# IVIEPCKOM

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№47 апрель 2014

# HAM 4 года!

# СПЕЦИАЛЬНЫЙ ТРЕХСТОРОННИЙ КОМИТЕТ МОТ

НОВОСТИ

В МИРЕ

ПРОБЛЕМАТИКА

ДОХОДЫ МОРЯКА

АКТУАЛЬНО

ЛУЧШЕЕ ДЕТЯМ

ВАЖНО

ПОМОЩЬ МОРЯКУ

ЭКСКУРСИЯ

ПОРТ ХЕРСОН

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

ЗАВОД LLOYD WERFT

# **УДОБНЫЕ ФЛАГИ**





ШРИ-ЛАНКА

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.

TOHFA

СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ



BAHYATY



### Дорогие читатели!

Уже четыре года, как первый номер журнала «Морской» увидел свет. За эти годы он рассказал о сотнях примечательных событий в морской жизни Одессы, Украины и мира. С его помощью мы рассказали читателям о многих мероприятиях, акциях, кампаниях и проектах, проведенных для наших моряков. На его страницах мы десятки раз отправлялись в прошлое мирового судоходства и приподнимали завесу тайны о судьбах многих уникальных судов и их доблестных капитанов. Мы виртуально посетили множество интереснейших портов мира. И в наше нелегкое время мы сделаем все возможное, чтобы сохранить и продлить жизнь вашему любимому изданию - журналу о моряках и для моряков. Приятного чтения.

С уважением, Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя Черноморской первичной профсоюзной организации моряков



Редакция журнала «Морской» приносит свои извинения за неприятное недоразумение, которое имело место в выпуске журнала «Морской» №45-46 за февраль/март 2014 года. На стр 6-7, на иллюстрации к статье о росте случаев невыплаты заработной платы морякам, просматривается логотип компании Bourbon.

Содержание статьи не имеет никакой смысловой привязки к компании Bourbon. Редакция журнала «Морской» не имела намерений бросить тень на безупречную репутацию компании Bourbon.

### новости

В МИРЕ

## **АКТУАЛЬНО**

- кино
- ЛУЧШЕЕ ДЕТЯМ

ФОТООБЗОР

ОМКТФ

ИНСПЕКЦИЯ

### ВАЖНО

- ПОД ВОПРОСОМ
- 10 ПОМОШЬ МОРЯКУ
- 11 МОРЯКИ В БЕДЕ

### **ПРОБЛЕМАТИКА**

ДОХОДЫ МОРЯКА

### **ЭКСКЛЮЗИВНО**

**12** LLOYDS LIST

**16** MLC, 2006

## **ЭКСКУРСИЯ**

18 ПОРТ ХЕРСОН

#### личность

20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

### история в деталях

**22** ЗАВОД LLOYD WERFT

№ 47 апрель 2014

#### учредитель:

Черноморская первичная профсоюзная организация

«Морской» являются исключительной собственностью Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

## издатель:

«Морской» невозможна без письменного разрешения редакции. При перепечатке гериалов обязательна ссылка на журнал «Морской».

рекламных объявлениях. Редакция не несет ответственности за стилистические и грамматические ошибки в рекламных макетах.

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

пожелания и предложения отправляйте на электронный

65079, г. Одесса, пл. Куликово поле, 1 Тел.: +38 (048) 700-39-44



## ФРТУ И ПРМТУ ОПРЕДЕЛИЛИ РАБО-ТОДАТЕЛЯ ГОДА В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

Морской торговый порт «Южный», Мариупольский морской торговый порт и ООО «Трансшип» - победители в номинации «Работодатель года - 2013» в рамках Национального морского рейтинга Украины. Номинация учреждена Федерацией работодателей транспорта Украины (ФРТУ) и Профессиональным союзом работников морского транспорта Украины (ПРМТУ).

Оценивалось, прежде всего, соблюдение предприятиями социальных обязательств перед коллективами – уровень и своевременность выплаты заработной платы и других социальных выплат, создание возможностей для профессионального роста и совершенствования работников, участие в социально ответственных проектах, наличие социальных стимулов для работников и прочее.

ФРТУ и ПРМТУ намерены сделать номинацию «Работодатель года» ежегодной. Памятные знаки победителям вручили глава ФРТУ Орест Климпуш и председатель ПРМТУ Михаил Киреев, 27 марта на церемонии награждения победителей рейтинга.



# HUISMAN ПОСТРОИТ CAMЫE БОЛЬШИЕ В МИРЕ КРАНЫ

Производитель тяжелого морского оборудования компания Huisman заключила соглашение на поставку крупнейших в мире кранов, которые будут установлены на новом полупогружном судне-кране группы Heerema.

Постройка судна-крана также запланирована на ближайшее будущее. По данным компании, краны будут иметь грузоподъемность 10 тыс. тонн и вылет стрелы до 48 м.

Строительство подъемного оборудования будет проходить на производственном объекте Huisman в Китае. Пресс-служба компании сообщила, что решение о заключении контракта на строительство нового полупогружного кранового судна будет принято Неегета до конца этого года.

## СМА ССИМ ВНОСИТ ИЗМЕНЕНИЯ НА СЕРВИСАХ ИЗ СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЫ В ЮЖНУЮ АМЕРИКУ

СМА СGМ запланировала ряд изменений в контейнерном сервисе между Северной Европой и восточным побережьем Южной Америки в середине апреля, сообщает пресс-служба компании.

На двух обновленных маршрутах будут работать 15 контейнеровозов. На круговом маршруте SAFRAN 1 размещены 8 судов вместимостью 9,8 тыс. TEUs. Ротация портов: Роттердам — порт London Gateway — Гамбург — Антверпен — Гавр — Итагуай — Сантос — Паранагуа — Буэнос-Айрес — Монтевидео — Рио-Гранде — Итапоа — Паранагуа — Сантос — Танжер-Мед — Роттердам.



На маршруте SAFRAN 2 будут работать 7 судов вместимостью 5,7 тыс. TEUs. Со следующей ротацией портов: Антверпен — Роттердам — Гамбург — Бремерхафен — Гавр — Лиссабон — Синес — Рио-де-Жанейро — Сантос — Навегантис — Сантос — Рио-де-Жанейро — Сальвадор — Антверпен.

Изменения вступят в силу с рейсов из Европы: на маршруте SAFRAN1 16 апреля из Роттердама запланировано отправление теплохода Cap San Augustin; SAFRAN2 — 15 апреля, Амстердам — MSC Barcelona.

СМА СGМ является третьим по величине контейнерным перевозчиком в мире. Имеет в управлении флот из 414 судов. Группа осуществляет заходы в более чем 400 портов по всему миру. Компания имеет 650 представительств в 150 странах. В головном офисе группы в Марселе трудится 2400 человек.

Всего же персонал СМА СGM насчитывает 18 тыс. человек. Оборот группы по итогам 2012 года составил \$15,9 млрд. В 2012 году судоходная компания перевезла 10,6 млн TEUs грузов.

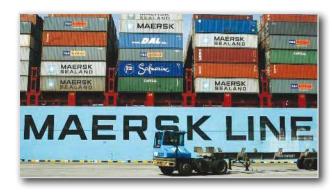


# SEASPAN CORPORATION ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ЧЕТЫРЕ КОНТЕЙНЕРОВОЗА НА 10000 TEU

Seaspan Corporation сообщила о планах построить четыре контейнеровоза вместимостью 10000 TEU в Китае в Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Ltd. и Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co., Ltd.

Новые суда запланированы к вводу в эксплуатацию в 2016 году. Они будут построены с использованием проекта SAVER SEASPAN, позволяющего снизить расход топлива. В компании заявляют, что в скором времени будут подписаны долгосрочные контракты на эксплуатацию судов, однако финансовые детали сделки не разглашаются.

По данным компании, флот SEASPAN состоит из 109 контейнеровозов с общей вместимостью 840000 TEU, в том числе 35 контейнеровозов строятся под заказ, которые запланированы к вводу в эксплуатацию к концу 2016 года.



# A.P. MOLLER-MAERSK И CHINA SHIPPING ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Руководство датского холдинга A.P. Moller - Maersk и китайской группы China Shipping на официальной церемонии в Королевском дворце в Бельгии подписали соглашения о дальнейшем сотрудничестве. Компании будут осуществлять сотрудничество по терминальным проектам, участвовать в них через создание совместных предприятий, говорится в пресс-релизе APM

Terminals. В управлении China Shipping Group находятся China Shipping Terminal и China Container Shipping Lines, и китайская группа стремится расширить свою сеть в Европе и портовые активы.

Чуть больше года назад, в марте 2013 года, China Shipping Terminal подписала меморандум о взаимопонимании с оператором терминала Zeebrugge группы APM Terminals о приобретении 24% акций в бельгийском активе. APM Terminals Zeebrugge остается мажоритарным акционером и оператором терминала с 51% акций. Группа Shanghai International Port Group (SIPG) имеет 25-процентный пакет в предприятии.

