

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№42 ноябрь 2013

**ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ
БОРЬБЫ СО СПИДОМ**



**«ЗА МЛС, 2006 СТОЯТ
СУДЬБЫ 75 ТЫСЯЧ
УКРАИНСКИХ
МОРЯКОВ»**

ДМИТРИЙ ДЕМИДОВИЧ

НОВОСТИ
В МИРЕ

АКТУАЛЬНО
ПОЛИТИКА
МЕХИКО

ИНТЕРЕСНО
МОРСКИЕ
ГИГАНТЫ

ЭКСКЛЮЗИВНО
СЕМИНАР ДЛЯ
МОРЯКОВ

ЭКСКУРСИЯ
ПОРТ
«ЮЖНЫЙ»

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
Т/Х «АЗЕРБАЙДЖАН»

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГУА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛИЗ



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



МАЛЬТА



МАРШАЛОВЫ 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.





Обложка:
судно
**Mineral
Honshu,**
Anglo-Eastern

Уважаемые наши читатели!

И вновь мы рады представить вашему вниманию новый номер журнала «Морской». С 20 августа 2013 года, когда Конвенция МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года вступила в силу, наш Профсоюз проводит активную деятельность, направленную на скорейшую ратификацию Украиной этого документа. Именно поэтому вот уже который номер подряд основной темой нашего журнала является Конвенция. Мы стараемся делать все, чтобы наши украинские моряки были максимально информированы о шагах, которые предпринимает Профсоюз работников морского транспорта Украины, при полной поддержке Министерства инфраструктуры Украины и Федерации работодателей транспорта Украины, на пути к ратификации Конвенции.

На сегодняшний момент преодолен очередной рубеж – заместитель Министра инфраструктуры Украины Дмитрий Демидович взял под личный контроль этот вопрос.

Кроме того, в этом номере мы расскажем вам о масштабном семинаре, который был организован для моряков компании Anglo-Eastern. В нашей постоянной и любимой многими рубрике – «История в деталях» – вас ждет продолжение рассказа о теплоходе «Азербайджан»; также мы расскажем вам про порт «Южный» и эксклюзивно познакомим вас с инновациями в круизном судоходстве.

В нашем журнале мы, как всегда, постарались совместить приятное с полезным и сделать номер как информационным, так и развлекательным. Будем надеяться, что нам это удалось. А если у вас имеются замечания и пожелания к нашему журналу, ждем ваших писем на наш электронный адрес morskoy@mtwtu.org.ua

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

НОВОСТИ

2 В МИРЕ

АКТУАЛЬНО

4 MLC, 2006

10 ПОЛИТИКА МЕХИКО

ИНТЕРЕСНО

14 МОРСКИЕ ГИГАНТЫ

16 СЕМИНАР ДЛЯ МОРЯКОВ

ВАЖНО

18 СПИД

ЭКСКУРСИЯ

20 ПОРТ «ЮЖНЫЙ»

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 Т/х «АЗЕРБАЙДЖАН»

№ 42
ноябрь 2013

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная
профсоюзная организация
моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Клявин П.Ю.
Свидетельство о государственной
регистрации:
Серия В00 №093420 от 17.09.2004 г.

Перепечатка материалов журнала
«Морской» невозможна без
письменного разрешения
редакции. При перепечатке
материалов обязательна ссылка на
журнал «Морской».

Редакция не несет
ответственности за достоверность
информации, опубликованной в
рекламных объявлениях. Редакция
не несет ответственности за
стилистические и грамматические
ошибки в рекламных макетах.

Информационно-развлекательный
журнал «Морской»
распространяется бесплатно в
крюинговых компаниях и
первичных профсоюзных
организациях ПРМТУ.

Тираж – 1000 экз.

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

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



МОРСКАЯ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ ОТРЕАГИРОВАЛА НА ТАЙФУН В ФИЛИППИНАХ

Объединения судовладельцев, профсоюзы и благотворительные организации объединяются для оказания помощи морякам, семьи которых пострадали от разрушительных последствий тайфуна Yolanda на Филиппинах. Сегодня одной из основных проблем для филиппинских моряков, которые составляют более 20% моряков всего мира, является связь с родными и близкими на родине. Организации Mission to Seafarers и Sailors Society сегодня предоставляют филиппинским морякам бесплатные телефонные карты, SIM-чипы и Wi-Fi. Фонд The Seafarers' Emergency Fund, который находится в ведении Международного центра помощи морякам ISWAN, бесплатно предоставляет филиппинским морякам средства для осуществления бесплатных телефонных звонков и Wi-Fi, чтобы они могли позвонить домой.

ISWAN также помогает координировать работу организаций, участвующих в обеспечении благосостояния моряков, таких как: Международная федерация судоходства / Международная палата судоходства (ISF/ICS), Международная федерация транспортников (ITF) и Международная христианская морская ассоциация (ICMA). Членская организация ITF, Профсоюз моряков Филиппин (AMOSUP) используют своё учебное судно Felix Оса для транспортировки в пострадавшие районы гуманитарных грузов, предоставляемых норвежскими и другими судовладельцами.

Судоходная компания MOL пожертвовала 30 000 долларов США для ликвидации последствий катастрофы.

Медиакомпания KVN Headland Media использует свой ежедневный новостной бюллетень Newslink для размещения информации о последствиях тайфуна. Таким образом, к этой информации получают доступ 100 000 филиппинских моряков на борту 10 000 судов по всему миру.

ISWAN помогает филиппинским морякам обмениваться информацией посредством сайта seafarerhelp.org и бесплатного телефона доверия (среди доступных языков есть и тагальский). Капелланы и социальные работники благотворительных организаций и миссий моряков по всему миру готовы оказать свою помощь филиппинским морякам, которые получили трагические новости, находясь в море или в порту.

В НОРВЕГИИ БОЙКОТИРУЮТ ДОКЕРЫ

Докеры начали бойкот на терминале 1 в порту Рисавика после того, как руководство отказалось подписывать национальное отраслевое соглашение.

На веб-сайте Международной федерации транспортников сообщается, что вместо того, чтобы выплачивать докерам зарплату в соответствии с национальным соглашением «компания предлагает использовать моряков для выполнения докерской погрузочно-разгрузочной работы».

Норвежские морские профсоюзы обратились к судовладельцам с просьбой изменить маршруты следования судов и заходить не в порт Ставангере, где объявлен бойкот, а в другие удобные пункты назначения до тех пор, пока на терминале в Рисавике не будет заключен коллективный договор.



МФТ опубликовала заявление, в котором осудила намерения компании, так как это прямое нарушение положения о работе докеров в договоре МФТ. В заявлении говорится: «Все договора МФТ содержат положение о работе докеров, которое определяет, что на тех судах, где подписаны такие договора, ни один член экипажа и ни одно лицо, находящееся на борту судна, не выполняет погрузочно-разгрузочных работ, которые традиционно и исторически выполняют докеры. Обработка грузов должна выполняться только квалифицированными докерами, которые обладают соответствующими навыками и профессиональной подготовкой, позволяющей им выполнять свою работу эффективно и безопасно».

НИГЕРИЙСКИЕ ПИРАТЫ ОТПУСТИЛИ АМЕРИКАНСКИХ МОРЯКОВ С СУДНА C-RETRIEVER

В середине ноября госдепартамент США сообщил, что двое американских моряков (капитан и старший механик) с судна C-Retrieve, похищенных в ночь на 23 октября 2013 года у берегов Нигерии, освобождены.

Моряки были отпущены после выплаты выкупа. Члены экипажа шельфового судна снабжения C-Retrieve были похищены 23 октября в следствии вооруженного нападения на судно, находившееся на шельфе штата Байелса,



Нигерия, Гвинейский залив. Судно принадлежит американской транспортной компании.

Шельфовое судно снабжения C-Retriever IMO: 9212993, флаг США, порт приписки Галлиано, штат Луизиана, США, было построено в 1999 году. Судостроитель: North American Shipbuilding, город Лароз, штат Луизиана, США. Владелец и оператор: Edison Chouest Offshore, город Кат Офф, штат Луизиана, США.

