

# МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

No 50  
июль 2014

С ДНЕМ ФЛОТА  
УКРАИНЫ!



НОВОСТИ  
В МИРЕ

ВАЖНО  
ПЕРЕГОВОРЫ

АКТУАЛЬНО  
АКВАПАРК

ЭКСКЛЮЗИВНО  
ГЕРОИЧЕСКИЙ  
ПОСТУПОК

ЭКСКУРСИЯ  
PORT OF  
MARSEILLE

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ  
ЗАВОД  
LLOYD WERFT

*С Днем флота  
Украины!*



Дорогие братья и сестры!

От имени всей многонациональной семьи Международной федерации транспортников (ITF), в этот знаменательный для всей украинской морской отрасли праздник, я хочу поздравить вас с Днем флота Украины.

Это праздник мужественных и смелых людей, призванных удовлетворять потребности населения и общественного производства в морских и речных перевозках.

Мы знаем, какие трудности ПРМТУ пришлось преодолеть в последнее время, и от имени всех членских профсоюзов мы готовы гарантировать свою полную поддержку ПРМТУ на его пути к восстановлению после тяжелой встряски. Пожалуйста, помните, что вы всегда можете рассчитывать на солидарность ваших товарищей во всему миру!

Процветания ПРМТУ и его членам, успехов и удачи во всех начинаниях, и, самое важное, мирного неба над головой!

Стивен Коттон,  
И.о. Генерального секретаря  
Международной федерации транспортников (ITF)



ITF House  
49 - 60 Borough Road  
London SE1 1DR  
Telephone +44 207 403 27 33  
Fax +44 207 357 78 71

International Transport Workers' Federation  
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte  
Fédération internationale des ouvriers du transport  
Internationale Transportarbeiterföderation  
Internationale Transportarbeiter-Föderation  
Международная федерация транспортников  
الاتحاد العالمي لعمال النقل من أجل عمالنا

Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine  
Odessa  
Ukraine

Dear Brothers and Sisters,

### Day of Ukrainian Fleet

On behalf of the multinational International Transport Workers' Federation (ITF) family, on this auspicious holiday for the whole Ukrainian maritime industry, I want to congratulate you all on the Day of Ukrainian Fleet.

This holiday is a celebration of courageous people, called to meet the needs of the population and public production for the sea and river transport. Though I am unable to share the holiday with you, I would like to convey my warmest wishes to all the employees and members of the Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU).

We know what difficulties the MTWTU had to overcome recently, and on behalf of all the ITF affiliates, we are ready to guarantee the MTWTU our full support on its way to recovery after the severe jolt. Please remember that your comrades from around the world are always ready to provide solidarity!

We wish prosperity to the MTWTU and its members; the best of luck in all your endeavors and the most important, peaceful sky above!

Yours Fraternally,



Stephen Cotton  
ITF Acting General Secretary



## ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО



### Уважаемые моряки!

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины поздравляет вас с Днем флота Украины!

Морской транспорт — одна из важных и надежных отраслей экономики страны, и в этом большая заслуга многих поколений, посвятивших свою жизнь нелегкому морскому труду, навсегда связавшим свою судьбу, судьбу своей семьи с морем. Без прочных внешних экономических связей невозможно создать современное высокотехнологичное производство, развивать торговлю и промышленность, осуществлять перевозку грузов.

Я уверен, что сообща мы сможем использовать свой трудовой потенциал на благо и процветание нашей страны.

Пусть морская дружба, морское братство и морские традиции объединяют нас всех для сохранения высокого профессионализма и мужества в преодолении всех трудностей.

От всей души желаю всем работникам и ветеранам морского транспорта, а также их семьям крепкого здоровья, оптимизма, счастья, благополучия и процветания!

С уважением,  
М. И. Киреев,  
Председатель Профсоюза  
работников морского  
транспорта Украины



### Дорогие читатели!

Я рад и счастлив представить вашему вниманию юбилейный — 50-ый выпуск нашего журнала — «Морской»!

С момента выхода в свет первого номера журнала и до сегодняшнего дня мы освещаем нашу работу и прикладываем усилия к развитию и совершенствованию услуг, оказываемых нами членам Профсоюза!

В нелегкие времена, выпавшие на долю нашей страны и ее граждан, мы стараемся не опускать руки и делать свою работу. Ведь именно сейчас члены нашего Профсоюза, как никогда, нуждаются в нашей надежной поддержке и заботе. Мы остаемся рядом, даже когда вы далеко в рейсе, мы всегда на связи и готовы сделать все, что в наших силах и в силах наших братьев и сестер по всему миру, чтобы вы всегда получали своевременную помощь и консультацию! В канун Дня флота Украины желаю всем морякам и семьям добра, удачи и мирного неба над головой.

На нашей планете нет ничего важнее мира — сохраним его вместе!

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



## СОДЕРЖАНИЕ

Автор-фото: Вадим Мухаревский

Стр. 32  
ФОТООБЗОР  
ОМКТФ

### НОВОСТИ

2 В МИРЕ

### АКТУАЛЬНО

- 4 ПРАЗДНИК
- 13 ИНСПЕКЦИЯ
- 14 КИНО
- 15 АКАВАРК
- 21 СОБРАНИЕ ВОКК

### ВАЖНО

- 6 ПОД ВОПРОСОМ
- 12 ПЕРЕГОВОРЫ

### ЭКСПЛОЗИВНО

- 8 ОТЧЕТ
- 16 ГЕРОИЧЕСКИЙ ПОСТУПОК

### ПРОБЛЕМАТИКА

- 18 ВСТРЕЧА С КРЮИНГАМИ

### ИНФОРМАЦИЯ

- 22 IMO
- 24 ЗАГРАНИЧНЫЙ ОПЫТ

### ЭКСКУРСИЯ

- 26 PORT OF MARSEILLE

### ЛИЧНОСТЬ

- 28 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

### ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

- 30 ЗАВОД LLOYD WERFT

№ 50  
июль 2014

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 крюинговых компаниях и первичных профсоюзных организациях ПРМТУ.

Тираж — 1800 экз.

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

Юридический адрес:  
65075, г. Одесса,  
ул. Николаева поле, 1  
Тел.: +38 (048) 200-39-44  
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

## СКОЛЬКО ТЕРЯЕМ?

Этим вопросом задался Всемирный совет судоходства (World Shipping Council, WSC) и решил подсчитать, сколько контейнеров теряется при морских перевозках ежегодно. Официальной статистики по этому вопросу не существует, ведь перевозчики не спешат оглашать свои потери. В 2013 году линейное судоходство перевезло около 120 миллионов контейнеров, стоимость грузов в этих контейнерах оценивается суммой в более чем 4 триллиона долларов. WSC провел исследование-опрос своих членов, которые представляют более 90% всей контейнерной вместимости мирового флота. Опрос проводился в 2011 и 2014 годах.

В 2011 году WSC опросил перевозчиков суммарной контейнеровместимостью более 70% от контейнеровместимости всего мирового флота. Перевозчиков опрашивали о потерях в 2008, 2009 и 2010 годах. Методом экстраполяции WSC вычислил общие потери всего мирового контейнерного флота. В результате получилось, что в год терялось около 350 контейнеров без учета катастроф, с учетом катастроф цифра потерь возрастает до 675 контейнеров ежегодно.



В 2014 году WSC опросил перевозчиков суммарной контейнеровместимостью 86% от контейнеровместимости всего мирового флота. Перевозчиков опрашивали о потерях в 2011, 2012 и 2013 годах. Общие потери всего мирового контейнерного флота были получены опять же, методом экстраполяции. Получилось, что в год без катастроф терялось 733 контейнера в среднем, с учетом катастроф цифра резко возрастает до 2683 контейнеров ежегодно. Столь большое количество потерянных контейнеров объясняется двумя крупными катастрофами — полной потерей контейнеровоза MOL Comfort в 2013 году в Индийском океане со всеми 4293 контейнерами (крупнейшая катастрофа в истории контейнерного флота), и катастрофой в 2011 году контейнеровоза Rena в Новой Зеландии, с потерей около 900 контейнеров.

В среднем за период 2008-2013 гг среднегодовые потери оцениваются цифрой 546 контейнеров без учета катастроф, с учетом катастроф терялось 1679 контейнеров. Влияние катастроф на общую статистику можно оценить из следующих цифр: в 2011-м (Rena) потеряно 1514 контейнеров; в 2012-м 958 контейнеров; в 2013-м (MOL Comfort) 5578 контейнеров (77% потерь этого года пришлось на MOL Comfort).

## ПАРОХОДЫ УМИРАЮТ В ЮЖНОЙ АЗИИ

Не все суда «в возрасте» получают вторую жизнь в



Черноморском бассейне, многие из них все же отправляют на утилизацию. Так, по итогам 2013 года в мире было демонтировано 1213 судов, из которых 645 (53%) закончили свою жизнь на пляжах Индии, республики Бангладеш и Пакистана. У берегов Южной Азии на гвозди разобрали 71% мирового тоннажа. Общий процент отправленных на слом теплоходов снизился, по сравнению с 2012 годом, но, несмотря на это, общий тоннаж остался прежним. Об этом сообщает коалиция по защите трудовых прав и окружающей среды NGO Shipbreaking Platform.

Европейские судоходные компании, в том числе норвежские и швейцарские, использующие еврофлаги, утилизировали 238 судов: процент европейских судов снизился с 73% в 2012 году до 64% в 2013г. Лучшие примеры по демонтажу показали норвежские судовладельцы, которые провели работу в рамках чистой и безопасной утилизации благодаря использованию современного оборудования

Греция стала страной № 1 по рекордной отправке судов на слом, далее расположилась Германия. Судовладельцы из этих государств пустили на гвозди 80% всех судов в Южной Азии.

Год назад коалиция NGO Shipbreaking Platform создала сайт <http://offthebeach.org/>, где собрана информация обо всех судах, отправленных на иголки в Южную Азию с 2009 года, и судоходных компаниях, получивших прибыль от продажи в Индию, Бангладеш и Пакистан списанных судов. Количество таких компаний превышает одну тысячу.

Веб-ресурс был запущен в поддержку кампании Off the Beach, цель которой информировать общественность об ущербе, причиняемом природе и людям при разделянии теплоходов на пляжах Южной Азии, и борьба с безответственными судовладельцами. Не секрет, что утилизация судов наносит сильнейший урон окружающей среде, во время работ грубейшим образом нарушаются трудовые права рабочих, многие из которых гибнут или на всю жизнь остаются калеками. NGO Shipbreaking Platform пытается всевозможными способами привлечь внимание потребителей и владельцев грузов к этой проблеме.

## УКРАИНА УКРЕПИЛАСЬ В СПИСКЕ НАДЕЖНЫХ ФЛАГОВ

По итогам 47-го по счету заседания комитета Парижского меморандума о взаимопонимании по контролю государства порта был принят очередной перечень государств, составленный по результатам оценки деятельности и состояния судов, которые ходят под их флагами. Суда, работающие под украинским флагом,

улучшили свою репутацию и поднялись на 7 позиций вверх в «сером» списке.

Вышеупомянутый перечень готовится ежегодно и включает в себя три списка — «белый», «серый» и «черный». «Белый» список в этом году возглавила Франция, получив самый высокий показатель надежности. В число опасных флагов вошли: Объединенная Республика Танзания, Гондурас, Доминикана и Того. Напомним, что из «черного» списка украинскому флагу удалось выбраться лишь в прошлом году. Всего в перечень включены 75 стран.



