странами мира. За 2014 год было обработано более 140 млн тонн грузов на сумму около \$ 187 млрд. В порт Ванкувер ввозятся следующие морские грузы: нефть, железо, сталь, машины; вывозятся: зерно, лес, цветные металлы, целлюлоза, бумага, фанера, рыба.

Помимо грузовых терминалов, порт оперирует круизным, судоремонтным и другими терминалами.

Судоремонтные предприятия порта Ванкувер, располагающие сухим и 2 плавучими доками, 2 слипами и 2 стапелями, обеспечивают ремонт судов и кораблей до крейсеров включительно.



«ЕСЛИ УЖ СМОТРЕТЬ МИР, ТО ТОЛЬКО С РОДНЫМИ»

ПОЧЕМУ РЕШИЛИ СТАТЬ МОРЯКОМ?

В нашей семье моряков не было, я первый, кто связал свою жизнь с морем. А выбрал я эту профессию, потому что очень хотел посмотреть мир, побывать в разных странах. Сначала поступил в 26-е училище, думал работать поваром на пассажирском судне. Но как только закончил его, понял, что это далеко не то, чем я хочу заниматься в жизни. Решил переучиваться. Сначала отучился в колледже техфлота, затем окончил Одесскую национальную морскую академию.

ВАШ ПЕРВЫЙ РЕЙС

Впервые я ушел в море десять лет назад, в 2006 году. Воспоминания остались самые положительные. Я попал на танкер «Таганрог», ходили на Канарские острова и бункеровали его обратно. Коллектив был хороший. Чего не скажешь о моем втором рейсе. Его я запомнил, наверное, даже больше. Мы ходили из России в Эквадор. Длинные переходы, капитан с очень непростым характером. Честно сказать, я даже думал на этом и закончить свою морскую карьеру. Но потом мне посоветовали устроиться в компанию BSM. И это было правильным решением.

DOSSIER

ДОСЬЕ

ЩУДЛАК РОМАН ВАСИЛЬЕВИЧ

ROMAN SCHUDLAK

2 ПК BSM

Second Officer, Bernhard Schulte Shipmanagement

«WHEN YOU EXPLORE THE WORLD, DO IT ONLY TOGETHER WITH YOUR FAMILY»

WHY HAVE YOU DECIDED TO BECOME A SEAFARER?

There were no seafarers in our family, so I am the first seafarer. I've chosen this profession as I really wanted to see the world, to discover different countries. In the first instance I entered the 26th vocational school, planning to work as a cook on board a passenger vessel. But once I finished it, I realized that this is not what I want to do in life. I decided to learn a new profession, so I've completed the Odessa Maritime College of Technical Fleet, and after that graduated from the Odessa National Maritime Academy.

FIRST VOYAGE

I first went to sea ten years ago, in 2006. And the memories I have of that voyage are very positive: that was the tanker «Taganrog», we went to the Canary Islands and then bunkered it back. The crew of the vessel were good people.

In contrast was my second voyage. Perhaps I remember it even better. We were going from Russia to Ecuador, long passages, Master with a difficult temperament... Honestly, I even thought to finish up my maritime career. But then I was advised to apply for a job at the Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM). And that was the right decision to make.

КАК ДОЛЖНЫ СКЛАДЫВАТЬСЯ ОТНОШЕНИЯ В КОЛЛЕКТИВЕ?

Я всегда стараюсь относиться ко всем дружелюбно. Коллектив можно назвать хорошим только тогда, когда это одна дружная, слаженная команда. Мне, например, нравится общаться с другими моряками: опытом в работе поделиться, поговорить о семье, услышать рассказы о разных культурах.

ЯРКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Очень люблю, когда море фосфорится. Здесь у нас это редко бывает. Помню, впервые увидел это явление в Индийском океане. Мы шли на большом пароходе, на большой скорости и вокруг судна будто мерцала подсветка. Это очень красиво и захватывающе! Еще однажды мы встретили огромную стаю дельфинов, их было несколько сотен, а спустя немного времени и стаю китов. До сих пор помню эти эмоции.

БЫЛИ МОМЕНТЫ, КОГДА БЫЛО СТРАШНО?

