

МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№58 апрель 2015



**ПРОФСОЮЗЫ ПРИЗЫВАЮТ
ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ
НА ГУМАНИТАРНЫЙ КРИЗИС**

**Новости
в мире**

**событие
ETC-2015**

**актуально
контракт моряка**

**экскурсия
PORT OF
RIO DE JANEIRO**

**история в деталях
суда SITMAR**



Message to
**3rd International Forum on Seafarers'
Education, Training and Crewing**
Odessa, 22-23 April 2015

Thank you for the kind invitation to attend the 3rd International Forum on Seafarers' Education, Training and Crewing (ETC 2015) on 22-23 April 2015 in Odessa, Ukraine. Unfortunately, I am unable to take part in the Forum in person, but will carefully follow events with the help of our affiliate in Ukraine, the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine.

I wish to extend a message of solidarity on behalf of the International Transport Workers' Federation, to all those participating in the Forum, and to share a few thoughts.

Today the Maritime Industry is still struggling to recover from the effects of the worldwide financial crisis and I believe that international forums such as this are vital: they create a platform for the Maritime Industry to exchange ideas, discuss challenges, share experiences and propose solutions through social dialogue.

The ETC 2015 brings together all the key maritime participants - international maritime organisations, maritime employers and, of course, maritime unions - to discuss important issues for the Maritime industry as a whole as well as the role that Ukraine and Ukrainian seafarers have within the industry.

The 43rd ITF Congress held last year in Sofia, Bulgaria, examined in detail the challenges facing transport workers in various sectors, including seafarers. Some of the main concerns identified for seafarers were excessive workload and fatigue, inadequate manning scales and unfair treatment.

Impaired performance as a result of excessive workload and fatigue, caused by the under manning of ships and long periods of service, are a widespread problem within the maritime sector. This can, and does, result in accidents that endanger the lives of seafarers and threaten ships' safety and the marine environment. Despite this, manning levels continue to be set unrealistically low by individual governments wishing to gain a competitive advantage and attract more shipping companies to their registry.

Access to shore leave and the right to fair treatment and due process in connection with a maritime accident, continue to cause serious problems for seafarers and violate their human rights. These issues negatively impact the recruitment and retention of seafarers and could, in the future, result in a shortage of the qualified and competent seafarers which the International trade needs, thereby jeopardising ships' safety and the environment.

The ITF strongly encourages participants at the ETC 2015 to take note of the above issues, to discuss and debate them and hopefully produce solutions that will ensure the efficient and effective development of the Maritime Industry.

The world is dependent on shipping, and ships are dependent on human capital for their deployment. To invest in seafarers is an investment in the global economy.

I wish every participant a fruitful and successful Forum.

Yours in solidarity

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jacqueline Smith".

Jacqueline Smith
Maritime Coordinator
International Transport Workers' Federation

**НОВОСТИ**

2 В МИРЕ

СОБЫТИЕ

4 ЕТС-2015

ИНТЕРЕСНО

5 ПРОГРЕСС

ВАЖНО

6 В ЛОВУШКЕ

16 ПОД ВОПРОСОМ

ПРОБЛЕМАТИКА

8 ГУМАНИТАРНЫЙ КРИЗИС

АКТУАЛЬНО

10 КОНТРАКТ МОРЯКА

12 О ПРАВАХ МОРЯКОВ

ЭКСКУРСИЯ

18 PORT OF RIO DE JANEIRO

ЛИЧНОСТЬ

20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 СУДА SITMAR

Дорогие читатели!

С каждым днем в ПРМТУ поступают новые обращения с описанием все более изощренных способов обмана моряков, и с каждым новым случаем вычислить обман становится сложнее. Поэтому мы решили посвятить этот номер журнала «Морской» проблематике, с которой сталкиваются сегодня украинские моряки.

Мы не устаем обращать внимание моряков на проблемные суда и быстро реагируем на запросы о сомнительных компаниях. За нашей спиной — солидарная поддержка коллег из братских профсоюзных, членских организаций ИТФ, которые в кратчайшие сроки дают нам исчерпывающую информацию. Так, например, недавно мы обращались к румынским коллегам и нашим друзьям из Польши по поводу существования одесских браин-аффисов некоторых компаний, зарегистрированных в Польше и Румынии соответственно. К сожалению, выяснилось, что в обоих случаях представительство этих компаний в Одессе нет и никогда не было. Подробнее читайте об этих компаниях в прошлом номере журнала.

Мы верим, что не только члены нашего Профсоюза, но и все украинские моряки, достойны работать на хороших судах порядочных работодателей, получать достойную зарплату и гордиться тем, что они украинские моряки.

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

№ 58 апрель 2015

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «АЛЬФА ПРЕСС»

Перепечатка материалов журнала «Морской» 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 юрисдикциях компаний и первичных профсоюзных организациях ПРМТУ.

Тираж — 2000 экз.

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

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



Кандидаты на должность генерального секретаря ИМО

К установленному сроку – 31 марта 2015 года – Международная морская организация (ИМО) получила шесть кандидатур на пост генерального секретаря ИМО.

Выборы генерального секретаря состоятся на 114-й сессии Совета ИМО, которая пройдет с 29 июня по 3 июля 2015 года, при участии представителей сорока членов организации. Решение Совета будет представлено на утверждение в Ассамблее ИМО, 29-я сессия которой состоится с 23 ноября по 2 декабря 2015 года.

Список выдвинутых кандидатов следующий:
 Виталий Клюев, Российская Федерация
 Андреас Крисостому, Республика Кипр
 Ки Ток Лим, Республика Корея
 Максимилиано Мехиа, Республика Филиппины
 Андреас Нордсент, Королевство Дания
 Джувенекл Шиунду, Республика Кения

Четырехлетние полномочия нынешнего генерального секретаря ИМО, г-на Коуди Сакимиту, истекают 31 декабря 2015 года.



СМЕНА ТОПЛИВА СТАЛА ПРИЧИНОЙ ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ

Шведский клуб взаимного страхования [The Swedish P&I Club] опубликовал свой отчет *Monthly Safety Scenario* за апрель 2015 года в отношении отказа двигателя из-за смены топлива. Шведский клуб на ежемесячной основе публикует отчеты *Monthly Safety Scenario* (MSS) с целью помочь судовладельцам соответствовать морским нормам.

Судно приближалось к Калифорнии в умеренных погодных условиях; согласно прогнозу погоды ожидалось усиление шторма. При переходе на топливо с низким содержанием серы внезапно остановился главный двигатель. Механики исследовали топливные фильтры и обнаружили, что они заблокированы, что стало следствием синизации несовместимых топлив и привело к осаждению тяжелых шлангов и засорению фильтра. Судно начало дрейфовать. Машинная команда упорно трудилась, чтобы запустить двигатель, но безуспешно.

По состоянию на июль 2014 года в Калифорнии из 93 случаев

выхода двигателя из строя 15 напрямую были связаны с переходом на альтернативные виды топлива для выполнения нормативных государственных требованиям по выбросам сажи (сейчас это 0,17% всего траффика).

Основываясь на калифорнийской статистике, каждые три дня в проливе Ла-Манш одно из судов теряет управляемость. Ежегодно там проходит около 60 000 судов. Эти 0,17% превратятся в 102 аварии в год.

Судовые менеджеры должны гарантировать, что не только судовые системы их судов модернизированы и содержатся надлежащим образом, но и проведена подготовка экипажей на местах, с целью облегчить процесс переключения топлива, что минимизирует риск выхода двигателя из строя. Опыт в Калифорнии доказал, что обучение экипажа сведет к минимуму риски и количество инцидентов.



СУДОХОДНЫЙ СЕКТОР КИПРА НУЖДАЕТСЯ В РЕБРЕНДИНГЕ

«Судоходная отрасль Кипра нуждается в ребрендинге и реструктуризации для повышения конкурентоспособности», – заявил министр транспорта Кипра Мариос Деметриадес на прошлой неделе во время годового общего собрания Судоходной палаты Кипра в Лимассоле.

«Кипр стал полноценным, хорошо известным и уважаемым морским центром, суверенным государством флага с постоянной судоходной отраслью, которая известна своим высоким качеством услуг и стандартов безопасности. И, несмотря на международные неблагоприятные экономические условия и финансовые трудности в последние годы, судоходный сектор Кипра смог сохранить свою конкурентоспособность и перспективы, что стало результатом совместных усилий государственного и частного секторов», – сказал он.

«Судоходство, по сути, превратилось в последние годы в одну из ведущих отраслей нашей экономики и ведет Кипр к восстановлению его способности выступать в качестве широких ворот для иностранных инвестиций в наш остров. И я, как политический лидер торгового мореплавания, и наше правительство признаем, что на протяжении последних лет судоходный сектор стагнировал, и необходимо принять меры. Это сделано как с ростом конкуренции со стороны крупных морских центров, а также с проблемами, которые переживает судоходная отрасль. Наше судоходство нуждается в ребрендинге и реструктуризации. Мы должны стать более агрессивными, продвигать наш флаг и активизировать усилия по привлечению новых компаний на острове».