## СТИВ КОТТОН УДОСТОЕН ПРЕСТИЖНОЙ НАГРАДЫ

Исполняющий обязанности генерального секретаря Международной федерации транспортников (МФТ) Стив Коттон удостоен престижной морской награды, в знак признания его работы на благо сотен тысяч моряков во всем мире. Торжественная церемония вручения премии *Admiral of the ocean sea* (AOTOS) — 2014 пройдет в ноябре в Нью-Йорке.

Стив Коттон занял должность и.о. генсека МФТ 1 июня 2013 года, после ухода на пенсию Дэвида Кокрофта, возглавлявшего организацию 20 лет. До назначения на столь ответственный пост Стив Коттон долгое время был морским координатором МФТ. За годы его работы инспекторат МФТ увеличился с 35 до 124 специалистов. В 2013 году его командой было проинспектировано 9503 судна в 52 странах мира и в общей сложности возвращено \$384 млн задолженностей по зарплате морякам. Количество коллективных договоров также увеличилось: с 2 тыс до более чем 12 тысяч.

За прошедший год в должности и.о. генсека тоже сделано немало. Пожалуй, одно из крупнейших достижений в морском секторе — недавнее успешное завершение



переговоров IBF, где профсоюзная сторона, возглавляемая С. Коттоном, добилась от судовладельцев повышения заработной платы для моряков на 6,5% в течение следующих трех лет (см. Морской №49).

Выборы генерального секретаря МФТ состоятся в августе в Софии (Болгария), где пройдет 43-й Конгресс МФТ.

Вместе со Стивом Коттоном аналогичную награду получат президент и генсек Американской палаты судоходства Джозеф Дж. Коук, президент кораблестроительной компании General Dynamics Фредерик Дж. Харрис, а также несколько американских моряков за их мужество и героизм, проявленные на море.

## НОВЫЙ ТРУДОВОЙ СПОР ОБОСТРЯЕТ СИТУАЦИЮ В ПОРТАХ НОРВЕГИИ

МФТ наращивает поддержку членским организациям докеров в Норвегии в связи с полученным сообщением о попытках работодателя подорвать профсоюзы.

У докеров порта Мосойен разгорелся трудовой спор в связи с сообщениями о том, что их работодатель MIT (Mosjøen Industri Terminal), субподрядчик-оператор портовых сооружений Алькоа, не заплатил докерам за работу, а также прибег к незаконному локауту с начала мая.

Между тем продолжается трудовой спор на терминале Рисавика, и никаких признаков его завершения нет. Трудящиеся бастуют уже девять месяцев по поводу попыток работодателя избежать исполнения требований МОТ о защите статуса докеров, которые означают введение определенных ограничений по допуску работников к разгрузке и погрузке. Проведен ряд акций в знак солидарности с докерами.



В ответ на ситуацию в Мосойене норвежский профсоюз транспортников NTF вызвал повесткой в суд работодателя MIT за невыплаченные счета и незаконный локаут, и ждет назначения судебного слушания в ближайшие несколько недель.

Президент МФТ и председатель секции докеров Пэдди Крамлин говорит: «Мы поддерживали и будем далее поддерживать норвежских докеров. Будь то в суде, или в рамках акций международной солидарности, мы и профсоюзы докеров во всем мире встанем плечом к плечу с этими трудящимися, которые пытаются положить конец попыткам работодателей подорвать их профессионально, лишая их права на гарантированную занятость за достойную зарплату».



# С Днем моряка!

DAY OF THE  
SEAFARER  
25 JUNE 2014



Кто, как ни моряки, достойны своего дня, когда их можно поздравить с профессиональным праздником. Таким днем для всех моряков стало 25 июня, когда весь мир отмечает День моряка, учрежденный Резолюцией № 19 дипломатической конференции Международной морской организации (IMO) в Маниле в 2010 году. В резолюции подчеркивалось, что специальный день для людей всех морских профессий необходим, потому что вклад моряков в дело международной торговли, мировой экономики и в развитие гражданского общества неоценим. Сегодня 90% общего оборота грузов приходится на морской транспорт, и потребность в людях, которые доставляют товары по всему миру, растет с каждым днем.

Полтора миллиона членов экипажей морских судов ежедневно вносят уникальный и весомый вклад в мировую торговлю и экономику, в развитие и нормальное функционирование общества. Праздник посвящен именно морякам торгового флота, которые, в отличие от военных моряков, своего праздника до сих пор не имели — дни работников морского и речного флота отмечались в основном людьми, не имеющими непосредственного отношения к работе в море.

25 июня 2014 года Профсоюз работников морского транспорта Украины пригласил более сотни моряков, членов Профсоюза, которые работают в одной из самых крупных компаний по трудоустройству моряков V.Ships отметить

профессиональный праздник в ресторане отеля Атлантик.

Стоит обратить внимание, что в Украине, хоть она и занимает четвертое место в мире по поставке морских офицеров на международный рынок труда, именно День моряка отмечается впервые. И снова первопроходцем стал ПРМТУ — единственный морской профсоюз в Украине, который является полноправным членом ITF.

Всех моряков, которые пришли на праздник в сопровождении самых близких людей, приятные сюрпризы ждали с самого начала вечера. Каждый из присутствующих получил памятный сувенирный набор, трепетно подготовленный Профсоюзом работников морского транспорта Украины специально к празднику. На входе моряков встречали Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк и директор компании V.Ships Украина Игорь Сафин, а также, как всегда улыбчивые и доброжелательные сотрудники Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Однако, совместив приятное, а именно празднование Дня моряка, с полезным — презентацией нового страхового проекта для моряков, которые работают в компании V.Ships и являются членами ПРМТУ. «Несколько лет назад мы стартовали с pilotным проектом межрейсового добровольного медицинского страхования для моряков, членов Профсоюза. Сегодня мы пришли к тому, что можно запускать полноценный масштабный проект. Мы уже запустили такой проект, а сегодня проводим презентацию для моряков, также будет сессия вопросов и ответов, которая, как мы думаем, окончательно разъяснит морякам

Я хочу поздравить всех моряков, жен, детей, родных и близких с таким праздником, ну и пожелать им всего самого хорошего.

Я сталкивался с работой Профсоюза. В частности, после рейса я отдыхал в санатории в Трускавце и мне Профсоюз наш, частично возместил расходы на оздоровление. Сама обстановка в Профсоюзе мне всегда нравилась — приходишь, тебя там стараются выслушать, то есть они ждут людей, стараются помочь. Поэтому о работе нашего Профсоюза могу сказать только самое хорошее. Я благодарен, что у нас есть такой Профсоюз и есть такие люди, к которым приятно обращаться.

Андрей Бойчук



все привелегии данной страховой программы», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ. «Сегодня мы рады представить нашим морякам страховую программу, которая была разработана согласно потребностям моряков. Моряки и даже члены их семей застрахованы в страховой компании «Украинская страховая группа», которая входит в состав Vienna Insurance Group. Сейчас для моряков очень актуальным является вопрос личной безопасности и сохранения здоровья, поэтому медицинская страховка является как нельзя кстати», — заявил Игорь Сафин, директор компании V.Ships Украина.

В рамках страхового проекта моряки могут пользоваться услугами клиник «Инто-сан» , «Святая Екатерина» и другими, как частными, так и государственными медицинскими учреждениями. Страховка действует по всей территории Украины и включает в себя как вызов экстренной медицинской помощи, так и амбулаторное лечение, и другие рас-

ходы, связанные с процессом скорейшего выздоровления.

Однако и на этом приятные сюрпризы не закончились. Десять достойных моряков получили подарочные сертификаты от Профсоюза работников морского транспорта Украины на приобретение любых товаров в сети магазинов электроники Comfy на сумму 2000 грн. Воспользовавшись сертификатом в течении года моряк может купить себе любой подарок на свой выбор.

Сами моряки, крайне трепетно восприняли такое внимание со стороны Профсоюза и компании к их профессиональному празднику и с удовольствием делились впечатлениями, а также рассказывали о своем отношении к Профсоюзу работников морского транспорта Украины.



Я очень рад, что этот праздник все-таки стал международным, потому что мы, моряки, работаем в международных экипажах и очень важно, чтоб украинский, латвийский и филиппинский моряки осознавали, что есть что-то единое, праздник, который их всех объединяет. Поэтому хочется пожелать всем морякам и их семьям — счастья, здоровья и благополучия.

По-поводу нашего Профсоюза... Вы знаете, очень приятно, когда ты находишься в морях, и знаешь, что есть люди, которые не забывают про твою семью и оказывают знаки внимания — тот же билет на новогодний праздник, компенсация расходов на оздоровление. Очень приятно, что есть люди, которые уделяют внимание, дарят частичку себя тебе и твоей семье.

Руслан Лабунский

**ВАЖНО****ПОД ВОПРОСОМ**

К нам на сайт [www.mtwtu.org.ua](http://www.mtwtu.org.ua), по телефону и на электронную почту поступает достаточно много вопросов. На них отвечают и инспекторы 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. Ниже мы приводим вопросы, которые наиболее часто поступают в Профсоюз работников морского транспорта Украины.

# ПОД ВОПРОСОМ?

*Как мне стать членом ITF?*

Вы можете стать частью ITF, только вступив в ПРМТУ — ее единственную морскую членскую организацию в Украине. Прямого членства для моряков в ITF не существует, так как ITF — это международная федерация, объединяющая профсоюзы.

*Куда и кому мне обращаться, если я на судне, и у меня проблемы?*

Если Вы находитесь на судне и у Вас возникли вопросы, связанные с условиями контракта, несвоевременной выплатой заработной платы и вопросы, касающиеся работы на борту судна, которые Вы не можете решить самостоятельно, в первую очередь, обратитесь к инспектору ITF в порту захода.

Если в порту захода нет инспектора ITF, Вы обращаетесь к инспектору ITF в стране порта захода, который может организовать решение Вашего вопроса дистанционно.

Если в порту захода и в стране порта захода нет ITF инспектора, Вы должны обращаться в профсоюз, членом которого Вы являетесь.

Вы также всегда можете обратиться в наш Профсоюз, к Инспектору ITF в Украине Наталье Ефименко, или же напрямую в ITF, Лондон.

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](mailto:office@mtwtu.org.ua). 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 ITF, 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 родственникам.

*Знают ли ITF инспектора русский язык?*

На русском языке говорят только некоторые ITF инспектора: из Украины, России, Грузии, Эстонии, Литвы, Латвии, Израиля. В главном офисе ITF в Лондоне также всегда есть русскоговорящий сотрудник. Откуда бы ни был ITF инспектор, каждый из них в совершенстве владеет английским языком — примите это во внимание при обращении.

*Зачем мне читать свой контракт? Они все похожи?*

В контракте прописаны условия именно Вашей работы и жизни на судне, и именно для Вас, в первую очередь, важно внимательно его изучить! Если в контракте есть ссылка на более полный документ — коллективный договор, Вы должны ознакомиться и с ним — компания обязана предоставить Вам копию. Подписывайте контракт только после полного ознакомления с ним, и только тогда, когда все его пункты являются понятными для Вас.

