# МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№40-41 сентябрь-октябрь 2013

## MLC, 2006: ОТ УГОВОРОВ К РЕШИТЕЛЬНЫМ ДЕЙСТВИЯМ

**НОВОСТИ**
ITF

**ЗДОРОВЬЕ**
МЕДИЦИНСКОЕ СТРАХОВАНИЕ

**ЭКСКЛЮЗИВНО**
АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ

**АКТУАЛЬНО**
ЗАСЕДАНИЕ ЧРП

**ЭКСКУРСИЯ**
ПОРТ СИНГАПУР

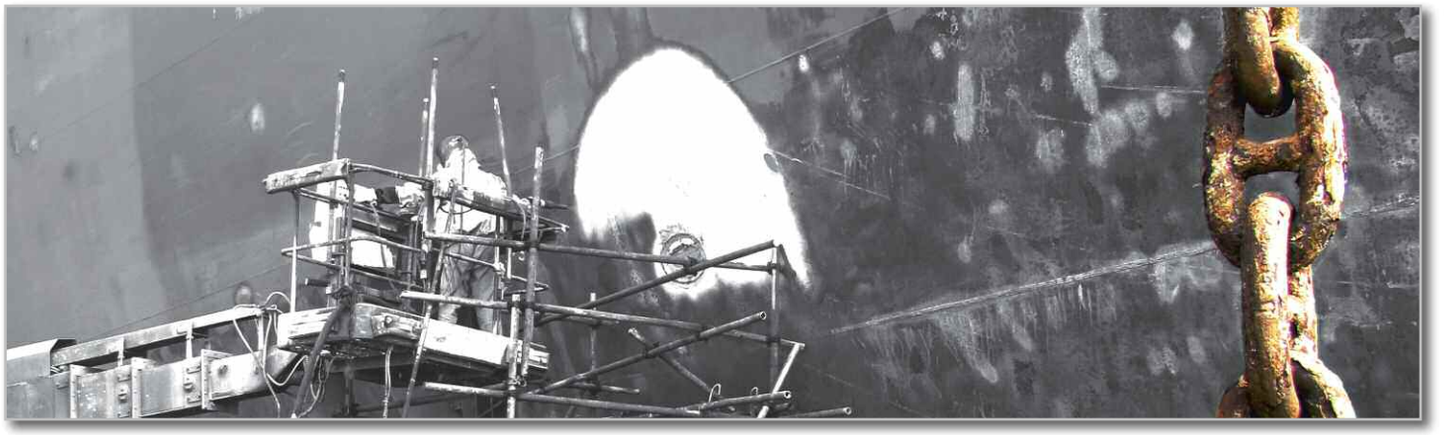
**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ**
Т/Х «АЗЕРБАЙДЖАН»

# ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

**Если да, то обращайтесь в национальный профсоюз –**
**ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**
**членская организация ITF**
**по e-mail: office@mtwtu.org.ua**
**по телефону: +38 0482 42 99 01**
**по адресу: Одесса, пл. Куликово поле,1**

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

**www. mtwtu.org.ua**



## Уважаемые наши читатели!

Этот спаренный номер журнала снова посвящен Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 года.

Сказано об MLC, 2006 было много, и еще больше будет сказано. Но пора взглянуть правде в глаза, будущее, о котором ПРМТУ предупреждал с 2008 года, уже наступило. Наступило время, в котором установлены равные права и трудовые стандарты для всех моряков. Их социальная защита и безопасность – основные постулаты Конвенции. В этом номере мы расскажем о заседании Общественного совета при Одесской областной государственной администрации 12 сентября 2013 года, которое собрало авторитетных экспертов в области морского права, опытных капитанов и руководителей крюинговых компаний. Они поделились своими мнениями и высказали опасения о возможных негативных последствиях для украинских моряков и Украины, как государства, стремящегося в Евросоюз, в случае не ратификации Конвенции Украиной. Кроме этого, в журнале вы найдете эксклюзивный материал, в котором лидеры профсоюзов разных стран рассказывают о том, как именно Конвенция улучшит условия труда моряков во всем мире.

Переходя от общего к частному, с радостью поделимся с вами новостью о запуске полноценного страхового проекта для моряков, которые являются членами Профсоюза и работают в компании V.Ships. В рамках этого проекта уже застраховано более 1000 моряков, которые успешно пользуются своими страховыми полисами.

Сентябрь был также плодотворным месяцем на международном фронте. Так, состоялось заседание Черноморского проекта в Батуми. А также прошли встречи с братскими профсоюзами Сингапура.

Мы, как и прежде, рады получать от вас отзывы о журнале и ждем их на адрес электронной почты morskoy@mtwtu.org.ua.