Г-н Деметриадес сказал, что недавно было завершено исследование с целью разработать целостный стратегический план развития судоходной отрасли Кипра. Исследование предлагает меры, которые будут способствовать укреплению кипрского торгового флота и судоходного кластера.



МРА СИНГАПУР ПООЩРЯЕТ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ

Морская администрация Сингапура разместила циркуляр, призывающий суда в сингапурских водах и проливе Сингапуро добровольно представлять конфиденциальные отчеты «Near-miss» — отчеты о ситуациях, когда едва удается избежать столкновения, аварии, смерти.

«Near-miss» определяется как последовательность событий и/или условий, которые могли бы привести к ущербу. Этот ущерб был предотвращен только путем случайного перерыва в цепи событий и/или условий. Потенциальным ущербом может быть травма, ущерб окружающей среде или негативное воздействие на бизнес. Представление отчетов играет важную роль в изучении ошибок и предотвращении аварий и их серьезных последствий.

Всем судам, курсирующими в водах Сингапура и Сингапурском проливе, предполагается сообщать в Морскую администрацию Сингапура, в случаях, когда такие происшествия имели место быть или наблюдались. Эти отчеты являются конфиденциальными и не предназначены для определения виновных или ответственных, о призывают улучшить безопасность судоходства.



OOCL ЗАКАЗАЛА ШЕСТЬ КОНТЕЙНЕРОВОЗОВ ВМЕСТИМОСТЬЮ 20 ТЫС. ТЕУ

Южнокорейская компания Samsung Heavy Industries снова получила заказ на строительство самых крупных в мире судов — контейнеровозов нового класса грузоподъемностью 21,100 TEU.

1 апреля 2015 года Компания объявило, что получила заказ на шесть ультра-больших контейнерных судов 21,100TEU-класса. Заказчиком стала компания OOCL (Гонконг), стоимость контракта 0,95 миллиарда долларов. Этот новый рекорд следует всего через месяц после того, как 2 марта 2015 года судостроительная верфь получила заказы на строительство четырех судов 20 100 TEU-класса от японской компании MOL.



КОЛОНКА БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОГО ФОНДА «МОРТРАНС»

Уважаемые читатели журнала «МОРСКОЙ», Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС» вновь приветствует вас!

Как мы и обещали, информируем вас о тех добрых делах, которые воплощает в жизнь наш фонд.

Уже 14 лет благодаря поддержке и чутким сердцам благотворителей наш фонд помогает тем, кто обращается за помощью, и пытается каждому представить должное внимание и поддержку. Мы очень переживаем за каждого нашего подопечного, о они, в свою очередь с большим теплом и уважением отзываются о работе нашего фонда.

В марте месяце 2015 года сотрудники Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» провели акцию для одиноких ветеранов морской отрасли «Весеннее настроение», где каждому ветерану выразил благодарность, вручил цветы и благотворительную помощь. Также в рамках этой акции была оказана благотворительная финансовая помощь Организации ветеранов флота государственной судоходной компании Черноморское морское пароходство и Клубу капитанов и старших механиков Черноморского морского пароходства. Ветераны посвятили многие годы работы морской отрасли, ее развитию и становлению. И фонд понимает, что ветераны — это связующее звено между прошлым и будущим, хранители опыта, — нередко уникального и лучших традиций, которыми они делятся с молодым поколением.

С начала 2015 года в фонд увеличилось количество обращений от онкобольных, как взрослых, так и детей. Онкологические заболевания влекут за собой очень большие расходы, которые ложатся на плечи семей. Понятно, что родные больных делают все возможное для их спасения, но суммы на лечение — неподъемные, а лечение некоторых диагнозов обходится в фантастические суммы, а если не предоставлять соответствующего лечения, болезнь очень быстро прогрессирует и за считанные недели отбирает самое дорогое — жизнь.

Фонд по мере своих финансовых возможностей пытается помочь каждому.

Если и вы имеете желание помочь людям, которые столкнулись с такой бедой, вы можете связаться с сотрудниками нашего фонда.

Дорогие наши моряки, берегите свое здоровье, здоровье своих родных и близких. Творите добро — хотя бы маленько, и оно обязательно к вам вернется.

Ваш Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС»

Одесса готовится к третьему международному морскому форуму



Вот уже два года подряд в конце апреля Одесса становится эпицентром морской жизни Украины. Именно в эти дни на Одесском морвокзале проходит международный морской форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков», куда приглашены со всего мира представители заинтересованных компаний. Инициатором его проведения стала Одесская национальная морская академия, при активном содействии и всецкой поддержке международных морских организаций, ассоциаций и институтов, таких как: Международная морская организация (IMO), Международная федерация транспортников (ITF), Международный совет морских работодателей (IMC), Балтийский международный морской совет (BIMCO), Международная ассоциация морских университетов (IAMU), Морской институт Великобритании (The Nautical Institute) и другие.

Несмотря на сложную политическую ситуацию в Украине и разное отношение лояльности к нашей стране со стороны международного сообщества, в 2015 все-таки пройдет третий международный форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков» 22-23 апреля.

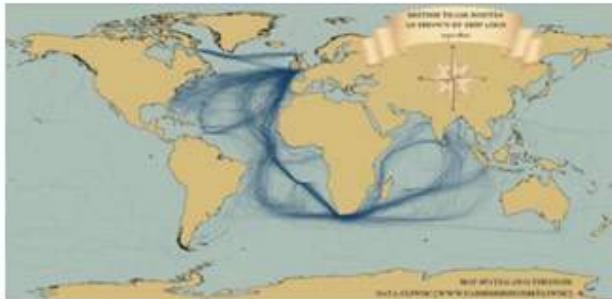
Напомним, что впервые форум состоялся в 2013 году тогда в нем приняли участие 125 представителей 65 компаний и организаций из 14 стран. Параллельно с форумом тысячи жителей Одессы и гостей города посетили выставку.

Профсоюз работников морского транспорта Украины третий год к ряду выступает одним из официальных партнеров форума и является официальным представителем Международной Федерации транспортников (ITF) на выставке.

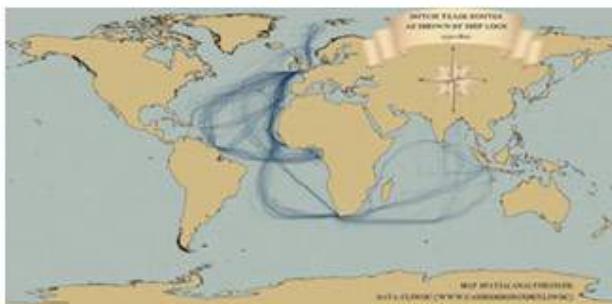
«Морской форум призван привлечь внимание судовладельцев и крюинговых компаний к нашему региону, его возможностям и перспективам. И, конечно же, он дает возможность обменяться опытом ведущим специалистом отрасли. Выставка, которая проходит в рамках форума, — это площадка для открытого общения моряков непосредственно с представителями Профсоюза и ПТ. Для нас очень важно, чтобы члены Профсоюза и все остальные украинские моряки ощутили открытость Профсоюза и ПТ и готовность быстро реагировать на любые обращения моряков», — отметил Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

Профсоюз работников морского транспорта Украины приглашает всех моряков посетить выставку и совместный стенд ПРМТУ и ПТ.

Карты судоходства 18 века, построенные при помощи технологий 21 века



Британские судоходные маршруты 18-го века визуализированы с помощью современных картографических технологий. Иллюстрация: Джеймс Чешир, Spatial Analysis [Пространственный анализ]



Голландские судоходные маршруты 1750-1800 гг. визуализированы с помощью современных картографических технологий. Иллюстрация: Джеймс Чешир, Spatial Analysis



Испанские судоходные маршруты 1750-1800 гг. визуализированы с помощью современных картографических технологий. Иллюстрация: Джеймс Чешир, Spatial Analysis

Джеймс Чешир визуализировал британские, голландские и испанские исторические записи с целью составления карт торговых путей 18 века

В прошлом месяце мы рассматривали, как старый стиль картирования применяется к современным данным. На этот раз все наоборот. Джеймс Чешир взял исторические записи судоходных маршрутов между 1750 и 1800 гг. и построил их с помощью современных инструментов картирования.

Первая карта, выше, показывает перемещения британских судов. Кросс-атлантические морские пути являлись в то время одними из самых оживленных, но количеством судов, направляющихся в Ост-Индию (сегодня Индия и Юго-Восточная Азия) также выделяются по сравнению с голландскими и испанскими записями (см. ниже).