*Продолжительность моего контракта 6+/- 2 месяца. Я на борту уже 6 месяцев и меня не спускают. Помогите!*

Если в Вашем контракте указано, что его продолжительность составляет 6+/- 2 месяца, — это значит, что компания вправе организовать Вашу депатриацию вплоть до истечения полного срока действия контракта, а именно восьми месяцев, а никак не четырех или шести.

# «УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛИЗ



БЕРМУДСКИЕ О-ВА



БОЛИВИЯ



БИРМА/МЬЯНМА



КАМБОДЖА



КАЙМАНОВЫ О-ВА



КОМОРСКИЕ О-ВА



КЮРАСАО



КИПР



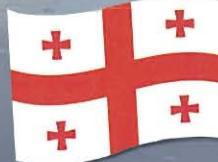
ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ



ФАРЕРСКИЕ О-ВА (МЕЖД. РЕГИСТР)



ФРАНЦИЯ (2-Й РЕГИСТР)



ГРУЗИЯ



ГЕРМАНИЯ (2-Й РЕГИСТР)



ГИБРАЛТАР



ГОНДУРАС



ЯМАЙКА



ЛИВАН



ЛИБЕРИЯ



МАЛТА



МАРШАЛЛОВЫ О-ВА



МАВРИКИЙ



МОЛДОВА



МОНГОЛИЯ



КНДР



ПАНАМА



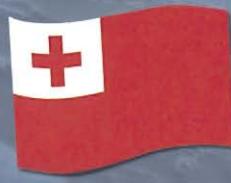
САН-ТОМЕ И ПРИНСИПИ



ШРИ-ЛАНКА



СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ



ТОНГА



ВАНУАТУ



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

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





# СПРОС НА МОРЯКОВ ПРЕВЫШАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Судовладельцам и менеджерам в 2014-2015 годах предстоит решить головоломку

Как сообщает информационно-аналитическое агентство Drewry's (Великобритания) в своем недавно опубликованном ежегодном отчете Drewry Manning Annual Report 2014, в скором будущем ожидается увеличение дефицита судовых офицеров, а также обострение рисков, влияющих на рентабельность перевозчиков.

Судовладельцы и менеджеры нуждаются в моряках: им нужны опыт, знания и качество. Тем не менее, судовладельцы и менеджеры не располагают ресурсами для финансирования значительного повышения заработной платы таких кадров. Некоторые операторы продолжают сталкиваться с трудностями в наборе старших офицеров с необходимыми навыками. Особо острой является эта проблема для операторов танкеров СПГ. Несмотря на активизацию усилий по обучению и подготовке кадров ряда крупных операторов в этом секторе, не ожидается, что ситуация будет решена в ближайшем будущем.

В последние годы судовладельцы и менеджеры были, в основном, сосредоточены на затратах, так как низкие фрахтовые ставки приносили низкие доходы. Набор персонала, будучи наибольшим сегментом судовых эксплуатационных расходов, стал естественным средством сокращения затрат, а найм непосредственно офицеров стал средством для максимальной экономии.



После рецессии, начавшейся в 2008 году, глобальная экономика демонстрирует первые признаки улучшения, хотя восстановление и остается неустойчивым. Чтобы пережить кризис, многие судовладельцы были вынуждены перейти на режим экономии: они перенаправили набор офицеров к самым дешевым источникам. Однако, сегодня, все больше внимания уделяется качественной составляющей найма.

Снизилась дифференциация ставок заработной платы между регионами, особенно это касается старших офицеров. Между тем, найти достаточно квалифицированных офицеров в Дальневосточном регионе для работы на круизных, СПГ и оффшорных судах становится все труднее. Хотя, вне зависимости от национальности или региона, во всех основных секторах судоходства все чаще появляются сообщения касатель-

**Управляющий директор Drewry's, Найджел Гардинер:** «В то время как оклады рядовых определяются профсоюзными минимумами, зарплата комсостава подвержена в большей степени рыночным механизмам. Нехватка морских офицеров преимущественно наблюдается среди старших механиков, а также комсостава на СПГ-газовозах».

но снижения компетенции экипажей и, как следствие, о необходимости проведения дополнительного обучения, даже для недавно дипломированных офицеров.

Тем не менее, утешением для отрасли является стоимость доллара США, ведь зарплата моряка зачастую привязана к доллару США, реже — к евро. Когда доход конвертируется из доллара США в национальную валюту главных стран-поставщиков моряков, по сравнению с заработком в отечественной экономике, профессия моряка остается более выгодной. Это помогает мореплаванию оставаться привлекательной карьерной сферой. ITF и Объединенная переговорная группа судовладельцев (JNG) провели несколько раундов переговоров, прежде чем прийти к консенсусу и подписать новый рамочный коллективный договор IBF на 2015-2017 гг.

Профсоюзы традиционно настаивали на повышении заработной платы и качественно новых улучшениях условий труда моряков, работодатели же, ссылаясь на кризисное время, надеялись оставить все как есть

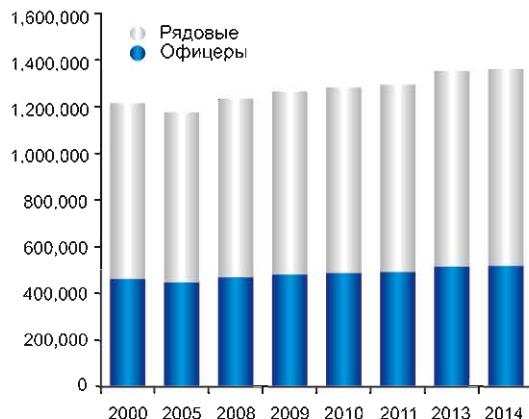
и говорили категорическое «нет» на все предложения. Однако учесть требования моряков все же пришлось. По итогам переговоров обе стороны признали необходимость сохранения устойчивого и справедливого развития рынка занятости для моряков, работающих на судовладельцев из JNG. Определенно, главным пунктом нового соглашения стало повышение заработной платы. Она будет увеличена на 1% в 2015-м, на 2% в 2016-м и на 3,5% в 2017-м году.



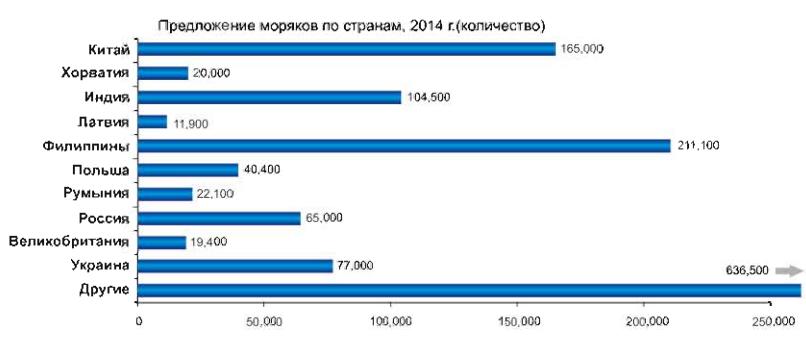
**Председатель секции моряков ITF, Дэйв Хайндель:** «Для ITF было крайне важно обеспечить увеличение заработной платы моряков. Так происходило в 2012, 2013 и 2014 гг., и в следующие три года тенденция сохранится. МФТ поняла задачи, стоящие перед членами JNG и оценила их способность позволить себе повышение зарплаты. Несмотря на разные позиции по этому вопросу, нам удалось завершить переговоры с пользой для членов экипажей».

## Спрос и предложение на мировом морском рынке труда

Количество моряков в мире, 2000-2014 г.г.



## Увеличение общего количества моряков в мире в период с 2000 по 2014 годы



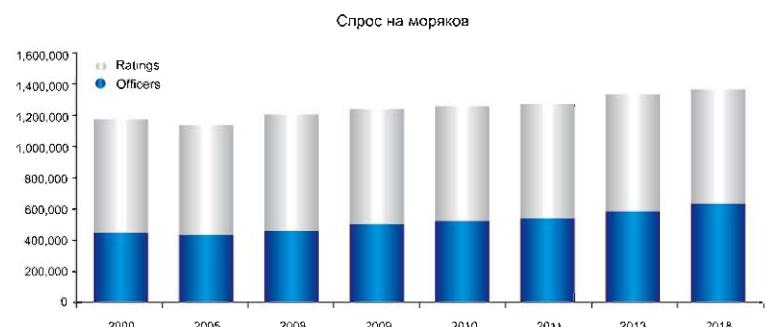
## Основные страны-поставщики моряков на мировой рынок труда, 2014 г.

На десять стран приходится более половины (54%) всего предложения моряков, где основными поставщиками являются: Филиппины, Индия, Китай и Украина.

Изменения в предложении моряков в зависимости от страны в течение последнего десятилетия были далеко не однородными. Особое увеличение было отмечено в Украине, Китае, Хорватии, Индии, Польше и Румынии. С другой стороны, предложение упало в таких странах, как Латвия, Филиппины и Великобритания.

## Увеличение спроса на моряков обеспечивается за счет сочетания:

Спрос на моряков определяется изменениями размеров общего мирового флота и количества экипажей на бортах судов, а также изменениями условий занятости. В последнем десятилетии объем основных грузоперевозчиков (измеряется количеством судов) увеличивался не





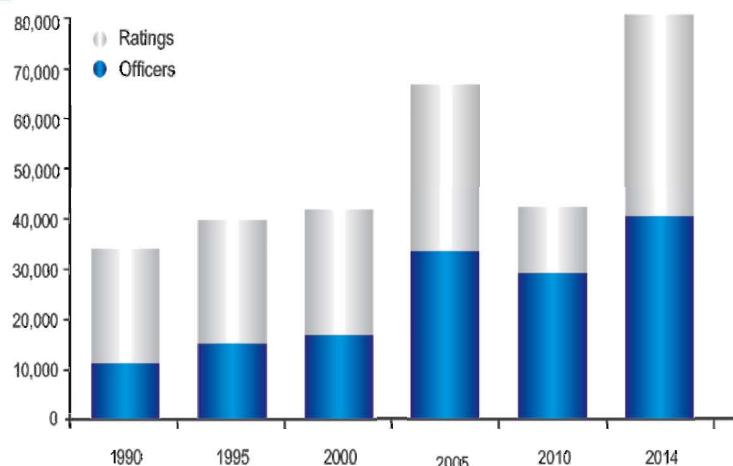
такими быстрыми темпами, по сравнению с тем как изменялась вместимость судов. Средний размер судна увеличивался во всех секторах. Например, средний размер балкеров в эксплуатации в 2014 году составляет 73 000 ДФЭ, по сравнению с 53 000 ДФЭ в 2004 году.

При оценке потребностей спроса Drewry Manning Annual Report 2014 рассматривает мировой торговый флот по состоянию на конец 2013 года, и особый акцент был сделан на прогнозы поставки новопостроенных судов в срок до 2018 года. Темпы утилизации также были приняты к сведению. Анализ показал ожидаемый базовый вариант — общее увеличение флота. На основе этого прогноза в центре внимания оказывается потребность в моряках и комплектованию флота в целом. Количество офицерского состава экипажей всего мирового флота по состоянию на начало 2014 года составило 601 500 человек. Этот расчет учитывает количество судов, характерное для каждого типа судна, количество офицеров на борту и средний коэффициент на отпуска. Прогнозируемая дополнительная необходимость в офицерах с конца 2013 до конца 2018 приближается к 40000, большее количество которых необходимо для химических танкеров, контейнеровозов и балкеров. Нехватка 19000 офицеров в конце 2013 представляет собой чуть более 3% от общего числа предложения офицеров.