# QUBE HOLDINGS И NOBLE GROUP ИНВЕСТИРУЮТ В РАЗВИТИЕ АВСТРАЛИЙСКОГО ПОРТА

Австралийская логистическая и инфраструктурная компания Qube Holdings и Noble Group (Сингапур) заключили соглашение о создании совместного предприятия Quattro Grain для развития мощностей по перевалке зерна в порту Кембла (Новый Южный Уэльс, Австралия), об этом говорится в официальном сообщении Qube Holdings.

Для полноценного функционирования терминала Quattro Grain, по перевалке экспортного зерна будет проведено дноуглубление причала для захода балкеров типоразмера Рапатах и инвестировано в развитие железнодорожных подходов. Планируемая мощность терминала — более 1,3 млн тонн зерна в год.

Qube и Noble предоставят возможность участия в предприятии для двух крупнейших игроков зернового рынка, Emerald и Cargill, но тогда доли Qube и Noble в Quattro Grain снизятся до 30%.

Терминал также будет доступен для использования другим экспортерам зерна.

Австралийская группа планирует инвестировать в развитие мощностей нового предприятия и железнодорожной инфраструктуры около \$50 млн. Пуск терминала запланирован на начало 2016 финансового года.

Договоренности по транспортировке зерна железной дорогой, к новому терминалу, обеспечены соглашениями с Noble, Emerald и Cargill, которые начали действовать в начале 2014 года.





Этот фильм был выбран не случайно. На сегодняшний момент это один из самых достойных фильмов, выход которого с большим нетерпением ждала общественность. Фильм, который остро поднял религиозные аспекты и тем самым вызвал бурю негодования, причем критиковать картину начали еще до премьеры, пеняя та то, что книга всегда лучше экранизации.

Так, покидая зал под впечатлением от просмотра, моряки делились мнениями и единогласно сходились в одном — время все провели замечательно. Моряки благодарили Профсоюз работников морского транспорта за прекрасную возможность провести пятничный вечер в кругу семьи и коллег, а мы, работники ПРМТУ, не упустили шанс еще раз спросить у моряков, как они относятся к Профсоюзу.

«Постоянно нас приглашают на мероприятия. На Новый год с сыном приглашали, сейчас вот в «Игроленд» приглашают. Постоянно, когда я в отпуске, наш ребенок ходит куда-то

гулять. Да и застрахованы мы хорошо, каждый год нам предоставляют страховку. Ну и защита моряков, конечно. У нас значительно поднялась зарплата за счет Профсоюза — они защищают наши права», — отметил Виталий, матрос-повар.

«Сталкивался по болезни с Профсоюзом. Помогли, все нормально. Страховка все покрыла», — рассказал Семен, второй помощник капитана. «Очень понравились новогодние утренники на Морвокзале нам. Мы уже дважды ходили — в этом году и в прошлом году. Потрясающие костюмы, организация. Очень приятно было, спасибо!», — добавила супруга

«Он (Профсоюз — прим. редакции) играет огромную роль в жизни каждого моряка. Если моряк попадет в беду, то может быть уверен, что Профсоюз поможет ему. Так что Профсоюз очень важен, это помощник моряков, если можно так выразиться», — констатировал будущий моряк, курсант ОНМА Евгений.











# для детей моряков 😹

Профсоюз работников морского транспорта Украины не устает заботиться о членах Профсоюза и об их семьях. И моряки, и их дети уже привыкли к тому, что традиционно Профсоюз проводит для них новогодние утренники на Морвокзале. На этот раз ПРМТУ организовал нечто новенькое — семейный праздник «Веселый выходной».

13 апреля Профсоюз собрал морские семьи в детском развлекательном комплексе «Игроленд». На праздник были приглашены дети моряков — членов Профсоюза работников морского транспорта Украины. В общей сложности более 200 детей в возрасте от 2 до 15 лет получили приглашение на праздник.

Помимо бесчисленного количества аттракционов, развлечений и игр, детей ждала увлекательная программа — конкурсы, сюрпризы и подарки! «Гвоздем» праздника стал двадцатикилограммовый торт с логотипом Профсоюза работников морского транспорта Украины. Торт был настолько огромным, что хватило всем — и детям, и их родителям!

Но на этом приятные сюрпризы не закончились. Впереди детей ждал увлекательный кулинарный мастер-класс от Михаила Сосновских, финалиста конкурса «МастерШеф2». Михаил, между прочим, сам моряк, поэтому аудитория была ему близка. Михаил предложил приготовить Темари-суши — модное и интересное блюдо японской кухни. Дети с огромным удовольствием слушали мастер-шефа и были рады помогать ему. Конечно, вскоре к приготовлению подключились родители.

«Наш Профсоюз не устает нас удивляты! Очень приятно, что они думают не только о нас, моряках, но и о наших детях. Мы всегда с удовольствием ходим на Морвокзал на Новый год, а вот теперь еще и такой праздник. Спасибо, дети в восторге» - Александр, 2й помощник

«У меня трое детей, муж сейчас в рейсе. Позвонили из Профсоюза и пригласили сюда. Для меня это тоже праздникі», Наталья, жена матроса.

«Я в Профсоюзе состою уже много лет, сам всю жизнь плаваю и верен одной компании. Когда своим друзьям рассказываю, что еще существует Профсоюз, который думает о моряках, то они мне завидуют. Я и страховку получал, и мне давали компенсацию за то, что я в санатории отдохнул. Вот в компании выдали билеты в «Игроленд», так что дедушка может внуков отвести поиграться. Я и сам бы с удовольствием на машинках покатался. Таких аттракционов в моем детстве небыло!» смеется Анатолий Борисович, старший механик.

«Мой папа — моряк, и мы с мамой и братиком всегда ходим на елку зимой, потому что папа в рейсе. А сейчас папа дома и мы пришли в «Игроленд» с братиком, мамой и папой!» рассказала Машенька.

В общем праздник выдался на славу!









ПРЕДСТАВИТЕЛИ **IIPITTY** 

посетили суда в Одесском порту

В рамках разработанного Профсоюзом графика посещений судов, представители Профсоюза работников морского транспорта Украины посещают суда, которые заходят в Одесский порт.



Сперва инспекция поднялась на борт контейнеровоза MOZART, IMO 9337274, флаг Либерии, 2007 года постройки. Это новое судно принадлежит и управляется компанией ER Schiffahrt. На нём работает смешанный экипаж: офицерский состав, в основном, состоит из украинцев, рядовые же — филиппинцы. Контейнеровоз покрыт IBF договором с немецким профсоюзом VERDI, что гарантирует морякам высокую заработную плату и достойные условия труда и жизни на борту, в чём и смогли убедиться работники ПРМТУ.

Далее последовала проверка грузового судна LEONID LEONOV, IMO 9057276, под флагом Мальты, на борту которого действует IBF договор Российского профессионального союза моряков. Экипаж судна: украинцы и русский капитан. Моряки довольны как уровнем заработной платы, своевременными выплатами, так и условиями труда.

Последним из судов, покрытых ITF договором, проверенных Профсоюзом, стал балкер K.CORAL, IMO 9586708, под флагом Панамы, покрытый ТСС договором Федерации морских профсоюзов Кореи. Экипаж: граждане Южной Кореи и Филиппин — офицеры, рядовые — филиппинцы.

Далее инспекция посетила суда, не покрытые ITF до-

говорами. Балкер ALINA, IMO 7525683, флаг Украины, 1977 года постройки, украинский экипаж. Моряки этого судна также довольны условиями труда — зарплата выплачивается вовремя, жизнь на борту удовлетворительна, да и работа налажена — моряки работают по графику месяц через месяц.

Также прошло инспекцию грузовое судно SIYA, IMO 9442108, 2007 года постройки под панамским флагом, турецкий и грузинский экипаж; и балкер PACIFIC PRIMATE, IMO 9116682, флаг Китая, экипаж — граждане Китая.

Были тщательно изучены контракты моряков, проверена своевременность выплаты заработной платы, условия труда и жизни на борту, судовые документы.

К счастью, никаких нарушений выявлено не было: ставки заработной платы высокие, зарплата перечисляется вовремя, жизнь на борту удовлетворительна, и моряки довольны своей работой.

На каждом из судов Профсоюз работников морского транспорта Украины оставил информационные буклеты о ПРМТУ, справочники для моряков Message to Seafarers, а также журналы Seafarers' Bulletin, в которых подробно рассказывается об инициативе ITF — Черноморском региональном проекте.



Я нам на сайт www.mtwtu.org.на приходит достаточно много попросов. На имх отвечают и инспектор ITF, и квалифицированные юристы, а также специалисты Врефсоюза работников морского транспорта Украины. Мы решили публиковать некоторые вопросы и ответы к иим, так как они могут быть интересны дестаточно

Если у вас есть вопросы, касающиеся работы ITF. Профсоюза работников морского транспорта Ук коллективных договоров или любые другие, вы также межете задать их аконимно на сайте ПРМТУ.