Да, когда впервые попали в серьезный шторм. На немалом пароходе проходили Атлантику. Нас очень сильно «кидало». А еще капитан поднял всех на палубу закреплять контейнеры. И когда накрывало волной огромной силы, было, мягко говоря, не очень приятно.

МЕЧТА ПОВИДАТЬ МИР СБЫЛАСЬ?

Во время рейса что мы видим? Самолет, отель, пароход и обратно. С годами романтика ушла на второй план. Сейчас интереснее личное развитие, карьерный рост.

А вообще я понял, что лучшие путешествия, самый лучший отдых – это вместе со своей семьей. И если уж смотреть мир, то только с родными.

ВАШИ НАПУТСТВИЯ МОЛОДЫМ МОРЯКАМ

Скажу словами моего хорошего наставника: «Первое время, когда идете в море, пока вам не исполнится 30 лет, забудьте о деньгах. Учитесь, приобретайте опыт. И только потом, с багажом знаний, с жизненным и профессиональным опытом наслаждайтесь жизнью и деньгами». По-моему, лучше и не скажешь.

НУЖНО ЛИ МОРЯКУ СТАНОВИТЬСЯ ЧЛЕНОМ ПРМТУ?

Да, я считаю, что нужно. Приятные подарки, полезные семинары, развлекательные мероприятия – все это Профсоюз организовывает на достойном уровне. Морякам нужны такие встречи. Возвращаясь из рейса, мы между собой практически не общаемся, все в делах, заботах. А Профсоюз предоставляет возможность собраться морякам, поговорить, отдохнуть с семьей. Поверьте, для нас это очень много значит.

WHAT SHOULD THE WORKING ENVIRONMENT BE?

I always try to treat everyone kindly. The collective could only be called a good one, when it's a friendly, well-organized team. For example, I enjoy communicating with other seafarers: to share working experience, to talk about the family, to hear stories about the different world cultures.

BRIGHT IMPRESSIONS

I love it when the water glows – the phosphorescence effect of a sea. We rarely see it here. I remember the first time I saw this phenomenon in the Indian Ocean... I was on board the big ship, our speed was high, and the ship was allegedly illuminated. It was so beautiful and so breathtaking! Yet once we met a super pod of dolphins – around several hundreds, and after a little while a flock of whales. I still remember those emotions.

WERE THERE ANY SCARY MOMENTS?

Yes, when I was caught in a heavy storm for the very first time. I was on a small ship passing the Atlantic, and this small vessel was jumping from side to side. And the Captain made everyone go up the deck to fasten the containers. And when a wave of enormous power covered us, it was, to put it mildly, not so pleasant.

HAS YOUR DREAM TO SEE THE WORLD COME TRUE?

What do we see during the voyage? A plane, a hotel, a ship and backwards. Over the years the romance took the back seat. Today personal development and career growth are the things of most interest.

I've realized that the best travel and the best vacation is the one with the family. When you explore the world, do it only together with your family.

YOUR ADVICE TO THE YOUNG SEAFARERS

To borrow a phrase from my good mentor: "Before you are 30, in your maritime career you should forget about the money. Learn, gain experience. And only then, with a wealth of knowledge, with professional and life experience, you may enjoy your life and money". In my opinion, a truer word was never spoken.

DOES A SEAFARER NEED TO BECOME A TRADE UNION MEMBER?

Yes, I think he needs to. Nice gifts, useful seminars, entertainment – all this is arranged by the Union at a decent level. Seafarers need such meetings. Returning back home from a voyage, we almost don't communicate with each other. The Union provides an opportunity to meet, to communicate, and to relax with the family. Believe me, it means a lot to us.

HISTORY

ТЕПЛОХОД KUNGSHOLM IV

ТЕПЛОХОД

KUNGSHOLM IV

Теплоход Kungsholm (IV) спустили на воду 14.04.1965 г., а 17.03.1966 г., после завершения ходовых испытаний, руководители верфи John Brown & Company передали судно компании Swedish American Line.

Оно стало самым крупным лайнером компании SAL, основанной в 1915 году. Следует отметить, что в 1938 и 1941 гг. для компании SAL строили два более крупных лайнера, имевших название Stockholm. Однако первое сгорело до окончания строительства, а второе на стапеле продали правительству Италии, и в 1944 г. судно было потоплено авиацией союзников.

