

МОРСКОЙ

№126

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ
ЖУРНАЛ

ФЕВРАЛЬ 2022



МОРСКОЙ ЮНИОН ЦЕНТР

ПЛАНИРУЕТЕ
МЕРОПРИЯТИЕ?

У НАС ДЛЯ ВАС ЕСТЬ
ХОРОШЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

НОВЫЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА
ДЛЯ ВАШИХ МЕРОПРИЯТИЙ

ИДЕАЛЬНОЕ
МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

ДЕЙСТВУЮТ
СПЕЦИАЛЬНЫЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЯ

ЧЕТЫРЕ
КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛА

РАЗЛИЧНЫЕ ВАРИАНТЫ
РАССАДКИ ГОСТЕЙ

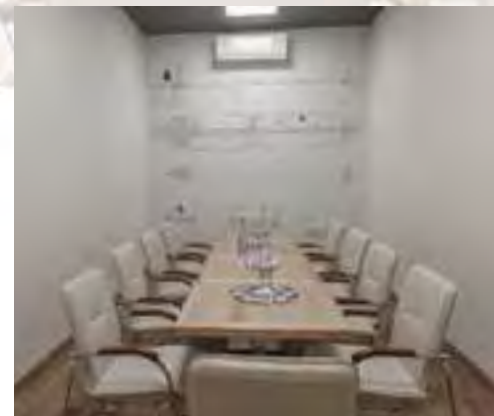
МОЩНАЯ ЗВУКОВАЯ СИСТЕМА

БЕСПРОВОДНАЯ ГАРНИТУРА

LED ЭКРАН
С ВЫСОКИМ РАЗРЕШЕНИЕМ

ИНТЕРАКТИВНЫЙ
СЕНСОРНЫЙ ЭКРАН

ЗОНА КОФЕ-БРЕЙКА



СВЯЖИТЕСЬ С НАМИ!

Г. ОДЕССА,
ГАГАРИНСКОЕ ПЛАТО, 5 Б, ОФИС 3

WWW.MUC.COM.UA

+38 048 710 31 20
+38 095 223 18 23

CONF MUC

CONF.MUC@GMAIL.COM

CONF.MUC



№126 февраль 2022

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная
организация моряков
Верстка: ФЛП Стещенко Ю.В., г. Одесса, ул. Дальницкая, 4
Печать: ФЛП Клявина Е.Г., г. Одесса

Журнал «Морской» распространяется бесплатно среди
членов ПРМТУ, состоящих на учёте в ЧППОМ

Тираж — 3 000 экземпляров

Свидетельство о государственной регистрации серии ОД
номер 1423-294-Р от 13.02.2010 г.
Адрес редакции: 65062, г. Одесса, Гагаринское плато 5-Б,
помещение 1
тел./факс (+380482) 42 99 02

Редакция ведёт переписку с читателями только на страницах
журнала. Ответственность за достоверность информации
несут авторы публикаций. Редакция оставляет за собой право
сокращения и литературного редактирования принятых к
публикации текстов. Мысли авторов могут не совпадать с позицией
редакции. Рукописи авторам не возвращаются. Использование
в какой-либо форме материалов, опубликованных в журнале,
допускается только с согласия редакции, при этом обязательна
ссылка на журнал «Морской».

СОДЕРЖАНИЕ

ДАЙДЖЕСТ Рекорд по самому дальнему автономному плаванию Мировой парк контейнеров увеличился в 2021 году Антирейтинг портов по экологичности	3
ВАЖНО Великобритания освободит моряков от уголовного преследования за помощь в спасении людей в море	4
ИНТЕРЕСНО 20 фактов о морской индустрии и работе в море	6
СОЛИДАРНОСТЬ Затянувшееся правосудие равносильно его отсутствию	8
ОБУЧЕНИЕ Морской английский с Профсоюзом	12
СЕМИНАР Сотрудничество ПРМТУ и МИД Украины: работа продолжается	13
ITF ITF открыла новый офис в Панаме	14
КОНФЕРЕНЦИЯ IMLA	15
ЮБИЛЕЙ История ПРМТУ — это история каждого из нас	16
ДАТА С днем рождения, «Морской»!	18
ОТЧЕТ Случаи морского пиратства снизились до уровня 1994 года	20
ПАРТНЕРСТВО Как SKYMAR экономит время моряков	22
АКТУАЛЬНО Что происходит, когда контейнеры теряются в море?	24
ТЕТ-А-ТЕТ	28
ВНИМАНИЕ В полку «удобных» флагов прибыло	30



Дорогие друзья!

В 2010 году вышел в свет первый номер журнала «Морской». За эти 12 лет было выпущено 126 номеров, наполненных актуальной, полезной информацией, историями моряков, достижениями и победами Профсоюза. Мы гордимся тем, что с каждым годом наше издание остается востребованным вами: растем и развиваемся вместе!

На страницах этого выпуска мы, как всегда, делимся с вами важными событиями в морской отрасли и в мире.

Так, рады сообщить, что Международная федерация транспортников открыла новый офис в Панаме. Это будет способствовать развитию профсоюзного движения в Латинской Америке и Карибском бассейне.

Хорошей новостью стало и то, что моряки будут освобождены от уголовного преследования за помощь в спасении людей на море.

ПРMTU продолжает сотрудничество с МИД Украины, в рамках которого специалисты Профсоюза проводят семинары для консулов о защите прав и интересов моряков-граждан Украины.

Также мы подготовили для вас интересные материалы о морской индустрии и работе в море, рассказали о проектах Профсоюза, торжественных мероприятиях в честь нашего 30-летнего юбилея.

Приятного вам чтения!

С уважением,
Олег Григорюк,
Председатель Черноморской первичной
профсоюзной организации моряков,
Морской амбассадор доброй воли IMO,
Вице-президент IFSMA

Dear friends!

In 2010, the first issue of the 'Maritime' Magazine was released. Over these 12 years, 126 issues, full of up-to-date and useful information, seafarers' stories, Trade Union's achievements and victories, have been published. We are proud that each of our publications remains in demand among you: we grow and develop together!

On the pages of this issue, we, as usual, will share with you important events in the maritime industry and the world.

So, we are happy to announce that the International Transport Workers' Federation has opened a new office in Panama. It will contribute to the development of the trade union movement in Latin America and the Caribbean region.

One more good news is that seafarers will be exempted from criminal prosecution for helping in people's rescue at sea.

The MTWTU continues cooperation with the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, within the framework of which the Trade Union specialists conduct seminars for consuls on the protection of the rights of seafarers – citizens of Ukraine.

We have also prepared interesting materials for you about the maritime industry and work at sea, shared about the Trade Union projects and solemn events in honor of our 30th Anniversary.

Enjoy your reading!

Yours faithfully,
Oleg Grygoriuk,
Chairman of the Local Black Sea Trade Union Organization of
Seafarers,
IMO Goodwill Ambassador in Ukraine,
Vice President of IFSMA



РЕКОРД ПО САМОМУ ДАЛЬНОМУ АВТОНОМНОМУ ПЛАВАНИЮ

Японский паром компании Mitsui OSK Lines установил новый рекорд по самому продолжительному и дальнему автономному плаванию в рамках проекта по совершенствованию беспилотных технологий.

Компания объявила о своем последнем достижении, на этот раз связанном с прибрежным паромным сообщением. Демонстрационный проект был проведен с паромом SUNFLOWER SHIRETOKO. Паром шел по обычному коммерческому маршруту и преодолел расстояние примерно 466

миль за 18 часов. Судно длиной 623 фута вмещает 154 пассажира, а также 62 легковых автомобиля и 160 грузовиков. Паром курсирует между северным японским портом Томакомай на острове Хоккайдо и портом Оараи в центральной Японии.

Была протестирована автономная швартовка и отшвартовка судна, а также система маршрутизации для предотвращения столкновений и система обработки визуальных изображений, которая идентифицирует цели и рассчитывает дальность.

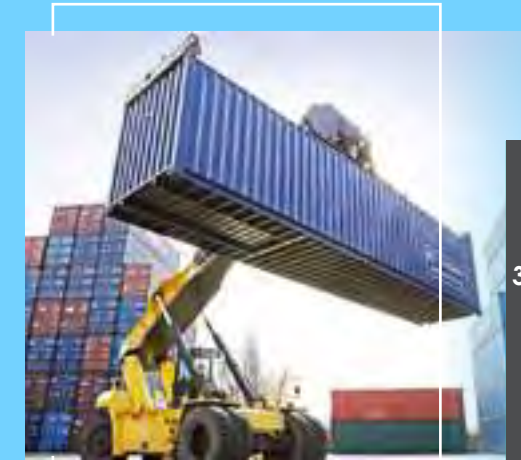
МИРОВОЙ ПАРК КОНТЕЙНЕРОВ УВЕЛИЧИЛСЯ В 2021 ГОДУ

Как сообщает Drewry Shipping Consultants, в прошлом году глобальный парк контейнеров увеличился на 7,2 млн TEU (на 14%) до 50,5 млн TEU.

Старший аналитик по контейнерному оборудованию Drewry Джон Фосси объясняет такую динамику резким усилением спроса на оборудование, обусловленным ростом объемов на фоне посткоронакризисного восстановления национальных экономик. В частности, он отмечает про-

должающийся рост в сегменте перевозок скоропортящихся продуктов, напитков и наливной химии, который стимулирует спрос как на рефрижераторные контейнеры, так и на танк-контейнеры.

С другой стороны, рост спроса обусловлен резким снижением производительности и замедлением оборота контейнеров. По оценкам Drewry, срок оборота контейнера увеличился в прошлом году в среднем на 30% из-за задержек в порту, перебоев наземной границы и работе морских линий.



АНТИРЕЙТИНГ ПОРТОВ ПО ЭКОЛОГИЧНОСТИ

По данным аналитики экологической организации Transport & Environment (T&E), от операций в порту Роттердам ежегодно выбрасывается в атмосферу почти 14 млн тонн диоксида углерода, что сопоставимо с выбросами ТЭС Weisweiler в Германии, работающей на буром угле.

На втором и третьем месте антирейтинга Антверпен и Гамбург, их выбросы

в 2 и 3 раза ниже, чем у Роттердама, но выше, чем у средней угольной электростанции.

Три из 10 самых неэкологичных портов Европы находятся в Испании. Проведенное T&E исследование оценивает выбросы углерода от заходящих в порты судов по всей цепочке поставок, а также выбросы от производимых в порту операций по погрузке, разгрузке и бункеровке.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ОСВОБОДИТ МОРЯКОВ ОТ УГОЛОВНОГО ПРЕСЛЕДОВАНИЯ ЗА ПОМОЩЬ В СПАСЕНИИ ЛЮДЕЙ В МОРЕ

Моряки будут освобождены от уголовного преследования за помощь в спасении людей на море после успешной кампании международного профсоюза и профессиональной ассоциации Nautilus International, представляющей моряков и тружеников морской отрасли, базирующейся в Соединенном Королевстве, Нидерландах и Швейцарии, при содействии Maritime UK (представительного органа морского сектора Великобритании) и Палаты судоходства Великобритании.

В частности, как подтвердил министр внутренних дел, член парламента Объединенного королевства Том Пурсглав, «новая поправка однозначно определяет, что организации и лица, спасающие попавших в беду, не будут осуждены за контрабанду людей».

Эта поправка внесена в связи с тем, что первоначальный проект закона оставлял открытой возможность того, что моряки могут быть осуждены за спасение жизни человека, терпящего бедствие.

Комментируя это событие, генеральный секретарь Nautilus International Марк Дикинсон сказал, что «это существенное изменение, которое дает морякам необходимую уверенность в том,

что они не будут привлечены к уголовной ответственности за выполнение своих профессиональных и юридических обязанностей в соответствии с международными конвенциями».

В июле 2021 года Nautilus International и Палата судоходства Великобритании призвали правительство страны обеспечить такие условия, чтобы экипажи торговых судов не привлекались к уголовной ответственности за спасение терпящих бедствие людей в море и доставку их на берег в Великобритании.

В ответ на этот призыв тогдашний министр внутренних дел Крис Филлип заверил, что «Законопроект о гражданстве и границах» нацелен на безжалостные преступные группировки, которые подвергают опасности жизни, переправляя людей через Ла-Манш.

Теперь Министерство внутренних дел подтвердило, что эти изменения будут внесены в законодательство, к чему призывали Nautilus International, Maritime UK и Палата судоходства Великобритании.

На сегодняшний момент кампания получила большую поддержку, и Международная федерация транспортников заявила: «Это фантастическая новость и огромный успех. Моряки выступают за гуманитарную справедливость и достоинство».

Предыдущий опрос, проведенный Nautilus International, показал, что криминализация по-прежнему является серьезной проблемой для тех, кто работает в судоходной отрасли. На самом деле, почти 90% респондентов обеспокоены риском судебного преследования.

Кроме того, каждый десятый (15%) заявил, что принимал непосредственное участие в судебных разбирательствах. Это привело их к преследованию и потребовало поддержки профсоюзов. Из них 30% дел были связаны с гражданскими исками, а 20% — с морскими административными или уголовными делами.



В добавление к проблемам спасения людей в море, пандемия COVID-19 придала новый масштаб криминализации. А именно, из-за сложившейся ситуации страны поддерживают строгие правила, чтобы свести к минимуму распространение вируса. Это привело к строгим проверкам судов в портах с целью поддержания надлежащего уровня санитарной обработки и минимизации распространения вируса.

Чтобы найти решение проблемы криминализации, опубликовано «Руководство Международной морской организации и Международной организации труда по справедливому обращению», направленное на защиту прав моряков:

1. Справедливое расследование: Государство порта должно обеспечить справедливое проведение любого расследования, проводимого в пределах его юрисдикции.

2. Добросовестный допрос: Государство порта должно обеспечить, чтобы после допроса морякам было разрешено вернуться на борт или репатриироваться без задержек.

3. Отсутствие репрессивных действий: Государство порта должно убедиться, что в отношении моряков не принимаются никакие дискриминационные или репрессивные меры в связи с их участием в расследованиях.

4. Сотрудничество с агентствами: Государство порта должно сотрудничать со всеми заинтересованными сторонами, чтобы предоставить представительным организациям моряков доступ к морякам.

5. Защита прав человека: Государство порта должно в любом случае защищать права человека моряков.

6. Недискриминационная процедура: Государство порта должно обеспечить надлежащую правовую защиту всем морякам.

7. Юридическая консультация: Государство порта должно гарантировать, что моряки имеют доступ к услугам устного перевода и знают свое право на юридическую консультацию.

8. Основание для расследования: Государство порта должно убедиться, что моряки осведомлены о том, на каком основании проводится расследование.

9. Право на общение: Государство порта должно обеспечить морякам возможность общения наедине со своей семьей, социальными организациями, судовладельцем, профсоюзами, посольством, государством флага и юридическими представителями.



На фото: украинский капитан судна AVANT GARDE Геннадий Гаврилов, который в течение 6 лет удерживался на территории Шри-Ланки за преступление, которого не совершал. Сейчас он на родине, в том числе, благодаря поддержке ПРМТУ.

Как мы уже писали ранее, сотрудничество Профсоюза работников морского транспорта Украины и Министерства иностранных дел Украины за последние годы вышло на новый уровень. Впервые в 2018 году в офисе ПРМТУ был подписан Меморандум о расширении сотрудничества между Министерством иностранных дел Украины и Профсоюзом. Учитывая, что скоординированная работа ПРМТУ и МИД Украины не раз демонстрировала положительный результат в разрешении проблемных ситуаций с украинскими моряками за пределами страны, в 2021 году был подписан Меморандум о взаимодействии между Министерством иностранных дел Украины и Профсоюзом работников морского транспорта Украины.

Благодаря сотрудничеству был налажен алгоритм содействия ПРМТУ и МИД в предоставлении помощи морякам-гражданам Украины, которые оказались в трудном положении за рубежом в результате событий чрезвычайного характера. Осуществляется это посредством работы Морского информационного центра (МИЦ), в который обращаются как сами моряки, так и их близкие. Свою работу МИЦ начал 28 июня 2018 года.

Еще одним важным направлением сотрудничества ПРМТУ и МИД Украины является реализация совместного проекта, направленного на предупреждение привлечения моряков к преступным действиям на море, а также на обеспечение защиты их прав на справедливое обращение во время криминальных производств, в местах досудебного содержания и в учреждениях отбывания наказаний. Цель Проекта — остановить тенденцию к вовлечению украинских моряков в противоправные действия на море против их воли и их задержание на длительный срок без предъявления им обвинений и без достаточных оснований, а также без какой-либо последующей компенсации.

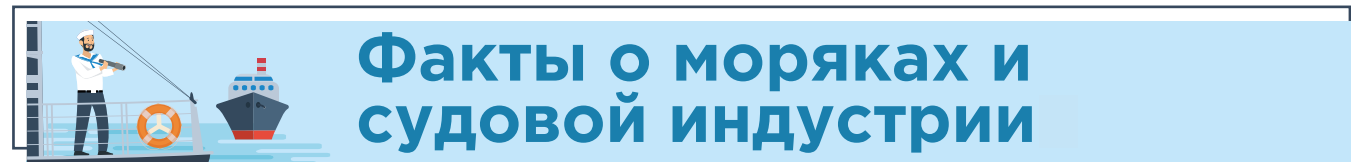
Активная реализация проекта началась 9 октября 2018 года с проведения в стенах Дипломатической академии первой Международной конференции на данную тему «Обеспечение защиты прав моряков во время их работы на судах и яхтах».

Важным этапом реализации совместного проекта ПРМТУ и МИД Украины стало единогласное одобрение в конце марта 2019 года Юридическим комитетом ИМО документа о Принципах справедливого обращения с моряками, задержанными по подозрению в совершении противоправных действий на море. Данный документ был подготовлен ПРМТУ и МИД Украины, а соавторами документа стали Морская администрация Грузии и ITF.

Своеобразным подведением итогов реализации проекта стала вторая Международная Конференция на эту же тематику, которая состоялась 12 декабря 2019 года. Помимо прочего, участники мероприятия отметили крайнюю важность проведения разъяснительной информационной работы, обучению граждан Украины тому, как своевременно идентифицировать риски быть вовлеченными в противоправную деятельность, и куда обращаться за помощью.



МОРСКАЯ ОТРАСЛЬ НЕ ЗНАЕТ ПРАЗДНИЧНЫХ И ВЫХОДНЫХ ДНЕЙ. НЕПРЕРЫВНАЯ РАБОТА НА СУДАХ ИМЕЕТ ПЕРВОСТЕПЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ, ВЕДЬ 90% ТОВАРОВ ПЕРЕВОЗЯТСЯ МОРЕМ. ОДНАКО ВСЕМ ЛЮДЯМ, ДАЖЕ ПРОСОЛЕННЫМ МОРСКИМ ВОЛКАМ, НУЖЕН ОТДЫХ И ВЕСЕЛЬЕ. ПОЭТОМУ В ЭТОЙ СТАТЬЕ НЕ БУДЕТ СЛОЖНЫХ ТЕМ И ОПИСАНИЙ ТРАГИЧЕСКИХ МОРСКИХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ЛИШЬ 20 ИНТЕРЕСНЫХ ФАКТОВ О МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ, РАБОТЕ В МОРЕ И ГЕОГРАФИИ.



Самая большая судовая команда работает на атомном авианосце класса Nimitz Военно-морских сил США. На его борту находится 5 680 человек, из них 3 200 моряков и 2 480 членов авиационной бригады. Восемь авианосцев этого класса являются крупнейшими боевыми кораблями в мире, на каждом из них базируется около 80-ти самолетов.

Работа в море оказала огромное влияние на английский язык. Например, выражение show true colours, которое переводится буквально как «показать настоящие цвета», а означает — «показать истинное лицо», связано с морским правилом поднимать флаг своей страны на мачте корабля. Пираты или вражеские суда часто поднимали другой флаг, желая подобраться поближе к судну, которое хотели захватить.

Словосочетание hunky-dory, что значит «первоклассный, превосходный, что надо», происходит от названия припортовой улицы Ханки-дори в Йокогаме, Япония, где американские моряки могли найти все то, что они искали во время коротких выходов на берег.

Самое длинное морское путешествие в истории совершил нью-йоркский художник и путешественник Рид Стоу. Он провел в море 1 152 дня, не сходя на берег и не пополняя запасы на борту своей 70-футовой парусной шхуны Аппе. Его целью было проверить способность человека справляться со стихией без посторонней помощи в течение тысячи дней (примерная продолжительность путешествия на Марс).

Океанский полюс недоступности (49.0273° южной широты, 123.4345° западной долготы) — самое удаленное место на Земле. Этот район также известен как Точка Немо и представляет собой обширный участок южной части Тихого океана между островами Пасхи и Антарктидой. Если вы окажетесь там, ближайшие к вам люди будут — не удивляйтесь — астронавты на борту Международной космической станции, когда она пройдет над вашей головой. Сегодня Точка Немо используется как кладбище космических кораблей.

В мире порядка 1,5 миллиона моряков. Примерно каждый третий из них — филиппинец, и только 2% моряков — женщины.



Судоходную отрасль невозможно представить без контейнеровозов, однако такой тип судна появился совсем недавно. Привычный для всех контейнер изобрел американский бизнесмен Малком Маклин чуть более 60-ти лет назад. Ему пришла в голову идея перевозить товары по морю прямо на грузовиках, однако он быстро понял, что шасси автомобилей занимают много полезной площади, и будет более эффективно перевозить только «боксы», изменив конструкцию грузовиков, сделав колесную базу подходящей для съемных контейнеров.

Несмотря на американское происхождение, сегодня около 97% всех контейнеров производится в Китае. Неудивительно, ведь почти все товары производятся там, но объемы все равно впечатляют.

Удивительно, но доставка велосипеда из Китая в Великобританию на контейнеровозе стоит всего около 10 долларов США. Перевозка банки газировки на такое же расстояние обходится в 0,01 доллара США.

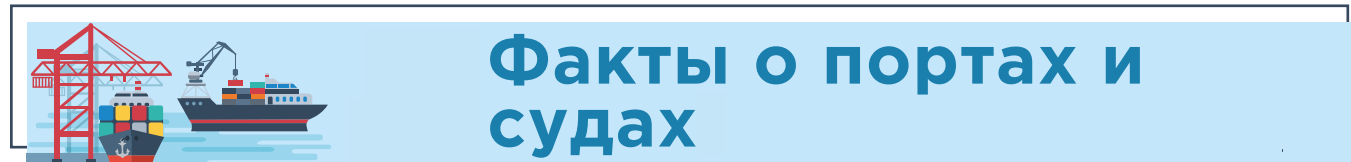
Контейнеровоз среднего размера ежегодно преодолевает расстояние от Земли до Луны (384 400 км или 238 855 миль).

Самый популярный цвет судовых контейнеров — зеленый.

Таможенные службы ежегодно проверяют всего от 2% до 10% контейнеров.

Дальше больше: треску, выловленную в Шотландии, дешевле отправить для обработки в Китай, а затем вернуть обратно в Шотландию, чем разделять рыбу в Великобритании.

Самая большая контейнерная компания в мире — Maersk. Если выстроить в линию принадлежащие ей контейнеры, получится цепочка длиной в половину экватора.



В октябре 2020 года контейнерооборот в порту Шанхай достиг рекордных 43,3 млн TEU, что на 15,7% больше, чем в 2019 году. На сегодняшний день это крупнейший порт в мире.

Самым большим судном в мире на 2022-й год остается плавучая платформа для добычи и производства сжиженного природного газа Prelude. Ее длина составляет почти 500 м, а это значит, что его палуба больше, чем 4 футбольных поля, расположенных рядом. Кроме того, объем газохранилища судна примерно равен объему 175-ти олимпийских бассейнов.

Самым странным на вид судном в мире является Ramform Hyperion. Это исследовательское судно, способное буксировать высокотехнологичные датчики, прикрепленные к его широкой корме.

Суда прибывают или уходят из порта Сингапур каждые 2-3 минуты.

Самый большой порт для круизных лайнеров в мире — Майами. Здесь расположены 11 круизных терминалов. Большинство из них принадлежит крупным круизным компаниям, включая самый большой круизный терминал в США («Терминал А»), который был построен для обслуживания пассажиров судов компании Royal Caribbean.