Кроме того, вы можете задать вопрос по телефону 0482 42 99 01 или по электронной почте office@mtwtu.org.ua

Самым животрепещущим вопросом, с которым, к сожалению, в последнее время обращается все больше моряков, является вопрос о невыплате заработной платы. Беспокоиться о своей заработной плате нужно начинать тогда, когда по истечению месяца работы вы не получили положенных вам денег. При возникновении задолженности необходимо обращаться к инспектору ITF в ближайшем порту захода. Благо, инспекторы ITF находятся в более чем 140 портах по всему миру и координаты каждого из них легко найти через приложение ITF Seafarers и на сайте http://www.itfseafarers.org. Помните также о том, что члены национальных профсоюзов, входящих в семью ІТР, находятся в приоритете при решении конфликтов.

Кроме того, мы настоятельно рекомендуем всем морякам оставлять максимально полные данные о предстоящем рейсе, а также копию индивидуального контракта супруге или другим подственникам.

Здравствуйте! Мой муж в рейсе цже 4 месяца, контракт на 6 месяцев. Он занимает должность повара, За последние 2 месяца зарплату не дают, вода и еда заканчиваются. Капитан ничего не говорит своему экипажу, но при этом ведет переговоры с хозаином корабля втихоря от экипажа. Мой муж из Крыма и еще, несколько человек, из Экраины. Эти проблемы начались после отсоединения Крыма от Украины. Подскажите куда обращаться? Так как Крым иже в составе России.

Снабжение продуктами питания и выплота зарплаты — это главная обязанность работодателя моряка. Капитан во всех случаях должен представлять интересы экипажа судна. Геополитическая ситуация в Украине, как и другие факторы, не должны влиять на выплату заработной платы членов экипажа.

Экипажу необходимо обратиться к судовладельцу напрямую с письменным требованием погасить имеющуюся задолженность по выплатам заработной платы и обеспечить снабжение продуктами питания, на надлежащем уровне, Если такой возможности нет, то экипаж должен обратиться к инспектору ІТЕ в ближойшем порту захода.

Здравствийте, Подскажите, пожалийста, сиществиет ли процеоира PORTMANING & menenuu dha dha okunaxea (apmucmob - entertaiment) пассажирских судов, если судно стоит в порти с утра до вечера этого же дня?

Кроме регулярных учений по безопосности (Weekly compulsary crew drills, Safety Training Sessions, Passenger Drills), а также других регламентирующих документов, касающихся безопасности судна, экипажа и пассажиров, есть еще In Port Manning - список членов экипажа и меры безопасности, которые необходимо осуществлять, когда судно находится в порту.

В то время как круизное судно находится в море, все члены экипажа находятся на борту и каждый имеет свои определенные обязанности в случае возникновения чрезвычайной ситуации. В то время как судно находится в порту, члены экипажа, которые находятся не при исполнении служебных обязанностей, как правило, имеют право схода на

Круизные компании могут иметь свои, отличные от других, требования к членам экипажа и обслуживающему персоналу, по мерам обеспечения безопасности или при возникновении опосности во время нохождения судно в порту. На борту должно быть достаточно членов экипажа для проверки всех пассажирских кают и кают членов экипажа, обеспечения безопасности, ликвидации опасности. эвакуации и т.д. влюбоймомент времени.

Некоторые круизные компании разрешают производить замены между работниками. В любом случае должны быть грофики и другие документы по данному вопросу на борту, с которыми Вы должны быть ознакомлены. Ваши обязанности по In Port Manning скорее всего будут отличаться от ваших прямых обязанностей безопасности. Информация об этом может быть получена только на судне, из соответствующих документов или во время еженедельных собраний Safety Committee.

Налоги — это цена, которую мы платим за возможность жить в цивилизованном обществе.

Оливер Уэнделл Холмс ст.

На сегодняшний день Украина является одним из крупнейших поставщиков трудовых ресурсов для международного торгового мореплавания.

Работая на судне у иностранного работодателя, моряки-резиденты Украины получают иностранные доходы — заработную плату с источником её происхождения за пределами Украины, и в свете положений ст. 162 Налогового кодекса Украины являются плательщиками налога на доходы физических лиц.

В соответствии с действующим законодательством, моряк считается резидентом Украины (и, соответственно, обязан уплачивать налог на доходы с заработной платы, полученной за границей), если его постоянное место жительства находится в Украине. Если моряк постоянно проживает и в другой стране, он считается резидентом Украины, если у него более тесные личные или экономические связи (центр жизненных интересов) в Украине. Одним из условий определения места нахождения центра жизненных интересов может считаться место постоянного жительства членов семьи моряка. В случае отсутствия постоянного места жительства, моряк считается резидентом, если пребывает в Украине не менее 183 дней на протяжении налогового года.

По общему правилу, моряк будет обладать статусом резидента, если он является гражданином Украины. Кроме того, наличие у моряка-иностранца постоянного вида на жительство в Украине, согласно разъяснению Государственной налоговой службы Украины, которое содержится в Письме от 08.06.2012 года № 14633/K/12-0016, не является главным основанием для получения статуса налогового резидента Украины.

Учитывая тот факт, что иностранные работодатели не

могут выступать в Украине в качестве налоговых агентов моряков и непосредственно перечислять налоги с их заработной платы, то, в соответствии с п. 168.2.1 статьи 168 Налогового кодекса Украины, моряки-плательщики налога на доходы физических лиц, обязаны самостоятельно включать сумму своих иностранных доходов в общий годовой налогооблагаемый доход, подавать налоговую декларацию по результатам отчётного налогового года, а также уплачивать налог с таких доходов.

Моряки до 1 мая года, наступающего за отчётным, самостоятельно подают в налоговые органы по месту их регистрации годовую декларацию о материальном положении и доходах (налоговую декларацию) по утверждённой форме. Таким образом, в 2014 году декларированию подлежат доходы, полученные моряком в 2013 году. Налоговая декларация может быть подана в контролирующий орган лично моряком-плательщиком налога (или уполномоченным им на это по доверенности лицом), направлена по почте (с уведомлением о вручении и с описью вложения почтового отправления) или средствами связи в электронном виде с соблюдением условий относительно регистрации электронной подписи. На основании поданной налоговой декларации осуществляется начисление и уплата налогового обязательства.

Статья 167 Налогового кодекса Украины устанавливает общую ставку налога на доходы физических лиц в размере 15% от общей базы налогообложения. Если же база налогообложения в календарном месяце превышает десятикратный размер минимальной заработной платы, установленной законом на 1 января отчётного налогового года, то к сумме такого превышения применяется ставка 17%. Например, по состоянию на 1 января 2014

года минимальная заработная плата была установлена на уровне 1218 грн. Таким образом, если общая сумма дохода моряка за месяц в 2014 году превышает 12 180 грн., то сумма превышения облагается налогом по ставке 17%

Налог на доходы физических лиц должен быть уплачен до 1 августа года, наступающего за отчётным, а сумма такого налогового обязательства определяется на основании поданной налоговой декларации.

Моряк, как плательщик налога на доходы физических лиц, имеет право на получение налоговой скидки в случаях, предусмотренных действующим законодательством Украины. Так, п. 166.3 статьи 166 Налогового кодекса Украины устанавливает перечень расходов моряка, которые могут быть включены в налоговую скидку, среди которых: проценты, уплаченные плательщиком налога за пользование ипотечным жилищным кредитом; сумма средств или стоимость имущества, переданного в качестве пожертвований или благотворительных взносов неприбыльным организациям; сумма средств, уплаченных в пользу учреждений образования для компенсации стоимости получения среднего профессионального или высшего образования плательщика налога и/или члена его семьи; сумма затрат плательщика налога на оплату страховых платежей (страховых взносов, страховых премий) и пенсионных взносов, уплаченных страховщику-резиденту, негосударственному пенсионному фонду, банковскому учреждению по договорам долгосрочного страхования жизни и т.д.

Вышеперечисленные расходы должны быть подтверждены соответствующими платёжными и расчётными документами (оригиналы которых должны сохраняться плательщиком налога): квитанциями, фискальными или товарными чеками, приходными кассовыми ордерами, копиями договоров, на основании которых можно идентифицировать продавца товаров (работ, услуг) и их покупателя (получателя). В таких документах обязательно должны быть отражены стоимость таких товаров (работ, услуг) и срок их продажи (исполнения, предоставления).

Основания для начисления налоговой скидки с указанием конкретных сумм отражаются моряком-плательщиком налога в годовой налоговой декларации.

Общая сумма налоговой скидки, начисленной в отчётном налоговом году, не может превышать суммы общего годового налогооблагаемого дохода моряка, начисленного в качестве заработной платы.