СКОРО СВЕТ УВИДИТ НОВОЕ ЭКОЛОГИЧНОЕ СУДНО

Европейский судостроительный гигант STX Europe и французская компания Stirling Design International разрабатывают «сверхэкологичное круизное судно» EOSEAS.



Проект строительства этого уникального судна является частью программы Ecorizon, которая направлена на развитие инновационных технологий для морской отрасли. Также в рамках проекта ищут альтернативные источники энергии для крупных судов. EOSEAS представляет собой огромное судно, длина которого превышает 300 метров, а ширина составляет 60 метров. Конструкция лайнера предполагает 5 корпусов, которые погружены в воду. Данный тип конструкции называется «пентамаран». Над ним будет располагаться палуба, раздвигаемая в задней части лайнера.

КОМПАНИЯ YANGZIJANG SHIPBUILDING ПОЛУЧИЛА 15 НОВЫХ КОНТРАКТОВ

Компания Yangzijiang Shipbuilding (Holdings) объявила о последних обновлениях своих судостроительных заказов. Как сообщается на официальном сайте компании, группа выиграла контракты на строительство 15 новых судов, общая сумма которых составляет 533 миллиона долларов США. Заказы получены на строительство пяти балкеров, водоизмещением 82000 тонн, четырех балкеров, водоизмещением 208000 тонн. А также были использованы позиции на строительство дополнительных судов, по ранее заключенным контрактам: на четыре балкера водоизмещением 82000 тонн, два – водоизмещением 64000 тонн.



Суда по 15 новым контрактам будут поставлены с 2015 года по 2016 год. По состоянию на ноябрь 2013 года, Yangzijiang имеет 30 опционов на сумму 1,48 млрд. долларов США, из которых 11 вариантов для контейнеровозов на сумму 850 млн. долларов США и 19 вариантов для многоцелевых сухогрузов на сумму 0,63 млрд. долларов США.

КОМПАНИЯ GOOGLE НАШЛА НОВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ БАРЖАМ

Интернет-гигант Google пришвартовал у побережья США две баржи, которые будут использоваться как интерактивные площадки. Данная информация вызвала небывалый ажиотаж в мировых средствах массовой информации. Одна из барж в данный момент пришвартована у первого пирса в бухте Острова сокровищ в Сан-Франциско. Другое судно находится на восточном побережье, недалеко от штата Мэн.

Google будет использовать суда с большими четырехэтажными надстройками в качестве учебных корпусов, в которых все могут тесно познакомиться с новейшими технологиями.

Пресс-служба интернет-гиганта сообщила: «Мы исследуем возможность использования барж в качестве интерактивного пространства, в котором люди смогут познакомиться с техническими новинками».

РАТИФИКАЦИЯ В УКРАИНЕ КОНВЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ» ПОМОЖЕТ ЗАЩИТИТЬ УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ ОТ ДЕЙСТВИЙ НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ

В Киеве 12 ноября прошло межведомственное совещание по ратификации Украиной Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 года.

В совещании приняли участие представители Министерства инфраструктуры Украины, представители судоходных компаний, профессиональных союзов, ГП «Классификационное общество Регистр судоходства Украины», представители Министерств, структурных подразделений Мининфраструктуры, общественного совета Укрморречинспекции и т.п.

Ратификация в Украине Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» поможет защитить наших моряков от действий недобросовестных работодателей. Для приведения украинского законодательства в соответствие с документом будет создана межведомственная рабочая группа под общим руководством заместителя Председателя Укрморречинспекции Николая Севирина. Об этом сообщил заместитель Министра инфраструктуры Украины Дмитрий Демидович, в ходе межведомственного совещания по этому вопросу.

**ДМИТРИЙ ДЕМИДОВИЧ****Заместитель Министра инфраструктуры Украины**

«Дискуссия о необходимости ратификации этой Конвенции длится достаточно долго – с 2006 года – во всех возможных форматах, и заинтересованные стороны знают текст документа наизусть, причем на языке оригинала. Поэтому сейчас нет смысла подробно углубляться в содержание ее норм. Сегодня хочется высказать официальную позицию Министерства, чтоб мы могли вместе двигаться в сторону ратификации этого документа.

Мы внимательно изучили положения Конвенции МОНТ, 2006 и все вопросы, связанные с ее ратификацией, в том числе доклады и аргументы всех заинтересованных сторон, дискуссии в Одессе в сентябре текущего года, публикации в СМИ и так далее. Итак, пришло время вернуться к этим вопросам и рассмотреть перспективы, которые имеются на сегодняшний день.

Напомню, что Конвенция вступила в силу 20 августа 2013 года, ее ратифицировала 51 страна, общий тоннаж флота составляет 76%. При этом, документ подписали как страны флага, т.е. те страны, которые имеют крупные судоходные компании, так и те страны, которые являются экспортерами моряков. Ко второй категории стран относится и Украина.

Данный документ закрепляет абсолютно понятные



- Дмитрий Демидович,
заместитель Министра
инфраструктуры Украины

**«Мы должны
приложить
максимум усилий для
ратификации
Конвенции, ведь за
ней судьбы не менее
75 тысяч украинских
моряков!»**

правила и условия труда моряков, гарантирует им право на отдых, на получение заработной платы, на медицинское обслуживание и т.д. То есть, позволяет на 100% защитить их от недобросовестного работодателя и от неприятностей по посредничеству в найме и трудоустройстве моряков, которые на сегодняшний день не несут никакой ответственности. Это стало причиной того, что за последние годы мы неоднократно сталкивались со случаями, когда наши моряки не получали зарплату, становились заложниками ситуации, попадали в плен.

А ратификация в Украине Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» поможет защитить наших моряков от действий недобросовестных работодателей. И мы должны приложить максимум усилий для того, чтобы этот документ был как можно скорее ратифицирован в Украине, ведь за ним судьбы не менее 75 тысяч украинских моряков».



- Николай Севиринов,
заместитель председателя
Укрморречинспекции

«Мы должны планомерно двигаться в направлении имплементации международных стандартов, принципов, регламентов и директив в наше законодательство, что, безусловно, позволит обеспечить достойные условия жизни и труда украинских моряков на борту судна»



НИКОЛАЙ СЕВИРИН

Заместитель председателя Укрморречинспекции

«Основными проблемами украинских моряков, профессионализм которых сегодня не подлежит сомнению во всем мире, является то, что они, за редким исключением, вынуждены работать даже без заключения трудовых договоров.

Конвенция «О труде в морском судоходстве» четко регламентирует трудовые отношения между моряком и работодателем, у которого фактически не будет возможности не оформить правильно моряка, не выплатить ему заработную плату.

Также документом предусмотрен механизм контроля за соблюдением и обеспечением его выполнения государством флага и государством порта в рамках процедур портового контроля, согласно которым все суда, которые ходят под флагом государства - члена, должны иметь и регулярно подтверждать Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Мы должны планомерно двигаться в направлении имплементации международных стандартов, принципов, регламентов и директив в наше законодательство, что, безусловно, позволит обеспечить достойные условия жизни и труда украинских моряков на борту судна.

Напомним, 20 августа 2013 г. упомянутая Конвенция вступила в силу. В настоящее время ее ратифицировала 51 страна с общим тоннажем флота 76,2 % мирового объема. Документ, объединив в себе более 70 норма-



тивно-правовых актов в области морского торгового судоходства, считается четвертой составляющей, которая дополнила перечень важнейших международных нормативных документов, таких как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС 74), Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ-73/78), Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ-78/95). Также пересмотренная Конвенция ПДНВ отражает часть требований Конвенции МОТ MLC, 2006 года относительно таких вопросов, как время работы и отдыха на судне.

ВЛАДИМИР КОРНИЕНКО

Заместитель Министра инфраструктуры Украины, руководитель аппарата

«Ратификация Конвенции МОТ MLC, 2006 позволит обеспечить необходимый уровень конкурентоспособности отечественного флота в секторе международного морского бизнеса, отвечает интересам и внешнеэкономическим приоритетам Украины».