Новый двухтрубный теплоход стоимостью 22 миллиона долларов США имел вместимость 26678 б.р.т., длину 201.6 м, ширину 26.3 м. Силовая установка состояла из двух девятицилиндровых ДВС фирмы Gotaverken мощностью 25200 л.с., обеспечивших во время ходовых испытаний скорость 25 узлов. Его пассажирская вместимость составляла 713 человек. На судне установили 4 лифта и оборудовали 3 бассейна.

Компания заказала лайнер для рейсов в Северной Атлантике, начатых ещё в 1915 г. при помощи парохода Stockholm. В двадцатых годах к нему присоединилась судно Drottningholm, а в 1925 и 1928 гг. SAL приобрела два лайнера Gripsholm и Kungsholm, ставших популярными, и в последующие годы новым судам компании традиционно присваивали эти же названия.

20 марта 1966 г. Kungsholm IV прибыл в Гётеборг, где была организована торжественная встреча. Белоснежное судно напоминало своим экстерьером дооценный французский лайнер Normandie. Его жёлтые дымовые трубы имели на фоне синих дисков изображение трёх корон, но носовая труба была несколько выше кормовой. Общественные пассажирские помещения были декорированы с большим мастерством, вызывавшим восхищение самых придирчивых посетителей.

В свой первый рейс в Нью-Йорк Kungsholm снялся 22 апреля, однако его регулярные пассажирские рейсы через океан были редкими, т.к. значительную часть времени судно отдавало круизам и кругосветным плаваниям. Теплоход совершил трансатлантические и круизные рейсы в паре с теплоходом Gripsholm, построенным в 1957 г., и годы, проведённые в компании SAL, были лучшим периодом за всё время его существования.

К 1972 г. офис компании SAL, расположенный в Гётеборге, начал ощущать финансовые трудности, и возник вопрос о продаже двух теплоходов. Однако

руководители офиса, находившегося в США, категорически возражали, доказывая целесообразность продления срока эксплуатации своих судов. Споры продолжались до 1975 г., когда было принято окончательное решение об их продаже.

Gripsholm приобрёл греческий судовладелец Карагеоргис, переименовавший лайнер в Navarino, а Kungsholm купили норвежские судовладельцы Per Lorentzen и Olind Lorentzen за половину строительной стоимости. Новая компания Flagship Cruises эксплуатировала лайнер до 1978 г., не изменяя название Kungsholm и символику на дымовых трубах.

В 1978 г. судно продали компании P&O, начавшей его переоборудование на верфи Бремен Вулкан. Модернизацией пассажирских помещений в соответствии со стандартами компании P&O занималась организация Vosper Limited, увеличившая пассажирскую вместимость до 840 человек. Тогда же демонтировали обе дымовые трубы, установив вместо кормовой трубы одну высокую дымовую трубу конической формы, а там, где была носовая труба, достроили две палубы, оборудовав на них пассажирские помещения и новый музыкальный салон Carousel. На место спасательных шлюпок номер 3, 4, 5 и 6 установили новые шлюпбалки для четырёх рейдовых катеров.

15 января 1979 г. теплоход переименовали в Sea Princess, и 16 февраля он вышел в первый рейс для круизных рейсов между Гонконгом и Сиднеем, и в первых числах марта судно прибыло из Гонконга в Сидней, сменив там турбоход "Аркадия".

Пассажиры, совершившие круизы на обновлённом лайнере, единодушно утверждали, что судно имеет великолепные интерьеры, а обслуживание в каютах, барах и ресторанах, организация развлечений на судне и программа экскурсий в портах были безупречными.

С 1986 по 1991 г. судно временно совершало круизы в европейских водах в составе флота компании Princess Cruises совместно с флагманом Canberra, неся на мачте флаг этой компании, а на дымовой трубе её символику. В 1995 г. компания P&O построила новый лайнер Sea Princess и стареющий теплоход, носивший такое же название, переименовали в Victoria.

После очередного переоборудования валовая вместимость стала 28890 т, а пассажирскую вместимость уменьшили до 778 человек, при численности экипажа 417 человек. В 1999 г. лайнер временно передали в аренду компании Union Castle Line (UCL) для празднования 150-летнего юбилея.