Кроме того, сумма налогов и сборов, уплаченных с

заработной платы моряка за границей, может быть учтена при расчёте налога, подлежащего уплате в Украине Так, по состоянию на сегодняшний день, согласно письму Министерства доходов и сборов Украины от 23.01.2014 года № 1535/7/99-99-12-01-03-17, Украина является стороной международных договоров об устранении двойного налогообложения более чем с 65 странами мира. Для получения права на зачисление налогов и сборов, уплаченных за границей, необходимо получить от уполномоченного государственного органа страны, где был получен такой доход, справку о сумме уплаченного налога и сбора, базе и/или объекте налогообложения. Такая справка подлежит легализации в соответствующей стране или дипломатическом учреждении Украины, если иное не предусмотрено действующим международным договором Украины. Сумма налога с иностранного дохода морякарезидента, уплаченного за границей Украины, не может превышать суммы налога, рассчитанного на базе общего годового налогооблагаемого дохода в соответствии с законолательством Украины

Однако, несмотря на наличие вышеуказанного права, получить необходимые документы, чтобы избежать двойного налогообложения заработной платы моряка, часто оказывается невозможным ввиду специфики международного торгового судоходства, когда судно может находиться вне пределов страны получения иностранных доходов.

В то же время, за нарушение порядка подачи декларации о доходах и ведения учёта доходов и расходов, в соответствии с нормами действующего законодательства Украины, виновные лица могут быть привлечены к административной ответственности, а за уклонение от уплаты налогов, сборов и других обязательных платежей — к уголовной ответственности

Таким образом, морякам, как и всем плательщикам налога на доходы физических лиц, важно знать свои права, процедуры и механизмы их реализации.

Статью подготовила Пелих Ю.С., юрист, Юридическое бюро Сергеевых.



www.mtwtu.org.ua

www.mtwtu.org.ua



Профсоюз работников морского транспорта Украины напоминает о том, что перед уходом в рейс вы можете проконсультироваться со специалистами Профсоюза и инспектором ITF по вопросу коллективного договора, получить информацию о судне, на которое вы собираетесь, а также задать все вопросы, которые вас интересуют.

Мы стараемся в кратчайшие сроки давать ответы на все вопросы, которые поступают к нам на сайт, по электронной почте и через социальные сети.

Помните, лучше предупредить проблему, чем потом решать ее.

10

# 

Профсоюз работников морского транспорта Украины вновь помог моряку. На этот раз в Профсоюз обратился моряк, с которым компания разорвала годовой контракт без предупреждения и весомых причин.

«Я подписал с компанией годовой контракт и уже успел сделать один рейс. Вернулся в декабре, и все было хорошо, компания была довольна моей квалификацией, моей работой. Когда отпуск закончился, и пришло время собираться в следующий рейс, мне позвонила инспектор и сообщила, что компания разрывает со мной контракт. На мой вопрос о причине разрыва никто не мог дать ответ. Проблема была в том, что для работы в этой компании я подготовил документы, сделал Мексиканскую визу, которую не так уж и просто получить. Кроме того, мне поступали предложения от других компаний, но я отказывал, зная, что у меня подписан контракт. Получилось так, что я остался без работы. В интернете я нашел координаты Профсоюза работников морского транспорта Украины, как членской организации ITF. Позвонил проконсультироваться, выслал документы и буквально в течение нескольких дней получил ответ от Профсоюза».

Судно, на котором работал моряк, покрыто коллективным договором ITF, по условиям которого, при досрочном разрыве судовладелец обязуется выплатить моряку компенсацию в размере двойной базовой заработной платы. Благодаря запросу Профсоюза, судовладелец признал свои обязательства перед моряком, и в короткий срок моряк получил положенную ком-

«Все решилось очень быстро, буквально в течение недели на мой счет зачислили деньги.

Я благодарен и Профсоюзу работников морского транспорта Украины, и ІТЕ за то, что отстояли мои интересы», — продолжил моряк.

Это пример добросовестного судовладельца — действительно цивилизованных взаимоотношений и тех гарантий, которые дает моряку работа на судах, покрытых коллективными договорами ITF и ПРМТУ.

ВАЖНО **У МОРЯКОВ** ОСТАЕТСЯ надежда только на ПРОФС

Мы уже писали о 12 украинских моряках, которые застряли на судне «Вогло-дон 5021» в Херсоне без зарплаты и снабжения. Однако, спустя месяц ситуация на судне не изменилась – моряки по-прежнему ждут обещанных денег. Кроме того, продукты питания и питьевая вода, которыми Профсоюз работников морского транспорта Украины и Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС» снабдили судно, подошли к концу, и моряки снова были вынуждены обратиться за помощью.

Инспектор Международной федерации транспортников (ITF) на Украине — Наталья Ефрименко, при поддержке ПРМТУ добивается выплаты задолженности для моряков, Профсоюз и Благотворительный фонд снова посетили судно с продуктами питания, пресной водой и другими принадлежностями первой необходимости. Напомним, что ситуация усугубляется тем, что судно не покрыто коллективным договором стандарта ІТГ, и моряки не являются членами Профсоюза работников морского транспорта Украины, но, тем не менее, отказать в помощи своим соотечественникам ПРМТУ не может. Конечно, экипаж в отчаянии, и те обещания, которыми их кормит турецкая компания-должник Kent Shipping, их мало радуют, задолженность по зарплате растет, но, тем не менее, надежа

**66** Я перестала чувствовать себя человеком, боюсь выйти в город. За время, которое мы тут находимся в изоляции от общества, можно сойти с ума. Я устала и хочу домой к внучке, которая у меня родилась в ноябре и которую я до сих пор не видела», — говорит Элина, повар и единственная женщина на борту.

**66** Мы сюда работать пришли не от хорошей жизни. Для каждого, это шанс честно заработать деньги», – продолжают члены экипажа.

Тем не менее, моряки продолжают поддерживать судно в рабочем состоянии и готовы работать и дальше, только бы им

выплатили их честно заработанные деньги.

В этот раз представителей Профсоюза работников морского транспорта Украины сопровождал будущий моряк — курсант Одесского профессионального лицея морского транспорта Станислав Дубас. Он выступил в качестве как помощника, так и наблюдателя. Для Стаса это первое посещение судна и, конечно, первый незабываемый опыт.

💪 Я действительно первый раз на судне, и это впечатление останется со мной на всю жизнь. Здесь я увидел, что помимо тех преимуществ, которые все видят в профессии моряка, есть еще и проблемы, с которыми столкнулся экипаж судна «Волгодон 5021». Конечно, хорошо что есть Профсоюз, который может помочь морякам. Впредь я буду знать, что прежде чем идти в рейс, надо быть уверенным в компании или, как минимум, проконсультироваться с Профсоюзом работников морского транспорта Украины».

Напомним, что еще два судна турецкой компании Kent Shipping находятся в украинской акватории Черного моря. По данным инспектора ІТР на Украине — Натальи Ефрименко, экипажам этих судов задолженность по заработной плате была погашена.

Информацию подтвердил и капитан одного из судов.

Таким образом, совместные усилия Профсоюза работников морского транспорта Украины, инспектората ITF и экипажа приносят свои результаты.

MO 8955813 www.mtwtu.org.ua



# провел анализ мирового судоходства

«Ллойдс лист» (Lloyds list) — это ежедневная английская газета, специализирующаяся на сфере морских перевозок. Она издается с 1734 года и является весомым и авторитетным изданием в морской индустрии. Редакция журнала «Морской» получила эксклюзивные данные от газеты «Ллойдс лист» с анализом того, что ждет мировой рынок морских перевозок, в связи с ситуацией, которая сейчас происходит в Украине. Предлагаем нашим читателям ознакомиться с анализом, который провели международные эксперты.

Как повлияла политическая ситуация в Украине на международные морские перевозки и рынок импорта/экспорта стратегически важных ресурсов — этот вопрос поставили перед собой английские специалисты морской индустрии. Итоги анализа были опубликованы в газете Lloyds list.

Также обращаем ваше внимание, что мнение редакции журнала «Морской» может отличаться от мнения издателей Lloyds list.

# Последние новости из Украины: анализ рисков судоходства

Пока нет особой информации касательно последствий для страхования и товаров, но судоходные операции остаются под наблюдением. Порты Украины продолжают функционировать практически без изменений, несмотря на продолжающиеся политические проблемы в стране — сообщают источники «Lloyds list».

В Лондоне страховщики подчеркивают, что Украина, вероятнее всего, не будет объявлена «зоной военных действий», таким образом, получив дополнительные страховые премии или полное страхование, если напряжение не достигнет пика.

В информационном сообщении банка Goldman Sachs говорится, что возможные последствия для энергетического сектора тоже ограничены.

Однако, долгосрочные сбои в поставках сжиженного природного газа (СПГ) могут заставить Европу сохранить большинство импортируемых поставок СПГ, а не перегружать их для экспорта на более дорогие рынки в Азии и Южной Америке.

Глава аналитического отдела аграрного портала Agra.net Алан Буллион отметил: «Казахстан является крупным экспортером зерна и масличных культур, которые в настоящее время перегружаются украинскими и российскими портами на Черном и Азовском морях. Если будут расти беспорядки в Донецкой области, это может затронуть и экспорт — он перетечет в Ростовна-Дону, например. Китай также рассматривает казахские зерновые поставки как стимул для конкуренции в регионе».

Кризис может иметь далеко идущие последствия для зернового экспортного рынка Украины. По словам господина Буллиона, министр аграрной политики и продовольствия Украины Игорь Швайка, который был назначен 28 февраля, признал, что некоторые импортеры избегают заключения сделок из-за отсутствия гарантий в получении поставок.