МИХАИЛ КИРЕЕВ

Председатель ПРМТУ

«Конвенция MLC, 2006 является фундаментальной, т.е. обязательной для всех стран, даже если они не ратифицировали эту Конвенцию. Прошло время обсуждений, консультаций и полемик «за» или «против». Сейчас рассматривается вопрос о вступлении в силу Конвенции уже в другой

плоскости – как избежать Украине последствий вступления Конвенции MLC, 2006. К сожалению, негативные последствия уже есть. На мировом рынке труда уже появились тенденции, которые могут привести к отказу иностранных судовладельцев от найма на работу украинских моряков. Недавно мы получили такое письмо, в котором крупное морское агентство, которое занимается трудоустройством украинских моряков на суда иностранных судовладельцев, доводит до сведения профсоюза, что на всех запросах, которые поступают от судовладельцев, стоит отметка «только не моряки украинского происхождения». Такие отказы мотивированы тем, что государство Украина не ратифицировало Конвенцию и не проводит подготовку моряков в соответствии с требованиями этой Конвенции. Мы видим, что иностранные судовладельцы отказываются от украинских моряков. Сегодня Украина занимает четвертое место по поставке морских офицеров на мировой рынок труда, и 75 тысяч украинских моряков ежегодно без помощи государства трудоустраиваются на работу на суда иностранных судовладельцев, что, ввиду отсутствия в Украине собственного флота, помогает избежать роста безработицы в стране. Некоторые украинские крьюинги, такие как V.SHIPS, Marlow Navigation, OSM и другие, закупают и передают в морские учебные заведения тренажеры и симуляторы для повышения профессиональной подготовки будущих украинских моряков. Если Украина в ближайшее время не ратифицирует Конвенцию, какова судьба ожидает нынешних курсантов ОНМА и других морских учебных заведений, а это, ни много ни мало, порядка 10 000 курсантов, которые

ежегодно тратят деньги и время на получение достойного профессионального образования? Но, к сожалению, не смогут реализовать своё право на труд только потому, что они являются гражданами Украины.

Сегодня полным ходом проходит портовая реформа, которая предполагает привлечение инвесторов и грузопотоков, и нацелена на то, чтобы сделать украинские порты конкурентоспособнее, создать рабочие места. Я хотел бы обратить внимание, что стандарты MLC, 2006 распространяются и на морские порты Украины, куда заходят суда иностранных судовладельцев и грузоотправителей.

Если таким же образом будет продолжаться дальше, то возникнет вопрос: не будет ли МОТ или ИМО рекомендовать иностранным грузоотправителям и судовладельцам заходить в другие порты, например, в Новороссийск или Констанцу, где требования Конвенции выполняются, и не окажутся ли тогда наши украинские портовики без работы и средств к существованию?



– Михаил Киреев,
Председатель Профсоюза
работников морского
транспорта Украины

«Конвенция направлена на улучшение условий труда и социальной защиты моряков и обязывает государство, которое её ратифицировало, обеспечить полную реализацию социальных и трудовых прав моряков»



Конвенция направлена на улучшение условий труда и социальной защиты моряков и обязывает государство, которое её ратифицировало, обеспечить полную реализацию социальных и трудовых прав моряков, предусмотренных в Конвенции:

- каждый моряк имеет право на безопасное рабочее место, которое соответствует нормам безопасности;
- каждый моряк имеет право на справедливые условия занятости;
- каждый моряк имеет право на достойные условия труда и жизни на борту судна;
- каждый моряк имеет право на охрану здоровья и медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и другие формы социальной защиты.

Это то, что сегодня заложено в нашей Конституции, и она гарантирует эти права всем украинским гражданам».

ОРЕСТ КЛИМПУШ

Председатель Федерации работодателей транспорта Украины

«Сегодня есть необходимость в ратификации Конвенции. Я хочу обратиться к опыту Национального международного социального экономического Совета, где мы с Организацией работодателей транспорта настаивали на том, чтобы немедленно найти политическое решение. Можно много говорить об имплементации, но политическое решение, которое заключалось в том, чтобы немедленно ратифицировать на фоне всех событий, которые происходят и за пределами Украины и на территории Украины, и в наших перспективных допустимых границах



европейской интеграции и т.д.

Это просто необходимо. Я рад, что на сегодня ситуация изменилась, несмотря на некоторое сопротивление со стороны Министерства социальной политики. После этого мы написали письмо Премьер-министру, от имени работодателей и профсоюзов, с просьбой уделить особое внимание этому вопросу и сегодня видим, что вопрос решается. Мы благодарны лично Вам, Дмитрий Владимирович, за то, как Вы начали это совещание, и за то, что Вы готовы и понимаете то, что этот вопрос нужно решать. Этот вопрос действительно значимый и это вопрос политики Министерства. Сегодня есть все основания поблагодарить Вас за то, что Вы организовали такое совещание, поблагодарить за ту позицию, которую Министерство выразило. Я еще хотел отметить одно обстоятельство – мы, как работодатели и как те, кто представляют интересы работодателей, понимаем, что основные задачи, вытекающие из настоящей Конвенции, как раз стоят перед работодателями. Но единый порядок, единые подходы, мировой уровень подходов – именно они будут заставлять обеспечивать нам успешный уровень работы: и работодателям, и судовладельцам, и всем остальным».

Как мы видим, работа по ратификации Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года, которую с 2009 года проводит Профсоюз работников морского транспорта Украины, не проходит незаметно. Сегодня Профсоюз добился, чтобы наивысшие эшелоны власти обратили свое внимание на будущее украинских моряков и украинских докеров.



– Орест Климпуш,
Председатель Федерации
работодателей
транспорта Украины

**«... мы, как
работодатели и как те,
кто представляют
интересы
работодателей,
понимаем, что основные
задачи, вытекающие из
настоящей Конвенции,
как раз стоят перед
работодателями»**

В ЛОНДОНЕ ПРОШЕЛ СЕМИНАР-ТРЕНИНГ ПО ПОЛИТИКЕ МЕХИКО



Томас Абрахамсон, и.о. Морского координатора МФТ, в своем вступительном слове обозначил: «Эта Политика включает в себя такие важнейшие вопросы, как билатеральные отношения между профсоюзами и вопросы моряков, но без имплементации это всего лишь слова на бумаге. Мы должны приложить усилия для ее имплементации. Политика «Хартии моряков» определяет, какую ответственность мы несем перед моряками, ставя свою подпись под договором».

В период с 4 по 8 ноября в здании Международной федерации транспортников (ITF) в Лондоне прошел семинар-обучение для профсоюзных лидеров, посвященный имплементации Политики Мехико.

Как известно, для того, чтобы минимизировать свои расходы, судовладельцы, зачастую, используют так называемые «удобные» флаги (Flag of convenience, FOC). Преимущества, которые дают «удобные» флаги судовладельцам, очевидны:

- низкие налоговые ставки;
- низкий уровень обязательной минимальной оплаты труда;
- небольшие регистрационные сборы;
- минимум формальностей;
- крайне короткий (по сравнению с другими) срок регистрации;
- отсутствие требований в отношении гражданства членов экипажа;
- возможность осуществления коммерческой эксплуатации судна нерезидентом из-за пределов государства флага.



Однако при таких условиях наиболее уязвимыми становятся моряки, которые работают на судах под «удобным» флагом. Именно на судах под «удобными» флагами чаще всего нарушаются права моряков: не соблюдаются нормы оплаты труда и рабочих часов, задерживается или вовсе не выплачивается заработная плата или компенсации, нарушается техника безопасности, а также именно такие суда часто бросает судовладелец на произвол судьбы. Более 65 лет назад Международная федерация транспортников запустила масштабную Кампанию по борьбе с «удобными» флагами, и эта Кампания продолжается до сих пор.

Это не означает, что все судовладельцы, которые используют «удобные» флаги, являются недобросовестными работодателями. По данным Международной федерации транспортников, сейчас коллективными договорами МФТ покрыто 40% судов под «удобным» флагом.