## Увеличение спроса на моряков обеспечивается за счет сочетания:

Судоходные рынки продолжают предоставлять собой довольно изменчивую торговую среду. На протяжении последних нескольких лет большая часть судоходства, как и мировой экономики, находилась в состоянии упадка. Тем не менее, в настоящее время, на лицо все признаки восстановления в некоторых секторах, которые будут иметь последствия для глобального спроса и предложения моряков на период 2013-2018 гг.

В частности, предложение моряков в Украине, по мнению Drewry's, обстоит следующим образом:



- Предложение старших офицеров на удовлетворительном уровне.
- Предложение младших офицеров на отличном уровне.
- В последние годы ставки заработной платы увеличиваются весьма существенно.
- Текущая политическая ситуация может негативно повлиять на предложение.

За последние годы, как и у других европейских моряков, заработка украинцев значительно выросла. В последнее время наблюдается тенденция, когда украинские офицеры, особенно младшие, представляют собой лучшее соотношение цены и качества для судовладельцев, что делает их особо привлекательными при сравнении с другими европейскими моряками.

ВАЖНО



# В Марселе прошли переговоры с оффшорным гигантом

9 июля в Марселе состоялась ежегодная встреча представителей оффшорной рабочей группы Международной федерации транспортников (ITF) с одной из крупнейших компаний на оффшорном рынке — компанией Bourbon Offshore.

Напомним, что год назад Bourbon Offshore и ITF заключили глобальный договор о сотрудничестве и взаимопонимании, который стал отправной точкой в развитии отношений между крупнейшим оффшорным судовладельцем и Международной федерацией транспортных рабочих.

В рамках встречи, представители Bourbon Offshore Вице-президент — Фредерик Моулин, и глава крюингового департамента Эвелин Илиоу, провели презентацию и рассказали о положении вещей в компании — составе экипажей, национальной принадлежности, регионах основной работы и ключевых приоритетах в развитии. Основными составляющими успехов компании являются грамотное управление вопросами безопасности, контроль за расходами, а также внушительные инвестиции в образование и специализированное обучение экипажей судов. На образование и повышение квалификации своих сотрудников только в 2013 году Bourbon Offshore потратил солидные 20 млн евро по всему миру, обучив более 11000 своих сотрудников — как моряков, так и береговых работников. Затем последовало заявление



от лидера оффшорной группы ITF Норри МакВикара об установлении продуктивного диалога с Bourbon Offshore посредством принятия реальных шагов к подписанию коллективных договоров с членскими организациями ITF и тем самым продемонстрировать заłożенные в глобальном договоре намерения на деле. Одним из основных вопросов встречи стал вопрос о продолжении переговоров с единственной морской членской организацией ITF в Украине — Профсоюзом работников морского транспорта Украины. Напомним, что в прошлом году на встрече в Одессе локальное руководство Bourbon Offshore Ukraine и ПРМТУ договорились рассмотреть возможность сотрудничества и обсудить представленный ПРМТУ коллективный договор оффшорного стандарта ITF. Компания взяла паузу, изучила договор и готова к продолжению диалога.

«Настало время продолжить общение, мы с позитивом смотрим в будущее, ведь Bourbon Offshore один из основных игроков на оффшорном рынке, дающий возможность сотням молодых украинских специалистов начать свой путь в оффшорной индустрии. Стандарты, диктуемые рынком, практически совпадают с устанавливаемыми ITF нормами, для оффшорного сектора, поэтому дело за малым — начать совместную работу», — прокомментировал результаты встречи Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

# Посещение моряков — членов ПРМТУ в Одесском порту

15 июля инспекторы Профсоюза работников морского транспорта Украины посетили в Одесском порту судно GENCO LOIRE (IMO9511820, флаг — Маршалловы острова), которое только недавно пришло из Равенны, Италия, и скоро уйдет в Турцию с грузом окатыша.

Наймом моряков на GENCO LOIRE занимается ДП «В.Шипс Украина» — одно из крупнейших крюинговых агентств в нашей стране, и сегодня на судне работают 20 членов экипажа — все граждане Украины. Самое важное, что все моряки, работающие на этом балкере, покрыты коллективным договором IBF/MTW TU (ПРМТУ), и являются членами Профсоюза работников морского транспорта Украины — что и послужило причиной визита представителей Профсоюза на судно.

Недавно на борту балкера имел место печальный инцидент: при неудачном открытии люка-лаза матрос лишился первой фаланги среднего пальца левой руки. Несмотря на тот факт, что на момент происшествия судно стояло на якорной стоянке в открытом море, капитан незамедлительно отдал приказ следовать в ближайший порт для оказания своевременной помощи пострадавшему. Компания полностью оплатила матросу реабилитацию и расходы на лечение — дело осталось за малым: установить процент потери трудоспособности для назначения размера компенсационной суммы.



## Подробнее об IBF договоре:

*Рамочный договор IBF состоит из трех основных частей: социальной, профессиональной и финансовой:*

- Социальная часть охватывает качество жизни моряков, включая отпуска, доступ к телефону и электронной почте, продолжительность найма и медицинское обслуживание семьи;
- Профессиональная часть — включает в себя выплаты по болезни и в случае получения травмы, компенсации, фонды накопления или резервные фонды, меры предосторожности при работе в районах военных действий, восстановление на работе после беременности, защиту брошенных моряков, обучение, безопасность и безопасные уровни комплектования экипажей;
- Финансовая часть включает в себя оплату труда, стабильность занятости, развитие профсоюзов и доступ представителей МФТ на суда.

## Подробнее об IBF договоре:

*Договор IBF включает в себя и некоторые современные особенности:*

- Компания должна оплачивать взносы и расходы на получение виз до приема на работу;
- Задача моряков, которые проявляют солидарность с докерами при трудовых конфликтах в портах, при условии, что забастовки докеров являются законными;
- В случае смерти компания должна брать на себя расходы, связанные с похоронами;
- Периоды отдыха должны быть пересмотрены в соответствии с требованиями МОТ.

В рамках своего визита инспекторы пообщались с капитаном и экипажем GENCO LOIRE, подробно рассказали морякам о мероприятиях, предлагаемых ПРМТУ своим членам Профсоюза, а также и о новой страховой программе, разработанной специально для украинских моряков компанией ДП «В.Шипс Украина» совместно с Профсоюзом работников морского транспорта Украины. Кроме того, экипаж балкера получил в подарок от Профсоюза фирменные футболки, кепки, ручки, а также и последние выпуски журнала «Морской», чтобы, даже несмотря на отдаленность от дома, моряки могли оставаться в курсе последних новостей морской отрасли.

Профсоюз работников морского транспорта Украины благодарит наших моряков — экипаж GENCO LOIRE за гостеприимность, и желает, чтобы их работа на судне более не омрачалась какими-либо печальными происшествиями!

**ПОСЕЩЕНИЕ СУДОВ, ПОКРЫТЫХ КОЛЛЕКТИВНЫМИ ДОГОВОРАМИ ПРОФСОЮЗА, УСТАНОВЛЕНО ТРЕБОВАНИЯМИ SEAFARERS CHARTER ITF, НО ПРМТУ НИКОГДА НЕ УПУСКАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСЕТИТЬ СУДА, ПОКРЫТЫЕ КОЛЛЕКТИВНЫМИ ДОГОВОРАМИ ПРМТУ И ПООБЩАТЬСЯ С ЧЛЕНАМИ ПРОФСОЮЗА.**



# Только лучшие премьеры для моряков

27 июня специально ко Дню моряка Профсоюз работников морского транспорта Украины организовал для моряков и их семей очередной приятный сюрприз — поход в кинотеатр «РОДИНА» на одну из самых ожидаемых премьер этого лета «Трансформеры: Эпоха истребления».

Четвертый фильм франшизы стал первым фильмом, который был полностью снят новейшими цифровыми камерами IMAX 3D. Стоимость одной такой камеры превышает \$26 млн., что гарантирует невероятно красочное зрелище. Создатели «Трансформеров» стремятся, чтобы каждый следующий фильм был лучше предыдущего и для этого пишется сильнейший сценарий, подбираются самые талантливые актеры, совершенствуются дизайны машин.

Действия фильма «Трансформеры: Эпоха истребления» разворачиваются по истечении четырех лет после атаки на Чикаго, показанной в предыдущем фильме. Ученый-изобретатель Кейд (Марк Уолберг) на пару со своей дочерью Тессой (Никола Пельти) делают неожиданное открытие. Теперь возвращение на землю Автороботов и Десептиконов снова стало возможным. Главной проблемой отца и дочери становится то, что влиятельный человек из правительства решил прибрать к рукам их находку. Тем временем, группа заинтересованных ученых при финансовой поддержке самых успешных бизнесменов планеты пытается улучшить технологии до максимального уровня. Все шло бы своим чередом, если бы команда древних мощных трансформеров не поставила своей целью разрушение Земли.

«Буквально два дня назад, 25 июня, мы разделили наш профессиональный праздник — День моряка, с нашими моряками — членами Профсоюза. Сегодня мы снова, отдавая дань этому замечательному дню, пригласили моряков с близкими в кинотеатр «Родина». Мы прекрасно понимаем, что охватить всю армию членов нашего Профсоюза просто невозможно, так как их количество превышает 30 тысяч человек. Однако мы стараемся охватить как можно больше человек, устраивая такие семейные походы в кино, праздники в «Игроленде», коллективные поездки в аквапарк «Одесса» и другие мероприятия. Ведь что может быть лучше для моряка, чем провести день в кругу семьи, своих близких, особенно после долгой разлуки», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Сами моряки, такому вниманию со стороны Профсоюза работников морского транспорта Украины только рады. Конечно, поход в кино является доступным досугом для моряка, однако все-таки приятнее, когда билет достался тебе в подарок.

Пригласительные на кинопоказ раздавались членам Профсоюза бесплатно как в офисе ПРМТУ, так и в компаниях.

# ПРОФСОЮЗ ДАРИТ яркие эмоции и море позитива

Жаркое лето в разгаре и что может быть прекраснее, чем провести день в окружении родных людей у воды. В Профсоюзе работников морского транспорта Украины подумали также и подготовили очередной сюрприз для моряков, которые являются членами ПРМТУ.

Профессия моряка уже давно перестала быть романтической. Сейчас это скорее возможность честно зарабатывать деньги. Не секрет, что работа тяжелая, а отпуск пролетает очень быстро, поэтому специально ко Дню моряка и Дню флота Украины Профсоюз работников морского транспорта Украины организовал для моряков бесплатный визит в аквапарк «Одесса». Многие уже успели посетить аквапарк и с удовольствием поделились с нами своими впечатлениями и отзывами.