Компания UCL выбрала т/х Victoria по причине внешнего сходства с последними судами, принадлежавшими Union Castle Line. Курс следования проложили из Саутгемптона



вдоль западных берегов Африки к Кейптауну, вокруг мыса Доброй Надежды и затем вдоль восточного побережья Африки к острову Spice. Во время юбилейного рейса на борту находилось 740 счастливых пассажиров.

После завершения юбилейного круиза судно возвратили компании P&O, и в 2000 году объявили о продаже стареющего лайнера, требовавшего больших финансовых вложений на ремонт корпуса, механизмов, систем и пассажирского комплекса.

В 2002 г. теплоход купила компания Paris Katsofis, передав в аренду до 2007 года немецкой компании Holiday Kreuzfahrten, переименовавшей судно в *Mona Lisa*. На дымовой трубе изобразили копию знаменитой Моны Лизы кисти Леонардо да Винчи. Внутренние помещения лайнера искусно декорировали, и все они имели весьма элегантный вид. Теплоход совершил круизы в акватории Средиземного, Эгейского, Адриатического морей, по странам Западной Европы, в фьорды Норвегии, по портам Балтийского и Северного морей, на Канарские острова, Мадейру и вдоль побережья Северо-Западной Африки.

В сентябре 2006 г. компания Holiday Kreuzfahrten была объявлена обанкротившейся, и теплоход *Mona Lisa* кратко-срочно оставался в порту Пирей на прикале, однако, в ноябре судно арендовали под плавучую гостиницу для спортивных Азиатских игр, проходивших в Doha, столице Катара.

С начала 2007 г. лайнер арендовала компания Royal Caribbean Cruises LTD (RCCL), переименовавшая его в *Oceania II*, а с 30 апреля по 28 мая 2007 г. теплоход передали в краткосрочную субаренду компании Louis Hellenic Cruises для замены лайнера *Sea Diamond*, севшего на мель и затонувшего у острова Санторин. В дальнейшем *Oceania II* передали компании Pullmantur, являвшейся второстепенным подразделением RCCL, для летних круизов в северном полушарии, в фьорды Норвегии, шхеры Швеции и столицы Северной Европы.

В августе-сентябре 2007 г. лайнер переоборудовали для образовательных рейсов по международной программе, организованных компанией RCCL и семью крупными университетами. Программу каждого образовательного круиза рассчитывали для выпускников университетов, предполагая продолжительность рейса 4 месяца. Однако удалось выполнить только два рейса, продолжавшихся с сентября 2007 г. по июнь 2008 г., а затем программу закрыли.

В апреле 2008 г. судну возвратили название *Mona Lisa*, и оно фрахтовалось немецкой компанией Lord Nelson Seereisen. Во время аренды, 4 мая 2008 г., после выхода из порта Рига, лайнер сел на мель в проливе Irbe. Судно не получило серьезных повреждений корпуса, однако 5 мая все пассажиры были эвакуированы, а 7 мая теплоход сняли с песчаной мели и отправили в порт Вентспилс для суточного докового освидетельствования корпуса.

После завершения аренды в немецкой компании Lord Nelson Seereisen судно работало с осени 2008 г. по лето 2009 г. в организации Peace Boat, выполняя круизы в северном полушарии, а затем возвратилось в компанию Lord Nelson для летних круизов во фьорды Норвегии.

С 26 января по 23 марта 2010 г. теплоход использо-

вали в качестве гостиницы в порту Squamish Британской Колумбии, Канада, когда там проходили Зимние Олимпийские игры. За это время на борту теплохода побывало в качестве постояльцев около 1400 человек спортсменов и обслуживающего персонала.

С мая по август того же года лайнер продолжал совершать рейсы с пассажирами компании Lord Nelson Seereisen. Однако с октября 2010 года начали действовать новые правила IMO, SOLAS, и для продления судовых документов следовало выполнить большой объем модернизационных работ, требовавших значительных финансовых затрат.

Все понимали, что жизнь некогда великолепного лайнера подходила к концу, и в том же году шведский предприниматель Ларс Холлгрен подписал с судовладельцем письмо о намерениях приобрести теплоход для использования его в качестве плавучего отеля в Гетеборге. Он планировал переоборудовать судно, восстановив его прежний внешний вид с двумя дымовыми трубами, украшенными шведскими коронами. Тем не менее, благородные планы сохранения лайнера не удалось претворить в жизнь, т.к. Гетеборг гарантировал не более чем пятилетнюю аренду причала, у которого должен был стоять теплоход *Kungsholm*.