Если вы посмотрите внимательно, то сможете отследить перемещения капитана Кука, в том числе и его два кругосветных путешествия.

Вторая карта показывает те же данные для голландских судов. Перемещения схожи с британскими, хотя их количество заметно меньше.

Вы также можете увидеть путешествия голландских судов в Шпицберген с северного берега материковой части Норвегии.

Третья карта показывает испанские морские пути, и различно отличается от двух предыдущих. Испанские капитаны пересекали Атлантику выше к югу, чем их английские и голландские коллеги, и большое количества судов огибали мыс Горн на пути к западному побережью Южной Америки.

Данные, используемые для производства этих карт, были оцифрованы в рамках проекта Climato logical data base for the world's oceans (CLIWOC) и доступны для публичного скачивания.

ВАЖНО | ВЛОВУ

Как обманывают украинских моряков



Но судно, о котором пойдет речь, стояло в Мориуполе, через которое он уже сделал 4 контракта и проблем не возникло. Во время интервью с греками, которые являются владельцами судна, моряка заверили, что, несмотря на то, что судну 25 лет, оно находится в прекрасном техническом состоянии и полностью готово к работе. Кроме того, судно простояло в ремонтном доке около месяца, и все недостатки были устронены. Без тени сомнения Даниил и еще двое членов экипажа, которые устроились через один из одесских крюингов, прибыли на судно. Стоит отметить, что трансфер на судно моряки оплатили из своего кармана.

«Прибыв на судно, мы просто были шокированы», — рассказал старпом Даниил, у которого за плечами немалый морской опыт. «Из еды на судне был только рис и Несквик. Рыбу филиппинская часть экипажа просто ловила самостоятельно. На судне не было ни питония, ни снабжения, ни запчастей для ремонта. В машине висело два или три ключа, и все». Помимо этого, на судне, которое перевозит цементный клинкер, не было даже рабы. «Филиппинцы нам сказали: а вас что, не предупредили, что надо со своей рабой ехать? Мы вышли на полубу, и через 2 минуты наша одежда и обувь запачкалась, и тут нас ждал очередной сюрприз — система водоснабжения на судне не работала, как, собственно и стиральные машины». Моряки вычерпывали воду из танков, которые нечищались не один год, и выливали ее в бочки. В этой воде и купались, и мыли посуду. Единственный кран, который работал на судне, был на комбусе, и питьевая вода из него была непригодна для питья. Для того, чтобы поддерживать гигиену на судне, капитан предложил старшему чайнику, в котором можно было греть по пол-литра воды. Вновь прибывшие моряки тут же обратились к судовладельцу, который их претензии полностью проигнорировал. Тогда моряки составили бумагу, в которой перечислили непалый перечень причин, по которым они отказываются работать. В разговоре с компанией капитан судно упомянул, что филиппинская часть экипажа находилась на судне уже 16 месяцев и зарплату им выплачивали с задержкой в 2-3 месяца. «Эти люди просто выживали на судне! Они ловили себе рыбу, чтоб хать как-то существовать, при этом не собирались покидать судно без заработанных денег». Кроме всего этого, на судне не работала балластная система, поэтому балласт приходилось откатывать по ночам. Из трубы шел сильный дым, что сразу означало арест и дополнительные проблемы. «Мы пробыли на судне 13 дней, и до сих пор в шоковом состоянии от того, как можно жить и работать в таких условиях».

Профсоюз работников морского транспорта Украины настоятельно рекомендует морякам быть особо внимательными и осторожными, и не стесняться обращаться в Профсоюз за консультацией, ведь оказаться в такой ситуации может любой моряк, но ни один моряк не должен работать и жить в таких условиях, как моряки из донной истории.

Но донный момент судно стоит на рейде в порту Фуджара. Филиппинские моряки, которые пробыли на борту 16 месяцев, наконец-то были сменены. Вместо списавшихся украинских моряков на судно прибыли филиппинцы.

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛЗ



БЕРМУДСКИЕ О-ВА



БОЛИВИЯ



БИРМА/МЬЯНМА



КАМБОДЖА



КАЙМАНОВЫ О-ВА



КОМОРОСКИЕ О-ВА



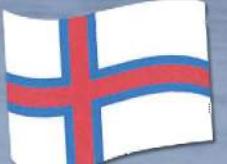
КУРАСАО



КИПР



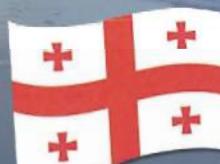
ЭКВАТОРСКАЯ ГВИНЕЯ



ФАРЕРСКИЕ О-ВА (МЕЖД. РЕГИСТР)



ФРАНЦИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГРУЗИЯ



ГЕРМАНИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГИБРАЛЬТАР



ГОДУДРАС



ДЖАМАЙКА



ЛИВАН



ЛИБЕРИЯ



МАЛТА



МАРШАЛЛОВЫ О-ВА



МАУРИЦИЙ



МОЛДОВА



МОНГОЛИЯ



КИДР



ПАНАМА



САИ-ТОМЕ И ПРИНСИПИ



ШРИ-ЛАНКА



СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ



ТОНГА



ВАНУАТУ



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

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



ПРОФСОЮЗЫ ПРИЗЫВАЮТ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА ГУМАНИТАРНЫЙ КРИЗИС



Нелегальные пассажиры — это лица, прячущиеся на судне без разрешения судовладельца или ответственного лица, и остающиеся на борту судна после того, как оно покинуло порт. Нелегальные пассажиры существуют со времени возникновения международного судоходства, однако они становятся все более обостряющейся проблемой. В настоящее время все больше и больше людей покидают свои страны в поисках лучшей жизни с большими экономическими пер-

спективами или в бегстве от войны, дискриминации или иных бедствий. В отчаянии, без средств для путешествий, все больше людей находят убежище на борту судно, обычно в беднейших странах Африки и Азии, в поисках лучшей жизни за границей.

Нелегальные пассажиры на борту создают юридические проблемы для властей в портах зохода, финансовые проблемы для судовладельцев и государств, а также бытовые проблемы для экипажей судов, на борту которых они находятся. В худших случаях нелегальные пассажиры превосходят по численности экипаж или им отказывают в выходе на берег в портах.

В последнее время проблема нелегальных пассажиров стало особенно остро, что не может оставить без внимания международная морская общественность.

Европейская ассоциация судовладельцев (ECSA), Международная палата судоходства (ICS), Международная федерация транспортников (ITF) и Европейская федерация транспортников (ETF) сделали совместное заявление о проблеме гуманитарного кризиса в Средиземном море. Свое обращение они направили в адрес глав государств, правительств и, в частности, стран Европейского Союза (EU).

Гуманитарный кризис в Средиземном море

Мы пишем от имени Европейской ассоциации судовладельцев и Международной палаты судоходства, которые в совокупности представляют более 80% мирового торгового флота. Это письмо также подписали Европейская федерация транспортников и Международная федерация транспортников, которые представляют интересы подавляющего большинство моряков, служащих на гражданских судах. Наше послание властям разных стран дополнительно поддерживается следующими организациями, представляющими различные секторы промышленности: BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, INTERFERRY, INTERMANAGER и Всемирным советом судоходства.

Гуманитарный кризис в Средиземном море выходит из-под контроля. По данным Агентство ООН по делам беженцев (UNHCR), в течение 2014 года

по меньшей мере 3500 человек погибли при попытке пересечь Средиземное море из Северной Африки. Существует опасность увеличения катастрофического показателя, так как, по-прежнему, самые отчаянные люди пытаются осуществить этот смертельный переход.

Судоходная отрасль считает, что все государства-члены EU и Европейской экономической зоны (EEA) несут коллективную ответственность по предотвращению потери тысяч жизней, в то время как сотни тысяч мигрантов и беженцев стремятся вырваться в Европу на лодках, непригодных для этой цели. Необходимо действовать немедленно.

По данным UNHCR, в течение 2014 года моряки торговых судов спасли около 40 000 человек. По прогнозам, это цифро резко возрастет в течение 2015 года, если политическая ситуация в Африке и

но Ближнем Востоке не улучшится. Сейчас ситуация настолько серьезна, что все государства-члены должны активно включиться в решение проблемы.

Мы уверены, в том, что международному сообществу недопустимо полагаться на торговые суда и моряков при проведении операций по спасению людей на море. Иногда им приходится брать на себя крупные суда, где количество мигрантов и беженцев может достигать 500 человек. Торговые суда не предназначены для такого количества людей и не оборудованы для проведения таких масштабных операций на море, создающих серьезные риски для безопасности, здоровья и жизни членов экипажей судов.