# Влияние на мировой рынок зерна

Прогноз Министерства сельского хозяйства США в отношении роста мировой торговли зерном в течение следующего десятилетия показывает, что если Украина разделится, сила России в качестве экспортера значительно увеличится путем получения контроля над жизненно важными портами Черного моря и плодородными сельскохозяйственными угодьями на юге и востоке страны. Согласно информации банка Australia's Macquarie Bank, влияние сошиально-экономических потрясений на украинское сельское хозяйство ограничено, хотя 24% экспорта страны приходят из сельскохозяйственного сектора. «Ключевые зерновые и масличные регионы, а также экспортная инфраструктура оказались далеки от зон конфликта. Железнодорожная система, которая является основным экспортным каналом, работала без существенных нарушений», — отметил аналитик банка Australia's Macquarie Bank. Но украинская гривна продолжает своё падение по отношению к доллару США, и картина носит смешанный характер. «Мы считаем, что девальвация валюты Украины, вызванная политическим кризисом, будет способствовать более высокому экспорту сельскохозяйственной продукции в краткосрочной перспективе. Тем не менее, усиливающаяся инфляция и рост цен на производственные затраты умерят этот эффект в ближайшей перспективе, и мы ожидаем, что производство зерна в Украине будет падать в 2014-2015 годах», сообщает Australia's Macquarie Bank. Для сезона 2014-2015 годов банк прогнозирует, что Украина будет производить около 44 млн. тонн кукурузы и пшеницы, что почти на 16% ниже, чем в 2013-2014. Министерство сельского хозяйства Украины прогнозирует собрать в этом году 51,4 млн. тонн зерна.

Украина является одним из крупнейших в мире поставщиков пшеницы и кукурузы, и если украинские экспортные поставки подпадут под негативное влияние в долгосрочной перспективе, то три страны-импортера пострадают самым серьезным образом: Египет, Иран и Испания. За последние пять лет Египет в среднем импортировал 113600 тонн украинской пшеницы и 169000 тонн кукурузы (показатели марта). Иран - 46000 тонн украинской пшеницы и 93 400 тонны кукурузы (показатели марта). Испания импортировала в среднем 150000 тонн украинской пшеницы и 121200 тонн кукурузы (показатели марта). Две азиатские страны также зависят от украинских поставок кукурузы: за последние пять лет Южная Корея импортировала в среднем 92000 тонн (март), а Япония — в среднем 63000 тонн.

Индия на сегодняшний день является крупнейшим закупщиком украинского подсолнечного масла, средние показатели импорта в марте превышают 66300 тонн. В марте 2013 и 2009 импорт достиг примерно 110000 тонн и 100000 тонн соответственно.



# Цены на мировом рынке СПГ

Эскалация конфликта между Россией и Украиной в течение ближайших месяцев может резко изменить глобальную модель торговли сжиженным природным газом. Перебои в экспорте газа по трубопроводу из России в Европу через Украину заставит Европу больше полагаться на поставки СПГ морем.

В частности, ситуация может вынудить Европу сохранить многие из своих импортируемых грузов СПГ, вместо повторной загрузки их для экспорта на другие, более дорогие рынки. Такая тенденция существовала, приблизительно, на протяжении последнего года.

«Это остановило бы ряд перегрузок, которые в настоящее время направляются в Южную Америку и Азию... и привело бы к глобальным последствиям для рынка СПГ», — рассказал газете «Lloyds list» управляющий директор компании Holmwood Consulting Ли Болтон. Испания, Бельгия, Франция и Португалия входят в число стран, которые реэкспортируют грузы, в основном в Азию и Латинскую Америку, но также и в другие части Европы.

Изменение статус-кво в СПГ судоходстве, вызванное конфликтом между Россией и Украиной, не произойдет немедленно.

«Если ситуация ухудшится, и так будет продолжаться в течение трех месяцев — это может сократить перевозки из Европы», — рассказал «Ллойд Лист» исполнительный директор The Energy Contract Company Найл Тримбл.

Старший научный сотрудник Оксфордского института энергетических исследований Саймон Пирани сказал: «Я не думаю, что согласился бы с мнением, что, если поставки газа, в конечном счете, нарушатся или будут отрезаны, то это вызовет повышенный спрос на СПГ в Европе».

Банк Goldman Sachs заявил, что нет никаких фундаментальных причин для беспокойства по поводу будущих поставок российского газа в Северо-Западную Европу, так как они обходят Украину с севера.

«В конечном счете, потенциальные санкции против России в ответ на дальнейшую эскалацию ситуации вокруг Украины, скорее всего, будут иметь большее влияние на цены на энергоносители, которые обуславливают производство и экспорт страны», — сообщается в информационной записке банка.

# Экспорт нефти и продуктов

Также как и на рынках зерна и стали, Украина является экспортером и перевозчиком нефти и нефтепродуктов. Данные Международного энергетического агентства говорят о том, что в стране производится в среднем 46 000 баррелей сырой нефти в день и 21 000 баррелей сжиженного природного газа.

Lloyd's List Intelligence (1) сообщает, что порты Украины в 2013 году обработали около 54 млн. баррелей сырой нефти и нефтепродуктов. В прошлом году крупнейшим покупателем была Греция — 11 млн. баррелей, что составляет около 10% от ее общего объема импорта, а затем Италия — 4,2 млн. баррелей, и Сингапур — 5,1 млн. баррелей. Марокко, Испания, Турция и США — все импортировали более 4 млн. баррелей переваленной Украиной сырой нефти и нефтепродуктов.

Но со своим крупнейшим покупателем — Грецией, требующей объем только одного «суэцмакса» в месяц, даже полномасштабный коллапс украинской нефтяной промышленности вряд ли будет иметь серьезное влияние на общую картину.

Глава аналитического отдела Lloyds List Intelligence Нил Аткинсон сказал: **«Цены на нефть не пошевелили ни одним мускулом»**.

# Контейнерные перевозки под пристальным вниманием

Контейнерные перевозки также продолжаются — пресс-секретарь компании Maersk подтвердил, что датский гигант придерживается своего расписания в местных портах. Компания ГПК Украина — филиал Hamburger Hafenund Logistik, оператор одного из двух контейнерных терминалов в порту Одесса, — сообщил о нормальной работе в последнее время.

«Что касается Одесского порта, то все здесь работает нормально, нет нарушений, о которых мне было бы известно», – рассказал исполнительный директор ГПК Украина Дирк Батерманн. Данные Lloyd's List Intelligence показывают, что Одесса является наиболее загруженным контейнерным портом страны с точ-

ки зрения судозаходов.

В 2013 году она приняла 445 контейнеровозов. Ильичевск занимает второе место со 157 судозаходами. Третий по загруженности контейнерный порт обработал 60 контейнерных судов в прошлом году.

За 2012 год (последний год, по которому имеются ежегодные показатели), Одесса обработала 425 994 TEU — 1%-ное увеличение в годовом исчислении.

С точки зрения дедвейта, Одесса обработала 15,8 млн. тонн дедвейта в 2013 году, а Ильичевск — 9,3 тонны. По данным Lloyd's List Intelligence, Севастополь до последнего времени являлся седьмым портом Украины по величине дедвейта. В 2013 году в Севастополь было совершено 814 судозаходов, в том числе это были 217 сухогрузов и 185 балкеров, 52 судна типа ро-ро и 44 танкера.

# **Страхование и военные риски**

Реакция страхового сектора на ситуацию до сих пор неясна. Страховщик Lloyd's of London (2), специализирующийся на военных рисках, дал свой комментарий: «Я не думаю, что нынешний украинский кризис спровоцирует сильную реакцию на морском рынке. Необходимо наличие актуального военного конфликта, включающего и повреждение торговых судов, перед тем, как страховщики Ллойда смогли бы рассмотреть вопрос о пополнении списка зон боевых действий».

Управляющий директор ассоциации британских университетов Russell Group Сукай Бэсай заявил, что эскалация кризиса в Украине может привести к прерыванию бизнес-операций в Европейском Союзе, который в настоящее время получает около четверти своих поставок газа из России, половина из которых — по трубопроводу через Украину. «В связи с тем, что в настоящее время цена на газ увеличилась примерно на 2,8%, Европейскому Союзу, возможно, придется обратиться к альтернативным и более дорогим поставкам газа, чтобы сохранить устойчивое снабжение. Более того, угроза войны сделала рынки нестабильными, и грозит подорвать экономический рост последних лет».

Специалист по связям с общественностью страховой компании Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) Джонатан Тилберн рассказал, что занимался исследованием ситуации: «В краткосрочной перспективе следует ожидать временной неустойчивости и потери экономического доверия в регионе, но в ближайшие недели, мы рассчитываем на то, что здравый смысл возобладает, поскольку все стороны могут потерять слишком много, если эта ситуация продолжит развиваться в том же ключе».