Власти Стокгольма также проявляли интерес к дальнейшей судьбе судна и рассматривали возможность его использования в качестве студенческого общежития, отеля или музея. Однако все планы оказались несостоятельными, и в сентябре 2010 г. т/х *Mona Lisa* оставил Германию, взяв курс на порт Пирей, а в середине октября прошел через Суэцкий канал и 26 октября прибыл живописный порт Duqm султаната Оман, где провёл следующие 5 лет с новым названием *Veronika* как роскошный отель для туристов и деловых людей из соседних областей. Новым владельцем судна стала компания "Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering".

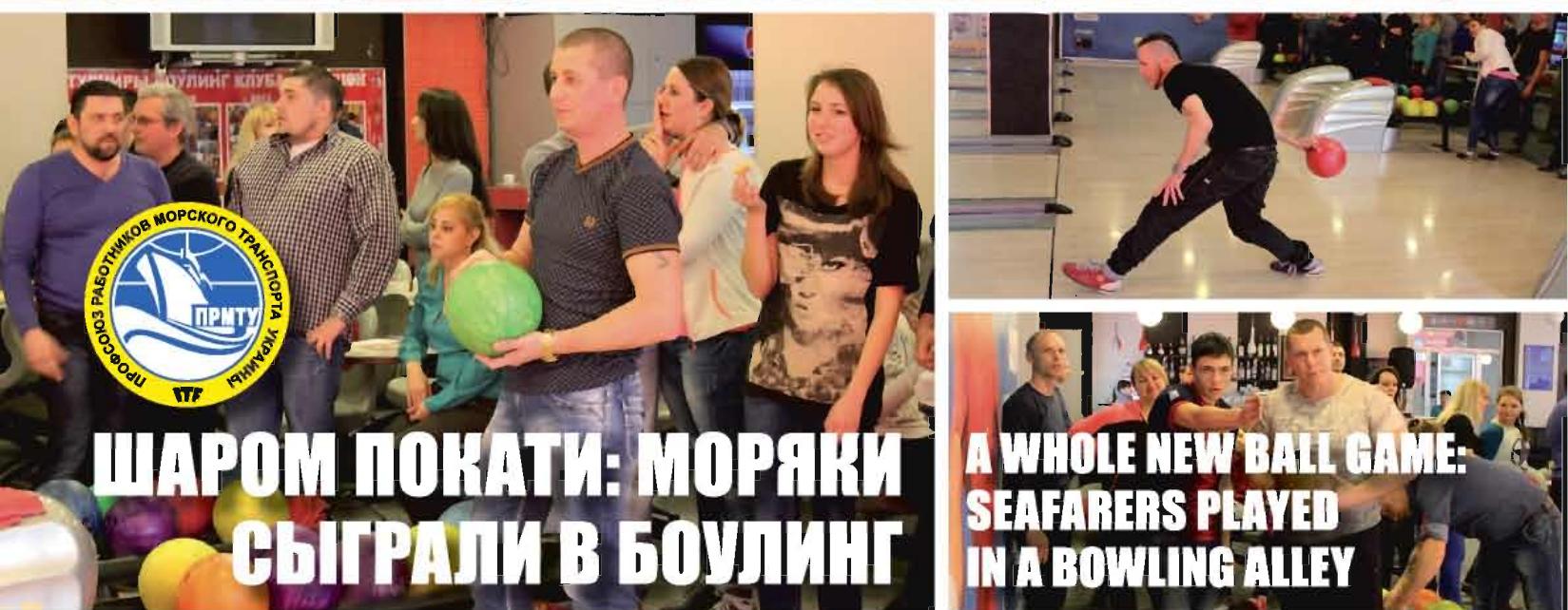
Поклонники морской истории Швеции продолжали надеяться, что судно возвратится в Стокгольм, и будет служить в качестве музея. Тем не менее, в ноябре 2015 года компания DSME продала его на слом в Индию. В том же месяце буксир Kamarina доставил лайнер в порт Аланг, вытачив на отмель пляжа, где производят раздельку судов. Так завершилась 49-летняя служба великолепного лайнера *Kungsholm*.