Самым дорогим судном в мире сегодня является Symphony of the Seas, роскошный круизный лайнер компании Royal Caribbean (1,4 миллиарда долларов). Как ни странно, судно нового поколения The Wonder of the Seas, которое стало самым большим круизным лайнером в мире, стоит меньше — «всего» 1,35 миллиарда долларов.

ЗАТЯНУВШЕЕСЯ ПРАВОСУДИЕ

РАВНОСИЛЬНО ЕГО ОТСУТСТВИЮ



ПРОФСОЮЗЫ МОРЯКОВ КРАЙНЕ ОБЕСПОКОЕНЫ ТЕМ, ЧТО ЧЕТВЕРО ГРАЖДАН УКРАИНЫ УДЕРЖИВАЮТСЯ ТУРЕЦКИМИ ВЛАСТЯМИ БЕЗ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ОБВИНЕНИЙ УЖЕ БОЛЬШЕ СЕМИ МЕСЯЦЕВ.



8

В июле 2021 года представители официальных властей поднялись с инспекцией на борт судна MSC CAPUCINE R (IMO 9210086) в Искендеруне на средиземноморском побережье Турции, вскрыли пломбу одного из контейнеров, где обнаружили тайник с кокаином — 176 килограмм. Полиция сразу же арестовала капитана и трех его помощников, утверждая, что моряки якобы знали о котрабанде на борту.

Благодаря поддержке профсоюзов Международной федерации транспортников (ITF) и работодателя в конце августа моряков отпустили под залог в ближайшую гостиницу. Там они должны находиться до предъявления официальных обвинений и судебных слушаний. В сентябре членам семей моряков разрешили навестить их.

Но из-за того, что с моряков все еще не сняты обвинения, а суда не предвидится, задержанные моряки по-прежнему не могут покинуть Турцию и вернуться к своим родным в Украину.

МАЛОВЕРОЯТНО, ЧТО МОРЯКИ ЗНАЛИ О ТАЙНИКЕ С КОКАИНОМ

Профсоюзы, представляющие моряков, обеспокоены тем, что экипаж MSC CAPUCINE R может стать мишенью турецких

властей, которые намерены переложить на экипаж вину реальных преступников. В ITF считают маловероятным, что моряки на борту знали о грузе с наркотиками. Это связано с тем, что стандартная процедура заключается в том, что контейнеры должны быть опломбированы перед погрузкой на судно в порту отправления, чтобы предотвратить фальсификацию, а вскрываются только в порту назначения. Соответственно, экипаж, как правило, ничего не знает о содержимом контейнеров, не говоря уже о доступе к нему (если только груз не имеет четкой маркировки как опасный, например жидкое топливо, которое может быть летучим).

РАБОТОДАТЕЛЬ И ПРОФСОЮЗЫ БОРЮТСЯ ЗА ПРАВОСУДИЕ ДЛЯ МОРЯКОВ

Действия турецких властей стали шоком для профсоюзов, членами которых являются моряки, и их работодателя — швейцарско-итальянской судовладельческой компании Mediterranean Shipping Company (MSC). MSC является одним из двух крупнейших операторов контейнеровозов в мире:

компания ежегодно перевозит около 23 миллионов контейнеров на борту более 600 своих судов. Сообщается, что компания крайне обеспокоена первоначальным обращением с экипажем, хотя за последний месяц произошло улучшение.

ITF совместно с Профсоюзом работников морского транспорта Украины (ПРМТУ) и турецким профсоюзом TDS, а также работодателем держат ситуацию на контроле. Профсоюзы и MSC пытаются добиться от турецких властей либо назначения даты судебного разбирательства, либо снятия с моряков всех обвинений, чтобы они могли вернуться домой.

«На самом деле турецкие власти должны представить все имеющиеся у них доказательства в отношении этих моряков, — сказал Стивен Коттон, Генеральный секретарь ITF. — Если доказательств нет — а мы должны спросить, есть ли они, учитывая, сколько времени потребовалось, а судебное разбирательство так и не началось, турецкие власти должны снять обвинения и освободить этих моряков сегодня».

«Турция поступила правильно, не оставив моряков в тюрьме на время следствия, но нам нужно увидеть больше действий со стороны официальных лиц Турции, чтобы страна реализовала свой потенциал в качестве борца за справедливость. Будет сплошным разочарованием, если Турция не вмешается в это дело, которое пока что выглядит, как несправедливое уголовное преследование людей».

сказал Стивен Коттон.



9

Он также отметил, что совместные усилия по поддержке и освобождению моряков являются важным примером того, как ответственные работодатели и трудовые организации могут объединиться для достижения хороших результатов.

«С того дня, как капитан и его помощники судна MSC CAPUCINE R были арестованы, ITF тесно сотрудничает с нашими братьями и сестрами в TDS и ПРМТУ, а также с партнерами в MSC, чтобы обеспечить надлежащее обращение с моряками, доступ к правосудию и скорейшее судебное разбирательство или освобождение. Благодаря работе, которую мы проводим, в этом деле уже есть определенный прогресс», — сказал Коттон.

TDS: ТУРЦИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ СПРАВЕДЛИВОЙ ПО ОТНОШЕНИЮ К ЭКИПАЖАМ СУДОВ

Бедственное положение украинцев привлекло внимание и международную солидарность Профсоюза моряков Турции (Türkiye Denizciler Sendikası, или TDS).

«Мы хотим, чтобы Турция была гостеприимным местом для моряков», — сказал Ирфан Мете, президент TDS. — Мы не хотим, чтобы наша страна была местом, куда экипажи судов будут бояться заходить. Откровенно говоря, это непростое время для репутации Турции среди моряков на международном уровне»

«Мы продолжаем работу, чтобы побудить власти срочно рассмотреть это дело. Вместе мы сможем обеспечить репутацию Турции как справедливого и гостеприимного портового государства. Как морская держава, которая находится на перекрестке важнейших мировых водных путей, мы должны это сделать», — сказал Ирфан Мете.

ПРМТУ: МЫ ХОТИМ, ЧТОБЫ НАШИ МОРЯКИ ВЕРНУЛИСЬ ДОМОЙ

Тем временем, в 1605 км к северу от Искендеруна семьи четырех задержанных украинских моряков продолжают беспокоиться о судьбе своих мужей и отцов. ПРМТУ постоянно на связи с семьями моряков. «Мы хотим, чтобы наши моряки вернулись домой», — говорит Председатель ПРМТУ Олег Григорюк. — Ни один моряк не должен подвергаться уголовному преследованию только за то, что он выполняет свою работу. Ни один моряк не должен оказываться в положении, когда он не может точно сказать своей семье, когда он будет дома в следующий раз. Неопределенность, которую несет в себе эта ситуация — тяжкий груз как для самих моряков, так и для их семей



ПРМТУ благодарен всем, кто работает на благо моряков, включая наших братьев и сестер в TDS и секретариате ITF, а также со стороны судовладельца. Этот случай показывает ценность международной солидарности. Будучи частью семьи ITF, мы можем объединить усилия, чтобы добиться нужного результата»,

сказал Олег Григорюк.

ЧТО ТАКОЕ КРИМИНАЛИЗАЦИЯ, И ПОЧЕМУ ЭТО ПРОБЛЕМА?

Профсоюзы моряков утверждают, что ситуация с украинскими моряками, оказавшимися в ловушке на юго-востоке Турции, — лишь часть серьезной проблемы, которая широко распространена в отрасли. По их словам, моряки во всем мире сталкиваются с «растущей тенденцией криминализации», и местные правоохранительные органы по всему миру преследуют их за предполагаемую причастность к операциям по незаконному обороту наркотиков — даже при отсутствии доказательств. Подобные ситуации становятся все более «узнаваемыми»: сотрудники полиции и таможни не могут или не хотят избавляться от реальных группировок, стоящих за такими преступлениями как незаконный оборот наркотиков, они пытаются обвинить приезжих моряков, чье единственное преступление часто заключается в том, что они находились на своем рабочем месте при обнаружении наркотиков на борту должностными лицами. Поразительно, но моряков обвиняли даже в тех случаях, когда они сами сообщали властям о нелегальном грузе.

«Конечно, мы признаем полномочия правительств по расследованию и судебному преследованию реальных преступлений, совершенных настоящими преступниками, — сказал председатель Секции моряков ITF Дэвид Хейндел. — Однако мы все чаще становимся свидетелями того, как под удар попадают ни в чем неповинные моряки, когда местным властям просто нужно срочно найти виноватых

Хейндел отмечает, что криминализация имеет место, когда морякам предъявляют обвинения, задерживают или наказывают за уголовные преступления, в совершении которых власти порта, например, местная таможня или полиция, считают моряка виновным. Это, как правило, авария или несчастный случай, которые произошли во время выполнения ими своих служебных обязанностей

Когда моряк подвергается уголовному преследованию, это может означать, что ему отказывают в надлежащей правовой процедуре. Власти могут медлить с выдвижением обвинений против моряков, а после того, как суды, наконец, предъявят обвинения, могут медлить с рассмотрением этих обвинений. Отсутствие надлежащей правовой процедуры может включать слабый доступ к залогом или неадекватную юридическую поддержку, доступную экипажу. Отсутствие теплого и безопасного места содержания под стражей также может быть проблемой.

«Учитывая, что в момент ареста моряки могут находиться за тысячи миль от дома и часто не говорят на местном языке, они оказываются в очень уязвимом положении, если местные власти не относятся к ним справедливо», — сказал Хейндел.

«Нам нужно, чтобы в каждой стране были системы правосудия, которые быстро реагируют, если полиция или таможенники ошибаются. Если бы суды и судьи выдвигали ложные обвинения быстро, в течение нескольких часов или дней, а не через недели или месяцы, то многих страданий можно было бы избежать. Но реальность такова, что системы правосудия в некоторых местах действуют слишком медленно. Это неприемлемо. Как говорится, затянувшееся правосудие равносильно его отсутствию»,

сказал Дэвид Хейндел.



ДЕЙСТВИЯ ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Напомним, между Профсоюзом работников морского транспорта Украины и Министерством иностранных дел Украины в июле 2018 года был заключен Меморандум о расширении сотрудничества в направлении содействия в предоставлении помощи морякам-гражданам Украины, которые оказались в трудном положении за рубежом в результате событий чрезвычайного характера. В рамках сотрудничества ПРМТУ и МИД Украины в 2019 году был представлен проект, направленный на предупреждение вовлечения моряков в преступные действия на море, а также на обеспечение защиты их прав на справедливое обращение во время криминальных производств, в местах досудебного содержания и в учреждениях отбывания наказаний. Соавторами документа стали Морская администрация Грузии и ITF. В конце 2020 года состоялось онлайн заседание 107-ой сессии Юридического комитета IMO, в ходе которого рассматривались два документа, подготовленные Действия Профсоюза работников морского транспорта Украины совместно с Министерством иностранных дел Украины.

Одним из документов, получившим широкую поддержку от делегатов сессии Юридического комитета International Maritime Organization, как раз и стал документ о Принципах справедливого обращения с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений, таких как перевозка контрабанды, наркотиков, топлива и т.д.

Большинство государств-членов IMO в своих выступлениях подчеркнуло безотлагательную необходимость создания совместной рабочей группы IMO/MOT/ITF для разработки Руководящих принципов и рекомендаций о принципах справедливого обращения с моряками, задержанными по подозрению в совершении преступлений на море.



Морской английский с Профсоюзом



Юрий, матрос, Danaos:

Уже месяц как посещаю ваши онлайн курсы английского. Мне очень все нравится, и за этот месяц много чего нового узнал! Буду с удовольствием продолжать заниматься английским! Преподаватель очень все грамотно объясняет и доступно! Спасибо вам огромное!

Артем, второй механик, VShips:

Хочу выразить большую благодарность Профсоюзу за предоставленную возможность бесплатного обучения английскому языку.

Также поблагодарить преподавателя английского языка Mr. Igor Oliynuk за профессионализм и терпимость в обучении.

Очень давно хотелось иметь такую возможность, но всегда находились отговорки для себя лично.

И самое главное — спасибо преподавателю за то, что после начала занятий захотелось их продолжить и стараться не пропускать.

Из-за работы в многонациональном экипаже английский язык для моряков является важным требованием к соискателю. Без него сегодня работать на судах мирового флота невозможно. Под каким бы флагом ни оказалось будущее судно, в какой бы порт на протяжении рейса оно не зашло, английский понадобится везде. И старшему помощнику капитана, и механику, и матросу, и тем более капитану.

В этом вопросе на помощь морякам приходит Профсоюз работников морского транспорта Украины. С мая 2018 года ПРМТУ вместе с Профсоюзом моряков Японии (JSU) реализует образовательный проект, направленный на повышение уровня владения английским языком для моряков, членов Профсоюза.

Программа семинаров по изучению английского языка для моряков проходит в максимально удобной форме — с использованием современных технологий, изложением текстовых, аудио- и видеоматериалов, и разработана специально для морских специалистов. Наш преподаватель — профессионал с многолетним опытом и знанием специальной терминологии.

Семинары проходят 3 раза в неделю и рассчитаны на моряков с базовым и продвинутым уровнем знаний. Серия семинаров в среднем занимает 3 месяца, что позволяет получить качественный результат за короткий срок. Также предусмотрен ускоренный курс, предназначенный для тех моряков, которым надо срочно освежить знания и навыки непосредственно перед рейсом. Усиленный курс рассчитан на 5 рабочих дней. В связи с нынешними ограничениями из-за пандемии коронавируса семинары проходят в онлайн-режиме. А это, в свою очередь, позволяет присоединиться к изучению английского моряков-членов Профсоюза работников морского транспорта Украины с любого региона страны.

За время существования проекта значительно улучшили свой английский:

400

украинских моряков, среди которых также курсанты и студенты морских учебных заведений

50

человек присоединились к онлайн-семинарам

130

человек окончили трехмесячный курс

Профсоюз приглашает моряков присоединиться к онлайн-семинарам по повышению уровня английского языка. Зарегистрироваться можно, заполнив форму регистрации по ссылке:



Для получения дополнительной информации звоните нам:

(0482) 42 99 01

(048) 710 31 20

(095) 223 18 2



СОТРУДНИЧЕСТВО ПРМТУ И МИД УКРАИНЫ: РАБОТА ПРОДОЛЖАЕТСЯ



Міністерство
закордонних справ
України



В ДИПЛОМАТИЧЕСКОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ ИМ. ГЕННАДИЯ УДОВЕНКО ПРИ МИД ВНОВЬ ПРОШЕЛ СЕМИНАР ДЛЯ КОНСУЛОВ О ЗАЩИТЕ ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ МОРЯКОВ-ГРАЖДАН УКРАИНЫ.

У консулов была возможность детальнее узнать о работе и главных задачах Профсоюза, о сотрудничестве с другими организациями и органами власти, о возможности дальнейшей совместной работы.

Участники встречи рассмотрели различные аспекты защиты прав и помощи украинским морякам, которые попали в кризисные ситуации за рубежом, а также действия и функции консулов в подобных случаях. Советник Председателя ПРМТУ Сергей

Казанцев представил к рассмотрению реальные кризисные кейсы с украинскими моряками и дал практические советы относительно действий консула.

Не остался без внимания вопрос необходимости скорейшей ратификации Украиной Конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC, 2006). «Пока Конвенция Украиной не ратифицирована, Профсоюзом разрабатывается методология для моряков, которой они могут следовать,

чтобы избежать кризисных ситуаций во время рейса», — отметил Сергей Казанцев.

Для Профсоюза сотрудничество с Департаментом Консульской службы МИД Украины является предметом особой важности и во многом является примером взаимодействия с органами государственной власти.

Как мы уже сообщали, в 2018 году был заложен фундамент для тесного сотрудничества между Профсоюзом работников морского транспорта Украины и Ми-

нистерством иностранных дел Украины с целью оказания поддержки и помощи украинским морякам, которые попали в затруднительное положение за рубежом в результате чрезвычайных ситуаций. Между ПРМТУ и МИД был подписан Меморандум о сотрудничестве и основан Морской информационный центр ПРМТУ. В июне во время Международной конференции SEAFARERS DAYS ODESSA 2021 ПРМТУ и МИД Украины подписали еще один Меморандум о сотрудничестве.

Напоминаем, что связаться с Морским информационным центром ПРМТУ при поддержке МИД Украины можно:



+38-095-550-75-55
(WhatsApp, Viber, Telegram)



sos@mtwtu.org.ua



sos_mtwtu.mfa

Обращение в Морской информационный центр ПРМТУ при поддержке МИД Украины является абсолютно бесплатным для всех украинских моряков и их родных.



ITF ОТКРЫЛА ОФИС В ПАНАМЕ



НОВЫЙ ОФИС ITF ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРОФСОЮЗНОГО ДВИЖЕНИЯ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ И КАРИБСКОМ БАССЕЙНЕ

Международная федерация транспортников (ITF) открыла новый региональный офис в Панаме. Месторасположение было выбрано с учетом его важности как глобального транспортного и логистического узла, а также приоритета для будущих планов глобального движения ITF.

«Панама находится в центре внимания ITF в связи с реализацией программы создания профсоюзов, которую мы разработали вместе с нашими членскими организациями в стране и регионе. Географическое расположение Панамы позволяет создать идеальный центр для такой работы, и мы знаем, что этот новый офис будет играть важную роль в координации и управлении нашей деятельностью. Мы хотим, чтобы больше членских организаций из Латинской Америки и Карибского бассейна помогли создать сильные профсоюзы и значительно улучшить трудовые стандарты», — заявил Президент ITF Пэдди Крамлин.

Открытие нового регионального офиса происходит во время, когда пандемия COVID-19 повлияла на трудовые отношения в местном и региональном транспортном секторе. Кроме этого, влияние оказали и такие явления как приостановка действия коллективных договоров (CBAs), сокращение рабочего времени и заработной платы, что, в свою очередь, повлияло на здоровье и безопасность морского персонала.

Генеральный секретарь ITF Стивен Коттон добавил, что этот новый офис является ценным инструментом, который поможет ITF в разработке стратегической политики, необходимой, чтобы оказывать положительное влияние на цепочки поставок и добиваться большей репрезентативности на международном уровне, чтобы помочь профсоюзам увеличить свое членство и силу коллективных переговоров.

«Логистические города, такие как Панама, имеют огромное значение для транспортной отрасли. Панама является одним из основных транспортных узлов в мире, и ITF мобилизует свои членские организации в стране посредством стратегий, направленных на получение признания и создание уз международной солидарности. Панамские, латиноамериканские и карибские транспортники сталкиваются со многими проблемами, но они не останутся наедине с ними. У Панамы многообещающее будущее, и вместе мы намерены сделать так, чтобы это будущее работало на всех», — подчеркнул Коттон.

В свою очередь, региональный секретарь ITF в Северной и Южной Америке Эдгар Диас отметил: «Наша работа по поддержке членов нашего профсоюза в Панаме, Латинской Америке и Карибском бассейне хорошо известна, и этот новый офис позволит нам укрепить связи и скоординировать работу во всех транспортных секторах, а также выполнить важную задачу по продвижению политики, которая подключает женщин и молодых специалистов к развитию профсоюзного движения. Мы создали амбициозный рабочий план. Мы уверены, что с этим новым региональным офисом нам удастся достичь наших целей. Наша команда хорошо обучена, предана своему делу и поддерживает всех транспортников в нашем регионе».

Напомним, штаб-квартиры ITF находятся в Лондоне, а региональные офисы — в Абиджане, Аммане, Брюсселе, Дели, Гонконге, Монреале, Найроби, Рио-де-Жанейро, Сиднее, Сингапуре и Токио.

Профсоюз работников морского транспорта Украины является единственной морской членской организацией ITF в нашей стране, а единственный в Украине инспектор ITF Наталья Ефрименко — сотрудником ПРМТУ.



International Maritime Lecturers Association



IMLA 28

20th–22nd September 2022

ODESSA. UKRAINE

On behalf of the Local Organizing Committee we are delighted to invite you to attend the 28th International Maritime Lecturers Association Conference (IMLA28).

The 28th International Maritime Lecturers Association Conference is organized by the National University "Odessa Maritime Academy". IMLA28 will be held from September 20, 2022 to September 22, 2022 at National University "Odessa Maritime Academy" (NU "OMA"), Odessa, Ukraine.

IMLA28 constitutes a place where different groups involved in maritime training meet: the simulator users, the simulator developers, the researchers, the classification societies and the maritime authorities from all over the world. It is an interactive global event that promotes an exchange of knowledge, experience, views, research results and the identification of common problems with respect to maritime education and training among participants from different countries representing their respective agencies and institutions.

Participation in IMLA28 will provide the companies with wonderful opportunities for communication with maritime professionals, and favor business partnership establishment.

We, then, at the local organizing committee, on behalf of the International Maritime Lecturers Association, encourage you to present papers and/or display products.

If you would like to discuss various sponsorship opportunities for these conferences, please contact the IMLA28 Local Organizing Committee:

lec.imla28@gmail.com or telephone: +38 050 935 18 70.

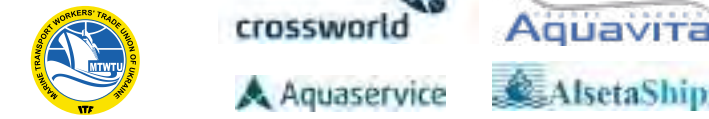
More information about IMLA28 can be found on the official website:

<http://imla28.com.ua/>

Official Partners:



Official Support:





ИСТОРИЯ ПРМТУ – ЭТО ИСТОРИЯ КАЖДОГО ИЗ НАС

2022 ГОД ПЕРЕВЕРНУЛ ЕЩЕ ОДНУ СТРАНИЦУ В ИСТОРИИ ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ – ОДНОМУ ИЗ КРУПНЕЙШИХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОФСОЮЗОВ, ЕДИНСТВЕННОЙ В УКРАИНЕ МОРСКОЙ ЧЛЕНСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (ITF) ИСПОЛНИЛОСЬ 30 ЛЕТ. ПРОФСОЮЗ СТРЕМИТЕЛЬНО РАЗВИВАЛСЯ И С КАЖДЫМ ГОДОМ УВЕЛИЧИВАЛ КОЛИЧЕСТВО РАБОТНИКОВ, КОТОРЫЕ ОБЪЕДИНЯЛИСЬ ПОД ЕГО ФЛАГОМ.

30 января прошло торжественное мероприятие в честь юбилея, участие в котором приняли руководство Профсоюза, председатели первичных профсоюзных организаций и члены ПРМТУ. За многолетнюю плодотворную работу, активную позицию, весомый личный вклад в защиту социально-трудовых прав работников отрасли морского транспорта и в честь 30-летия ПРМТУ почетных наград был удостоены люди, которые ежед-

«Мы с гордостью можем сказать, что ПРМТУ является членом семьи ITF с первых лет своего существования. В разных странах и континентах наша борьба едина. Где бы ни работали члены профсоюза, они должны быть уверены, что им помогут не только высококвалифицированные профсоюзные профессионалы, но и миллионы членов международной профсоюзной семьи».

Стивен Коттон,
Генеральный секретарь ITF

«Мир сильно изменился за последние 30 лет, но нам удалось окрепнуть и вырасти, вам удалось отстаивать интересы украинских моряков, портовиков и других работников морского транспорта, которых вы представляете. Благодаря вашей напряженной работе по представлению и защите интересов украинских транспортников вы являетесь источником вдохновения для всей ETU, и мы очень гордимся тем, что вы с нами».

Ливия Спера,
И. о. Генерального секретаря ETU

невно трудятся на благо членов Профсоюза.

В этот же день была презентована книга о работе и достижениях Профсоюза за все эти годы, где каждый участник мероприятия оставил на память свои пожелания организации.

ПРМТУ подучил к юбилейной дате много теплых поздравлений от друзей и партнеров, за что выражает всем искреннюю признательность.

«ПРМТУ предстал как профессиональный отраслевой профсоюз, который получил широкое признание в Украине и за ее пределами благодаря своей деятельности по защите социально-экономических прав и интересов работников морского транспорта Украины, их условий труда, благосостояния и благополучия их семей. Именно на это уже долгое время направлено наше сотрудничество, которое является частью более широкой Программы МОТ достойного труда в Украине до 2024 года, где ПРМТУ является одним из ключевых партнеров».

Сергей Савчук,
Национальный координатор
Международной организации труда в Украине:

«Мы стремимся продолжать наше сотрудничество, нашу взаимную приверженность защите моряков, демонстрируя наше признание той важной роли, которую моряки играют в мировой экономике».

Капитан Эммануэль Цикалакис,
Генеральный секретарь Всегреческой федерации моряков:

«ПРМТУ и JSU с 2015 года укрепляют свои двусторонние отношения, а с 2017 года работают над проектом по обучению и подготовке украинских моряков с целью повышения их квалификации. Мы очень рассчитываем на продолжение этой инициативы и на дальнейшие успехи украинских моряков на борту судов торгового флота Японии».

Мицухару Мацуура,
Президент Профсоюза моряков Японии:

«Мы понимаем, что ПРМТУ прилагает все усилия для защиты интересов и прав работников морского транспорта Украины. Организация моряков Сингапура солидарна с ПРМТУ, поскольку вы неустанно работаете над улучшением условий труда и жизни моряков».

Кам Сун Хуат,
Президент Организации моряков Сингапура:

«ПРМТУ высоко ценится за свои усилия по улучшению положения морских транспортников в Украине, и все мы знаем, что украинские моряки в надежных руках. Благодарим за прекрасное сотрудничество на благо моряков».

Невен Мелван,
Генеральный секретарь Профсоюза моряков Хорватии:

«Гарантированное рабочее место и достойная заработная плата – лучший способ социальной защиты. ПРМТУ за последние 30 лет улучшил ситуацию в морской отрасли благодаря социальному партнерству».

Курт Каллартс,
Генеральный ответственный за морской и авиационный
секторы Конфедерации христианских профсоюзов Бельгии:

Гарантированное рабочее место и достойная заработная плата – лучший способ социальной защиты. ПРМТУ за последние 30 лет улучшил ситуацию в морской отрасли благодаря социальному партнерству».

Курт Каллартс,
Генеральный ответственный за морской
и авиационный секторы Конфедерации
христианских профсоюзов Бельгии:

«За последние 30 лет ПРМТУ вырос в уважаемый и заметный в международном морском сообществе голос, а под нынешним и прежним руководством ПРМТУ также стал ведущим профсоюзом в Украине, широко известным как серьезный и прогрессивный социальный партнер».

Кенни Рейнхольд,
Президент Морского подразделения
профсоюза SEKO,
Томас Абрахамссон,
Старший советник Морского подразделения
профсоюза SEKO и ITF:

«Несмотря на все вызовы и проблемы, которые приходится преодолевать вам в своей работе, Профсоюз работников морского транспорта Украины с честью выполняет возложенную на него миссию и делает все зависимое от него, обеспечивая надежную защиту прав работников предприятий, учреждений, организаций морского транспорта и украинских моряков, поднятие престижа их труда и развития отрасли».

Григорий Осовой,
Председатель
Федерации профсоюзов Украины:



С днем рождения, МОРСКОЙ



Первый номер журнала «Морской» вышел в 2010 году. За прошедшие 12 лет было выпущено 126 номеров, наполненных актуальной, полезной информацией, историями и фотографиями моряков, достижениями и победами Профсоюза.

Мы рады, что наши моряки берут выпуски журнала с собой в рейс, это помогает нам понять, что мы трудимся не зря

«У всех у нас нет времени, мы куда-то спешим, стараемся успеть решить все вопросы, пока дома, — говорит Мирослав, второй помощник капитана. — Но как только выходит свежий номер «Морского», и я просто делаю паузу в своем ритме жизни, чтобы прочитать от корки до корки этот журнал. Он содержательный и по-настоящему интересный. Я постоянный читатель и, по возможности, всегда беру издание в рейс, чтобы поделиться информацией с коллегами, рассказать об огромной работе Профсоюза для моряков».

Начинал свой путь журнал материалом в 16 страниц, сегодня мы с гордостью отмечаем, что «Морской» стал вдвое солиднее, раскрывая перед своим читателем уже 32 страницы. За эти годы менялись темы публикаций, появлялись новые рубрики, одни истории со своими героями сменялись другими... Но одно осталось неизменным: «Морской» живет и развивается для вас, дорогие наши читатели! Как и прежде, мы стараемся быть востребованным и актуальным изданием для наших моряков и их семей, для наших коллег и партнеров.

В день своего рождения журнал «Морской» не только принимает поздравления сам, но и поздравляет всех своих читателей, благодарит за то, что все эти годы мы вместе! Надеемся, что и впредь журнал будет радовать вас, наших друзей, интересными и полезными материалами.



12
лет/years

3316
страниц/pages

Happy birthday THE 'MARITIME' MAGAZINE!

The first issue of the 'Maritime' Magazine was published in 2010. Over the past 12 years, 126 issues, full of important and helpful information, stories, seafarers' photographs, Trade Union achievements and victories, have been printed.

We are always glad when our seafarers take the issues of the Magazine on their voyage - it helps us understand that our job is not in vain.

"We all are always running out of time, always in a hurry, we try to find a moment to resolve all issues while we are at home," says Miroslav, the Second Officer. "But, as soon as the freshest issue of the 'Maritime' is released, I pause my life routine to read this Magazine inside and out. It is informative and really interesting. I am a regular reader and, whenever possible, I always take the publication on a voyage to share it among colleagues and to talk

about the great work done by the Trade Union for Seafarers."

The Magazine started as 16 pages edition, having grown to twice as substantial, and today offers its readers 32 pages of interesting materials. Over these years, the Magazine covered various topics, changed columns and described diverse life stories. But one thing remains the same: the 'Maritime' Magazine continues to live and improve for you, our dear readers! As ever, we strive to be an attractive and relevant publication for our seafarers and their families, as well as for our colleagues and partners.

On its birthday, the 'Maritime' Magazine not only accepts congratulations, but also congratulates all its readers, and thanks everyone for staying with us through all these years! We hope that the Magazine will continue to joy you, our friends, with interesting and useful materials.



126
выпусков/issues

78
интервью с моряками/
seafarers interviewed

случаи МОРСКОГО ПИРАТСТВА СНИЗИЛИСЬ ДО УРОВНЯ 1994 ГОДА



МОРСКОЕ ПИРАТСТВО И ВООРУЖЕННЫЙ РАЗБОЙ ДОСТИГЛИ САМОГО НИЗКОГО УРОВНЯ С 1994 ГОДА, ГОВОРИТСЯ В ЕЖЕГОДНОМ ОТЧЕТЕ О ПИРАТСТВЕ «МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО БЮРО» (ИМВ). В 2021 ГОДУ ЦЕНТР СООБЩЕНИЙ О ПИРАТСТВЕ ИМВ ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ 132 СЛУЧАЯ ПИРАТСТВА И ВООРУЖЕННОГО ОГРАБЛЕНИЯ СУДОВ. ИНЦИДЕНТЫ ВКЛЮЧАЮТ НАПАДЕНИЕ НА 115 СУДОВ И 11 ПОПЫТОК НАПАДЕНИЯ; 5 СУДОВ БЫЛИ ОБСТРЕЛЯНЫ И ОДНО СУДНО ЗАХВАЧЕНО.

Гвинейский залив остается горячей точкой

Увеличение присутствия международных военно-морских кораблей и сотрудничество с региональными властями оказали положительное влияние, ярким примером чему стали действия Королевского флота Дании по нейтрализации группы, подозреваемой в пиратстве, в конце ноября прошлого года. ИМВ связывает общее сокращение зарегистрированных инцидентов в 2021 году со снижением активности, зарегистрированной в регионе Гвинейского залива: с 81-го зарегистрированного инцидента в 2020 году до 34-х в 2021.

Однако, хотя количество похищений в море в 2021 году сократилось на 55%, на Гвинейский залив по-прежнему приходятся все случаи похищения людей во всем мире: 57 членов

экипажа были захвачены в семи отдельных инцидентах.

По заявлению директора ИМВ Майкла Хоуллетта, бюро высоко оценивает активные действия международных военно-морских сил и региональных властей в Гвинейском заливе, которые положительно повлияли на снижение числа зарегистрированных инцидентов и обеспечение постоянной безопасности экипажей и международной торговли. Вместе с тем он считает, что прибрежные государства Гвинейского залива должны расширить свое сотрудничество и физическое присутствие в своих водах, «чтобы обеспечить долгосрочное и устойчивое решение проблемы пиратства и вооруженных ограблений в регионе».

Увеличение количества нападений в Сингапурском проливе

В 2021 году Центр сообщений о пиратстве зарегистрировал 35 инцидентов с судами, плывущими в Сингапурском проливе, что на 50% больше, чем в 2020 году, и является самым большим количеством зарегистрированных инцидентов с 1992 года.

Пираты забирались на борт судов в 33 из 35 инцидентов, которые в основном считались обычными случаями воровства. Тем не менее два члена экипажа получили ранения в двух отдельных случаях. Сообщалось также о применении ножей в

13 инцидентах и огнестрельного оружия еще в двух.

Благодаря постоянным усилиям морской полиции Индонезии, количество инцидентов на индонезийском архипелаге снизилось: количество сообщений, полученных в 2021 году, сократилось с 26 в 2020 году до девяти, что является самым низким показателем с 1993 года. Из зарегистрированных инцидентов четыре произошли у берегов Джакарты, и по крайней мере в пяти случаях было зарегистрировано наличие ножей, которыми угрожали одной из команд

Двое преступников убиты в Карибском море

В декабре, в Порт-о-Пренс (Гаити) четверо грабителей, переодетые рыбаками и вооруженные ружьями и ножами, высадились на сухогруз и угрожали вахтенным матросам. Сопровождавшие судно вооруженные охранники вступили в перестрелку, в результате чего двое преступников были убиты.

Кроме того, южноамериканские порты в Бразилии, Колумбии, Эквадоре и Перу, а также порты в Мексике и Гаити по-прежнему страдают от случаев вооруженного грабежа на море.

Фактически, в 2021 году было зарегистрировано 36 инциден-

тов по сравнению с 30 в 2020 году, когда шесть членов экипажа подвергались угрозам, четверо были взяты в заложники и двое подверглись нападению.

Всего было взято на абордаж 31 судно, большинство из которых стояло на якоре, в то время как данные по региону включают три сообщения о попытках высадки на борт и о двух судах, которые были обстреляны. Количество инцидентов на перуанской якорной стоянке Кальяо увеличилось более чем вдвое: с восьми в 2020 году до 18-ти в 2021 году.

Продолжающиеся улучшения у берегов Сомали

Хотя прямая угроза нападений со стороны базирующихся в Сомали пиратов, по-видимому, уменьшилась, Центр сообщений

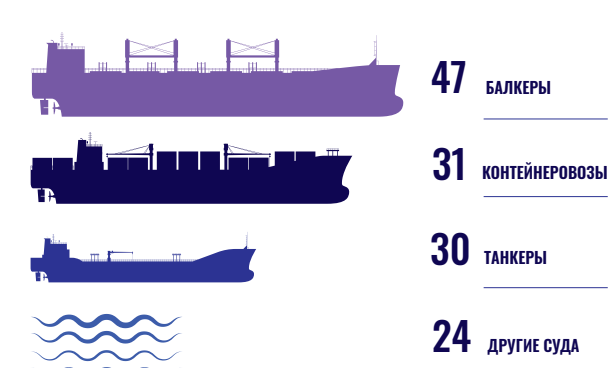
о пиратстве ИМВ продолжает призывать капитанов судов к бдительности, особенно при навигации вблизи побережья Сомали.

Пиратство и вооруженный разбой, направленные против судов январь-декабрь 2021

ТИПЫ ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЙ

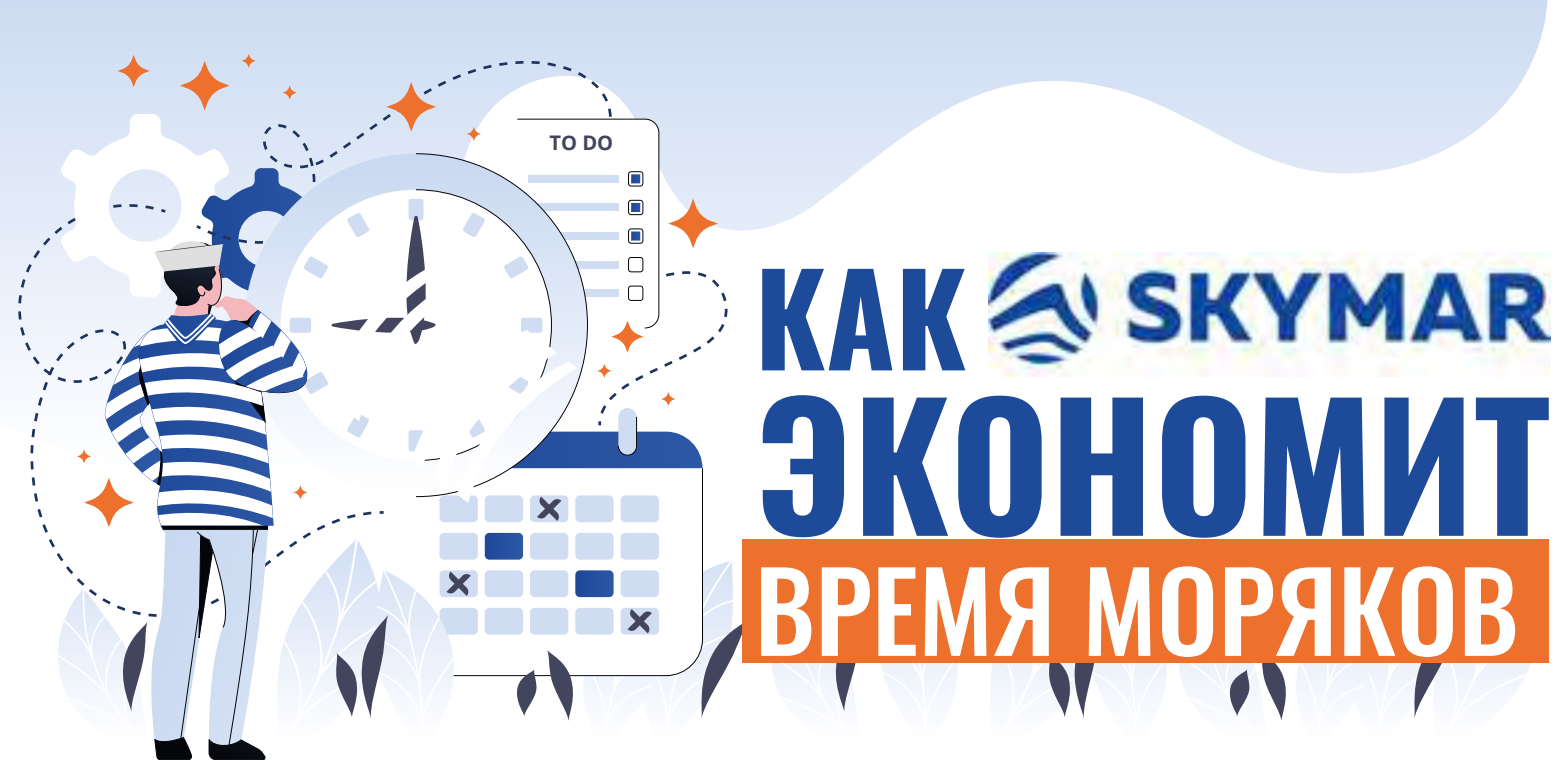


ТИПЫ СУДОВ, ПОДВЕРГШИЕСЯ АТАКАМ ПИРАТОВ



ТИПЫ НАСИЛИЯ ПО ОТНОШЕНИЮ К ЭКИПАЖАМ СУДОВ





КАК SKYMAR ЭКОНОМИТ ВРЕМЯ МОРЯКОВ

КОМПАНИЯ SKYMAR - ЭТО СЕРВИС И ПОДДЕРЖКА ДЛЯ МОРЯКОВ. КОМПАНИЯ ОСНОВАНА В 2016 ГОДУ И ЗА ЭТО ВРЕМЯ ЗАСЛУЖИЛА ДОВЕРИЕ У МНОГИХ КЛИЕНТОВ. БЛАГОДАРЯ ОПЫТУ В СФЕРЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ И ЛЮБВИ К СВОЕЙ РАБОТЕ КОЛЛЕКТИВ SKYMAR РЕШАЕТ САМЫЕ СЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ И ГАРАНТИРУЕТ ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД И КАЧЕСТВЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НА ВСЕХ ЭТАПАХ ДЛЯ МОРЯКОВ. МЫ ПООБЩАЛИСЬ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ КОМПАНИИ SKYMAR АНДРЕЕМ ПАНЧЕНКО, ЧТОБЫ УЗНАТЬ ВСЕ САМЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ ПОДРОБНОСТИ О СЕРВИСЕ.

ЕСТЬ ЛИ У ВАС СВОЙ ДЕВИЗ, МИССИЯ?

- Все для моряков. Наша миссия — творчески и профессионально подходить к решениям ежедневных задач и настраивать все наши бизнес-процессы максимально комфортно для клиента. Мы хотим, чтобы наш клиент получал весь спектр сервисов в одном месте, тратил минимальное количество времени на поиск решения и мог полноценно заниматься своей основной деятельностью. Становясь нашим постоянным клиентом, вы обретаете в нашем лице не только надежного партнера, но и друга.

КАКИЕ УСЛУГИ ВЫ ПРЕДОСТАВЛЯЕТЕ МОРЯКАМ?

- На сегодняшний день наша компания предоставляет полный набор сервисов для моряков, криюнгов и судовладельцев. Это авиабилеты по специальным морским и оффшорным тарифам, индивидуальные трансферы моряков нашим собственным транспортом - как и по Украине, так и в ближнее/дальнее зарубежье, ПЦР тесты со всеми сопутствующими документами и сертификатами, медкомиссии для моряков и пакет сервисов «Skytag +»: в рамках агентского сопровождения сюда входят и курьерские услуги, и передача документов в любой аэропорт под вылет, встреча экипажа в аэропорту, а также организация самоизоляции в гостиницах Одессы и Киева с полным пансионом перед посадкой на судно, если того требует судовладелец. С ноября 2021 года наша компания оказывает также полную визовую поддержку украинским морякам.

КАКАЯ ИЗ УСЛУГ СЕЙЧАС НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАНА МОРЯКАМИ?

- Сложно дать однозначный ответ. Моряку всегда нужен авиабилет для того, чтобы попасть на судно или вернуться домой. Для посадки на судно в 100% случаях необходим ПЦР тест, медкомиссия. При полетах из Киева - необходим трансфер. Если моряк направляется в страну, где необходима виза - это тоже к нам. Большинство наших клиентов пользуются всем комплексом услуг - так удобнее и для криюнга, и для судовладельца. Но есть и такие, которые обращаются за тем или иным сервисом в отдельности. И мы не делим их на «больших» и «маленьких». Для Skytag интересна и ТОП компания, и криюнг, который заказывает 2 ПЦР в месяц. Мы одинаково ценим и тех и других, оказывая профессиональный сервис во всех случаях.

КАКОВЫ ВАШИ ПРОГНОЗЫ НА ДАЛЬНЕЙШИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ?

- Пандемия обязательно закончится, но ПЦР тест и вакцинация моряков войдет в обязательную документацию для посадки на судно наряду с судовой ролью и паспортом моряка. Мы также надеемся, что вместе с ПРМТУ Skytag сможет приложить усилия для модернизации обучающей базы в Украине, чтобы моряки нашей страны вышли на заслуженное первое место по профессионализму и качеству работы в мире.

ЧТО ПОСЛУЖИЛО ТОЛЧКОМ К СОЗДАНИЮ ТАКОГО БИЗНЕСА?

- Идея собственной компании родилась еще в студенческие годы, но Понимание, чем она будет заниматься, пришло в 2016 году. Сложив мой опыт в авиации и морской тревел сфере с опытом предоставления услуг и организации бизнес-процессов моего партнера, появился Skytag в том виде, в каком он есть сейчас. Мы не хотим, чтобы наша компания ассоциировалась с одним или двумя людьми. Skytag - это стиль жизни, это команда единомышленников, которые ежедневно выполняют задачи для бесперебойного функционирования морской отрасли.

ОПИШИТЕ СВОЕ САМОЕ БОЛЬШОЕ ДОСТИЖЕНИЕ И САМЫЙ ВПЕЧАТЛЯЮЩИЙ ПРОВАЛ?

- Мы никогда не просим наших клиентов судить нас по успехам. Мы просим судить нас по неудачам, потому что их очень мало. Нашим достижением на сегодняшний день является тот факт, что в 2020 году, когда все аэропорты закрылись и наступило темное время пандемии, мы не только не опустили руки, но и смогли за считанные дни собрать с нуля транспортный департамент, который смог осуществлять индивидуальные перевозки моряков в аэропорт Минска и домой. Тысячи моряков, в том числе благодаря нашей компании, смогли вернуться домой, и тысячи моряков смогли отправиться на работу в непростое время коронавирусных локдаунов. Более того, они смогли сделать это с максимальным комфортом и минимальным риском заражения в пути. А провалы... Их попросту у нас нет. Потому что наша команда 24 часа в сутки работает с максимально профессиональным отношением к рабочим процессам.

КАК ПРОИСХОДИТ РАБОЧИЙ ПРОЦЕСС, СКОЛЬКО У ВАС РАБОТНИКОВ?

- На сегодняшний день у нас работает около 10 человек, не считая водителей. У нас есть офис в Киеве, и в 2022 году



открываем официально офис в Одессе. В ближайших планах круглосуточная стойка в аэропорту Борисполь. Наша команда - это наша гордость. Каждый наш сотрудник живет брендом Skytag, благодаря чему все наши бизнес-процессы настроены максимально комфортно для клиента.

ЧТО БЫ ВЫ ПОРЕКОМЕНДОВАЛИ МОРЯКАМ В УСЛОВИЯХ СМЕН ЭКИПАЖА В ПЕРИОД ЭПИДЕМИИ COVID-19? РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ СЕМЕЙ МОРЯКОВ?

- К нашей команде очень часто обращаются как моряки, так и члены их семей с вопросами о возможности смен в той или иной стране, за необходимыми документами. Именно для этих случаев нами были созданы ютуб и телеграм каналы «Морячка Соня», где мы стараемся максимально оперативно описывать происходящие в мире изменения. Но не следует забывать, что даже если в той или иной стране официально смена экипажей разрешена, все дальнейшие действия будут зависеть только от судовладельца - готов ли он будет организовать в этой стране смену, глядя на финансовые аспекты и ковидные ограничения. Рекомендуем всем набираться терпения. Все будет хорошо.

КАКИМ ВЫ БЫ ВИДЕЛИ ДАЛЬНЕЙШЕЕ СОТРУДНИЧЕСТВО С ПРМТУ?

- Мы очень надеемся, что наше партнерство и дружба с ПРМТУ будет продолжаться долгие годы. Ведь мы объединены одной общей целью - вся наша работа направлена на благо моряков. И мы надеемся, что каждый из нас в это непростое время будет вносить весомый вклад в морское дело для обеспечения бесперебойного и профессионального функционирования морской отрасли.



ЧТО ПРОИСХОДИТ, КОГДА КОНТЕЙНЕРЫ ПЕРЯЮТСЯ В МОРЕ?

-  **МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:** заповедный участок береговой линии острова Ванкувер, Канада.
-  **ВИНОВНИК ПРОИСШЕСТВИЯ:** контейнеровоз, чьи контейнеры упали за борт и были выброшены на берег.
-  **ДЕЙСТВУЕТ:** экологическая экспедиция.

С тихоокеанского побережья Канады дул сильный ветер, когда небольшая лодка подошла к берегу для выполнения опасной миссии. Холодные соленые морские брызги обжигали лица добровольцев, пока они пытались удержаться вместе со своим снаряжением, в то время как лодку бросало в неспокойном море.

Один неверный шаг шкипера, пытающегося стабилизировать лодку, или добровольцев, готовящихся прыгнуть в воду и взобраться на скалистые пляжи, усеивающие корявую скалистую береговую линию, мог привести к катастрофе. Волны бросались в узкие каналы, что еще больше затрудняло навигацию и посадку.

Для Лилли Вудбери, регионального менеджера Surfrider Foundation, организации, занимающейся очисткой океанов, масштабы разрушений на берегу были очевидны. Она была ошеломлена катастрофой — мешаниной обломков, которые были разбросаны в этой когда-то естественной среде. «Это был ужасно: желтый пенополиуретан и пенополистирол, которые в конечном итоге буквально взорвались, как синтетические бомбы», — сказала она. «Это было очень заметно, очень ощутимо».

Пластик ломается и всплывает, создавая вероятность того,



что его съедят морские животные и рыбы. Вудбери продолжила: «Эти маленькие шарики желто-белой пены выглядят как еда. На береговой линии вы найдете пенопласт, в который вгрызались волки, медведи и другие животные. Вы видите следы укусов, значит они пытались это съесть».

Вудбери и другие добровольцы теперь столкнулись с почти невыполнимой задачей: очистить побережье от искореженного металла и того, что осталось от 35 пустых транспортных контейнеров, которые ранее упали с борта судна Hanjin Seattle, безжалостно захлестываемого неумолимыми волнами и приливами Тихого океана.

Контейнеровоз Hanjin Seattle заканчивал рейс, чтобы доставить несколько полных транспортных контейнеров в Сиэтл, штат Вашингтон, и Ванкувер, Британская Колумбия, а затем отправиться домой в Южную Корею. Компания была на грани банкротства, и финансовые ресурсы были ограничены.

Это должно было стать обычным рейсом, но Тихий океан хорошо известен своими сильными ветрами, бурным морем и сильными штормами. К западу от пролива Хуан-де-Фука судно попало в сильное волнение, и через несколько минут его пустые контейнеры были потеряны за бортом. После сообщения об инциденте судно продолжило свой путь в Сиэтл, имея целью сбросить несколько поврежденных контейнеров, а оставшиеся переставить и закрепить для безопасного плавания.

Услышав эту новость, береговая охрана Канады и США предупредила суда о том, что в канале с интенсивным движением плавают контейнеры. Помимо этих первоначальных отчетов, мало что было известно о том, что случилось с контейнерами и где может быть их последнее пристанище.

Ситуация вскоре должна была измениться. Начали поступать сообщения о том, что некоторые из них были выброшены на берег нетронутыми, в то время как другие были разбросаны по фрагментам на 30 милях от береговой линии в канадском национальном парке Тихоокеанского региона.

ИНЦИДЕНТ С КОНТЕЙНЕРОВОЗОМ ZIM KINGSTON: КОНТЕЙНЕРЫ ПАДАЮТ ЗА БОРТ

Внимание снова было сосредоточено на безопасности контейнерных перевозок на западном побережье Канады в октябре 2021 года, когда более сотни контейнеров упали за борт с судна Zim Kingston в ненастную погоду у входа в пролив Хуан-де-Фука.

Некоторые транспортные контейнеры содержали опасные материалы и загорелись, вызвав пожар на борту судна, который продолжался несколько дней. Многие контейнеры затонули; большинство из них остаются пропавшими без вести. Известно,

что четыре контейнера выбросило на берег вдоль северного побережья острова Ванкувер. Обломки включали пенополистирол, холодильники, потребительские товары и упаковочные материалы. Бригады по очистке были наняты и отправлены компанией, которая управляет судном. Канадская береговая охрана активно следила за ситуацией и регулярно предоставляла обновленную информацию о состоянии судна и потерянных контейнерах.

ПОЧЕМУ КОНТЕЙНЕРЫ ПАДАЮТ С СУДОВ?

Всемирный совет судоходства (WSC) сообщил, что только за период с 2018 по 2019 год в море было потеряно 1382 контейнера. Худшим годом был 2013-й, когда судно японского судовладельца Comfort затонуло в Индийском океане, потеряв 4293 контейнера. Еще один всплеск произошел в период с ноября 2020 по апрель 2021 года, когда в северной части Тихого океана в результате пяти отдельных инцидентов было потеряно около 3000 контейнеров. Так что же происходит?

Есть много объяснений тому, почему контейнеры падают с судов. Перед потерями 2020/21 Всемирный совет судоходства опубликовал отчет, в котором были рассмотрены масштабы проблемы.

Что касается недавних потерь, Всемирный совет судоходства, Международная палата судоходства и Балтийский и Международный морской совет сообщили Комитету по безопасности на море Международной морской организации, что, по их мнению, инциденты не были вызваны каким-то одним фактором, а, скорее, могли иметь место несколько причин. Это включало штормовую погоду, конструкцию судна, проблемы с двигателем и то, как были закреплены контейнеры. Рассматривались также возраст контейнеров и связанная с этим усталость металла.

В некоторых случаях контейнеры могли быть неправильно загружены и закреплены с нарушением требований, учитывающих волнение на море. Контейнеровозы становятся все больше и больше, а контейнеры штабелируются до высоты, эквивалентной зданию среднего размера. По мере расширения мировой торговли таких судов в море становится все больше. Еще одной причиной могут быть штормы, вызванные изменением климата,

особенно в северной части Тихого океана.

В статье журнала Insurance Journal Allianz Global Corporate & Specialty отмечается, что большинство недавних инцидентов с контейнерами произошло в Тихом океане, регионе с самым оживленным морским трафиком и одними из самых неблагоприятных погодных условий в мире. Согласно приведенному анализу, причин потерь несколько, но свою роль играет изменение климата: «Пересечение океана всегда было делом трудным, но оно стало еще более опасным из-за меняющихся погодных условий. Увеличение трафика из Китая в США прошлой зимой совпало с сильнейшими (с 1948 года) ветрами над северной частью Тихого океана, что увеличило вероятность более бурного моря и больших волн», — сказал Тодд Кроуфорд, главный метеоролог компании The Weather Company, занимающейся прогнозированием погоды и информационными технологиями.

«Чем выше вы ставите контейнеры на палубе, тем больше сил, которые на них влияют, когда судно движется по волнам, и это может быть дополнительным фактором, особенно с учетом того, что недавний бум спроса привел к тому, что все суда были заполнены до краев», — подчеркнул в интервью изданию Wall Street Journal Ларс Дженсен, исполнительный директор датской компании Sea Intelligence Consulting — ведущего поставщика исследований и анализа, услуг по обработке данных и консультационных услуг в рамках глобальной отрасли цепочки поставок, уделяющий особое внимание контейнерным перевозкам.

Но по мере того, как эти суда и их грузы становятся все больше и выше, сама их остойчивость находится под угрозой. Явление, называемое параметрической качкой, может произойти, когда волны ударяются о переднюю часть судна под





углом, а не в лоб. В результате судно может начать вращательное движение, синхронизированное с волнами, что в сочетании с обычной килевой качкой судна может привести к тому, что контейнеры вырвутся из креплений и будут выброшены за борт. Морские чиновники говорят, что операторы судов рассматривают возможность установки датчиков, которые могли бы выдавать предупреждения на основе данных о состоянии моря, чтобы избежать этого.

Анна Ларссон, директор по связям с общественностью Всемирного совета судоходства, говорит, что каждое происшествие с контейнером, выпавшим за борт, тщательно расследуется для определения и изучения причины происшедшего. Окончательные отчеты об инцидентах в конце сезона 2020/21 г.г. все еще в процессе подготовки, но ясно, что экстремальные погодные условия и ветер являются их общим знаменателем.

Ларссон говорит, что трудно связать эту серию инцидентов с конкретной причиной: «Международная группа экспертов по изменению климата установила четкую связь между изменением климата и недавними экстремальными погодными явлениями. Однако какой фактор отнести к изменению климата,



когда речь идет об этих конкретных событиях, мы не знаем».

Мнения о серьезности проблемы разнятся. По мнению Ларса Дженсена, не существует значительного роста потерь контейнеров в море. Всемирный совет судоходства обнаружил, что была потеряна крошечная доля, около 0,0006 процента от общего числа контейнеров, отправляемых в мировой океан каждый год. «Однако количество потерянных контейнеров резко увеличилось в 2020/21 году из-за нескольких важных событий. Но с точки зрения статистики мне трудно увидеть закономерность в том, что вполне может быть случайностью», — сказал Дженсен.

В связи с этим скачком потерь в 2020/21 году Балтийский и Международный морской совет и Всемирный совет судоходства работают совместно с ИМО и принимают ряд мер, таких как обязательные проверки контейнеров и применение свода правил по сокращению потерь. В мае 2021 года Комитет по безопасности на море ИМО согласился ввести обязательную систему оповещения об утере контейнеров и учета точного их количества. Тем не менее, эта система не вступит в силу как минимум до 2023 года.

КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА ПОЛУЧЕНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ?

Несмотря на инцидент с судном Zim Kingston, потеря контейнеров не является обычным явлением в Канаде. Но когда это происходит, ответственность за возврат утерянных контейнеров лежит на судоходной компании, а не на береговой охране Канады.

В случае с судном Hanjin Seattle федеральное правительство могло бы заставить компанию-судовладельца немедленно убрать обломки, но не сделало этого, потому что не считалось, что части контейнеров представляют непосредственную опасность для окружающей среды или навигации.

Тем не менее, не существует международных конвенций, конкретно касающихся утери морских контейнеров. Если контейнеры содержат опасные материалы, необходимо сообщить об их утере. Но если в контейнере нет ничего вредного, такой обязанности нет. В недавнем интервью информационному агентству Ship Technology Антидия Ситорес, международный представитель фонда Surfrider Foundation, занимающегося защитой мирового океана и пляжей через мощную сеть активис-

тов, отметила: «Мы обнаружили, что в некоторых случаях члены команды говорили, что обнаруживали потерю контейнеров в море только после того, как судно приходило в порт и нужно было провести инвентаризацию».

Существуют международные договоры и правила, которые, согласно ИМО, «могут иметь отношение к случаям претензий, связанных с контейнерами». В Найробийской международной конвенции об удалении затонувших кораблей есть положения, которые охватывают «опасности, создаваемые любым предметом, потерянным в море с судна», что возлагает на судовладельцев ответственность за ущерб и предусматривает прямые иски и претензии к страховщикам. Но до тех пор, пока не будут приняты более четкие правила, как показывает инцидент с контейнеровозом Hanjin Seattle, часто ответственность за тяжелую работу по устранению последствий ложится на добровольцев и неправительственные организации в прибрежных общинах и сообществах коренных народов.

РАБОТА С УТЕРЯННЫМИ КОНТЕЙНЕРАМИ: АНАТОМИЯ УБОРКИ

Вернёмся на западное побережье Канады: хотя пустые контейнеры судна Hanjin Seattle были забыты и списаны как убытки, для жителей западной части острова Ванкувер они оставались вполне реальной проблемой. Уборка этих обломков теперь была первостепенной задачей и обязанностью сотен добровольцев во главе с Surfrider Foundation, а также членов коренного народа ахусакх и сотрудников Парков Канады, в чьей юрисдикции находилось большинство обломков. Многие другие местные жители действовали самостоятельно, собирая отходы по мере их обнаружения.

Вскоре бригады по очистке начали работать в полную силу на 17 различных объектах вокруг заповедника, которые сильно пострадали от этих контейнеров. «Мы добрались до наиболее пострадавших мест, но пена так коварна. Он распадается на эти крошечные шарики размером в один миллиметр, а это миллионы кусочков. Вы не можете поднять его, это слишком сложно. Тот объем, который смешался с почвой и песком, слишком велик. Вы делаете все возможное, чтобы собрать большие куски, прежде чем они сломаются», — говорит Вудбери — «Мы все еще нахо-

дим пену вдоль побережья».

Со временем количество обломков и пластика продолжало расти. Они заполнили специальные огромные мешки. «Они размером с человека, и мы заполняли их сотнями», — сказала она. Это помимо самих контейнеров, которые должны были быть разрезаны профессиональными спасательными бригадами и вывезены вертолетом. Вудбери и ее волонтеры собрали в общей сложности от 20 до 30 тонн. «И это в основном пенопласт и пластик, которые сами по себе не так уж много весят», — отметила Лилли Вудбери.

Вудбери говорит, что она чувствует, что судоходная отрасль оторвана от последствий потери контейнеров и не видит конечного результата. «Если бы они были здесь, на земле, то увидели бы, насколько это катастрофично для береговой линии и как сильно это ранит людей, которые здесь живут. Честно говоря, это форма «мусорного» колониализма для коренных народов. Получили ли они компенсацию за бедствие, случившееся на их земле? Нет. Но эти отходы были просто отправлены на их территорию без раздумий».



ЧТО НАС ЖДЕТ В БУДУЩЕМ?

Хотя число контейнеров, которые падают в океан и выбрасываются на берег, по-прежнему относительно невелико, ясно, что в случае с западным побережьем Канады воздействие потерянных транспортных контейнеров, даже пустых, может иметь разрушительные последствия для местных прибрежных сообществ, а также морских и наземных животных. Новые правила, более строгое правоприменение и повышенная безопасность должны предотвратить многие из этих инцидентов. Но даже в этом случае наследие нескольких сломанных транспортных контейнеров может быть разрушительным и дорогостоящим, а утилизация увязнет из-за путаницы в разных юрисдикциях относительно того, кто на самом деле несет ответственность за уборку.

По материалам www.maritime-executive.com





Артема Рылова из Измаила привлекла в морской профессии не просто возможность хорошо зарабатывать, но и быть опорой для всей семьи. Парень из небольшого города всегда стремился к лучшему, к новым впечатлениям и опыту. Позже он решил поступить в Одесскую национальную морскую академию, родители поддержали его в этом начинании, и он смог получить образование механика. А затем – постепенно осуществлять свои мечты. Огромной мотивацией для Артема сейчас являются его жена и дети, с которыми он проводит все свободное время. Артем работает вторым механиком в компании V.Ships, но с приятной ностальгией вспоминает свой первый рейс, а также все сложные жизненные перипетии, которые довелось испытать в море.

РАБОТА В МОРЕ

- Артем, что повлияло на Ваш выбор профессии?

- На выбор профессии, как я думаю, повлияло то, где я вырос и что видел. А рос я в семье с довольно «скромным» заработком. Что касается моего образования – оплачивать контракт в академии было довольно сложно для моих родителей. Сейчас тоже есть похожие ситуации, родители курсантов, оплачивая довольно дорогой контракт, очень надеются на свое чадо, что парень или девушка будут опорой в будущем для своей семьи.

Я хотел, чтобы родители тоже чувствовали мою поддержку, чтобы их труды были не зря. Многого пришлось пережить на пути к становлению того человека, каким являюсь сейчас. Считаю, очень важным этот пункт для всей молодежи, без исключения.

- Помните впечатления Вашего первого рейса? Каким он был?

- Да, конечно, помню. Это было 10 лет назад. И совсем не так фантастически, как например, полететь в 19 лет за папин счет на отдых. Но все же это был первый опыт. Работа во взрослом коллективе, пусть и с нравоучениями в стиле: «Вы не такое поколение». Мы были первым экипажем нового судна. У меня осталось много впечат-

МНОГОЕ ПРИШЛОСЬ ПЕРЕЖИТЬ НА ПУТИ
К СТАНОВЛЕНИЮ ТОГО ЧЕЛОВЕКА, КАКИМ
ЯВЛЯЮСЬ СЕЙЧАС

I HAD TO GO THROUGH A LOT
TO BECOME THE PERSON I AM NOW

”

АРТЕМ РЫЛОВ ARTEM RYLOV

Artem Rylov from Izmail was engaged in the maritime profession not only by the opportunity to earn good money, but also to be a provider for his family. This guy from a small town has always strived for the best, for new impressions and experiences. Later, he decided to enter the Odessa National Maritime Academy; his parents supported this endeavor. Thus, Artem obtained an engineer's degree, and then – gradually started to realize his dreams. Now, Artem finds a huge motivation in his wife and children, with whom he spends all his free time. Artem works as a Second Engineer at V.Ships, but now recalls his first voyage with pleasant nostalgia, as well as all the life ups and downs experienced at sea.

WORKING AT SEA

- Artem, what impacted your career choice?

- The choice of profession, I suppose, was influenced by the place where I grew up and my surroundings. I grew up in a family with a rather modest income. As for my education, it was not easy for my parents to pay the contract at the Academy. We can witness similar situations now – when cadets' parents pay for a rather expensive contract and have great hopes for their child to become a support for their family in the future.

I wanted my parents to feel my support too, so that their efforts were not in vain. I had to go through a lot to become the person I am now. And I think this point is very important for all young people, without exception.

- Do you remember your first voyage? What was it like? Share your impressions.

- Of course, I remember. It was 10 years ago. And it was not as fantastic as, for example, going for a vacation at my 19 at my father's expense. But still, it was the first experience. It was a work in an adult team, albeit with moralizing like: «What a generation!» We were the first crew on the new ship. I gained a lot

лений и опыт выстраивания правильных отношений со взрослыми людьми. Я подружился с боцманом и матросом. Но, к сожалению, потерял с ними контакт... Так что, Серега и боцман из Николаева, если вы это читаете – найдите меня, пожалуйста.

- Что самое сложное в профессии моряка?

- Это, конечно же, расставания с семьей. Особенно, когда у меня появились детки, это стало еще сложнее. Но я размышляю о том, что эта профессия помогает мне делать их счастливыми, потому что без денег все равно ничего не будет. Также у меня есть достаточно времени в отпуске, чтобы заниматься детьми. Главное желание, с подобной профессией тоже можно все обустроить.

Если говорить об аспектах работы, то, конечно, это замкнутое пространство, в котором находятся одни и те же люди, с одними и теми же привычками, а значит и действиями. Нужно научиться воспринимать людей такими, какие они есть. Понимать, что у них тоже есть жизненный опыт и укоренившиеся устои, принципы и правила. Если это принимать, можно выстроить разумные рабочие отношения и легко коммуницировать.

- Какие опасности подстерегают моряков в море?

- Думаю, очень важный аспект мореплавания до сих пор недостаточно изучен и принят во внимание. Это, конечно же, отсутствие квалифицированной скорой медицинской помощи для членов экипажа, которые находятся в рейсе. Люди болеют и травмируются вне зависимости от возраста. И как оказать достойную помощь человеку, когда до причала еще 20 суток? Когда что-то болит, так просто не сядешь в машину и не приедешь к врачу. Для меня очень печально, что до сих пор все на таком уровне.

- Как повлияла пандемия коронавируса на работу моряков?

- Как и на все остальные аспекты нашей жизни – негативно. Огромное количество людей не могут уехать на работу, потому что у них COVID-19. Посещение города – запрещено. Когда уезжаешь на судно, сразу можно настраиваться, что на сушу ты не выйдешь, так будет легче потом с этим жить. Постоянно маска на лице... И этот список можно продолжать мучительно долго.

МОРЕК И ПРОФСОЮЗ

- Почему моряку важно становиться членом ПРМТУ?

- Я считаю, что важно и нужно становиться членом ПРМТУ, потому что это инструмент для реализации своих прав, в первую очередь. Это возможность защитить себя в случае неприятностей.

- Лично Вы чувствуете поддержку ПРМТУ?

- Конечно, это огромный потенциал и среда, которая способствует моему профессиональному развитию. ПРМТУ дал мне прекрасную возможность изучать английский язык – совершенно бесплатно, с очень хорошим преподавателем Игорем Олейником. Пользуясь случаем, хочу выразить вам большую благодарность за терпимость и профессионализм. Очень приятно с вами работать в этом направлении. Также ПРМТУ – это помощь при рождении ребенка, возмещение средств на оздоровление и многое, многое другое.

Спасибо ПРМТУ за оказанную возможность рассказать чуточку о себе и своем опыте в море.

of impressions and experience of building adequate relationships with adults. I made friends with the bosun and the AB. But, unfortunately, we lost contact... So, Sergey and the bosun from Nikolaev, if you are reading this, please find me.

- What, in your opinion, is the hardest part of a seafarer's job?

- It is, of course, being far from my family. Especially since I have kids, it became even tougher. But I consider that this job helps me make them successful as without money it would be impossible. I also find enough time on my vacation to take care of my kids. In our profession, with due regard to desire, you can arrange everything.

If we talk about working aspects, then, of course, the difficulties lay in a closed space with the same people, who have the same habits, and therefore actions. You need to learn to accept people for who they are; to apprehend that they also have a particular background, deeply-rooted attitudes, principles and rules. If you tolerate this, building a proper working relationship and communicating is easy.

- What dangers does the sea have in store for seafarers?

- I think there is a very important element in navigation that is still insufficiently studied and not taken into account. It is, of course, the inaccessibility of qualified urgent medical care for the crew members on the voyage. People get sick and injured regardless of age. And how can you provide proper assistance to a person when you are 20 days from the shore? So, when you feel bad, you can not just get in the car and see the doctor. I am really upset that it is still the issue.

- How has the COVID-19 pandemic affected the seafarers' work? In particular, yours.

- As well as all other life aspects – negatively. A huge number of people cannot start their work because they are sick with COVID-19. Shore leaves are prohibited. When you get on a vessel, you should immediately grasp that you won't step on land – thus it is easier to deal with it. The necessity to wear a mask all the time... I can continue this list painfully long.

SEAFARERS AND TRADE UNION

- Why is it important for a seafarer to become a member of the MTWTU?

- I believe that becoming an MTWTU member is important and essential because it is a tool for executing your rights, first of all. It is an opportunity to protect yourself in case of a crisis.

- Do you personally feel the support of the MTWTU?

- The Trade Union is, for sure, a huge prospect and an environment that contributes to my professional development. The MTWTU gave me a great opportunity to study English – absolutely free of charge, with a good teacher, Igor Oliynyk. I would like to take this opportunity to thank you for your patience and professionalism. It is a pleasure to work with you in this direction. Also, the MTWTU provides assistance at the child's birth, reimbursement of expenses for treatment and recovery, and much more.

Thank you, MTWTU, for the chance to tell a little story about myself and my experience at sea!



В ПОЛКУ
«УДОБНЫХ» ФЛАГОВ
ПРИБЫЛО

В конце декабря Министр иностранных дел, международного сотрудничества и обществ Республики Гвинея-Бисау сообщила в Международную федерацию транспортных (ITF) о создании Международного морского регистра Республики Гвинея-Бисау.

Напомним, что регистрация судна под «удобным» флагом позволяет судовла-

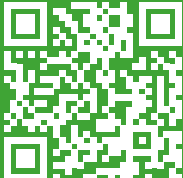
дельцам значительно сократить свои издержки: платить меньше налогов и за регистрацию, использовать дешевую рабочую силу, сокращая расходы на оплату труда и снабжение моряков.

Более 70-ти лет Международная федерация транспортных борется против «удобных» флагов, благодаря чему сформиро-

вались стандарты коллективных договоров, которые устанавливают заработную плату и условия труда для экипажей судов под «удобными» флагами. Наличие коллективного договора стандарта ITF на судне позволяет морякам быть уверенными, что в случае, если их права будут нарушены, на помощь им придет Профсоюз и инспекторат ITF.

30

- ✓ Проверить, покрыто ли ваше судно коллективным договором стандарта ITF, можно на сайте Профсоюза
- ! Также вы всегда можете получить у нас бесплатную консультацию перед трудоустройством.



В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ГОСУДАРСТВАМИ «УДОБНЫХ» ФЛАГОВ ОБЪЯВЛЕНЫ 43 СТРАНЫ

Антигуа и Барбуда	Кюрасао	Ливан	Сан-Томе и Принсипи
Багамские острова	Кипр	Либерия	Сьерра-Леоне
Барбадос	Экваториальная Гвинея	Мальта	Сент-Китс и Невис
Белиз	Фарерские острова	Мадейра	Сент-Винсент и Гренадины
Бермудские острова	Французский международный судовой реестр (FIS)	Маршалловы острова	Шри-Ланка
Боливия	Немецкий международный судовой реестр (GIS)	Маврикий	Танзания (Занзибар)
Гвинея-Биссау	Грузия	Молдова	Того
Камбоджа	Гибралтар	Монголия	Тонга
Камерун	Гондурас	Мьянмар	Вануату
Каймановы острова	Ямайка	Северная Корея	
Коморские острова		Палау	
Острова Кука		Панама	



LET'S KEEP OUR
SEAFARERS SMILING!

UNION DENT – социальный проект Профсоюза работников морского транспорта Украины и немецкого профсоюза ver.di*

Для участия в проекте свяжитесь с инспектором Профсоюза по работе с моряками по телефону:

(048) 242 99 01

(050) 33 64 457

Наш профиль
в Facebook
@uniondentmtwtu



Наш профиль
в Instagram
@union_dent_mtwtu



* бесплатные стоматологические услуги для моряков-членов ПРМТУ, работающих на судах немецких судовладельцев, покрытых договорами ver.di

WE ARE STRONGER
ВМЕСТЕ
МЫ
СЛАВЯ
STRONGER