Основой Кампании против «удобных» флагов (FOC Campaign) является Политика Мехико, которая устанавливает цели и задачи Кампании, основные принципы, ценности, стратегии и процедуры, определяющие то, как Кампания будет работать. Кроме того, Политика определяет

минимальные взаимные обязанности профсоюзов и членов профсоюза, описывает приемлемые для МФТ стандарты для судов под «удобным» флагом, под национальным флагом и др.

Подробному изучению Политики Мехико и был посвящен семинар-тренинг.

В обучении приняли участие представители 17 профсоюзов всего мира, в том числе и представители основных стран-поставщиков рабочей силы: России, Филиппин и, конечно же, Украины.

Наиболее важные вопросы, которые были подняты в рамках обучения, – это Политика «Хартии моряков», билатеральные взаимоотношения между профсоюзами бенефициарного судовладельца (т.е. профсоюзами, которые представляют страну истинного собственника судна, такие как итальянские, немецкие, норвежские и т.д.) и профсоюзами стран, которые поставляют рабочую силу на рынок труда (к ним относятся филиппинцы, украинцы, китайцы, россияне и пр.), а также солидарность между портовыми и моряками в рамках Кампании против удобных портов (POC).



Политика «Хартии моряков» устанавливает минимальные основные обязательства профсоюзов перед моряками, а также описывает взаимодействие секретариата Международной федерации транспортников и членских профсоюзов.

В рамках группового обсуждения профсоюзы разных стран поделились своим опытом привлечения в свои ряды новых членов и повышения лояльности уже имеющих. Так, представители Профсоюза морских офицеров Сингапура (SMOU) рассказали, что буквально недавно они организовали мероприятие, похожее на Октоберфест, для своих членов, а также они организуют курсы английского языка для моряков.

Свободный профсоюз Румынии (RSFU) частично компенсирует стоимость курсов для моряков, а также активно использует медиа ресурсы. Представители Профсоюза моряков Польши (PSU) посещают морские академии и общаются с будущими моряками своей страны. Что касается ПРМТУ, то наша активная профсоюзная деятельность вызвала высокую заинтересованность у коллег из братских профсоюзов: так, например, оказалось, что ПРМТУ использует такой новый инструмент, как рассылка смс-со-

Как отметила Кэти Хигинботтом, руководитель отдела Морских операций МФТ: «Мы можем провести параллель между Политикой «Хартии моряков» и Конвенцией МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года, где государства и профсоюзы взаимодействуют для защиты интересов моряков».

общений с поздравлениями для моряков, помимо активного использования веб-сайта, социальных сетей. Помимо этого, украинские моряки, которые являются членами ПРМТУ, могут получить частичную компенсацию санаторно-курортного оздоровления, принимать участие в праздновании национального профессионального праздника Дня флота Украины, получать билеты на новогодние утренники для детей, участвовать в социальных проектах и кампаниях, которые организывает и проводит Профсоюз, и многое другое.

Что интересно, наши ближайшие соседи и коллеги из Польши и Румынии, также как и ПРМТУ, организуют новогодние утренники для детей моряков и празднования национального Дня флота.

Третий обучающий день был посвящен типовым договорам МФТ. Так как в обучении принимали участие не только опытные профсоюзные деятели, но и представители профсоюзов, которые совсем недавно вошли в международную семью МФТ, работники секретариата МФТ подробно рассказали о типах договоров и их особенностях.

Так, национальный координатор МФТ Питер Лэхей в своей презентации отметил: «Сегодня 40% судов, которые ходят под «удобным» флагом, покрыты коллективными договорами стандарта МФТ. У нас 11 500 действующих соглашений, которые покрывают более 250 000 моряков, и если сегодня АВ по этим договорам получает 1752 \$, то в 2014 его ставка вырастет до 1809 \$». Мохамед Аррачеда, инспектор МФТ в Испании, добавил: «От профсоюзов исходит постоянное давление на судовладельцев с целью добиться улучшения условий труда для моряков».

Одной из следующих тем стало обсуждение процедуры приема и обработки жалоб, которые поступают непосредственно от моряков. Стоит отметить, что определенной процедуры в этом вопросе не предусматривается,

и каждый профсоюз осуществляет работу над жалобами по собственной программе.

Необходимо обратить внимание на то, что профсоюзы не принимают жалоб от моряков, которые не являются членами их профсоюзов, аргументируя это тем, что помощь профсоюза предоставляется только членам профсоюза, которые регулярно платят взносы.

Приятным сюрпризом для участников стала он-лайн видео-конференция с и.о. Генерального секретаря МФТ Стивеном Коттоном, который находился в Бразилии на региональной конференции. Основной темой его обращения к участникам семинара стала важность установления двухсторонних взаимоотношений между профсоюзами бенефициарного судовладельца и профсоюзами-поставщиками рабочей силы (билатеральные соглашения).

«На данный момент Международная федерация транспортников заключила порядка 11 500 договоров и для того, чтобы повысить своё влияние и стать сильнее, членские организации должны обратить свое внимание на за-



ключение соглашений друг с другом. Политика Мехико дает возможность каждому профсоюзу построить свои собственные отношения. Речь идет о взаимопонимании, о возможностях и об ожиданиях».

Продолжая свое выступление, Стивен Коттон поднял вопрос билатеральных соглашений между профсоюзами: «Вся наша работа нацелена на строительство сильных профсоюзов. Как построить сильные профсоюзы во многом зависит от понимания идеологического и географического аспектов, а затем – потенциал билатерального соглашения».

Если мы хотим, например, сделать сильнее Украину (а это на сегодняшний день один из приоритетов), это означает, что мы должны четко понимать, где место ПРМТУ в Украине, и где его место в мире.

Почему так? Во-первых, я лично считаю, что Украина еще долго будет основной страной-поставщиком рабочей силы на мировой морской рынок труда. И мы должны определить, как ИТФ и её членские организации будут оказывать максимальную поддержку Профсоюзу работников морского транспорта Украины, независимому демократическому украинскому профсоюзу. На словах это действительно легко, но суть заключается в передаче власти

«Сделать Украину сильнее – один из приоритетов на сегодняшний день!», – Стивен Коттон, и.о. Генерального секретаря МФТ.

профсоюзам, чтобы они могли наращивать свою собственную мощь.

Сегодня я прекрасно вижу, что ПРМТУ – это не просто профсоюз, который подписывает договора для МФТ – это живая, дышащая, растущая организация. Нелегко быть профсоюзом в Украине, где многие организации всё время

400 семей получили свои домики в морской деревушке. Всего в плане заселить 4000 семей. Однако, даже такая, казалось бы, лояльность профсоюза, вызывает у некоторых филиппинских моряков недовольство. Если же моряк не может платить по уважительной причине, то он может полностью выкупить жилье.



ставят «палки в колёса», – завершил свое выступление Стив Коттон.

Четвертый день семинара по Политике Мехико был посвящен двум разделам: аудиту и национальному флагу. Аудитор МФТ Кевин Верма обратил внимание участников на то, насколько важно соблюдать правила аудита и, конечно же, национального законодательства. Кроме того, МФТ практикует регулярные аудиторские проверки своих аффилиантов, так как репутация МФТ складывается из репутации каждой организации, которая в нее входит. В рамках этого вопроса председатель Профсоюза моряков Филиппин (AMOSUP) Джонни Ока поделился опытом своей работы.

Профсоюз AMOSUP имеет более чем 40-летнюю историю развития и, кроме того, получает значительную поддержку от государства. Так, AMOSUP занимается решением особенно острой для филиппинцев проблемы жилья: взаимодействуя с государством и банками, AMOSUP построил целую деревушку для моряков, где они живут со своими семьями, выплачивая стоимость жилья небольшими частями. Пилотный проект по постройке бюджетного жилья для моряков стартовал в 1993 году, и сегодня уже более

Последний день семинара был полностью посвящен подведению итогов. Приятно осознавать, что в различных уголках мира есть сильные коллеги – братские профсоюзы, которые поддерживают идеологию профсоюзной солидарности в морском секторе.

«Сегодня я прекрасно вижу, что ПРМТУ – это не просто профсоюз, который подписывает договора для МФТ, – это живая, дышащая, растущая организация. Нелегко быть профсоюзом в Украине, где многие организации всё время ставят «палки в колёса», – завершил свое выступление Стив Коттон.

Р

Размеры круизных лайнеров продолжают расти, а сами они приобретают всё больше популярности. Международная ассоциация круизных линий (CLIA) сообщила, что в прошлом году североамериканские члены ассоциации перевезли около 17 млн. пассажиров, по сравнению с 7 млн. в 2000 году. Но увеличение размеров судов вызывает тревогу: слишком крупные лайнеры чреваты потенциальной опасностью для пассажиров и экипажа.

Опасность стала наиболее явной в прошлом году, когда лайнер Costa Concordia, принадлежащий компании Carnival Corporation (крупный круизный оператор, которому принадлежит около половины всех круизных судов во всем мире) сел на мель у берегов Италии. В результате аварии погибли 32 человека и обнажились фатальные ошибки в спасательной операции.

В феврале пожар искалечил другое круизное судно – Carnival Triumph,

В 1985 году одним из самых крупных круизных лайнеров было судно Carnival Holiday, водоизмещением 46000 тонн. Уже десять лет назад самым большим стало Queen Mary 2 – в три раза больше Carnival Holiday. Сегодняшний рекорд принадлежит двум круизным лайнерам, каждый водоизмещением 225000 тонн – что почти равняется водоизмещению авианосца типа «Нимитц».

СЛИШКОМ БОЛЬШИЕ ДЛЯ ПЛАВАНИЙ?

оставив тысячи человек на борту без электричества на четыре дня в Мексиканском заливе, пока судно не было отбуксировано к берегу. Другой пожар заставил Grandeur of the Seas компании Royal Caribbean зайти в порт Багамских островов в мае. Хотя большинство этих аварий, к счастью, не привели к человеческим жертвам – цепь аварий и пожаров усилила опасения по поводу способности мегасудов справляться с чрезвычайными ситуациями или крупномасштабными эвакуациями в море.

Круизные операторы отмечают, что на больших судах, соответственно, больше оборудования для обеспечения пожарной безопасности, и утверждают, что они в целом более безопасны. После пожара на борту Carnival Splendor три года назад, компания-судовладелец ввела новые процедуры подготовки и добавила меры безопасности, которые, как заявляет компания, помогли быстрее обнаружить и потушить пожар на Triumph. После пожара на Triumph, Carnival также объявил, что потратит \$ 700 млн на улучшение обеспечения безопасности, в том числе \$ 300 млн на свой флот из 24 судов.

«Мы в течение долгого времени повышаем безопасность наших судов при помощи лучшей подготовки экипажа и более совершенных технологий, и извлекаем уроки из инцидентов, произошедших в прошлом», – рассказал Марк Джексон, вице-президент Carnival по технологическим операциям,

который пришел в компанию после 24 лет работы в Береговой охране.

У больших судов – большие проблемы, отмечают эксперты. Например, в случае возникновения чрезвычайной ситуации, они располагают меньшим количеством опций – рассказал Майкл Бруно, декан инженерной школы в Технологическом институте Стивенса в городе Хобокен, Нью-Джерси и бывший председатель Морской коллегии Национального научно-исследовательского совета. «Учитывая размеры судов сегодня, любая маленькая проблема моментально становится очень большой, – сказал он – приходится беспокоиться о доступности вариантов её решения».

Недавний отчет Береговой охраны о пожаре на борту Splendor обнажил неудовлетворительную противопожарную подготовку членов экипажа, а также недостаточное количество противопожарного оборудования на борту судна. Расследование не было направлено на исследование проблемы гигантского размера судна, перевозящего 3299 пассажиров, но оно показало, что небольшой пожар может быстро парализовать большое судно. Во время пожара на



Splendor ни один пассажир не пострадал, но огонь вывел из строя оба машинных отделения, в результате чего пришлось отбуксировать лайнер в порт Сан-Диего. Следствие установило целый ряд нарушений, например, не велось должным образом записи о техническом обслуживании двигателя судна и о пожарной безопасности, шесть месяцев не проводились пожарные учения в машинном отделении; аварийные разбрызгиватели по ошибке были выключены, а позже облили не те, которые нужно, части машинного отделения; полагая, что огонь был ликвидирован, капитан приказал проветрить машинное отделение, чтобы избавиться от дыма, что привело к повторному возникновению пожара.

Угроза строительства больших судов стала развиваться более десяти лет назад, когда круизные компании стали расширять лимиты «морской архитектуры». Глава Международной морской организации, учреждения Организации Объединенных Наций, отвечающего за регулирование на море, в 2000 году предупредил о растущей опасности строительства крупных судов и призвал к комплексному пересмотру правил безопасности, известных как «Охрана человеческой жизни на море» или SOLAS. Уильям О'Нил, в то время секретарь организации, рассказал, что отрасль не может «бесконечно полагаться на удачу». В результате в 2010 году был выпущен сборник новых глобальных правил под названием Safe Return to Port rules, содержащий требование, чтобы на новых судах были достаточные резервные системы (в том числе энергетические и рулевого управления), что позволит им возвращаться в порт и в более тяжелом состоянии. Лишь на около 10 судах, построенных с тех пор, соблюдается это новое правило.

«Идея состоит в том, что судно и есть лучшая спасательная шлюпка, — сказал Джон Хикс, вице-президент отдела пассажирских судов в Lloyds Register, крупнейшего классификационного общества, — нужно сделать все возможное для сохранения экипажа и пассажиров на судне».

Бад Дарр, старший вице-президент по техническому и нормативно-правовому регулированию в Международной ассоциации Cruise Lines, сказал, что сегодняшние суда работают под «слоями» надзора. «Береговая охрана проверяет каждое судно, которое заходит в порты Соединенных Штатов Америки, по крайней мере, один раз в год, и приводит в жизнь национальные и международные нормы. Частные аудиторы, нанятые круизными операторами, выполняют частые проверки безопасности, в том числе и годовую комплексную проверку, которая длится от семи до десяти дней, — рассказал он — и такие страны флага как Багамы или Панама, где зарегистрировано большинство круизных судов, также

лично проверяют свои суда. «Мы являемся объектом очень пристального внимания, — заявил г-н Дарр — стандарты универсальны».

В то время как растут суда, увеличивается и нагрузка на членов экипажа. На борту Queen Elizabeth 2, отправившейся в свой первый рейс в 1969 году, соотношение член экипажа — пассажир составляло 1 к 1,8. На лайнере Triumph это соотношение составляло 1 к 2,8. Вопрос осложнялся также и языковыми и коммуникативными проблемами, и высокой текучестью кадров, которая могла достигать 35 % в год.

Международная федерация транспортников (ITF) выразила обеспокоенность в отношении времени на эвакуацию и выразила мнение о необходимости ограничить количество людей на борту судов, в зависимости от того, где ходит судно и какие поисково-спасательные средства имеются: «Опыт ставит под сомнение адекватность существующих спасательных техник. Современное оборудование, особенно спасательные шлюпки и спасательные плоты, оказалось недостаточным, при возникновении опасности».

Правилами безопасности не допускаются спасательные шлюпки вместимостью более 150 человек. Но два крупных круизных лайнера — Allure of the Seas и Oasis of the Seas располагают спасательными шлюпками гораздо большего размера — для 370 человек, так как положение от 2010 года в правилах безопасности позволяет исключения в случае, если круизная линия может продемонстрировать эквивалентный уровень безопасности. На этих спасательных шлюпках есть достаточно места для пассажиров. Для эвакуации более чем 2300 членов экипажа, суда оснащены надувными плотами, на которые экипаж попадает по эвакуационным желобам длиной до 18 метров.