Все страны EU и EEA имеют обязательство по поиску и спасению людей (SAR), терпящих бедствие на море. Поскольку ситуация становится все хуже, мы считаем, что необходимо соразмерно увеличить выделяемые государствами ресурсы для проведения поисково-спасательных операций. Так можно ответить на гуманитарный кризис. На практике это означает, что все государства-члены ЕС должны разделить финансовое бремя, чтобы предотвратить тысячи смертей.

Хотя многое еще предстоит сделать, чтобы пресечь незаконное использование судов в контрабандистских целях, в первую очередь в Ливии и странах Восточного Средиземноморья, в краткосрочной перспективе главной целью для EU и государств-членов EEA должно стать увеличение ресурсов и поддержка поисково-спасательных операций в Средиземном море.

В дополнение к увеличению ресурсов SAR для EU и EEA существует необходимость принятия и развития политического решения. Как было предложено UNHCR и другими учреждениями UN, в том числе Международной морской организацией (IMO), международное сообщество должно предоставить беженцам и мигрантам ольтернативные способы поиска безопасности, не создающие риска для их здоровья и жизни, как переход по Средиземному морю на немореходных судах.

Мы призываем правительство к разработке решений этой серьезной проблемы, как абсолют-



но приоритетной. Это буквально вопрос жизни и смерти. Кроме того, мы просим, чтобы этот вопрос был добавлен в повестку дня Совета Европы, а также следующих заседаний советов министров Европейского Союза, в том числе иностранных и внутренних дел, юстиции и транспорта.

Томас Рехдер,
президент Европейской ассоциации судовладельцев (ECSA)

Эдуардо Чогас,
генеральный секретарь Европейской федерации транспортников (ETF)

Мосамихи Морооко,
председатель Международной полотнищ судоходства (ICS)

Дэйв Хэндел,
председатель секции моряков Международной федерации транспортников (ITF)





ДО ТОГО, КАК ВЫ ПОДНЯЛИСЬ НА БОРТ

Наилучшей гарантией того, что вы получите достойные условия труда в море, является только подписание контракта, составленного в соответствии с одобренным Международной федерацией транспортников (ITF) коллективным договором. Индивидуальный контракт – это один из документов, который регламентирует работу моряка на борту судно. Именно в индивидуальном контракте, если нет ссылки на другой всеобъемлющий документ, подробно расписаны определенные условия труда и отдыха моряко на борту, а также право и обязанности сторон – моряка и работодателя.

Для того, чтобы обезопасить себя от неприятных сюрпризов, Международная федерация транспортников и Профсоюз работников морского транспорта Украины рекомендует придерживаться некоторых рекомендаций.

Не начинайте работу на судне без подписания трудового контракта в письменном виде.

Никогда не подписывайте чистый бланк контракта или такой контракт, который обязывает вас выполнять положения и условия, которые конкретно не указаны или с которыми вы не ознакомлены.

Следите за тем, чтобы подписываемый вами контракт ссылался на положения коллективного договора. Если это так, то убедитесь в том, что вы полностью знакомы с условиями, указанными в коллективном договоре, и приложите к контракту копию коллективного договора.

Убедитесь в том, что в контракте однозначно указан срок его действия.

Не подписывайте контракт, который предусматривает внесение в него изменений в период его действия исключительно по усмотрению судовладельца. Любые изменения в согласованный период действия трудового контракта должны вноситься по взаимному

согласию.

Всегда добивайтесь того, чтобы в контракте ясно указывались основная зоработная плата и основное рабочее время (например 40, 44 или 48 часов в неделю). МОТ устанавливает, что основное рабочее время не должно превышать 48 часов в неделю (208 часов в месяц).

Убедитесь в том, что контракт однозначно устанавливает ставку и порядок оплаты сверхурочных. Может быть установлено единожды ставка оплаты за все часы, отработанные сверх основного рабочего времени. Или может быть горонтированное и зофиксированное на месяц число сверхурочных часов. В этом случае должно быть однозначно установлено ставка за каждый час горонтированного сверхурочного времени. МОТ устанавливает, что все сверхурочные часы должны оплачиваться с коэффициентом не менее 1,25 к часу основного рабочего времени.

Убедитесь в том, что контракт точно устанавливает, сколько дней оплачиваемого отпуска вы будете получать за каждый отработанный месяц. МОТ устанавливает, что оплачиваемый отпуск должен составлять не менее 30 дней в год (2,5 дня за каждый календарный месяц).

Убедитесь в том, что выплаты по основной зоработной плате, сверхурочным и отпускным однозначно и отдельно друг от друга перечислены в контракте.

Не подписывайте контракт, который разрешает судовладельцу задерживать или удерживать любую часть вашей зоработной платы в период действия контракта. Вы должны иметь право получить полную зоработную плату в конце каждого календарного месяца.

Никогда не подписывайте контракт, содержащий такие положения, которые обязывают вас оплачивать любую долю затрат, связанных с вашим прибытием

на судна и репатриацией.

Не подписывайте контракт, содержащий такие положения, которые ограничивают ваши права на вступление в профсоюз, консультации и контакты с ним или права быть представленным профсоюзом на своем выборе.

Помните, что контракт индивидуального найма не всегда включает в себя детали, касающиеся дополнительных выплат. Поэтому вы должны пастараться получить подтверждение (предлачительна в форме письменного соглашения или контрактного документа) того, какие компенсации вы получите в случае:

- Болезни или травмы во время периода действия контракта;
- Смерти (компенсация, которую получит ближайший родственник);
- Гибели судна;
- Потери личных вещей в результате гибели судна;
- Преждевременного прекращения действия контракта.

Убедитесь в том, что вам выдали трудовой контракт, который вы подписали, и что у вас имеется его копия.

Помните, что положения и условия любого контракта или дагавара, в который вы добровольно всту-

пили, могут в многих юрисдикциях рассматриваться как юридически обязательные.

Какой должна быть заработная плата?

К сожалению, поскольку судоходная отрасль в основном не подпадает под действие государственного регулирования, заработная плата моряка, как правило, зависит от вида трудового контракта, который подписан моряком.

Важно, чтобы моряк не подписывал контракт, устанавливающий такую заработную плату, которая его не устраивает. Обычно, если не существует другого такого соглашения, как Дагавар МФТ, ваш контракт становится юридически обязательным.

Имеются признанные в международном масштабе минимумы.

Если судна ахвачены Дагаварам МФТ, то вы имеете право на получение заработной платы в соответствии с этим дагаваром (знакомиться с установленными минимумами можно на сайте <http://www.ifseafarers.org>).

На судах под национальным флагом ни один из моряков не должен получать заработную плату меньше установленного минимума МОТ.

No	Rank or Rating	Basic monthly pay (USD)	Weekdays 1/135th of monthly	Sets, Sun and Pub Hol 1/75th of monthly	Cash Compensation for unclaimed annual leave (per day) 1/26th of monthly
1	Master	4875	36,1	65,0	195
2	Ch. Eng	4431	32,8	60,1	177
3	Ch. Off	3147	23,3	42,0	126
4	1st Eng	3147	23,3	42,0	126
5	2nd Off	2521	18,7	33,8	101
6	2nd Eng	2521	18,7	33,8	101
7	Re	2521	18,7	33,8	101
8	Block Eng	2521	18,7	33,8	101
9	Chief Stew	2521	18,7	33,8	101
10	3rd Off	2438	18,0	32,4	97
11	3rd Eng	2438	18,0	32,4	97
12	Electrician	2168	18,1	28,9	97
13	Bosun	1616	12,9	21,5	65
14	Carpenter	1616	12,9	21,5	65
15	Fitter/Repairer	1616	12,9	21,5	65
16	Chief Cook	1616	12,9	21,5	65
17	Deckboyman	1616	12,9	21,5	65
18	Pipingman	1616	12,9	21,5	65
19	AB	1447	10,7	18,3	58
20	Fireman/Motorman	1447	10,7	18,3	58
21	Oiler/Greaser	1447	10,7	18,3	58
22	Steward	1447	10,7	18,3	58
23	2nd Cook	1233	8,1	18,4	49
24	Messroom Steward	1233	8,1	18,4	49
25	Sc	1077	6,9	14,4	43
26	Wiper	1077	6,9	14,4	43
27	Deck Boy	887	6,4	11,8	35
28	Catering Boy	887	6,4	11,8	35

Если у вас возникли сомнения относительно контракта, который вам предлагают подписать, вы можете обратиться за консультацией к вашему доверенному лицу или к специалистам Профсоюза работников морского транспорта Украины.



ОСНОВНЫЕ ПРАВА ПОД ЗАЩИТОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА

На протяжении многих лет МОТ сохраняла и развивала систему международных стандартов по труду, призванных создавать возможности для женщин и мужчин заниматься достойным и производительным трудом в условиях свободы, равенства, безопасности и чувства собственного достоинства.

ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ ПО ТРУДУ

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

- Принудительный труд
- Свободу объединений и защиту права на организацию

- Права на организацию и ведение коллективных переговоров
- Равную оплату труда
- Отмену принудительного труда
- Дискриминацию (при найме и выборе профессии)
- Минимальный возраст
- Исключение наихудших форм детского труда

ДЕКЛАРАЦИЯ ОБ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ПРИНЦИПАХ И ПРАВАХ В СФЕРЕ ТРУДА

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

В дополнение к основным конвенциям по труду, принятая в 1998 г. Декларация МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда является обязательством правительств и организаций работодателей и трудящихся защищать основные человеческие ценности, которые существенно важны для нашего социально-экономического бытия; уважать и пропагандировать принципы и право в 4 категориях вне зависимости от того, ратифицировала это страна соответствующие конвенции или нет.

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

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

КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

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

- Право на свободу объединений – право моряков вступать в профсоюз на своем выбору
- Действительное признание права на переговоры о заключении коллективного договора – право профсоюза вести переговоры о заключении коллективного договора от имени моряков
- Упразднение всех форм принудительного или обязательного труда – право моряков на труд по собственному выбору и на получение платы за труд

- Полное искоренение детского труда
- Искоренение дискриминации при найме и выборе профессии – право моряков на такое же обращение, что и с другими моряками, и выполняющими ту же работу, вне зависимости от расы, религии, национальности, пола, сексуальной ориентации или политических взглядов.

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



Знайдіть свої права!

Права моряков

– это сложная область, и поскольку ваши права могут существовать на различных уровнях, они могут перекрываться, а иногда и противоречить друг другу. Поэтому, если вы сталкиваетесь с юридической проблемой, то вам необходимо проконсультироваться со своим профсоюзом и юристом, с которым вы обсудите вашу конкретную ситуацию.

Эту информацию следует рассматривать только как общую рекомендацию.



Источники прав моряков:

Законодательство государства флага

Судно имеет такую же национальную принадлежность, что и флаг, под которым оно плавает. Кроме того, в соответствии с международным правом, законы государства флага применимы к судну независимо от места его расположения. Поэтому вы как моряк имеете право на защиту со стороны законодательства государства флага, а также должны руководствоваться им, причем независимо от места пребывания судна, вашего гражданства или подданства. Например, если вы филиппинский моряк на судне под флагом Панамы, то обладаете правами (и несете обязательства) в соответствии с законами Панамы. Таким образом, всегда помните, под каким флагом плавает ваше судно, и, когда эта необходима, выясните, какие законы вашего государства флага.

Законодательство государства порта

Когда вошло судно входит в порт, государство порта приобретает определенные права в отношении вашего судна на то время, пока оно находится в порту. В общем, государство порта не вмешивается в внутренние дела судна до тех пор, пока конфликт не касается мира и порядка в порту (например, если преступление произошло на борту судна). Однако, многие юрисдикции в мире допускают, что если у вас есть право требования, например на невыплаченную заработную плату, то вы можете начать судебное дело в судах государства порта. И здесь снова необходимо получить консультации по поводу экзаменов государства порта.

**Государство, гражданином или подданным которого вы являетесь**

Вы можете апеллировать к законам вашего государства, если в соответствии с этим законодательством был составлен ваш трудовой договор или контракт. В противном случае, если вы окажетесь в затруднительном положении за границей, ваша страна сможет оказать вам поддержку или помочь только через свои консульственные учреждения. Поэтому обращайтесь за помощью к консульским работникам.

**Ваш трудовой договор**

Ваш индивидуальный трудовой договор устанавливает ваши права в отношениях между вами и вашим работодателем. Ваш договор может быть (1) индивидуальным договором, (2) коллективным договором, заключенным профсоюзом или ассоциацией работодателей, и/или (3) такой формой договора, в которой активную роль сыграло правительство (например, таким, как контракт РОЕА (Филиппинского агентства по труду и устройству за рубежом): Стандартные условия труда филиппинских моряков на аквакультурные суда). Ваш договор может быть непосредственно заключен с судовладельцем, с крюинговым агентом, либо с каким-либо другим уполномоченным судовладельцем агентом. Все эти различия могут повлиять на ваши права. Однако, прежде всего, важна, чтобы вы имели на руках экземпляр вашего трудового контракта, чтобы вы прочитали его и знали, какие ваши права в нем указаны.

**Международное право**

Международное право — это законы, установленные между государствами на самом высоком уровне. Со дня своего основания в 1919 г. Международная организация труда (МОТ) выпускает международные трудовые стандарты для всех работников, а специально для моряков она выпустила более 65 Конвенций и Рекомендаций. Собранные вместе, эти инструменты образуют всеобъемлющий комплекс стандартов, охватывающий практически все аспекты, связанные с условиями труда и жизнью моряков. В феврале 2006 г. было одобрена новая Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г., которая является общим последовательным международным стандартом труда моряков. Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. вступит в силу тогда, когда будет осуществлено достаточное число ратификаций.

На международном и региональном уровне также существуют документы по правам человека, которые могут быть актуальны и при рассмотрении прав моряков.



Кроме того, на международном уровне Конвенции Международной морской организации (ИМО) накладывают обязанности на государства, многие из которых создают определенные преимущества для моряков.

ПОД ВОПРОСОМ

К нам на сайт www.mtwtu.org.ua приходит достаточно много вопросов. На них отвечают и инспектор ITF, и квалифицированные юристы, а также специалисты Профсоюза работников морского транспорта Украины. Мы решили публиковать некоторые вопросы и ответы к ним, так как они могут быть интересны достаточно широкой аудитории наших читателей.

Если у вас есть вопросы, касающиеся работы ITF, Профсоюза работников морского транспорта Украины, коллективных договоров или любые другие, вы также можете задать их анонимно 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 ITFS seafarers и на сайте <http://www.itfseafarers.org>. Помните также о том, что члены национальных профсоюзов, входящих в семью ITF, находятся в приоритете при решении конфликтов.

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

Здравствуйте. Мы находимся на судне, которое будет проходить через Суэцкий канал в Арабские Эмираты на выгрузку. Задолженность по зарплате 5,5 месяца. Где лучше вызвать ITF – на рейде в Египте или в порту в Арабских Эмиратах (читая, что страна имеет значение). Ускорит ли процесс многонациональность экипажа и количество моряков? Спасибо за ваш сайт!

Уважаемый Дмитрий, инспектор ITF не имеет права посещать суда на рейде. В Арабских Эмиратах инспектора ITF, к сожалению, нет. Поэтому

лучше всего вам сообщить ИМО-номер судна и другую информацию инспектору ITF в ближайшем порту захода или же в ваш национальный профсо-

юз. Многнациональность и количества членов экипажа на процесс не влияет. Влияет членство в профсоюзе, который входит в состав ITF, так как для инспектора ITF в приоритете всегда судно, по-

крытое договором ITF, и моряки, которые являются членами оффициального профсоюза. Это означает, что в первую очередь решаются претензии по таким случаям, а патом уже на всем остальном.

Назрел такой вопрос. Обязательно ли получение сертификата Відділу Team Management по законодательству України, если уже існується диплом і підтвердження ют 2012 року, коли цей сертифікат не требувався?

Курс «Управление составом навигационной вахты мостика» требуется Кодексом ПДНВ с учетом Манильских поправок, таблицо А-II/1, для всех вахтенных помощников.

До вступления в силу Манильских поправок, т.е. до 01.01.2012, этот курс был обязательен только для старшего штурманского состава. Приказом 567 МИУ от 07.08.2013 (вступил в силу с 28.01.2014), Приложение 1 пункт 13, курс требуется для всех судоводителей (требования Национальной Морской Администрации могут быть строже ПДНВ).