P.S. В 1966 году в английском журнале "The Motorship" появилась статья с техническими характеристиками нового лайнера *Kungsholm*. В то время я, автор этих строк, готовился к написанию дипломного проекта в ОВИМУ, и профессор А.А. Милющенко дал мне задание произвести расчёт главной силовой установки и движителей нового пассажирского теплохода. С тех пор на протяжении 49-ти лет я следил за историей прекрасного судна и, встречая его в портах, никогда не упускал возможности осмотреть один из лучших пассажирских лайнеров, с которым косвенно была связана частица моей молодости.

Статью составил
Братушенко Валерий Сергеевич



PHOTO ALBUM / ТУРНИР ПО БОУЛИНГУ



ШАРОМ ПОКАТИ: МОРЯКИ СЫГРАЛИ В БОУЛИНГ



Семейные ценности моряков всегда являлись приоритетом для Профсоюза работников морского транспорта Украины. Именно поэтому мы проводим такое количество семейных мероприятий. Стремление к единой цели, азарт и позитивные эмоции царили во время турнира по боулингу среди моряков, организованном Профсоюзом работников морского транспорта Украины и Черноморской первичной профсоюзной организацией моряков 19 марта.

В любительском состязании приняли участие 8 команд, представляющие разные компании. Турнир по боулингу среди моряков открыл Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк, и после его броска был дан старт игре.

Борьба развернулась очень горячая, и, в конце концов, первое место в турнире одержала команда OSM-TEAM. Приз за самое большое количество выбитых очков получил Юрий Мисков, а самой активной участницей среди женщин стала Валентина Бессонова, которая также получила приз.

A WHOLE NEW BALL GAME: SEAFARERS PLAYED IN A BOWLING ALLEY

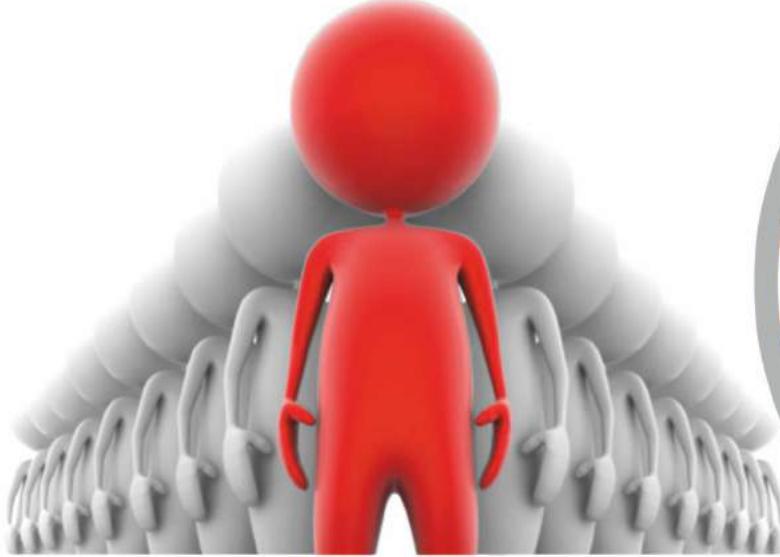
Seafarers' family values have always been a priority for the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, and that's the reason why we conduct so many family activities for our members.

The bowling tournament, arranged jointly by the MTWTU and the Local Black Sea Trade Union Organization of Seafarers on March 19, 2016, was full of excitement, positive emotions and strong desire to win.

8 teams representing different companies participated in the amateur competition. Oleg Grygoriuk, First Vice Chairman MTWTU opened the bowling tournament among seafarers, and after his throw the game started.

After the hot battle, the first place went to the OSM-TEAM. The award for the highest score won Yurii Miskov, and the most active participant among the women was Valentina Bessonova, who also received the memorebale prize from the Union.





КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!

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

* только для членов Профсоюза

ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНІЗАЦІЯ МОРЯКОВ



+38(0482) 42 99 01



office@mtwtu.org.ua



www.mtwtu.org.ua



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ



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



Самые морские
новости

Вопросы
инспектору ITF
on-line

Только
полезная
информация

Последние
изменения в
законодательстве

Морские издания
on-line

Фото
и видеогалереи