15

- 1. Lloyds List Intelligence специализированный бизнес-сервис, посвященный международному морскому сообществу.
- 2. Lloyd's of London, Лондонский Ллойд, Ллойд известный рынок страхования, который представляет собой место, где встречаются страховые аналитики со страховыми брокерами для заключения договоров страхования и перестрахования.



# BAKEREBE OGGYALLING ROUPABRICK MILC, 2006

В понедельник 7 апреля в штаб-квартире Международной организации труда в Женеве начались заседания Специального трехстороннего комитета по внесению изменений в Конвенцию «О труде в морском судоходстве» 2006 года. Для участия в комитете приехали более трехсот представителей морской отрасли со всего мира – представители морских профсоюзов, работодателей и правительств. Украину со стороны профсоюзов представляли работники Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Два основных вопроса, которые обсуждались в рамках заседания, – это обеспечение финансовой безопасности моряков в случае отказа судовладельца от выполнения своих обязательств перед экипажем, а также смерти на судне и длительной нетрудоспособности изза травмы, полученной на борту.

По информации Международной организации труда, по состоянию на март 2014 года, в портах по всему миру насчитывается 159 брошенных торговых судна, причем некоторые из них бездействуют с 2006 года. Экипажи этих судов не получили заработанные деньги до сих пор, или же сидят на судах без регулярных поставок продовольствия, медицинской помощи и не имеют возможности даже вернуться домой.

Сперва участники трехстороннего комитета обсуждали возможные изменения в своих группах, затем на пленарных сессиях стороны имели возможность выступить и внести свои предложения. Секретариат Международной организации труда подготовил два пакета поправок, которые будут обсуждаться в группах.

Можно смело говорить, что если поправки будут приняты, это станет исторической вехой в жизни Конвенции MLC, 2006, которая с августа 2014 года является одним из основополагающих документов, регулирующих трудовые отношения в морском судоходстве.

Стоит отметить, что в начале апреля к странам, которые ратифицировали MLC, 2006, добавилась Республика Конго, которая стала 57 номером в списке стран, принявших Конвенцию.

Также в рамках заседаний прошло торжественное награждение победителей ISWAN awards 2014. Так, самой социально ориентированной судоходной компанией была выбрана Wallem Shipmanagement, лучшим морским центром стал Flying Angel Club, Fremantle, Australia. Номинацию «Лучший порт» заслужил порт Антверпен. «Эти награды признают достижения людей и организаций, которые помогают морякам, вдохновляют других на подобную работу и предоставляют социальные гарантии членам экипажей судов», — сказал исполнительный директор Международной благотворительной организации моряков (ISWAN) Роджер Харрис.

о Недобросовестный • Репогриоция восвойског работодатель Невыплата о Нарушение • Травма на прав моряка зарплаты рабочем месте • Нарушение **Зубстандартные** • Частичная словия труда Усповии и жизни на борту задолженность конпракта

Обращайтесь в национальный профсоюз — ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ



членская организация ITF по e-mail: office@mtwtu.org.ua по телефону: +38 0482 42 99 01 по адресу: Одесса, пл. Куликово поле, 1 www.mtwtu.org.ua



www.mtwtu.org.ua

В настоящее время Херсонский морской торговый порт - современное предприятие, входящее в состав единого транспортного комплекса Украины. Порт расположен на правом берегу Днепра, в 15 км от его устья. Подход к нему осуществляется по фарватеру, который проходит по реке Рвач, рукаву Ольховый Днепр и, собственно, по Днепру.

Навигация в порту работает на протяжении всего года. Ветра – преимущественно северного и северо-восточного направления. Дни с ветрами больше 15 м/с составляют 10% в году и чаще всего наблюдаются с ноября по март.

Проектная производительность порта - 5 млн. тонн в год. В порту перерабатываются генеральные, навалочные и насыпные грузы. Более 40% перерабатываемых в порту грузов - минеральные удобрения и химические грузы, навалом и пакетированные, и около 40% - хлебные грузы. В порту также перерабатываются черные металлы всех профилей, чугун в чушках, кокс, ферросплавы, лес, торф.

Основные услуги ГП «ХМТП»:

- 1. Перевалка внешнеторговых, транзитных и каботажных грузов
- 2. Погрузочно-разгрузочные работы
- 3. Сепарирование, крепление груза, сухая зачистка трюмов, взвешивание груза на 60-ти тонных и 30-ти тонных автовесах.
- 4. Упаковка навалочных и насыпных грузов в мешки: 50 кг, Big-Bag, от 500 до 1000 кг
- 5. Хранение груза на территории порта (с целью накопления клиентом судовой партии)

Вспомогательные услуги ГП «ХМТП»:

- 1. Перевозка судами портового флота внешнеторговых и транзитных грузов в порты Черного моря.
- 2. Буксирное сопровождение
- 3. Ледовая проводка
- 4. Добыча, отгрузка и доставка песка по адресу кпиента
- 5. Экспедирование экспортных, импортных и транзитных грузов, в том числе:
  - внутрипортовое экспедирование грузов
- организация и ведение круглосуточной оперативной отчётности о движении грузов
- согласование объёмов и размещения грузов, которые поступают в порт, сроки их доставки и вы-
- организация получения и обработки транспортных документов на груз
- оформление манифестов, коносаментов, штурманских расписок на отгруженные грузы

Информация взята с http://www.seaport.kherson.ua/



www.mtwtu.org.ua



#### ЗНАМЕНАТЕЛЬНОЕ СОБЫТИЕ В ЖИЗНИ?

– Это было реально знаменательное событие в моей жизни: во-первых, все это оторвало меня от дома и заложило основу взрослой жизни. Я работал с людьми со всего Союза. Именно на далеком расстоянии от дома и было заложено во мне виденье мира, которое потом сыграло свою роль в армии. Но в армию я попал не сразу.

Я приехал домой, и меня ждало распределение... и опять же не ЧМП. Меня на ЧПОРП – Черноморское промышленное объединение рыбной промышленности «Антарктика». Там работал в Аденском заливе, где сейчас благополучно творят беспредел пираты. А в те времена, конечно, никаких пиратов не было. Насколько я знаю, на Сакотре была военно-морская база Советского союза, и, естественно, пиратам там уже не было места. Там был огромный наш флот. И опять полгода. После Якутии в Аденский залив – сами понимаете – контраст неимоверный. Условия ужасные, но и это тоже заложило дальнейший иммунитет в жизни. Полный отрыв от всего домашнего. И как только я вернулся – через два месяца ждала армия. Получилось, так, что благодаря всем моим «путешествиям», я приехал в армию уже подготовленным бойцом

# ДОСЬЕ

# Иванов Александр Викторович

«Я закончил одесское ГПТУ№17 – Государственное профессионально-техническое училище №17. Там выпускали рядовой состав для ЧМП. Поступил в 1979 году и получил специальность моторист – матрос.

Все три года обучения прошли в мыслях про ЧМП и практику. Но за окном был уже 1982 год, и у ЧМП встал вопрос о переизбытке кадров.

Когда подошла очередь нашей практики – выяснилось, что на судах ЧМП мест нет, и нас отправили на практику в Якутскую АССР. Могу сказать одно: там есть прекрасная река Лена, очень красивые места, море Лаптевых. Сейчас, вспоминая эти моменты, я понимаю, что я бы с удовольствием побывал там еще раз и поплавал бы по Сибирским просторам. Где ж такое можно увидеть: две недели идти по реке и не встречать ни одного поселения... Но есть и другие моменты, которые я вспоминаю с другим оттенком...

Шесть месяцев летняя навигация. Ледоход начался в мае. Нас распределили по судам, которые стояли вмерзшие в лед, мы их восстанавливали после зимы. После попал на танкер и на нем отработал полгода.

Для меня цифра в шесть месяцев стала уже привычной. После предлагали остаться там работать. Но я не согласился. Хотя до сих пор не знаю – правильно ли я сделал, что не согласился».

## ПОЧЕМУ ВЫБРАЛИ ПРОФЕССИЮ МОРЯКА?

– Мой отец тоже был моряком. После войны он работал на теплоходе «Победа». Потом, когда сошел на берег, работал на Судоремонтном заводе №2.

А я начитался в детстве книг — Жуль Верна, Марк Твена и, конечно же, был романтически настроен. Материальная составляющая не играла никакой роли. А сейчас видение морской работы идет только сквозь материальную призму.

К сожалению, на данным момент, в нашей работе осталось мало романтической составляющей... Но мне повезло, я попадал туда, где было интересно. Но все интересное можно сегодня почувствовать только на фоне тяжелой физической работы. Например, я работал на пассажирском судне, матлосом

Мы ходили на линии Канарские острова – Африка – Модейра. Конечно же, можно было выйти в город, посмотреть достопримечательности...но опять-таки выйти когда? 16-ти ча-

совой рабочий день, а потом можешь выходить и ходить где хочешь — т.е. если ты хотел куда-нибудь выйти, то ты не доспал, в ущерб себе. Получается, если ты хочешь какой-то романтики, то должен чем-то жертвовать.