Первоочередная задача Профсоюза — защищать трудовые права членов профсоюза, моряков. Однако, помимо этого, есть и другая составляющая — социальная. Именно в эту составляющую входит организация культурно-развлекательных мероприятий для моряков, будь то новогодние утренники или посещение «Игроленда» для детей, поездки и походы в музеи и кинотеатры, выплаты материальной помощи, а также медицинское страхование. Такие активности со стороны Профсоюза наглядно показывают моряку, что о нем заботятся, интересуются его проблемами. Самое главное, что моряк отчетливо понимает, что у него есть определенные привилегии, которые ему дает профсоюзный билет Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Хочется от всей души поблагодарить Профсоюз за замечательный отдых предоставленный морякам. Впечатлений море и они только приятные. Еще раз большое спасибо!

С уважением, семья Данилюк.

Большое спасибо Профсоюзу за то, что предоставили такую возможность!  
С уважением, Штонда Алексей и Елена.

Спасибо, уважаемые работники профсоюза, за поездку в аквапарк. Было очень круто!  
С уважением, Владислав.

Спасибо Профсоюзу работников морского транспорта Украины за обалденную поездку в аквапарк! Очень приятно, что есть Профсоюз, который привносит краски в наши серые будни. Желаем вам процветания! Общаюсь с вами, невольно начинаешь снова верить, что нас окружают добрые, отзывчивые и светлые люди. Пишу это от чистого сердца, с чувством легкой руки и без капли сомнения. Огромное вам спасибо!

С уважением, Сидорук Руслан и Анна.



# Экипаж судна JS Yangtse спас французскую яхту



Судно JS Yangtse, которое находится под менеджментом компании V.Ships Asia, ответило на сигнал бедствия с попавшей в шторм яхты.

В канун православного Рождества 00:45 UTC 6 января 2014 года, на пути из Сантоса в Читтагонг, балкер JS Yangtse получил запрос от Морского спасательно-координационного центра (МСКЦ) Кейптауна на оказание помощи яхте IDEFIX2. На борту яхты, которая терпела бедствие в 264 морских милях к западу от Кейптауна, находились два члена экипажа — граждане Франции.

Стоит отметить, что 4 января стартовала одна из самых популярных парусных регат Cape to Rio, участники которой попали в шторм 6 января. Однако яхта, которая подавала сигнал бедствия, не принимала участия в гонке.

Яхта IDEFIX 2 дрейфовала в море, двигатель вышел из строя и экипаж использовал остатки топлива, чтобы сохранить заряд батареи для поддержания работы радиоприемника. Судно JS Yangtse, под управлением украинского капитана Сергея Коцаря, немедленно взяло курс к месту происшествия на максимально безопасной скорости, сохраняя постоянную связь с МСКЦ, получая рекомендации по направлению дрейфа яхты. Из-за ветра ураганной силы и высоких волн судно прибыло на место бедствия около 06:30 UTC.

Поисковые операции были серьезно затруднены плохой видимостью (радиусом 1-3 морских миль), штормовой погодой, а также и тем фактом, что на яхте вышли из строя все средства связи. Однако экипаж судна не сдавался и продолжал поиск людей. После безрезультатных оперативно-розыскных мероприятий, которые продлились, в общей сложности, 24 часа, спасательная операция была приостановлена и МСКЦ в 08:39 UTC, 7 января разрешил судну JSYangtse продолжить следование в порт назначения.

Однако вскоре после этого МСКЦ получил еще одно сообщение от IDEFIX2 и JS Yangtse вновь незамедлительно отправился на помощь. В 11:11 UTC балкер JS Yangtse впервые заметил яхту IDEFIX2 и начал спасательную операцию, несмотря на сильный ветер и четырехметровые волны. В 11:40 UTC два члена экипажа IDEFIX2 благополучно поднялись на борт JS Yangtse. Об успехе операции был незамедлительно проинформирован МСКЦ, и в 12:00 UTC балкер был освобожден от своих обязанностей, чтобы благополучно продолжать свое плавание.

Но, прежде чем вернуться на маршрут, судно доставило двух оставшихся в живых членов экипажа яхты IDEFIX2 в Грин Пойнт. Капитан и экипаж JS Yangtse получили поощрение и благодарность за свою работу.

Сам капитан Сергей Коцарь, вспоминая те события, лишь улыбается и поступок экипажа не считает героическим: «А кто бы поступил иначе?», — говорит он. Тем не менее, два французских гражданина обязаны жизнью украинскому капитану, члену Профсоюза работников морского транспорта Украины и его экипажу, которые в сложных погодных условиях несколько часов, рискуя жизнью, искали терпящую бедствие яхту и самое главное, что поиски увенчались успехом.

# ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

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

Обращайтесь в национальный профсоюз –  
ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ



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





## ПРМТУ провел рабочее совещание с представителями крюинговых компаний

Профсоюз работников морского транспорта Украины стал инициатором встречи с работниками крюинговых компаний. Во встрече приняли участие представители самых добросовестных работодателей, которые трудоустраивают моряков на суда иностранных судовладельцев. Также к диалогу были приглашены специалисты Юридического бюро Сергеевых и инспектор ITF в Украине Наталья Ефименко. Необходимость подобной встречи была обусловлена заключением нового Модельного соглашения IBF на 2015-2017 года, которое было подписано в начале июня. В него были внесены значительные изменения. Кроме того, у компаний на зрели актуальные вопросы. В частности, могут ли они работать с моряками, которые проживают в Крыму, а также наболевший вопрос о налогообложении доходов моряков.

### Медленно, но уверенно

Подписание нового Модельного соглашения IBF, несомненно, стало важным событием для мировой морской индустрии. Международный переговорный форум (IBF) был образован в 2003 году в качестве механизма коллективных переговоров между морскими работодателями и морскими профсоюзами в отношении заработной платы и условий труда моряков, работающих на судах под иностранными флагами и покрытых специальными соглашениями ITF.

Представители судовладельцев и профсоюзная сторона в один голос заявили, что достичь консенсуса было в этот раз как никогда сложно. ПРМТУ стал участником переговорного форума совсем недавно — в 2012 году и с тех пор именно коллективный договор ПРМТУ является модельным на национальном уровне для всех судовладельцев, которые входят в Международный союз морских работодателей (IMEC).

Кризис 2008 года стал тем тормозом, который до сих пор замедляет рост заработных плат и социально-го обеспечения моряков. Судовладельцы, все как один, ссылаются на отголоски кризиса и сетуют на печальное финансовое положение.

Однако, несмотря ни на что, в текст договора были внесены изменения в пользу моряков, наиболее значимым из которых стал рост заработной платы. Так в 2015 году всех моряков (и офицерский, и рядовой состав) ждет рост заработной платы на 1%, в 2016 — на 2%, а в 2017 на 3,5%.

*«Для того, чтобы добиться такой договоренности нам, профсоюзной стороне, пришлось пойти на значительные уступки. Так, одним из наиболее острых вопросов для нас был вопрос о компенсационных выплатах при возникновении на борту серьезного заболевания. Сейчас у нас в коллективном договоре значится, что моряк получает компенсацию в результате серьезной травмы (injury). Мы же пытались внести изменения так, чтобы формулировка звучала как травма/серьезное заболевание (injury/serious sickness). Дело в том, что 8 из 10 обращений, которые поступают к нам по компенсациям, происходят не в результате травмы, а в результате возникновения серьезного заболевания на борту — будь то рак, опухоль, диабет или туберкулез. В общем, все то, что судовладельцы пытаются исключить из компенсационных выплат, так как это не является травмой. Для нас это очень важный момент, поэтому мы не собираемся сдаваться и перенесем рассмотрение этого вопроса на следующий период», — прокомментировал ситуацию участник переговоров от Профсоюза работников морского транспорта Украины Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.*

### ВСТРЕЧА С КРЮИНГАМИ

Анализируя, внесенные в договор, изменения Наталья Ефименко, инспектор ITF в Украине, также обозначила поправки в тексте и несколько более весомых, которые непосредственно относятся к морякам. Так, в раздел 2 Pre-Employment было внесено дополнение, в котором говорится о том, что если моряк с прошлого судна был списан по медицинским причинам, то ему гарантируются равные права при последующем трудоустройстве.

*«Этот пункт был добавлен во избежание дискриминации моряков», — отметила Наталья Валерьевна. Кроме того, все документы, которые требует «флаг», и подтверждения (Flag state certificate and endorsement) теперь должны оплачиваться за счет компании. «Были внесены изменения в пункт договора о материнстве. Теперь будущим мамам оплачивается 100 дополнительных дней отпуска, а также полный расчет до конца контракта. Однако этот пункт не является одним из приоритетных, а скорее направлен на демонстрацию гендерного равенства», — добавила инспектор ITF.*

### Моряку выгоднее быть украинцем

В связи с принятием 14 апреля 2014 года Закона Украины «Об обеспечении прав и свобод граждан и правовом режиме на временно оккупированной территории Украины», территория Крыма и ее жители получили специфический статус. Более того, в связи с принятием иностранного гражданства некоторыми жителями Крыма, для субъектов, предоставляющих услуги по посредничеству в трудоустройстве за границу (круинговых компаний), изменилась процедура регистрации своих клиентов.

О том, как следует работать круинговым компаниям с крымскими моряками, чтобы не противоречить законодательству Украины, участникам собрания разъясняла Карина Вершинина, юрист Юридического бюро Сергеевых:

*«Итак, перед работниками круинговых компаний, на сегодняшний день может возникнуть несколько ситуаций:*

*— крымский моряк получил российский граж-*



## ПРОБЛЕМАТИКА

данский паспорт, но при этом он не подавал ходатайство об отказе от украинского гражданства и у него сохранился украинский паспорт. Согласно ст. 2 Закона Украины «О гражданстве», действует принцип единого гражданства, что подразумевает исключение возможности существования гражданства административно-территориальных единиц Украины, но при этом не исключает возможность приобретения гражданства другой страны.

— крымский моряк является гражданином Российской Федерации или другой страны, подал ходатайство об отказе от украинского гражданства и у него изъяли паспорт гражданина Украины, или же, он никогда не являлся гражданином Украины.

— крымский моряк является гражданином Российской Федерации или другой страны, при этом у него имеется вид на постоянное проживание в Украине, срок действия которого не ограничен», — отметила Карина Вершинина.

Что касается позиции Профсоюза работников морского транспорта Украины, то она выработалась естественным путем. **«О позиции ПРМТУ нас регулярно спрашивают на международных собраниях и в том числе в ITF. Кроме того, этот вопрос мы получаем и от наших коллег-россиян, которые являются одним из наиболее опытных профсоюзных деятелей в морской отрасли. Наша позиция такова: до того момента, как у моряка остается паспорт гражданина Украины, украинский паспорт моряка и все остальные морские документы, выданные украинскими органами, и он работает под нашим коллективным договором или является индивидуальным членом, то такой моряк является членом нашего Профсоюза. В таком случае он может и должен по всем вопросам обращаться к нам. Если моряк получает паспорт Российской Федерации, у него заканчиваются морские документы, выданные в Украине, и он получает новые документы на территории РФ, то он автоматически перестает быть членом ПРМТУ»** — прокомментировал Олег Григорюк.

## ВСТРЕЧА С КРЮИНГАМИ



Ранее в Уставе ПРМТУ было четкое ограничение по гражданству — только гражданин Украины мог быть членом Профсоюза работников морского транспорта Украины. Сейчас такого ограничения нет, и если моряк был членом ПРМТУ. **«До тех пор, пока моряк украинец в душе и по паспорту, он остается членом нашего профсоюза»**, — резюмировал Олег Игоревич.

## ШАГИ КОМПЕТЕНТНОСТИ

Как известно, ранее существовало правило, в соответствии с которым моряк, который провел за пределами Украины более 183-ех дней на протяжении календарного года, полностью освобождался от обязательства по уплате подоходного налога, поскольку он считался нерезидентом с точки зрения налогового законодательства Украины.

Однако, с принятием нового Налогового кодекса, моряк обязан уплачивать налог на доходы с заработной платы, полученной за границей, если его постоянное место жительства находится в Украине.

**«Определяющий фактор — это, так называемый, центр жизненных интересов моряка, который определяется, в первую очередь, по месту его проживания, по месту проживания членов его семьи, личными и экономическими связями и т.д. При этом, такое правило распространяется как на граждан Украины, так и иностранцев и лиц без гражданства, которые на законных основаниях пребывают на территории Украины.**

**«Так, все моряки, которые в 2013 году получили иностранные доходы, обязаны были до 1 мая этого года, самостоятельно подать в налоговый орган по месту регистрации годовую декларацию о материальном положении и доходах [налоговую декларацию] по утвержденной форме»**, — отметила Юлия Пелих, юрист Юридического бюро Сергеевых.

Учитывая острый дефицит в государственном бюджете нашей страны, с недавних пор правоохранительные органы активно изыскивают возможность получения сведений о полученных моряками доходах за границей. Надеяться на то, что вернется правило 183 дней не стоит, поэтому вопрос платить или не платить остается полностью на совести моряка.



# Состоялось собрание «Всеукраинское объединение крюинговых компаний»

27 июня состоялось очередное собрание членских организаций Ассоциации «Всеукраинское объединение крюинговых компаний». На повестке дня были рассмотрены такие вопросы:

1. Доклад генерального директора Ассоциации о выполнении решения собраний членов Ассоциации ВОКК от 25.04.2014 г.

2. Предложения по внесению изменений в нормативные акты по лицензированию и лицензионным проверкам крюинговых компаний.

3. О работе тренажерных центров подготовки морских специалистов.

4. Обсуждение программы информационной защиты крюинга и крюинговых компаний. Создание позитивного имиджа системы трудоустройства в Украине.

5. Прием новых членов в состав Ассоциации ВОКК.

Ассоциация ВОКК заинтересована в объединении усилий всех заинтересованных организаций, учреждений и предприятий для обеспечения благоприятного климата развития сферы крюинга в Украине, внедрения лучших европейских и мировых стандартов предоставления услуг, лоббирования интересов компаний на региональном и национальном уровнях, участия в формировании регуляторной политики государства.

В состав Ассоциации в качестве действительных членов входит 10 крюинговых компаний, среди которых такие авторитетные и опытные представители как V.Ships (Украина), Унивис и другие. В числе ассоциированных членов состоят Одесская национальная морская академия и Юридическое бюро Сергеевых.





Ввиду международного характера судоходной отрасли уже давно стало очевидно, что деятельность, направленная на повышение безопасности морского судоходства, станет более эффективной, если она будет осуществляться на международном уровне, а не отдельными странами, действующими в одностороннем порядке без какой-либо координации с другими государствами.

Именно такое понимание привело к тому, что конференция, созданная Организацией Объединенных Наций в 1948 году, приняла конвенцию, которая учредила первый в истории международный орган, призванный заниматься исключительно морскими вопросами, — Международную морскую организацию (IMO).

В течение десятилетнего периода между принятием конвенции и ее вступлением в силу в 1958 году внимание международного сообщества привлекли другие проблемы, касающиеся безопасности, но требующие несколько иного подхода. Одной из важнейших была угроза загрязнения моря с судов, в особенности загрязнения нефтью, перевозимой на танкерах.

Соответствующая Международная конвенция была принята в 1954 году, а в январе 1959 года IMO взяла на себя ответственность за применение и продвижение этой конвенции. С самого начала важнейшими целями IMO были повышение безопасности на море и предотвращение его загрязнения.

В начале 2000-х годов еще одной приоритетной задачей Организации стала охрана на море.

Основные задачи Организации отражены в девизе IMO: «Безопасное, защищенное и эффективное судоходство в условиях чистых океанов».

IMO является единственным специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, имеющим штаб-квартиру в Соединенном Королевстве. Ее руководящий орган — Ассамблея, проводит заседания один раз в два года. В периоды между сессиями Ассамблеи функции руководящего органа IMO выполняет Совет, который состоит из представителей правительств 40 государств, избираемых Ассамблей. IMO является технической организацией, и большая часть ее работы ведется в нескольких комитетах и подкомитетах.

Комитет по безопасности на море (КБМ) стал одним из основных органов IMO, который, наряду с Ассамблей и Советом, был учрежден Конвенцией об IMO 1948 года. Сегодня КБМ занимается всеми вопросами, связанными с безопасностью судоходства, а также решает проблемы охраны на море и борьбы с пиратством и вооруженным разбоем против судов.

В ноябре 1973 года Ассамблея учредила Комитет по

# ЧТО ТАКОЕ IMO

защите морской среды (КЗМС). Он отвечает за координацию деятельности Организации по предотвращению загрязнения морской среды с судов и борьбе с ним.

В IMO работают семь подкомитетов:

- Подкомитет по человеческому фактору, подготовке и несению вахты (HTW);
- Подкомитет по осуществлению документов IMO (III);
- Подкомитет по мореплаванию, связи, поиску и спасению (NCSR);
- Подкомитет по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR);
- Подкомитет по проектированию и конструкции судна (SDC);
- Подкомитет по судовым системам и оборудованию (SSE);
- Подкомитет по перевозке грузов и контейнеров (CCC).

Юридический комитет был первоначально учрежден с целью рассмотрения юридических проблем, возникших в результате аварии танкера Торри Каньон в 1967 году, но в последствии он стал постоянным органом, отвечающим за рассмотрение любых юридических вопросов, которые входят в сферу компетенции Организации.

Комитет по техническому сотрудничеству отвечает за координацию деятельности Организации по оказанию технической помощи в морской сфере, в особенности развивающимся странам.

Комитет по упрощению формальностей отвечает за осуществление деятельности и функций IMO, которые призваны содействовать развитию международных морских перевозок. Его работа направлена на сокращение числа формальностей и упрощение требований к документации, которые должны соблюдать суда в портах или иных терминалах при оформлении их прихода и отхода.

Правительства всех государств-членов могут принимать участие в работе всех технических органов IMO и ее Ассамблеи на равноправной основе.

Секретариат IMO возглавляет Генеральный секретарь, который руководит работой персонала, состоящего примерно из 300 международных гражданских служащих. Генеральный секретарь назначается Советом и утверждается Ассамблеей.

## БЕЗОПАСНОСТЬ

Весьма характерно, что первая конференция, организованная IMO в 1960 году, была посвящена проблемам безопасности на море. Эта конференция приняла Международную конвенцию по охране человеческой

жизни на море (Конвенция СОЛАС), которая вступила в силу в 1965 году, прида на смену предыдущей конвенции, принятой в 1948 году. Конвенция СОЛАС 1960 года охватывала широкий круг мер, направленных на повышение безопасности судоходства.

В 1974 году IMO приняла новую редакцию Конвенции СОЛАС. Конвенция СОЛАС 1974 года вступила в силу 25 мая 1980 года, и с тех пор в нее неоднократно вносились поправки с целью учета технических достижений и изменений в работе отрасли.

### ОХРАНА НА МОРЕ

Вопросы охраны на море впервые заняли важное место в повестке дня IMO после захвата в октябре 1985 года итальянского круизного судна Акилле Лауро. IMO приняла резолюцию о мерах по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, их пассажиров и экипажей, и в 1986 году издала Рекомендации о мерах по предотвращению незаконных актов, направленных против пассажиров и экипажей судов.

В марте 1988 года была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Конвенция БНА) и протокол, распространяющий ее требования на незаконные акты, направленные против безопасности стационарных платформ, которые расположены на континентальном шельфе. Оба документа были обновлены и пересмотрены в 2005 году.

Проблема растущего числа актов пиратства и вооруженного разбоя против судов впервые была поднята в IMO в начале 1980-х годов. В конце 1990-х годов IMO выступила инициатором направленного против пиратства проекта, цель которого состояла в том, чтобы содействовать разработке региональных соглашений о реализации мер по борьбе с пиратством. В ноябре 2004 года 16 стран Азии заключили Региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (RECAAP), предполагающее создание Центра обмена информацией RECAAP (ISC) с целью содействия распространению сведений, касающихся пиратства.

В 1973 году IMO созвала крупную конференцию для всестороннего обсуждения проблемы загрязнения моря с судов. Конференция завершилась принятием первой в истории всеобъемлющей конвенции, посвященной борьбе с загрязнением, — Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (Конвенция МАРПОЛ).

В 1978 году IMO созвала Конференцию по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения. Эта Конференция приняла протокол к Конвенции МАРПОЛ 1973 года, который ввел дополнительные меры, включая требования, касающиеся некоторых эксплуатационных методов, и ряд измененных требований к конструкции судов. Фактически Протокол 1978 года к Конвенции МАРПОЛ 1973 года включает первоначальный текст Конвенции с изменениями. Этот объединенный документ,

### IMO

который обычно называют «МАРПОЛ 73/78», вступил в силу в октябре 1983 года. С тех пор в Конвенцию несколько раз вносились поправки.

Конвенция МАРПОЛ регулирует вопросы загрязнения не только нефтью, но также химическими и другими вредными веществами, мусором и сточными водами.

### УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Морской транспорт является основой мировой торговли и глобализации. Двадцать четыре часа в сутки круглый год суда перевозят грузы во все уголки земного шара. В ближайшие годы значимость этой деятельности будет возрастать наряду с прогнозируемым увеличением объема мировой торговли, поскольку, как ожидается, миллионы людей смогут вырваться из нищеты благодаря расширению доступа к основным материальным благам, товарам и продуктам.

Мир зависит от безопасной, надежной и эффективной международной судоходной отрасли, а это может быть достигнуто только в рамках комплексной нормативно-правовой базы, которую разрабатывает и обновляет IMO. Режим регулирования, разработанный IMO, представляет собой основу для безопасного, эффективного и экологически-рационального развития инфраструктуры морского транспорта в различных странах.

Конференция ООН по устойчивому развитию «Рио+20», которая состоялась в Рио-де-Жанейро в 2012 году, приняла итоговый документ под названием «Будущее, которое мы хотим». В данном документе содержится призыв к принятию широкого круга мер, а также подтверждение приверженности правительств курсу на переход к «зеленой экономике», развитие которой происходит в контексте трех в равной степени значимых компонентов устойчивого развития — экономическом, социальном и экологическом. IMO разработала концепцию устойчивого развития морского транспорта, которая включает комплекс целей и мер, и предназначенную для того, чтобы подчеркнуть важность морского транспорта, уделяя особое внимание:

1. культуре, безопасности и бережному отношению к окружающей среде;
2. образованию и профессиональной подготовке в морской отрасли, а также оказанию поддержки морякам;
3. энергоэффективности и взаимодействию между судами и портами;
4. энергоснабжению судов;
5. системам поддержки морских перевозок и информационного содействия им;
6. охране на море;
7. техническому сотрудничеству;
8. новым технологиям и инновациям;
9. механизмам финансирования, финансовой ответственности и страхования;
10. управлению океаном.

# Австралийский опыт — как бороться с «Горгоной»

Проект Gorgon — один из крупнейших проектов в мире по добыче природного газа и самый масштабный проект по производству природного газа из одного источника в Австралии.

Целью осуществления проекта Gorgon является разработка группы газовых месторождений Большой Горгон (Greater Gorgon), расположенных примерно в 130 км от северо-западного побережья Западной Австралии. Проект ведется под управлением компании Chevron и совместных предприятий из австралийских дочерних фирм компаний Chevron (примерно 47%), ExxonMobil (25%), Shell (25%), Osaka Gas (1,25%), Tokyo Gas (1%) и Chubu Electric Power (0,417%).

Сложность и сам масштаб проекта Gorgon являются беспрецедентными. Проект включает в себя следующее:

- Строительство газоперерабатывающего завода на острове Барроу (Barrow), состоящего из трех технологических линий производства сжиженного природного газа (СПГ) производительностью 5 млн т/год каждая из установок для закачки диоксида углерода в пласт, а также участка подготовки газа для внутреннего потребления в стране производительностью до 300 тераджоулей в сутки (ТДж в сутки)
- Разработка подводных месторождений Горгон (Gorgon) и Джанс (Jansz), предусматривающая строительство до 30 подводных трубопроводов, соединяющих месторождения с островом Барроу
- Строительство объектов для отгрузки СПГ с целью его транспортировки на международные рынки. Ожидается, что каждую неделю от специализированного причала для загрузки СПГ будет отправляться до трех танкеров-газовозов. По завершению Проекта сжиженный природный газ будет экспортироваться в основные электроэнергетические компании Японии, Китая, Индии и Южной Кореи.
- Экологические условия ограничивают общую территорию проекта 300 гектарами нерасчищенной земли, что, примерно, составляет 1,3 процента площади острова.

Часть проекта (общей стоимостью 54 млрд долларов США), включающая в себя завод по производству сжиженного природного газа и логистику, осуществляется совместным предприятием Kellogg Joint Venture Gorgon (KJVG), образованным компаниями KBR, «Хэтч», JGC и Clough.

Компания «Хэтч» участвует в проекте с 2004 г. и выполняла как подготовительный этап предварительных проектных работ, так и предварительную проработку проекта. В 2010 г. СП KJVG получило контракт на проектирование, закупки и управление строительством по этапу реализации данного проекта.

## ПЕРЕРАСХОД СРЕДСТВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

В декабре 2013 года расходы по реализации проекта, а значит, и стоимость проекта были пересмотрены и увеличены с 2 млрд. долларов США до 54 млрд. долларов США. В феврале председатель Австралийской ассоциации нефтяной разведки и добычи заявил, что высокая заработная плата и жесткие требования по организации рабочих мест являются основной причиной возникшего перерасхода средств. Тем не менее, совокупные трудовые затраты по проекту составляют менее 1% от общей стоимости проекта.

## СТРАТЕГИЯ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТОМ — БОРЬБА С ПРОФСОЮЗАМИ

Морской профсоюз Австралии (MUA), занимающий значимую позицию в планах реализации проекта Gorgon, является самым крупным из участвующих в проекте профсоюзов, большинство работников, занятых в Проекте, охвачено профсоюзным членством и работают по условиям коллективных договоров, заключенных между профсоюзом и работодателем.

С самого начала проекта Chevron пытался снизить затраты путем давления на MUA и его членов, снижая ставки заработной платы и ухудшая условия труда моряков, грузчиков и водителей, пытаясь избежать найма членов MUA или потенциальных членов профсоюза.

Подход включает:

- вмешательство в отраслевые переговоры, чтобы снизить существующие нормы труда и его оплаты;
- приглашение на работу иностранных рабочих через подрядчиков, чтобы избежать использования австралийской рабочей силы в строительстве, этапах производства и добыче СПГ на острове Барроу;
- поиск возможностей не использовать суда, укомплектованные австралийцами, для поставки строительных материалов на остров;
- ориентация на найм рабочих, не являющихся членами каких-либо профсоюзов для доставки с острова Барроу;
- сотрудничество с Ассоциацией горнодобывающих и металлургических предприятий Австралии (AMMA), чтобы снизить дневной тариф водолазов на 45%;
- поиск путей и возможностей обойти австралийские стандарты безопасности морских операций;
- судебные разбирательства, в том числе огромные финансовые санкции против MUA, его должностных лиц и членов, чтобы избежать найма национальной рабочей силы. Это судебное разбирательство специально направлено на поддержку разумных стандартов безопасности, предлагаемых Chevron для использования в Австралии;
- эффективное отклонение применения каботажных требований по обязательному использованию экипажей, укомплектованных австралийцами, на судах, работающих в территориальных водах Австралии и национальных коммерческих оффшорных проектах.

Интересы моряков и докеров, занятых в проекте Gorgon, представляются западным филиалом MUA; Крис Каин — Секретарь; Пэдди Крамлин — Национальный Секретарь и Президент ITF. Кроме того, MUA работает с ITF для солидарных действий против атак компании Chevron на профсоюз и его членов, а также попыток компании существенно снизить стандарты условий работы и оплаты труда и требований по охране труда.

## ГЛОБАЛЬНАЯ КАМПАНИЯ CHEVRON

Глобальная кампания, инициированная MUA и поддержанная ITF, призвана рассказать всем об истинных причинах срыва графика и перерасхода бюджета проекта Gorgon компанией Chevron в Австралии. Началась кампания с публикации в интернете видео ролика, а также с открытия пятиметровой инсталляции в виде фигуры руководителя компании Chevron, прячущего голову в песок.

Австралийская ассоциация горнодобывающих и металлургических предприятий (AMMA) несправедливо обвинила западно-австралийское отделение морского профсоюза MUA в том, что по вине профсоюза возникли проблемы с СПГ, в рамках которого проводится широкомасштабная разработка газовых месторождений на северо-западном побережье Западной Австралии.

Профсоюз пытался вести переговоры о заключении нового всеобщего коллективного договора, включая работников морской отрасли, занятых на морских объектах нефтегазовой промышленности, а теперь компания Chevron безосновательно обвиняет профсоюз в превышении бюджета и срыва графика проекта. Секретарь Западного филиала MUA Кристи Каин заявил, что: «Несмотря на незначительное влияние составляющей оплаты труда на общую стоимость проекта Gorgon, компания Chevron называет MUA и членов профсоюза ответственными за возникновение всех проблем, возникших в процессе реализации проекта». Кампания Chevron, проводимая ITF, ставит своей целью открыть глаза общественности на реальные причины возросших расходов по проекту и попытки найти «козла отпущения» и возложить всю вину на профсоюзы и членов профсоюза.

Президент ITF и Национальный Секретарь MUA Пэдди Крамлин выразил недоумение по поводу нежелания компании Chevron сесть за стол переговоров с профсоюзами, чтобы вместе добиться устойчивых и функциональных трудовых отношений с рабочими: «Профсоюз MUA, ITF и я лично неоднократно подтверждали нашу преданность идеи плодотворных и долгосрочных отношений в интересах высокой производительности на фоне благополучных трудовых отношений, еще с момента принятия компанией решения о финансовой инвестиции много лет назад. Любые наши попытки начать диалог резко отвергались компанией. В самом деле, компании необходимо взять ситуацию под контроль, оставить свои ложные дилетантские амбиции и вернуться к зрелой и уравновешенной позиции, к модели нормальных трудовых отношений, которые более уместны и отвечают австралийским ценностям, являясь основой успеха в экономике и торговле.

«Если они это сделают, то компания Chevron получит поддержку и одобрение как MUA, так и ITF», — отметил Пэдди Крамлин.

ЭКСКУРСИЯ

THE PORT OF MARSEILLE

# Port of Marseille



Марсель — главный порт Франции на Средиземном море. Расположен в Лионском заливе, состоит из основного порта, глубоководного района в заливе Фос, нефтеналивной гавани Лавера, районов Каронта и Пор-Сен-Луи-дю-Рон. Длина причального фронта основного порта около 20 км, в заливе Фос — 6 км, глубина у причалов до 15 м. Основу грузооборота порта Марсель составляют такие морские грузы как нефть и нефтепродукты. Кроме этого в порт ввозятся следующие грузы: зерно и продовольствие, каменный уголь, каучук, текстильное сырье; вывозятся — черные металлы и промышленное оборудование.

Суммарный оборот морских грузоперевозок основного порта Марсель достигает 110 млн. т, района Фос — 73,2 млн. т. В портово-промышленный комплекс Марсель входят крупные нефтеперерабатывающие, нефтехимические, металлургические, и судостроительные заводы. 10 сухих и 1 плавучий доки могут обеспечить ремонт судов дедвейтом до 500 тыс. т и кораблей, и авианосцев включительно.





ДОСЬЕ

## Белоус Сергей

Боцман

«То, что связал свою судьбу  
с морем – не жалею,  
есть кусок хлеба и плечо друга».

## ПОЧЕМУ ВЫ РЕШИЛИ СТАТЬ МОРЯКОМ?

Родственники были моряками. Я сам с детства любил строить кораблики-пароходики и так получилось, что это увлечение и перешло в реальную жизнь. После школы я поступил в среднее мореходное училище в Одессе. Потом была армия и меня все время пытались оставить там на дальнейшую службу, но меня тянуло в море.

Закончил Николаевскую мореходную школу и пошел на флот матросом (сразу учиться дальше не пошел, потому как понимал, что моим родителям будет сложно). Постепенно выбился в люди. То, что связал свою судьбу с морем — не жалю, есть кусок хлеба, плечо друга. Экипаж — есть экипаж, а на берегу такого чувства уверенности нет.

## ОСНОВНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ВАШЕГО ВЫБОРА: РОМАНТИЗМ ИЛИ ФИНАНСОВАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ?

Больше, конечно, романтизм. Хотелось больше впечатлений, странствий и тому подобное. Потому как гарантой была зарплата в 320 рублей и можно было жить не переживая о завтрашнем дне. А сейчас, т.е. в дне сегодняшнем, уже играет роль и финансовая составляющая.

## САМЫЙ ЗАПОМИНАЮЩИЙСЯ РЕЙС?

Я лет пять работал на пассажирских пароходах и один раз в очень маленьком море мы попали в шторм (до бросания судна). К нам на помощь подошли военные, прилетели вертолеты и нас поддержали (не то, чтобы спасли). Мы сами все сделали — завелись и пошли дальше, но поддержка была. Именно в такой ситуации было четко видно, как работает экипаж: с пассажирами, с командой. Проявился командный дух, одно плечо, одна семья. А это на море главное.

## О МОРСКИХ ТРАДИЦИЯХ?

Есть на море морские традиции, скажем так — неписанные законы. А у молодежи этого нет. Сегодня приходит молодой моряк и, к сожалению, его больше интересуют финансовые вопросы нашей работы. Сложно привить молодому человеку чувство командного духа, привить традиции. Конечно, есть такие ребята, которые говорят: «Спасибо за опыт, которым делитесь». Ведь в нашей работе не только деньги, но и быт присутствует. Нужно быть одной семьей. По-другому никак.

## НАПУТСТВИЕ МОЛОДЫМ МОРЯКАМ:

Мне моя мама говорила: «Покорный теленок две мамки сосет». Так и им хочу сказать: покорность и трудолюбие.

Есть еще одна поговорка: «У неумейки руки не болят!». Поэтому, если хочешь что-то делать — делай! Если хочешь чему-то научиться — учись!

## КАКУЮ РОЛЬ ИГРАЕТ ПОФСОЮЗ В ВАШЕЙ ЖИЗНИ?

Чувствуется большая поддержка со стороны Профсоюза. Не говоря о глобальных вопросах, а их приходится решать много, даже простая sms «С Праздником!» дает уверенность в том, что о тебе помнят, о том, что ты никогда не будешь забыт и тебя никогда не оставят в беде. Всегда придут на помощь. И вот последняя приятная новость — медицинская страховочная карточка! Теперь и о здоровье Профсоюз позаботился! Я очень рад!



# LloydWerft

Судоремонтный завод  
Бремерхафена



После завершения реконструкции, лайнер QE 2 избавился от части проблем и был успешным, пользуясь популярностью среди пассажиров. В августе 1992 г., когда судно совершило круиз вдоль побережья Массачусетса, находясь у Vineyard Sound, его днище и киль получили повреждения, ударившись о морское дно. Всех пассажиров эвакуировали, выплатив им компенсации за прерванный рейс, а лайнер отправили в сухой док для ремонта. Причиной аварии явилось движение на мелководье с большой скоростью. В результате возник эффект приседания корпуса, что привело к ударам и последовавшей деформации днищевой части корпуса.

После очередной модернизации пассажирского комплекса, выполненной в 1994 г., судно начало совершать только круизные рейсы. На лайнере оборудовали: два ресторана вместимостью 1040 посадочных мест, три буфета для одновременного обслуживания 450 человек. Гранд салон и салон-веранда могли принять по 500 человек, танцевальный салон 320, а клуб-дискотека 226 человек. Центральный бар был рассчитан на 190 мест, паб на 100 мест, и кинотеатр мог принять 530 посетителей.

Следующие ремонты выполнили в 1996 и 1999 гг., когда заменили палубные ковры, мебель, увеличили площади открытых кормовых палуб, декорировали клуб с названием Яхтенный и Королевский салон. В конце восьмидесятых и в начале девяностых годов все пола-

Дизель-электроход Queen Elizabeth 2

гали, что это последний крупный океанский лайнер, но предположения оказались ошибочными, т.к. появились суда серии Destiny, Voyager of the Seas, затем Queen Mary 2, а в 2009 и 2010 гг., ввели в строй два суперлайнера Oasis of the Seas и Allure of the Seas (225286 б.рт, длиной 360 м, шириной 47 м. по ватерлинии и 60 м. с крыльями мостика).

18 июня 2007 г. в прессе появилось сообщение, что в октябре 2008 г. QE 2 будет продана в Эмираты, компании Istithmar за 100 миллионов долларов США.

13 января 2008 г. состоялась встреча трех королев – Queen Elizabeth 2, Queen Victoria и Queen Mary 2, когда они были ошвартованы не далеко от статуи Свободы. Их следующая встреча произошла 22 апреля 2008 г. в Саутгемптоне. Еще одна встреча QE2 и QV состоялась 3 октября 2008 г. на подходе к Зеебрюге, когда они обменялись приветственными гудками.

В тот же день, 3 октября, QE 2 снялась в залив Дуглас для прощального тура по Британским островам. 4 октября судно вышло из Ливерпуля в Белфаст, а на следующий день взяло курс на Гринок. К сожалению жителей Клайдбанка, лайнер не мог зайти в порт, так как его дымовая труба не проходила под мостом Erskine. Во время следования у берегов Шотландии QE 2 эскортировал корабль Manchester. При подходе к портам на побережье собирались тысячные толпы людей, желавших проститься со своей «королевой». 7 октября лайнер бросил якорь у Forth Bridge, а на следующий день над судном пролетела эскадрилья воздушного королевского флота, отдавая дань уважения, уходившему судну. Последний трансатлантический переход из Нью-Йорка QE 2 совершила в паре с QM 2. Рейс начался 16 октября и завершился в Саутгемптоне 22 октября 2008 г. За время 39-ти летней службы судно перевезло 2.5 миллиона пассажиров, совершив 806 трансатлантических переходов и большое количество круизных рейсов во все уголки земного шара.

Прощальный заход в Саутгемптон произошел 11 ноября 2008 г., тогда судно имело на борту 1700 пассажиров и 1000 человек экипажа. В 05:26 по Гринвичу, следя в порт, судно село на песчаную мель в проливе Solent, возле Calshot. Три портовых буксира удерживали его кормовую часть, а 4-ый буксир принял буксирующий канат с бака. Береговая охрана немедленно выслала

## ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

дополнительные буксиры и в 06:10 судно сняли с мели, а затем при помощи своих машин QE 2 проследовала в порт. Водолазный осмотр не обнаружил серьезных повреждений, и судно готовилось к прощальной церемонии. Лайнер посетил принц Филипп, муж королевы Елизаветы второй, который был частым гостем теплохода и лично знал многих старых членов экипажа. Во время визита он в последний раз зашел в ЦПУ, где встретился с ветеранами судна.

11 ноября судно снялось из Саутгемптона на Дубай, в свой последний рейс, именуемый «Финальный рейс QE 2». Среди пассажиров была 89-ти летняя Beatrice Muller, которая 14 лет постоянно проживала на судне, занимая спартаменты стоимостью 3500 фунтов стерлингов в месяц.

Рейс в Дубай продолжался с 11 по 26 ноября 2008 г. В порту лайнер торжественно встретила флотилия из 120 малых судов, включая яхту шейха Махаммеда. На следующий день после высадки пассажиров состоялась официальная церемония передачи судна в порту Mina Rashid, для переоборудования лайнера в музей и плавучий отель. В итоге судно должны были ошвартовать у искусственно построенного острова Palm Jumeirah. Однако начавшийся экономический кризис разрушил все планы, и лайнер оставался на приколе в порту Rashid. Для наблюдения за судном из Великобритании пригласили Рональда Варвика (Ronald Warwick), бывшего ранее капитаном судов QE 2 и QM 2, ушедшего на пенсию в 2008 году. За время стоянки судна, не произошло видимых изменений, за исключением того, что закрасили символику компании CL. 21 марта 2009 г. в Дубай зашла QM 2, а 29 марта того же года порт посетила QV, возвращаясь в Англию после завершения кругосветного рейса.



В июне 2009 г. в газете Daily Echo, в Саутгемптоне, появилось сообщение, что QE 2 возвратится в Великобританию и возобновит круизные рейсы, а 20 июля владелец Nakheek сообщил, что судно переведут в Кейптаун, где будет использоваться, как плавучий отель во время мирового футбольного чемпионата 2010 г.

24 июля 2009 г., после 8-ми месячного бездействия, судно самостоятельно перешло в сухой док Дубай для инспекции, очистки и покраски корпуса перед переходом в Кейптаун. После докования лайнер зарегистрировали под флагом Vanuatu с портом приписки – Port Vila, вместо Саутгемптона.

## ЗАВОД LLOYD WERFT



Все ожидали прибытия лайнера в Кейптаун, однако в январе 2010 г. газеты сообщили, что судно останется в Дубай. 28 января 2011 г., во время сильного отжимного ветра, швартовные канаты лайнера оборвались, и он начал дрейфовать в гавани порта. Только благодаря усилиям портовых буксиров и прибывшего на борт лоцмана судно удалось поставить к причалу.

На судне находилось около 30-ти членов экипажа, которые поддерживали его жизнедеятельность и безопасность, содержа в готовности для ввода в строй, если возникнет такая необходимость.

В сентябре-октябре 2011 г. в прессе Дубай писали, что на участке, который получил название Зона QE 2 планируют построить 102 здания, а судно переведут в другое место, туда, где строится современный круизный терминал. В августе 2013 года в английской прессе сообщалось, что вновь созданная компания QE 2 Shipping LLC планирует отправить судно из Дубай в Сингапур и Гонконг: 18 октября QE 2 с 32-мя членами экипажа оставит Дубай и под двумя двигателями возьмет курс на Сингапур. Там за три дня демонтируют все памятные и ценные логотипы лайнера для последующего хранения, до окончания переоборудования. Затем лайнер совершил переход в Гонконг, куда прибудет 1 ноября, для реконструкции в уникальный плавучий отель.

Этому сообщению предшествовала колоссальная работа по улаживанию официальных формальностей сделки. Собственность на лайнер перешла в специально созданную компанию, QE2 Shipping LLC. Глава судоверфи Дубай Хамиса Джума Буамима сообщил, что получена вся документация, в том числе для смены флага судна. Был подготовлен пакет страховых документов, включая классификацию в регистре Ллойда. Таким образом, документально лайнер был готов к передаче новому собственнику. Одновременно в Дубай пригласили представителей нескольких судостроительных заводов из Китая для контроля надежности силовой установки и ее готовности к океанскому переходу в Гонконг, так как ранее лайнер был выведен из состава морских судов.

Оценку судну дали и агентства, которые готовы проектировать новые интерьеры судна, превратив его в роскошную гостиницу с номерами площадью от 60-ти до 150-ти и более м<sup>2</sup>.

Продолжение следует  
Братушенко Валерий Сергеевич



## Добро пожаловать ! во взрослуу жизнь !

01 июля 2014 состоялся торжественный выпуск курсантов Одесского мореходного колледжа технического флота Одесской национальной морской академии.

В этот несомненно значимый для молодых ребят день их пришли поздравить родные и близкие, преподаватели и руководство Колледжа, а также представители будущих работодателей.

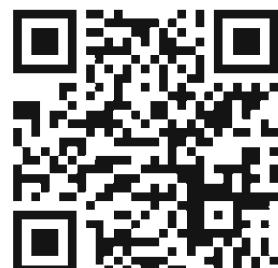
Парадным маршем курсанты прошли по Одесскому морскому вокзалу — стройные ряды, праздничная белоснежная форма и горящие глаза. Сегодня ребята, которые еще вчера были курсантами, получили свои первые дипломы — дипломы молодого специалиста. По доброй традиции дорогу во взрослую жизнь курсантам освятил Отец Сергий под звуки колоколов Свято-Николаевского Храма, а после, в небо взмылились кадетские береты и монетки. Молодых моряков поддержали сигналы судов, стоящих на причале в порту.





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

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



**ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ  
ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ**

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



# ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти

Регистрация

<a href="#">ГЛАВНАЯ</a>	<a href="#">НОВОСТИ</a>	<a href="#">МОРЯКАМ</a>	<a href="#">ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО</a>	<a href="#">МОЛОДЕЖЬ</a>	<a href="#">ИНСПЕКТОРАТ ITF</a>	<a href="#">АКЦИИ</a>	<a href="#">МЕДИА</a>
-------------------------	-------------------------	-------------------------	----------------------------------	--------------------------	---------------------------------	-----------------------	-----------------------

Photo by union member E. Zhukov



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



Самые морские  
новости

Вопросы  
инспектору ITF  
on-line

Только  
полезная  
информация

Последние  
изменения в  
законодательстве

Морские издания  
on-line

Фото  
и видеогалереи

ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ  
ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ