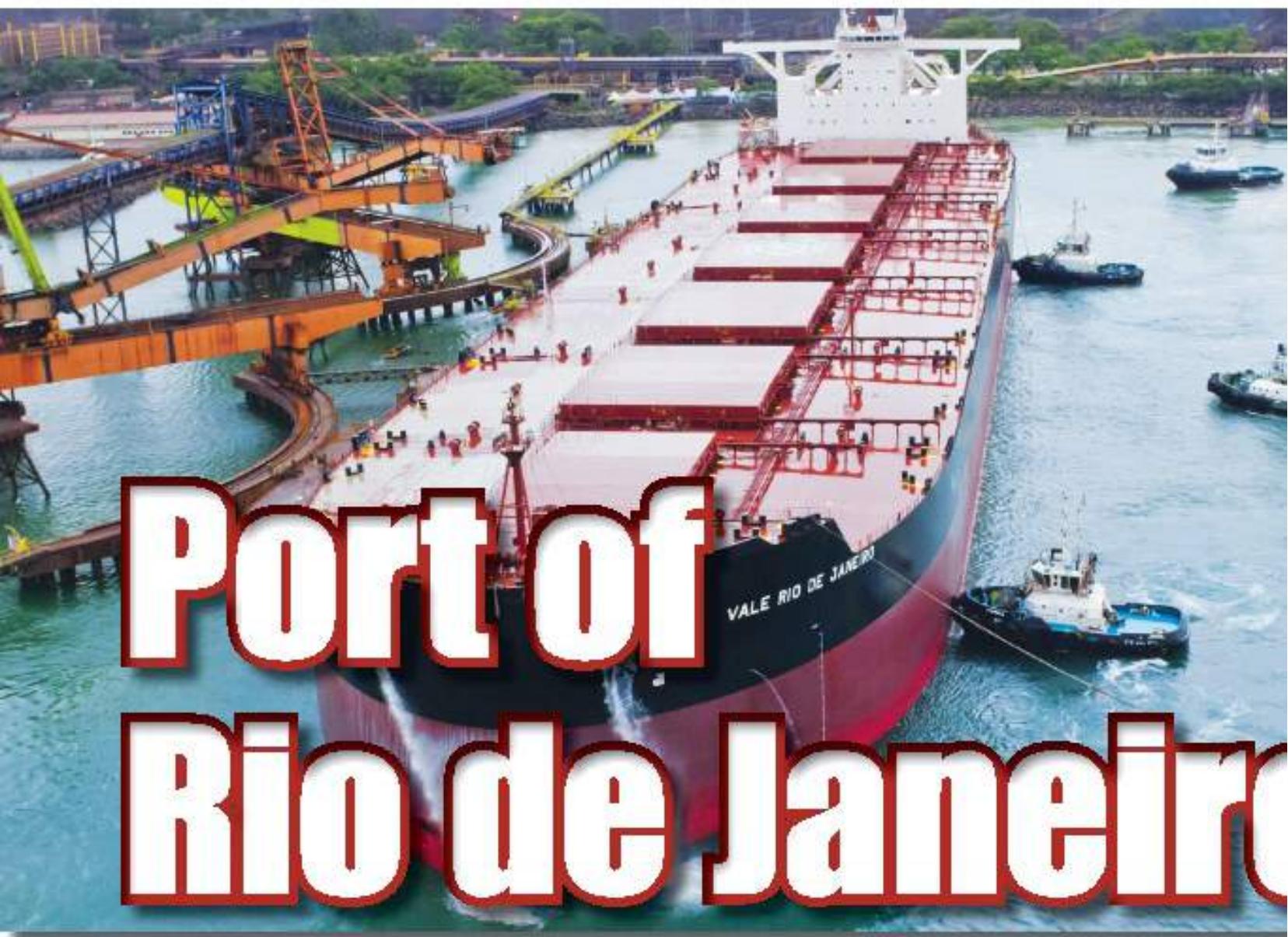
В ПДНВ указан переходной период до 01.01.2017. Речь идет о штурманах, которые проходили обу-

чение и подготовку до 01.07.2013, т.е. по «старым требованиям и программам», с ограничением по сроку действия документов до 31.12.2016. У них не требовали «Управление составом навигационной вахты мостика» при подтверждении квалификации. Однако некоторые судовладельцы требуют наличие документа о прохождении курса «Управление составом навигационной вахты мостика», так как это может быть связано с требованиями Администрации флага судна (могут быть строже ПДНВ), требованиями фрахтаводителя (прохождение веттинг инспекций и получение судном работы) или работой судно в определенном регионе.

В каком формате необходимо подавать жалобу инспектору ITF?

В первую очередь обращаться надо пока моряк еще находится на борту судно. Кроме того, обращаться стоит к инспектору ITF в ближайшем порту захода. Обращение подается в свободной форме, однако должно содержать минимальную информацию, которая необходима для скорейшего разъяснения ситуации: имя, должность, национальность моряка

(или же членов экипажа, если это групповое обращение) и контактный телефон или адрес электронной почты; название и IMO номер судна, флаг и текущее месторасположение судна; максимально подробное описание проблемы. Желательно также прикрепить копию индивидуального контракта, ведь именно в нем указываются все право и обязанности сторон.



Port of Rio de Janeiro



Во многих внутренних и прибрежных районах Бразилии большую долю перевозок выполняют речной и морской транспорт. Бразилия занимает первое место в Латинской Америке по водоизмещению морского флота — 10 млн. брутто-регистровых тонн. В стране морской транспорт перевозит более 90% внешнеторговых грузов. Ему принадлежит ведущая роль в континентальных перевозках вдоль Атлантического океана.

Рио-де-Жанейро — крупный порт Бразилии и главная военно-морская база у входа в бухту Гуанабара Атлантического океана. Общая площадь порта составляет 77 км². Глубина у входа в порт 12,1-15,6 м. Длина причального фронта 10 км с глубиной 6-12 м. Крупные суда разгребаются с помощью листеров на рейде глубиной до 20 м. Через порт Рио-де-Жанейро импортируются спадающие морские грузы: нефть и нефтепродукты, уголь, зерно, цементный материал, химикаты, цемент, промышленные изделия, автомобили; экспортуются: железная руда, алмазы, хлопок, чугун, кофе, мясные консервы.

Стратегический оборот морских грузов, проходящих через порт Рио-де-Жанейро, составляет 19,4 млн. т. Здесь одновременно могут обрабатываться до 50 судов. Все причалы оборудованы кранами. Имеются специализированный терминал для обработки контейнеров и терминал для судов типа ро-ро, склады, морской вокзал. Судостроительный завод, 8 сухих (2 из них — ВМС), 3 плавучих дока и военно-морской арсенал обеспечивают строительство эсминцев и фрегатов, а также ремонт кораблей до противолодочных авианосцев включительно. Главная ВМБ расположена на острове Кобрас. Порт Рио-де-Жанейро обеспечивает базирование кораблей до авианосцев включительно. Длина причального фронта до 2 км с глубинами до 12 м. В Рио-де-Жанейро высокодиверсифицированные причалы оборудованы для переработки генеральных и массовых грузов. Объем морских грузоперевозок, проходящих через порт, составляет 22 млн. т.

Специально для летних Олимпийских Игр 2016 года порт Рио-де-Жанейро будет капитально отремонтирован. Работы начались еще в 2010 году, и проведенные инфраструктурные работы станут самыми крупными за последние 30 лет. Портовая зона в настоящие времена не предполагает много достопримечательностей и туристических услуг. Большая часть моста будет смешана, что позволит снизить вибрационное загрязнение в регионе. Высокоскоростной поезд из Рио в Сан-Паулу, который также появится в 2016 году, будет выезжать из района Olímpia Nova. Правительство применило инвестиции с целью облагораживания территории порта, развития туризма и сферы услуг, а также повышения эстетической красоты региона.



ДОСЬЕ

Гуцул
Григорий
Григорьевич

Второй помощник капитана

Закончил Судоводительский факультет
Одесской национальной морской академии

«КО ВСЕЙ РАБОТЕ НА ФЛОТЕ
НУЖНО ОТНОСИТЬСЯ СЕРЬЕЗНО.
ВСЕ ШУТКИ ЗАКАНЧИВАЮТСЯ
ПОСЛЕ ПЕРВОГО РЕЙСА».

ПОЧЕМУ РЕШИЛ СТАТЬ МОРЯКОМ?

У меня в семье моряков не было, так что я первый моряк в семье. Скажу больше, сам я сирота, и в свое время работал на Судоремонтом заводе №2. Старшие товарищи по заводу посоветовали связать свою жизнь с морем, для того, чтобы стоять на ноги и решить финансовые проблемы. Так что романтическая составляющая было не первостепенной. Но и мир, конечно же, хотелось посмотреть.

КАКИМ БЫЛ ВАШ ПЕРВЫЙ РЕЙС?

Сейчас у нас все по-другому. Повторюсь, я работал на судоремонтом заводе и без отрыва от производства пошел учиться в Мореходную школу (сейчас ее уже нет). Мой первый рейс — эта была практика. Я закончил мореходную школу, а потом уже пошел на зоочное отделение в Высшую мореходку. Тогда все было иначе. У нас был руководитель практики, который занимался шестью курсантами, и нам было очень интересно. В каждом порту захода для нас устраивали экскурсии, связанные с культурной стороной страны, в которую мы пришли. Нам рассказывали, что это за город, исторические данные, о культуре людей, которые там проживают. Плюс нас возили на различные предприятия, фабрики, которыми словится тот или иной город, — но крокодилью ферму, например. Было очень интересно. Если сравнивать то время, то тогда, конечно, моряк мог чуть больше развеяться, отдохнуть. Сейчас такой возможности уже нет. Никогда не забуду первый город, который я посетил в 1991 году — Копер, туда это было территория Югославии, сейчас это уже Словения. Кстати, в этом году мне посчастливилось опять побывать там спустя столько лет.

ЯРКОЕ ВОСПОМИНАНИЕ ИЗ РЕЙСА?

В практике было все: и штормо сильные, и пожар, хотя и небольшой. Помню один случай, когда мы стояли в порту в Африке (западное побережье), у нас было погрузко. Открытый порт, т.е. океанские нокоты, поднялся сильный шторм. А от причалов там только одно название, и судно стояло, так сказать, в растянутом положении, т.е. мы до причала не доходили два метра. Я как раз в этот рейс впервые ушел боцманом в 2000 году. Ночью нолетел сильный шквал, и наше судно чуть не получило пробину. Но экипаж вовремя сработал, хотя полночи нам пришлось со стихией бороться.

МОРЕ ОШИБКИ ПРОЩАЕТ?

Нет! И мнение мое однозначно. А почему — потому что у меня такое впечатление сложилось не за один день работы на флоте. Скажу больше — это не впечатление, а мнение. Это заключение было у меня самое первое, о всех знаю, что всегда первое мнение и оказывается самым провальным. Ко всей работе на флоте нужно относиться серьезно. Все шутки заканчиваются после первого рейса.

ВАШЕ НАПУТСТВИЕ МОЛОДЫМ МОРЯКАМ:

Быть серьезными, тщательно относиться к своей работе, и то, что они на данный моментчат — тоже нужно воспринимать очень серьезно и с полной ответственностью. Потому как после учебы они приходят на флот, не зная элементарных вещей, о которых рассказывают преподаватели на протяжении всей учебы. Бывают ситуации, когда в экипаж приходит кадет, и ему нет времени показывать где бок, о где корма. Был случай, когда капитан на грамкой связи рассказывал кодому, в какой стороне корма. Сразу нужно приступить к работе, так как после того, как моряк поднялся на борт, у каждого есть свои обязанности. Но, к сожалению, даже отличники учебы, которые приходят на практику, не владеют морской терминологией. Конечно, сегодня молодежь в вопросах английского языка, компьютерной грамотности подкована. Но почему-то многие считают, что знать устройство судна им не обязательно.

КАК ВЫ СЧИТАЕТЕ, ИЗМЕНИЛОСЬ ЛИ ОТНОШЕНИЕ К УКРАИНСКОМУ МОРЯКУ С МОМЕНТА ВАШЕГО ПЕРВОГО РЕЙСА?

Когда розволился Советский союз, страну Украина мало кто знал. Приходилось рассказывать на попытках, где мы находимся, с какими странами граничим. Но когда со временем на спортивную арену вышли Андрей Шевченко, братья Кличко, то нашу страну стали узнавать и уважать. К большому сожалению, сейчас все больше спрашивают не о наших спортсменах, а о той ситуации, которая сложилась на Востоке. Об этом и тоцмоно спрашивают, и портовые власти.

Скажу вам честно, украинских моряков за границей уважают.

ВАШИ ОТНОШЕНИЯ С ПРМТУ:

Я член Профсоюза с 2006 года. С Международной федерацией транспортников сталкиваться не приходилось — пока везло, так как работую работую в серьезной компании, и никаких проблем не возникает.

Что касается работы Профсоюза, то тоже пока по проблемным вопросам не обращался, о что касается досуга для семьи, то все очень довольны, т.к. нас приглашают на все мероприятия, как для детей, так и для всей семьи, которые проводятся ПРМТУ. Огромное спасибо!

Моряком обязательно нужно вступать в Профсоюз, потому что тут действительно ведется работа — на мероприятиях, которые проводит Профсоюз, моряки общаются, жены знакомятся, дети знакомятся, идет круговое общение. Это очень хорошо и провильно. Дети, о которых трое, с радостью ждут новогодних праздников и уже спрашивают: «А что нам Профсоюз в этом году приготовит?».



1953

История турбохода Olympia

Пассажирский тб/х Olympia построили в октябре 1953 г. на верфи "Alex Stephen & Son" в Глазго. Киль судна заложили в соответствии с контрактом, подписанным Адмиралтейством Великобритании, планировавшим строительство авианосца. Однако, на начальном этапе работ, заказ отменяли, перепродаю право на продолжение работ компании "Greek Line". Спуск на воду выполнен 16 апреля 1953 г., а церемонию крещения произвели 12 октября того же года, и спустя три дня ввели в эксплуатацию.

Церемония крещания, выполнявшаяся момент спуска на воду, перенесли на более поздний срок, т.к. судну планировали присвоить название *Frédéric*, принадлежащее королеве Греции, и в таком случае турбоход следовало регистрировать только в Греции. Возникшую проблему обсуждали с правительством Греции, и спустя 6 месяцев, судну присвоили имя *Olympia*, зарегистрировав под флагом Манчестера, в компании "Transatlantic Shipping Corporation", ставшей известной, как "Greek Line".

После постройки судно имело тоннаж 22979 б.р.т., длину 186 м, осадку 8,6 м. Силовая установка состояла из двух первых турбин "Rolls-Royce" мощностью 25000 л.с., вращающих через редукторы два гребных винта, обеспечивающих скорость 21 узел. Пассажирская вместимость составляла 135 человек в первом классе и 1169 человек в туристическом классе, при численности экипажа 396 человек.

Декорация внутренних помещений следовала за модами в те годы стилем, внедренным на двух голландских лайнерах *Ryndam* и *Maasdam*. Внешние элементы экстерьера также соответствовали новым тенденциям времени, имея более стремительный обводы штевня, плавные, обтекаемые линии корпуса с дымовой трубой современной формой. Новые конструктивные элементы позднее использовали в британских лайнерах *Concord*, *Oriana* и *Southampton*.

Начав первое плавание в октябре 1953 года, флагман компании "Greek Line" значительно превосходил голландский лайнер *Ryndam* и *Maasdam*. Он имел 22 пассажирских помещения общего пользования, величественный театр с балконом на 300 пасажирских мест. Подобный зал появился в 1954 году на лайнере *Sokaria*, принадлежавшем компании "Cunard Line". 50% залот турбохода имели персональные удобства и были рассчитаны на двух пассажиров, а обеденный зал длиной 35 метров вмещал 580 человек.

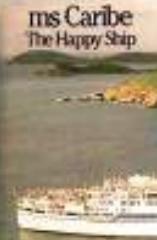
Несмотря на общий успех и признание судна флагманом греческой компании, в морских публикациях подвергли критике деко-

рацию пассажирских помещений, так как отсутствовала общая комодина украшения салонов, баров и ресторанов. Каждое помещение проветривалось различными турбинами, не имеющими общей системы планирования турбостроительных работ, и декорации некоторых помещений не соответствовала стокойными тоннажи гостиной, библиотеки и еще ряду помещений.

Одно изначально предназначалось для рейсов между Пиреем и Нью-Йорком, но из-за юридического спора компаний смогли открыть эту линию только через два года. Первый рейс турбоход совершил из Белфаста в Дублин, затем пересек Ирландское море и завершил плавание в Саутгемптоне. Во время рейса королевский дизайнер, поэтесса *Natalia*, организовала поэтический вечер, вошедший в историю, как "Компания Олимпии". 20 октября 1953 г. турбоход начал первый трансатлантический переход, имев на борту 1190 пассажиров. По пути в Нью-Йорк он совершил остановки в Шербур, Коб и Галифакс. Последующие рейсы начинались из Бремерхафена и ряда из Саутгемптона. За первый год судно транспортировало через Северную Атлантику около 23000 человек и совершило три круиза из Нью-Йорка к островам Карибского моря.

В 1961 г. в расширение действующего лайнера включили заходы в Хайфу, вместе с тем судно выполнило ряд эмигрантских рейсов, доставляя переселенцев к пирсу № 21 порта Галифакс. Только в 1968 г. судно зарегистрировали в Греции, и оно все чаще выполняло круизные рейсы, а спустя два года его тоннаж увеличился до 17400 б.р.т., надеясь сократить расходы, связанные с портовыми сборами. Работая на трансатлантической линии, до 1974 г., турбоход совершил 86 заходов в Галифакс. Однако, с 1971 г. с уменьшением стоимости топлива, исходя из экономических соображений, судно все реже совершало сквозные переходы, а в 1974 г. было поставлено на прикол в Пиреум.

С годами эта стальная конструкция и механизмы покрылись ржавчиной, пассажирский комплекс вышел, и многие считали, что судно будет продано на слом. Тем не менее, в 1981 г. компании "Carnival" и гостиничный комплекс "Sheraton" приняли неожиданное решение использовать лайнер в качестве плавающего отеля с называнием





Olimpia 1953



Регал эмпресс

стью выполнения нескольких круизов в Карибском море. В 1982 г. теплоход переименовали в *Caribe* (I), начав ремонт пассажирских помещений в Пирее. Одновременно демонтировали дымовую трубу и мачту-треногу, заменив ее современной радарной мачтой. В процессе выполнения работ прежние планы отменили, и судно отправили на буксире в Гамбург, где продолжили реконструкцию пассажирских помещений, ремонт систем и механизмов. Однако основной причиной ремонта в Гамбурге стало решение владельцев заменить паровые турбины двигателями внутреннего сгорания.

На судне установили четыре V-образных 12 цилиндровых главных двигателя фирмы "Klockner-Humboldt-Deutz", суммарной мощностью 20270 л.с., и 5 вспомогательных дизельных генераторов типа "BV 12M628". Для улучшения маневрирования в портах установили два носовых подруливающих устройства мощностью 2160 кВт. Одновременно заменили деревянные палубы, уменьшили тоннаж до 14533 б.р.т., а пассажирская вместимость составила 1068 человек.

Судно приобрело совершенно необычный внешний вид благодаря новой форме дымовой трубы, напоминающей детскую горку, с несколькими рядами выхлопных труб главных двигателей, вспомогательных дизелей и паровых котлов. Значительные изменения претерпели и пассажирские помещения, расположенные на восьми палубах. Во время ходовых испытаний экономические показатели превзошли все ожидания, однако скорость понизилась до 18 узлов, но это вполне устраивало судовладельцев, решивших использовать теплоход только для круизных рейсов. С начала 1983 по 1990 гг. лайнер передали в аренду компании "Commodore Cruise Lines" (CCL), где уже работал теплоход *Bohemie*, к которому присоединился *Boleto*, а в 1983 г. арендовали *Caribe* (I), начавший совершать 7-ми дневные рейсы к островам Карибского моря. Как правило, *Caribe* (I) заходил в Монте-Бей и Порт-Антонио, расположенные на острове Ямайки, в доминиканский порт Сан-Фелипе-де-Пуэрто-Плата, и в Порт-о-Пренс, столицу Гаити.

В 1988 году произвели ремонт судна, выполненный в Норфолке (Виргиния). Тогда же изготовили и установили дымовую трубу традиционной формы, остававшуюся до последних дней лайнера. К сожалению, двухэтажный театр переоборудовали в бар и дискотеку, но панели, украшенные художественными работами, остались прежними.

С годами количество круизных лайнеров, работавших в Центральной Америке, увеличивалось, и компания "CCL", не выдержав конкуренции, в 1993 г. передала теплоход *Caribe* (I) компании "Regal Cruise Line", переименовавшей судно в *Regal Empress*, а два года спустя, концерн "Effjohn" продал компанию "CCL" организации

СУДА SITMAR | ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ



Регал эмпресс



Регал эмпресс

"JeM Financial Services", базировавшейся в Нью-Йорке. Новая карьера судна началась с круизов из Port Manatee (Флорида), продолжавшихся все зимние месяцы, а в летний сезон рейсы начинались из Нью-Йорка.

В том году сложилась ситуация, когда с круизного рынка ушли лайнеры Amerikanis, Galileo, и Britanis, оставивший воды Гудзона в 1994 г. Теплоход *Regal Empress*, отпраздновав 40 летний юбилей, продолжал совершать круизы в Мексиканском заливе, Карибском море и вдоль побережья Южной Америки. 4 августа, 1994 г., после завершения очередного круиза, и высадки на причал около 1000 пассажиров, в районе дымовой трубы начался пожар, распространявшийся к нижним палубам.

Пожарным Нью-Йорк удалось взять ситуацию под контроль, однако огонь повредил салон "Этейское море" и ресторан "Карибы". Только спустя три недели, после ремонта, судно возобновило круизные рейсы. В 1997 г. компания вынуждена была отправить лайнер на ремонт и частичное переоборудование, на завод "Mobil" (Алабама). Одновременно запланировали обширить новыми панелями парадные лестницы вестибюлей, улучшить освещение проходов, а 12 лучших пассажирских кают оборудовали входившими в то время в моду балконами. Бар "Атлантический", находившийся в коридорной части, заменили буфетом с названием "La Trattoria". Выделили помещение для детской комнаты и открыли интернет-кафе вместимостью 30 человек.

После завершения работ лайнер возобновил круизные рейсы, продолжавшиеся до 2003 г., когда компания "Regal Cruise Line" обанкротилась, и судно продали с аукциона компании "Imperial Majesty Cruise Line", где оно сменило Ocean Breeze, имеющий ранее название Southern Cross. В новой компании теплоход сохранил прежнее название *Regal Empress*, совершая 2-х дневные рейсы на Багамы, и был успешным, так как принимал на борт значительно большее количество пассажиров, чем *Ocean Breeze*.

Осенью 2008 г. правительство США арендовало теплоход на два месяца, и он служил в качестве плавучей гостиницы в Техасе, приютив после урагана "Ike" оставшихся без жилья людей, а в декабре судно возвратилось к прежним обязанностям. 29 апреля 2009 г. теплоход *Regal Empress* прибыл в Гибралтар и был поставлен на якорь, а 15 мая прославился Суэцким каналом, вошел в Красное море, взяв курс на Индию, для разделки на слом. Только 24 июля лайнер выбросился на отмель пляжа Аланг, имея на борту новое название *Regal Impress*, а к началу 2010 г. от судна остались одни воспоминания тех, кому посчастливилось плавать на этом очаровательном пассажирском лайнере, прослужившем более 65 лет.

Статью составил
Братушенко Валерий Сергеевич



Карибэ



Карибэ



Карибэ

Инспектор ITF в Украине Наталья Ефименко вручила курсантам МКТФ ОНМА профсоюзные билеты

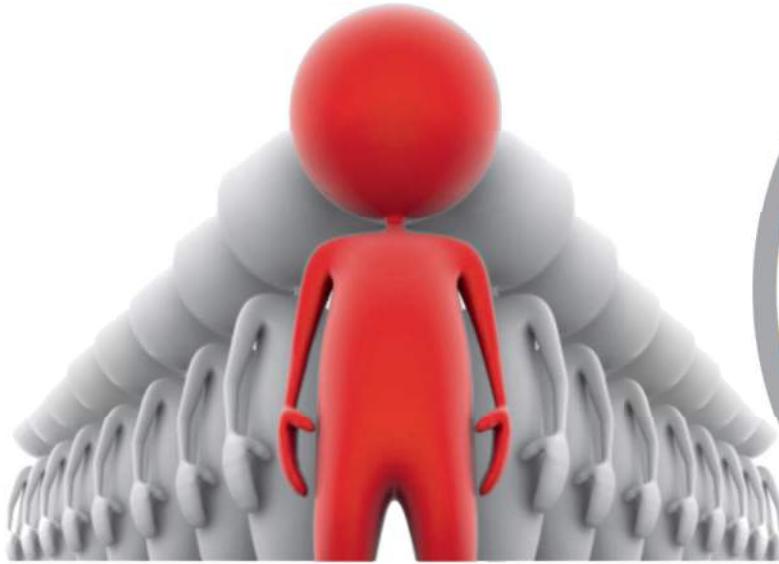
Курсанты третьего курса Мореходного колледжа технического флота получили свои первые профсоюзные билеты из рук инспектора Международной Федерации транспортников (ITF). Напомним, что Профсоюз работников морского транспорта Украины наладил информационную и профилактическую работу с курсантами морских учебных заведений: Мореходного колледжа технического флота и Одесской национальной морской академии.

«Мы считаем, что нам, как единственному Профсоюзу в Украине в морском секторе, который входит в ITF, необходимо уделять внимание не только действующим морякам — членам нашего Профсоюза, но и будущим морякам. Кроме того, 2015 год был объявлен Международной морской аргонизацией годом морского образования во всем мире, поэтому наши инициативы оказались как нельзя кстати», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Помимо открытых уроков и встреч с курсантами, Профсоюз проводит опросирование и социальный спрос с целью выявить уровень инфильтрованности курсантов в той или иной сфере (например, знание своих прав или осведомленность относительно ВИЧ/СПИДа) и скорректировать направление работы с молодежью. Инспектор ITF в Украине Наталья Ефименко, в свою очередь, отметила:

«Такие встречи с молодыми курсантами очень важны для профилактики. Я уверена, что в будущем то информация, которую мы преподносим, убережет их от необдуманных поступков, которые могут иметь негативные последствия. Во всяком случае, ребята буду знать, куда им обратиться, и где им смогут помочь».





КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!

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

* только для членов Профсоюза

ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦІЯ МОРЯКОВ



+38(0482) 42 99 01



lbstus@mtwtu.org.ua



www.mtwtu.org.ua



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти

Регистрация

ГЛАВНАЯ НОВОСТИ МОРЯКАМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО МОЛОДЕЖЬ ИНСПЕКТОРАТ ITF АКЦИИ МЕДИА

На защите прав
украинских моряков!



<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