Экипажи были более укомплектованы. Например, большой балкер — тысяч семьдесят — в те времена это было 40 человек экипажа, в зависимости от линии, типа судов. А сейчас аналогичное судно будет укомплектовано экипажем из 20 человек. Т.е. работы на каждого члена экипажа в два раза больше. Это к слову о романтике — то, что ты мог когда-то посвятить своим романтическим порывам, сейчас это время в виде овертайма направлено на работу.

## НАНИЕ ОЦЦИБНИ ХОТЕЛОСЬ БЫ ИСПРАВИТЬ?

– Я когда попал на флот, то подумал – а зачем учиться? Это была распространенная глупость, все было доступно, и нам казалось, что в любой момент все можно наверстать. Получается, что до армии я не поступил в институт, а после армии была прекрасная возможность, и я опять не поступил. Вот я сделал такие две ошибки.

### НАН СЛОЖИЛАСЬ ДАЛЬНЕЙШАЯ ЖИЗНЬ?

– 85-ый год. Мне удалось устроиться в ЧМП, сделать несколько рейсов, и потом все стало рушиться. Так доработал до 90-х. После я ушел на берег и проработал на СТО около шести лет. Достиг хороших результатов и понял, что море – это уже пройденный этап.

Тем более, что немного раньше я уже планировал сойти на берег, т.к. нехватка женского общества играет непоследнюю роль в дальнейшей жизни моряка. На флоте тяжело. Мне казалось, что мой романтический порыв прошел, море осталось в прошлом. Но позже на СТО я почувствовал, что я и здесь достиг уже максимума.

И я опять решил уйти в море. Конечно, я слышал напутственные слова, что уже поздно, т.к. высшего образования у меня не было.

Но на этот раз уже не романтизм, а экономическая составляющая сподвигла меня принять такое решение. Хотя, я понимал, что мне это будет сделать непросто. Перерыв большой и возраст давали свои результаты.

Мне уже было 33 года. Пришлось возвращаться на флот через матроса второго класса и греческие суда. В те времена все было сложно, т.к. отношение к нашим морякам со стороны греков было «никакое». Было это совсем непривычно ощущать на себе. Тем не менее, года два я поработал и понял, что матросом я уже работать не могу. Вырос. Вывод напросился сам собой: не хочешь, чтобы тобой командовали, становись командиром сам. Я говорю, что учиться никогладые поздно

В 36 лет я поступил в МКТФ на заочный факультет судовождения и прекрасно его закончил. Был старшиной группы. И как только я его закончил, то практически сразу стал третьим помощником. С этого момента началось мое восхождении. Учитывая, что я не искал карьерного роста, а искал заработок. Но нужно понимать, где выше заработок, там, скорее всего, можно попасть в тяжелые условия работы.

# НАСКОЛЬКО СЕГОДНЯ ОБРАЗОВА-НИЕ ПОЛЬЗУЕТСЯ СПРОСОМ?

- Пользуется спросом. Может, конечно, образование сегодня немножко снизило свой уровень - требования снизились к курсантам. Но нашего моряка всегла выручает сообразительность, как правило, и самообразование. Если бы я только учился на лекциях, то я бы мало чего узнал. Заочники - это люди, которые изначально что-то хотят знать, им все надо выучить самостоятельно. А ребята, приходящие со стационара, еще «сырые». Проблема существует, но какого характера: молодой специалист раньше, когда попадал на флот, то попадал в руки нашего наставника и его начинали «шлифовать» и доводить «до кондиции». А сейчас приходит молодой моряк на флот и попадает на судно, где командование не наше и которое не расположено понимать, что молодому моряку нужно помочь. Ведь все приходит только во время практики. Хотя, самое главное, чтобы человек стремился что-то понять и стремился к самообразованию.

### MOPE 20 и 21 BEHA - OHO YEM-TO OTЛИЧАЕТСЯ?

– Конечно, отличается, но не внешне, а внутренне. Динамика отличается. Психологически сейчас наши моряки уже совсем не такие, у них постоянно присутствует страх потерять работу: ты не знаешь, пойдешь в следующий раз в рейс или нет. Раньше ты имел работу всегда. А вообще, мое видение: сейчас кризис, судов мало. Напоминает конец 80-х. Суда стоят, а люди без работы. Найти работу проблематично. Я доволен сейчас тем, что работаю на хорошего судовладельца.

### НАПУТСТВИЕ МОЛОДЫМ МОРЯКАМ

- Первое! Кто хочет гулять с девочками - сидите дома! Второе! Кто начитался книг и хочет романтики, как я в свое время, скажу следующее: романтики сейчас нет. Можно что-то посмотреть, но не так, как раньше. Стоянки короткие.

Третье! Нужно ожидать тяжелую работу.

Учиться вовремя, чтобы не терять время!

Молодежи нужно точно знать, что они хотят стать моряками. Нигде нет «валютного» санатория, а есть тяжелая работа. И к этому нужно быть готовым с первого дня, чтобы потом не возникало вопросов на судне. Нужно быть готовыми работать в штормовых условиях. Многие не выдерживают этого. Желательно себя проверить — нужно хотя бы выйти на морскую прогулку. Плюс — английский язык! Были случаи, когда моряков списывали из-за незнания языка.

И напоследок: нужно на 100% быть уверенным в том, что ты хочешь, и идти до конца, ничего не бояться. Не бояться идти через низшие должности, чтобы достичь высот.

### ПРОФСОЮЗ: НАНУЮ РОЛЬ ОН ИГРАЕТ В ВАШЕЙ ЖИЗНИ?

– Трижды обращались в МФТ. Дважды мы обращались изза невыплаты зарплаты (нам хотели не доплатить), а один разнам помогали репатриироваться с арестованного судна. ITF выплатила нам зарплату со своих фондов. Профсоюзы очень помогли. Спасибо им за это!.

20 www.mtwtu.org.u www.mtwtu.org.ua 21

## ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

Переоборудование тб/х France

Судоремонтный завод

Бремерхафена



Многие страны желали приобрести турбоход France. В их число входили СССР, Китай и Эмираты. В результате, в 1979 г. судно приобрёл за 18 миллионов долларов магнат из Саудовской Аравии, перепродав его компании Norwegian Cruise Line, руководимой господином Lauritz Kloster, и с 22 августа 1979 г. по 24 апреля 1980 г. лайнер переоборудовали в Бремерхафене, на заводе Hapag-Lloyd Werft.

Был выполнен большой объём работ по общественным помещениям, барам, ресторанам, салонам и пассажирским каютам суммарной стоимостью 45 миллионов фунтов стерлингов. Прежде всего, удалили два бортовых гребных вала и паровые турбины, уменьшив мощность силовой установки до 40000 л.с. В качестве главных двигателей установили четыре группы паровых турбин фирмы Getriebeturbinen. Оставили четыре паровых котла, и суточный расход топлива уменьшился до 300 тонн. Скорость уменьшилась до 23 узлов, а эксплуатационная составляла 16-18 узлов. Из носового машинного отделения демонтировали всё старое оборудование, установив там три подруливающих устройства, в корме – два подруливающих устройства. Суммарная мощность подруливающих устройств составила 10600 л.с.

Максимальная пассажирская вместимость возросла до 2370 человек, в круизах – 1944 человека. Количество пассажирских кают увеличили до 1013,— из которых с иллюминаторами было 642 каюты, с балконами 56 кают, оборудованных для инвалидов – 11 кают. Большинство помещений общественного пользования перестроили, декорировав по рисункам дизайнера Tage Wandborg и приглашённого из Нью-Йорка художника Angelo Donghia.

После восьмимесячного ремонта и реконструкции, 14 апреля 1980 года, судно крестили, присвоив название Norway. Затем выполнили ходовые испытания, и спустя 5 суток лайнер

возвратился на верфь для устранения недостатков, а 30 апреля он вышел из Бремерхафена в Осло, где на борт подняли два двухпалубных рейдовых катера, длиной 24 метра, вместимостью по 400 человек, имевших скорость 11 узлов, построенных в Holen Mekaniske Verksted, Норвегия. Им присвоили названия Little Norway I и Little Norway II. Во время торжественного приёма в Осло на борт лайнера пригласили большое количество репортёров, туроператоров, королевскую семью, официальных лиц правительства и представителей крупных компаний.

После прибытия в Вест Индию турбоход выполнял круизы в Карибском море и к Багамским островам, продолжавшиеся до 2001 года. Компания Norwegian Caribbean Lines, в чью собственность входил Norway, взяла в аренду остров Little San Salvador, имевший длину 5 миль и ширину одну милю (Багамы), используя его как базовый порт для своих лайнеров. Остров защищен от ветров, там оборудован песчаный пляж, где пассажиры имеют возможность наслаждаться тропическим солнцем и лазурным морем, ощущая лёгкий бриз Атлантики. Для выполнения ежегодного докового ремонта судно уходило в Newport News, штат Виржиния, туда, где построили самый быстроходный лайнер United States. Однако судно не прерывало связь с Бремерхафеном и ещё несколько раз возвращалось в Бремерхафен. Одно из посещений Ллойд Верфи состоялось с 13 апреля по 3 июля 1982 года.

За годы эксплуатации возникали всевозможные технические проблемы - поломки силовой установки, пожары и загрязнение окружающей среды из-за разливов нефти и выброса мусора. Для устранения неисправностей, поддержания лайнера в удовлетворительном техническом, эстетическом и санитарном состоянии судно периодически отправляли на завод, где одновременно с ремонтом механизмов и систем частично переоборудовали пассажирский комплекс. Такие ремонты выполняли в 1990, 1994, 1997 и 2001 годах. Во время переоборудования 1990 года надстройку корпуса подняли на две палубы, оборудовав там пассажирские каюты класса «Люкс» с балконами, и вместимость судна увеличили до 76049 б.р.т. Это возвратило турбоходу титул самого крупного круизного лайнера. Он стал на 3000 тонн больше Sovereign of the Seas, имевшего вместимость 73000 б.р.т.

В 1994 г. пассажирскую вместимость увеличили до 2565 человек, но численность экипажа не превышала 860-900 человек. В 1999 г, во время входа в порт Барселона, произошло возгорание турбонагнетателя, и судно поставили на ремонт, продолжавшийся три недели.

9 сентября 2001 г. лайнер в последний раз вышел из Нью-Йорка и следовал с пассажирами в Гринок, а затем в Гавр, где Norway планировали выставить на продажу. Спустя два дня, 11 сентября, когда судно находилось в океане, весь мир узнал о террористических актах в Нью-Йорке и Вашингтоне. Многие судоходные компании приостановили свой бизнес, а компания NCL приняла решение оставить судно в эксплуатации. После краткосрочного косметического ремонта и устранения технических недостатков турбоход возобновил круизы из Майями.

25 мая 2003 г, в 05 часов утра, Norway вышел из Майями, а в 06.30 произошёл взрыв парового котла. Семь человек погибли и 17 получили тяжёлые ожоги. По счастливой случайности пассажиры не пострадали. Комиссия компаний NCL и Star Cruises приняла решение отправить турбоход на буксире в Бремерхафен для выполнения ремонта. После прибытия в Германию и обследования последствий взрыва стало очевидным, что ремонт котла не выполним, и судно оставалось в порту в качестве гостиницы и тренировочного центра для экипажа, строившегося на заводе Lloyd Werft лайнера Pride of America (72000 б.р.т., позднее 81000 б.р.т.)



23 марта 2004 г. компания NCL передала лайнер компании Star Cruises, желавшей продать турбоход для разделки на лом металла. Однако, из-за большого количества асбеста, находившегося в качестве изоляции в машинных отделениях и на противопожарных переборках, власти Германии не разрешили продажу судна на слом, пока он находился в водах Германии. Запрет обосновали требованиями Конвенции, подписанной в Базеле. Руководство компании Star Cruises дало заверения властям Германии, что судно проследует в Азию для выполнения ремонта и в дальнейшем будет работать в Австралии. 23 мая 2005 г. Norway получил разрешение уйти из Бремерхафена на буксире и 10 августа прибыл в порт Klang. Фактически судно было продано американскому дилеру, который должен был продать

его на слом в Бангладеш, куда буксир доставил лайнер в декабре 2005 г. Однако организация Greenpeace не позволила осуществить разделку лайнера на лом с неутилизированным асбестом.

ЗАВОД LLOYD WERFT

В апреле 2006 г. компания Haryana Ship Demolition Pvt. Ltd., имевшая юридический адрес в Монровии, переименовала судно в Blue Lady, а в середине мая объявила, что оно будет отбуксировано в Объединённые Арабские Эмираты для выполнения ремонта. Однако лайнер доставили в Индию, имея цель разделку на лом металла в Аланге. Первоначально турбоход остановился на расстоянии 100 миль от берега, а в августе находился в непосредственной близости от Аланга, в ожидании разрешения разделки на лом металла. Все декоративные украшения: картины, зеркала и другие вещи, представлявшие ценность для любителей старины и морской истории, выставили на продажу. Затем корпус лайнера пытались отбуксировать на мелководье, куда суда выбрасываются, развивая максимальную скорость. Однако паровые котлы Blue Lady давно потушили, турбины не вращали гребные валы, и судно могло перемещаться только на буксире.

В процессе буксировки корпус лайнера увяз в болотистом иле прибрежной зоны Аланга. Во время отлива корпус полностью сидел в иле, а во время прилива был окружён водой. Перед компанией возникла проблема, каким образом снять лайнер с болотистой отмели и дотянуть до места разделки. Некоторые специалисты предлагали прорыть канал при помощи дноуглубительной техники, но все находились в ожидании заключительных дебатов членов правительства Индии об утилизации асбеста. Однако 11 сентября 2007 г. Верховный суд Индии принял решение, что Blue Lady не представляет опасности для окружающей среды, и разделка лайнера на лом металла разрешена в штате Гуджарат. 4 декабря индийские рабочие приступили к работе, отрезав носовую оконечность штевня лайнера. Все работы завершили в начале 2009 года, а 8 февраля того же года носовую часть весом 4 тонны продали Франции за 273000 евро. Первоначально она находилась на одной из набережных Парижа, а позднее её доставили в Нормандию для установки на морском берегу.

Ещё один грандиозный проект переоборудования на заводе Lloyd Werft турбохода Queen Elizabeth 2 стоимостью 312 миллионов марок имел продолжительность 179 дней.

Продолжение следует. Братушенко Валерий Сергеевич

www.mtwtu.org.ua

www.mtwtu.org.ua

23



Из курсантов в моряки

В Одесском мореходном колледже технического флота прошло собрание курсантов 4-го курса перед уходом на долгосрочную практику. С 30 апреля по 18 мая курсанты будут находиться в отпуске для того, чтобы подготовить необходимый пакет документов, пройти профотбор и собеседования в крюинговых компаниях. Дальше ребят ждет десятимесячная технологическая практика – самый важный этап в цикле под-

готовки будущих моряков.

Основная цель практики - освоить функциональные обязанности вахтенного помощника капитана и документально подтвердить это в отчете и книге регистрации подготовки, которую курсанты ОМКТФ ведут с первого курса. Согласно «Положению о порядке дипломирования лиц командного состава судов», практику курсант должен проходить в составе палубной команды и только на морских судах. Последняя редакция Манильских поправок конкретизирует понятие «морских судов»: это суда с водоизмещением более 500 брутторегистровых тонн, дальностью плавания более 200 морских миль, которые удаляются от берега более чем на 20 морских миль. Можно смело говорить, что курсанты отправляются в полноценное загранплавание. Кроме того, они должны будут провести на судне не менее 6 месяцев. В рамках собрания курсанты, а также их родители, получили возможность пообщаться с представителями Профсоюза работников морского транспорта Украины (ПРМТУ) и Международной федерации транспортников (ITF). Обращаясь к родителям, первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк отметил, что перед тем, как отпускать своего ребенка в рейс, родители должны в первую очередь понимать, куда именно они его отправляют. Он порекомендовал родителям обратиться в ПРМТУ с названием компании или судна и получить достоверную информацию о том, достойна ли эта компания внимания и стоит ли туда отправлять курсанта.

> «Для нас, как для Профсоюза, принципиально важно то, что моряк, работающий под нашим договором защищен. Если происходит какой-то конфликт, будь-то невыплата зарплаты, травма, невыплата больничного, каждый моряк, который работает под нашим договором, имеет полное право обратиться к нам, и мы будем от его имени решать вопросы с судовладельцем, со страховым клубом Р&І, страховым агентом этого судовладельца», - отметил Олег Игоревич.

> К сожалению, чем хуже ситуация в стране, тем чаще моряки сталкиваются с проблемами. Это в большей мере относится к судам, которые не покрыты коллективными договорами Профсоюза работников морского транспорта Украины или другого членского профсоюза ІТГ.



Наталья Ефрименко единственный инспектор ITF на Украине – призывала будущих моряков в первую очередь повышать свою правовую грамотность.



«Сейчас начинается очень важный этап в вашей жизни, вы идете получать опыт, приобретать навыки, необходимые вам для будущей профессии. Необходимость воспитания правовой грамотности, как и личной ответственности, вы должны прививать себе сами, а не надеяться на родителей. Не нужно сразу подписывать контракт. Вы, прежде всего, должны читать условия этого контракта внимательно. К сожалению, наши моряки не уделяют внимания ни социальным гарантиям (что будет, если моряк заболел?), ни штрафным санкциям, которые компания может применить к моряку», - обратилась к курсантам Наталья Валерьевна.

Кроме того, Наталья Валерьевна предупредила о том, что если срок контракта выходит за временные рамки, отведенные для практики, и курсант не успевает вернуться из рейса на сессию, то ему придется оплатить репатриацию самостоятельно. Лучше предупредить ситуацию и попросить компанию внести изменения в сроки контракта и таким образом обезопасить себя от непредвиденных расходов и проблем с учебным заведением.

Также Наталья Валерьевна рекомендовала ребятам изучить положения Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года.





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

# Когда мы вместе, каждый значит больше!