«Проблема состоит в том, что они строят слишком большие суда и принимают слишком много людей на борт», — сказал капитан Уильям Доэрти, бывший менеджер по безопасности на Norwegian Cruise Lines, третьем по величине в мире круизном операторе, а сегодня директор департамента морских отношений консалтинговой группы Nexus. «Мой ответ таков: они, вероятно, перешли «границу» управляемости».

«Идея состоит в том, что судно и есть лучшая спасательная шлюпка, — сказал Джон Хикс, вице-президент отдела пассажирских судов в Lloyds Register, крупнейшего классификационного общества, — нужно сделать все возможное для сохранения экипажа и пассажиров на судне».



ANGLO-EASTERN

ИНТЕРЕСНО

СЕМИНАР ДЛЯ МОРЯКОВ

КРУПНЕЙШИЙ ANGLO-EASTERN

Компания Anglo-Eastern Group, базирующаяся в Гонконге, является одной из крупнейших в мире компаний в области менеджмента судов. Anglo-Eastern Group занимается управлением и технической эксплуатацией судов, а также наймом и подготовкой экипажей для работы на них. На сегодняшний день в полном менеджменте компании находится более 450 судов.

Компания имеет собственный кюинговый и учебный центр по подготовке моряков и в Одессе. В начале октября в отеле Бристоль состоялся крупнейший за последние 5 лет семинар Anglo-Eastern Group. В семинаре приняли участие более 120 моряков, офицеров – представителей старшего командного состава компании, а также более 20 иностранных гостей-представителей судовладельцев, топ-менеджмента компании и международных морских организаций. Активное участие в семинаре приняли и местные гости – представитель Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте, ректор и деканы морских учебных заведений Одессы, представители Профсоюза работников морского транспорта, директора медицинских центров, директора кюинговых компаний UNIVIS, ITS и Singh Marine Management, которые также занимаются наймом моряков на суда компании Anglo-Eastern Group.

Питер Кремерс – главный исполнительный директор Anglo – Eastern Group: «Компания Anglo-Eastern появилась на украинском рынке в 2006 году и очень динамично развивается. Основной целью семинара Anglo-Eastern Group в Одессе является привлечение квалифицированных украинских моряков и возможность рассказать о самой компании, о ее преимуществах и перспективах развития».

На сегодняшний день в Anglo-Eastern Group работает более 1800 украинских моряков. Каждый год их число увеличивается на 20%, поэтому мы ожидаем, что через несколько лет в компании будут работать уже около 4000 украинских моряков. Таким образом, перспективы развития компании в Украине очень хорошие.



Питер Кремерс, главный исполнительный директор
Anglo-Eastern Group

В компании Anglo-Eastern Group особый акцент делается на безопасности и тренинге моряков для обеспечения высоких стандартов предоставляемых услуг. В настоящее время число профессиональных моряков различных национальностей, сотрудничающих с Anglo-Eastern, насчитывает более 20 тысяч человек.

Питер Кремерс: «На сегодняшний день в Anglo-Eastern Group работает более 1800 украинских моряков. Каждый год их число увеличивается на 20%, поэтому мы ожидаем, что через несколько лет в компании будут работать уже около 4000 украинских моряков. Таким образом, перспективы развития компании в Украине очень хорошие.

Украинские кюинговые агентства, сотрудничающие с Anglo-Eastern, являются частью большой семьи. И хотя не всегда есть возможность это почувствовать, но сегодня всем представилась возможность убедиться, насколько крупной является компания Anglo-Eastern Group, и насколько важное место в ней занимают украинские моряки. Тем более, что по количеству офицеров, работающих в Anglo-Eastern Group, украинцы занимают почетное второе место».

Ключевыми звеньями в предоставлении надёжных и эф-

СЕМИНАР КОМПАНИИ GROUP В ОДЕССЕ



Слева направо: А. Бойко, В. Грицюк, О. Лукьянченко

фективных услуг для компании являются Люди, Лидерство и Техническое Совершенство. В компании считают, что для поддержания высокого профессионального уровня моряки должны с определенной периодичностью проходить курсы повышения квалификации и другие необходимые тренинги. Более того, в компании уверены, что высокопрофессиональных морских офицеров необходимо растить из кадетов, ориентированных на карьерный рост. Для достижения этой цели Anglo-Eastern открыл собственные центры подготовки в Мумбаи, Дели, Одессе, Маниле и Гуанчжоу. В этих центрах проводятся теоретические и практические курсы повышения квалификации, включающие обучение на тренажерах. Все центры подготовки оснащены по последнему слову техники, что создаёт благоприятные условия для подготовки и развития профессиональных кадров.

Олег Михайлович Лукьянченко, директор Anglo-Eastern Ukraine: «Это самый крупный семинар Anglo-Eastern Group, который состоялся в Одессе. До этого мы проводили семинары отдельных судовладельцев, которые сотрудничают с нашей компанией. Но этот семинар сразу объединил несколько судовладельцев, таких как BOCI-



Офицеры-работники компании Anglo-Eastern Group

MAR, DOCKWISE, HADLEY, Nile Dutch, MRTS. Цель конференции – собрать моряков, рассказать им наши цели, задачи, дать возможность почувствовать себя членами большой семьи – частью 20 тысяч моряков, которые работают в Anglo-Eastern Group.

Наша компания развивается очень быстрыми темпами. Несмотря на кризис, компания постоянно растет и получает новые суда. Украинские моряки весьма ценятся в компании, поэтому я думаю, что перспективы у нас очень хорошие. Этому способствуют и вложения Anglo-Eastern Group в украинский сектор».

Кроме моряков на мероприятие были приглашены почетные гости. В их числе и представители Профсоюза работников морского транспорта Украины. Так, с презентацией выступила инспектор МФТ в Украине Наталья Ефрименко. По окончании официальной части семинара все его участники и гости были приглашены в ресторан отеля Бристоль для продолжения общения с коллегами и руководством компании уже в более неформальной обстановке. Для всех участников была подготовлена грандиозная шоу-программа и праздничный банкет.



Почетные гости семинара. Слева направо: В. Компаниец, С. Незавитин, В. Торский, И. Ворохобин



Семинар компании Anglo-Eastern Group собрал более 120 моряков-представителей старшего командного состава

ОСТОРОЖНО !

“ 1 декабря отмечается Всемирный день по борьбе со СПИДом. Эта дата была обозначена Организацией объединенных наций в 1996 году для того, чтобы привлечь внимание людей к угрозе, нависшей над человечеством, и призвать остановить распространение болезни. “

ВИЧ/СПИД имеет множественное воздействие на транспортный сектор: влияет на работников, их семьи, общины, предприятия и экономику в целом. Некоторые группы рабочих являются особенно уязвимыми для заражения и передачи ВИЧ-инфекции в связи с характером и условиями их работы. Работники транспортного сектора – именно такая группа, причём независимо от того, где они работают: на суше, в море или в воздухе. Хотя транспортники во всем мире являются более уязвимыми перед ВИЧ/СПИДом, мало внимания уделялось этой проблеме. В настоящее время хорошо известно, что без активного участия работников транспорта и их профсоюзов невозможно разработать эффективный ответ на пандемию.

Начиная со Всемирного дня борьбы со СПИДом, 1 декабря 2006 года, МФТ приглашают все свои членские профсоюзы присоединиться к долгосрочной кампании по борьбе с ВИЧ/СПИДом, к программам и мероприятиям, нацеленным на предотвращение распространения инфекции и обеспечение ухода и поддержки инфицированных и членов их семей.

Целью этой кампании стало внедрение Пункта «ВИЧ/СПИД» в основные профсоюзные программы и мероприятия, а также поощрение лоббирования профсоюзами поднятия темы ВИЧ на рабочих местах. МФТ твердо убеждена, что, объединив силы, мы сможем изменить ситуацию и обезопасить транспортных рабочих и их семьи от угрозы заражения ВИЧ/СПИДом.

Профсоюз работников морского транспорта Украины полностью поддерживает политику МФТ в направлении ВИЧ/СПИД. Так, наш Профсоюз сотрудничал с различными международными фондами, такими как Немецкое общество международного сотрудничества GIZ и Международная общественная организация «Социальные инициативы по охране труда и здоровья» IHSI. Конечно, информационную поддержку нам оказывал и специализированный департамент МФТ. Кроме того, все активности, которые организовывал и проводил Профсоюз работников морского транспорта, неизменно печатались в специализированном издании МФТ Agenda.

По данным статистики, в 2012 году было официально зарегистрировано 20 743 новых случая ВИЧ-инфекции, что на 434 случая меньше, чем в 2011 году. Однако в фонде отмечают, что несмотря на то, что произошедшие изменения не радикальны, их нельзя считать случайным стечением обстоятельств.

«Это отражение долгосрочной тенденции – темпы эпидемии снижались на протяжении большей части 2012 года. Кроме того, с 2005 года в Украине в пять раз уменьшился прирост новых случаев ВИЧ: в 2005 году, по сравнению с 2004 годом, – плюс 15,6%, а в 2011 году, по сравнению с 2010 годом, – лишь 3,4% прироста», – сообщили в АНТИСПИД.

Также впервые в истории Украины больше половины новых случаев передачи ВИЧ-инфекции (51% от всех зарегистрированных случаев в 2012 году) произошло через незащищенный секс. Половой путь с 2008 года является основным путем передачи вируса иммунодефицита в Украине. Большинство случаев инфицирования ВИЧ в Украине сегодня регистрируются у молодых людей до 25 лет.

По результатам первых шести месяцев 2013 года, смертность от выше названных заболеваний сократилась на 12% (зарегистрировано 1802 случая смерти). По состоянию на начало июля 2013 года, диагноз СПИД имеют 5162 ВИЧ-инфицированных. За первое полугодие текущего года в Украине зарегистрировано 10 727 случаев ВИЧ-инфекции. Показатель заболеваемости СПИД сохранился на уровне первого полугодия 2012 года (11,3 на 100 тыс. населения), а уровень заболеваемости ВИЧ за этот период составляет 23,5 на 100 тыс. населения, против 21,9 в прошлом году. Таким образом, общая эпидемическая картина по ВИЧ/СПИД в Украине остается напряженной.

AIR,
ROAD, RAIL
OR SEA...

“По данным статистики, в 2012 году было официально зарегистрировано 20 743 новых случая ВИЧ-инфекции, что на 434 случая меньше, чем в 2011 году.”

LET
IT BE
HIV STIGMA
FREE



PORT OF YUZHNY



” Акватория порта «Южный» не замерзает даже в суровые зимы, что позволяет обеспечить круглогодичную навигацию.

Глубины подходного канала дают возможность порту принимать современные крупнотоннажные суда дедвейтом до 150 тысяч тонн.

Длина подходного канала составляет 3 километра 700 метров, глубина – 15 метров.

Якорные стоянки на внешнем рейде порта позволяют принимать до 24 крупнотоннажных судов.

”



Порт «Южный» располагает 6 собственными перегрузочными комплексами, расположенными в двух погрузочно-разгрузочных районах, на противоположных берегах Малого Аджалыкского лимана.

В акватории порта также работают морские терминалы разных форм собственности.

Номенклатура грузов

Навалочные грузы.

Уголь, окатыш, ЖРК, разные виды руд, чугун в чушках, кокс, коксовая мелочь, бокситы, брикеты железняка, ферросплавы, зерно и другие.

Генеральные грузы.

Металлопродукция и полуфабрикаты: квадратная заготовка, холоднокатаные и горячекатаные стальные рулоны, катанка, арматура, слябы, сталь, листовая в упаковке и россыпью, прочее.

Химические грузы и удобрения.

Карбамид навалом, аммиак, метанол, карбамидно-аммиачная смесь, азофоска (комплексное удобрение «НПК»), селитра аммиачная, амофос, рутил, магнезия, сульфат аммония, фосфорит, поташ (карбонат калия) и другие.

Растительные масла.

Сырое кокосовое масло, сырое пальмовое масло, рафинированный отбеленный дезодорированный пальмовый олеин, стеарин и прочие фракции.

Нефть и нефтепродукты.

Основные направления грузопотоков: Черноморский и Средиземноморский бассейн, США, Латинская Америка, Ближний Восток, Юго-восточная Азия.



ПРОИСШЕСТВИЯ

ТЕПЛОХОД «АЗЕРБАЙДЖАН»

Окончание, начало в предыдущем номере

После прихода судна на Барбадос у механиков появилась возможность поднять верхнюю часть корпуса редуктора. Тогда мы обнаружили, что зубчатое колесо, жёстко с натягом посаженное на вал диаметром 460 миллиметров и рассчитанное на всё время эксплуатации судна, на 13-ом году работы, в условиях больших переменных нагрузок, потеряло жёсткость крепления с валом из-за скрытых дефектов литья в месте сопряжения ступицы колеса с валом. В результате, из-за образовавшегося зазора между валом и ступицей колеса, они начали тереться друг о друга, что привело к расцентровке между осями шестерни и колеса, а это, в свою очередь, вызвало частичную поломку зубьев. (Зазор между валом и втулкой ступицы колеса составил 1 миллиметр). От полного проворачивания вала внутри колеса предохраняла только мощная шпонка, вставленная в пазы вала и колеса. Однако к моменту нашего обследования шпоночный паз был разбит, а шпонка частично смята, так что она свободно болталась в пазах вала и ступицы.

Перед машинной командой стояла невообразимо сложная задача – отцентровать колесо на валу, так что зазор по окружности между валом и втулкой колеса должен был составить 0,5 миллиметра по всей поверхности сопряжения вала со ступицей, а затем закрепить отцентрованное колесо. Попутно необходимо было выполнить ещё целый ряд трудоёмких работ.

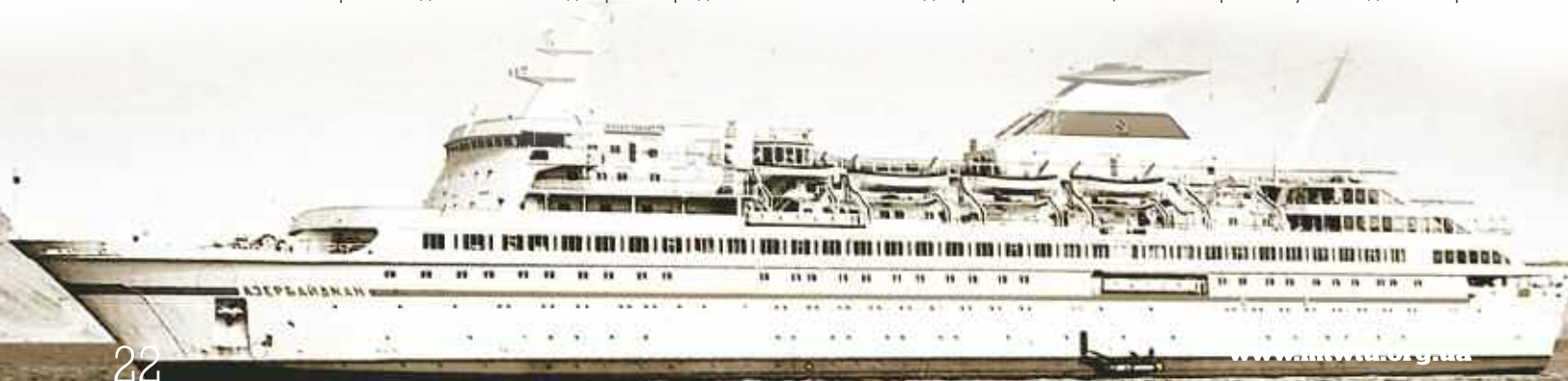
Нам повезло, расстояния между семью портами, которые мы должны были посетить за 7 дней круиза в Карибском море, были короткими, а скорости во время ночных переходов от острова до острова небольшими, около 10-11 узлов. Это обстоятельство позволяло нам использовать в работе только двигатель правого борта. Таким образом, в нашем распоряжении оставалось семь суток для устранения неисправности. Компания СТС, арендатор судна, поставила два условия: «... до начала перехода через Атлантику из Карибского бассейна в Европу в работе должны быть оба главных двигателя, а все выполненные ремонтные работы должны быть одобрены представителем

Американского Регистра». В случае неудачи пассажиров отправят в Великобританию авиацией за счёт судовладельца, с компенсацией их претензий, а все последующие рейсы будут отменены.

Технологию ремонта разработали сообща, всем коллективом. Способ центровки колеса с валом предложил системный механик Б.М. Поизд. Ремонтную бригаду разбили на две группы, одну возглавил первый механик В.И. Бочаров, вторую – Герой Социалистического Труда, ремонтный механик В.И. Колпаков. Работали круглосуточно, без остановок. Технические сложности возникали ежедневно, так как на борту судна отсутствовали необходимые для выполнения работ инструменты, а также металлокерамическая масса, которую мы решили запрессовать в зазор между ступицей колеса и валом. Инструменты покупали и арендовали во всевозможных мастерских островов, а металлокерамическую массу получили в аэропорту одного из островов, куда она была доставлена самолётом из Франции. После завершения центровки, блестяще выполненной токарем О.К. Филатовым и ремонтным механиком, Героем Социалистического Труда В.И. Колпаковым, мы запрессовали металлокерамическую массу в образовавшийся зазор, произвели профилактику подшипников редуктора и сборку всего, что было демонтировано. В результате металлокерамическая масса жёстко соединила вал со ступицей колеса, как бы склеив их.

Большую сложность представляла работа по очистке картера редуктора от металлических осколков. Пришлось вырезать окно в нижней части чугунного картера редуктора. Сложность заключалась в том, что расстояние между двойным дном машинного отделения и днищем картера составляло около 30 сантиметров, ограниченного со всех сторон опорами и рёбрами жесткости, на которые редуктор опирался. Эту работу выполнил талантливый системный механик Л.И. Бунчук.

Перед выходом в рейс из Антигуа на борт судна прибыл представитель Морского Классификационного общества США, который проверил технологию нашего ремонта, одобрил её и сказал, что это первый случай подобного ре-



монта, достойный занесения в книгу Рекордов Гиннеса.

Тем не менее, к моменту начала перехода через Атлантику мы не запустили левый главный двигатель, а вышли вечером из порта Антигуа под одним правым двигателем. Я решил, что металлокерамика должна ещё лучше затвердеть, в то же время машинная команда нуждалась в отдыхе. Утром следующего дня, со свежими силами, мы запустили в работу левый главный двигатель, постепенно наращивая его мощность. Затем последовала длительная переписка с пароходством. От нас требовали отчитываться каждые 4 часа о параметрах работы главных двигателей, развиваемой ими мощности, ограничивая её сорока процентами от номинальной. Однако волна и ветер в Атлантике были, как и всегда в зимние месяцы, встречными. Судно могло опоздать в Санта Круз де Тенерифе, и мы были вынуждены писать то, что хотело слышать пароходство, а двигатели работали с полной нагрузкой, позволявшей обеспечивать необходимую нам скорость.

Вспоминая об этом и многих других рейсах, я с удовольствием и гордостью говорю, что мне посчастливилось работать с прекрасными людьми, высококвалифицированными специалистами, равных которым не было на многих судах пассажирского флота. Это старшие мотористы – А.И. Марченко, П.Ф. Чернега, В.В. Белоконь, А.А. Запорожец, А.А. Юхновский; токари – Н.А. Захарченко и О.К. Филатов; электрик В.И. Топалов, электромеханики – В.С. Милицкий и А.Н. Спасский, механики – В.И. Бочаров, В.И. Желяховский, В.Б. Батраков, В.И. Колпаков и многие другие.

Р.С. К моменту планового заводского ремонта судна в Великобритании изготовили новое зубчатое колесо редуктора, но отлитое, как одно целое с валом. Колесо на трейлере доставили в Одессу и, под руководством прибывших из Англии специалистов, произвели его монтаж. Старое колесо разрезали и обнаружили брак заводского литья. Внутренняя поверхность ступицы имела множество пустот (каверн) в местах сопряжения ступицы с валом. Этот дефект стал причиной потери жёсткой посадки колеса на валу, образования зазора, расцентровки и частичной поломки 11-ти зубьев колеса.

В 1995 году, во время развала ЧМП, руководители Blascko перевели теплоход «Азербайджан» под либерийский флаг, зарегистрировав его в компании Winchester Navigation, а в 1996 году переименовали в Arcadiya. Они утверждали, что таким образом будет устранена опасность ареста судна за долги пароходства. Однако, как показали дальнейшие события, эта была хорошо спланированная акция нечистых на руку руководителей различных подразделений пароходства и киевских чиновников, закрывших глаза на дальнейшую передачу флота ЧМП в аренду лицам, не имевшим представления об управлении флотом. Они разработали план увода нескольких пассажирских судов в Америку, Канаду, на Кипр и другие страны, где их следы, в результате передачи в субаренду другим фрахтователям и в результате последующих пере-

именований, окончательно затерялись. В 1996 году «Аркадию» отдали в аренду компании Royal Venture Cruises, и судно начало выполнять круизы в районе Мексиканского залива и Карибского моря. В 1997 году теплоход фрахтовался компанией New Sea Escape Cruises, получив временно новое название Island Holiday.

В 1998 году арендатором, а позднее и собственником судна стала греческая компания Commodore Cruise Line, с головным офисом в США. Так, в результате финансовых махинаций и в результате передачи судна в аренду от одной компании к другой, теплоход был потерян для ЧМП и для Украины. Судно переименовали в Enchanted Capri, используя его для круизов из юго-восточных портов США в Мексиканский залив.

В 1997 году компания Commodore Cruise Line имела три судна: Enchanted Isle, Enchanted Explorer и Enchanted Sun. Тогда же её руководители приняли решение купить ещё два круизных лайнера и приобрели Enchanted Capri и Crown Dynasty. Как правило, теплоход Enchanted Capri выполнял по два круиза в неделю. Один рейс в «никуда» начинался в пятницу вечером и завершался в воскресенье вечером либо в понедельник ранним утром. Во время этого рейса судно не заходило в порты, а совершало морскую прогулку. Второй рейс, продолжительностью пять дней, начинался в понедельник и завершался в пятницу. Во время такого рейса судно заходило в мексиканские порты – Playa del Carmen, Cozumel и Progreso.

Однако в конце 2000 года компания Commodore была объявлена банкротом, и 11 января 2001 года судно En-

chanted Capri арестовали в Новом Орлеане, так как долг невыплаченной зарплаты экипажу превысил 500 тысяч \$. После погашения задолженности экипажу судно передали в аренду мексиканской компании Demar Instaladora Constructora, занимавшейся обслуживанием нефтяных платформ в Мексиканском заливе. Теплоход служил в качестве плавучего общежития, месяцами находясь в море, не заходя в порты. В 2005 году выполнили ремонт судна в соответствии с последними требованиями безопасности (SOLAS), предъявляемыми к морским судам, транспортирующим пассажиров, а в 2007 году Enchanted Capri стал собственностью компании Demar Instaladora y Constructora.

**Братушенко Валерий Сергеевич,
бывший старший механик т/х «Азербайджан»**

ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

Если да, то обращайтесь в национальный профсоюз –
ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

членская организация ITF

по e-mail: office@mtwtu.org.ua

по телефону: +38 0482 42 99 01

по адресу: Одесса, пл. Куликово поле, 1



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



www.mtwtu.org.ua



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

**Когда мы вместе,
каждый значит больше!**



**ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ
ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ**

65079, г. Одесса, пл. Куликово поле, 1, каб. 130
тел./факс: +38(0482) 42 99 01
e-mail: LBSTUS@mtwtu.org.ua
web: mtwtu.org.ua



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти
Регистрация

[ГЛАВНАЯ](#) [НОВОСТИ](#) [МОРЯКАМ](#) [ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО](#) [МОЛОДЕЖЬ](#) [ИНСПЕКТОРАТ ITF](#) [АКЦИИ](#) [МЕДИА](#)



<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

ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ
ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ