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

Стр. 24
ФОТООБЗОР
ПОСВЯЩЕНИЕ В КУРСАНТЫ ОНМА

**НОВОСТИ**
2 ITF

**КАЛЕНДАРЬ**
4 Праздники, октябрь

**АКТУАЛЬНО**
6 Заседание Общественного совета
18 Заседание ЧРП
19 Встречи в Сингапуре

**ЗДОРОВЬЕ**
15 Медицинское страхование

**ЭКСКЛЮЗИВНО**
16 Авторитетное мнение

**ЭКСКУРСИЯ**
20 Порт Сингапур

**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ**
22 Т/х «АЗЕРБАЙДЖАН»

№ 40-41
сентябрь-октябрь 2013

**УЧРЕДИТЕЛЬ:**
Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

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

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

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

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

Тираж – 1000 экз.

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

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

# РАБОТОДАТЕЛИ И ПРОФСОЮЗЫ МОЛЧАТ ПО ПОВОДУ ПРЕДСТОЯЩИХ ПЕРЕГОВОРОВ О ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ

**Профсоюзы и работодатели не ведут публичных обсуждений подготовки к переговорам по заключению самого влиятельного коллективного договора в области морских перевозок на сегодняшний день.**

Переговоры с целью заключения крупнейшего коллективного договора в судоходстве уже на старте, впервые за два года: работодатели и профсоюзы ведут себя крайне осторожно, так как хрупкое восстановление рынка налагает некую неопределенность на их позиции на переговорах. Международный переговорный форум (IBF) проводит заседание в Санкт-Петербурге в следующем месяце, а последующую встречу планируется провести в Токио в феврале следующего года, с прицелом на заключение финального соглашения в июне 2014 года.

Существующий трехлетний договор истекает в январе 2015 года, и рост числа членов основного представительного органа работодателя, скорее всего, означает, что этот договор является самым широкомасштабным соглашением на сегодняшний день.

В то время как в предыдущих раундах переговоров Международная федерация транспортников (ITF) выставляла свои откровенные требования, а работодатели высказывали свои опровержения, в этом году ни одна сторона не готова раскрыть свою позицию.

ITF впервые вступает в переговоры под руководством недавно назначенного генерального секретаря Стивена Коттона. В последнем раунде переговоров в 2011 году, ITF призывала к увеличению в среднем на 8% в модельном договоре, который используется для определения ставок заработной платы. На этот раз представитель Федерации сообщил: «Мы ничего не расскажем до переговоров».

Международный совет морских работодателей (IMEC) – самая крупная организация работодателей, ведущая IBF-переговоры, которая является членом Совместной переговорной группы (JNG), была укреплена значительным 65%-ным увеличением своего состава в течение последних пяти лет. Глава IMEC Джайлз Хейманн сказал о позиции работодателей просто: «Многие операторы изо всех сил пытаются справиться с продолжающейся реальностью международного финансового кризиса».

«Тем не менее, переговорный процесс IBF продолжает успешно демонстрировать свою способность обеспечить

прагматичный и реалистичный результат посредствам мотивированных переговоров и практического понимания того, что признано единственным примером международных коллективных переговоров».

Один наблюдатель предполагает, что ни одна сторона не будет готова открыть свои карты пока направление послекризисного восстановления кажется таким неопределенным. «ITF, в частности, не захочет завышать ожидания своих членов на данном этапе», – сказал он.

В 2011 году договорились о 7,5%-ном увеличении, но на срок в три года, что последовало за замораживанием заработной платы с 2008 года. IMEC настаивал, чтоб договор в реальном выражении представлял годовой прирост в период между 2009 и 2014 гг в 1,2%.

Ключевым фактором для ITF будет то, сможет ли она сделать очередное соглашение двухлетним, как и ранее, что позволит ей вернуться за стол переговоров в то время, когда восстановление рынка морских перевозок происходит более надежно. Кроме того, работодатели могут чувствовать себя более комфортно, заключив трехлетнее соглашение, которое отражает текущее тяжелое положение рынка.

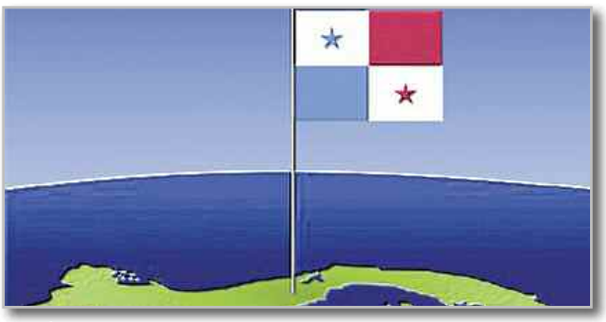
Другой фактор касается Зоны высокого риска в Индийском океане, где моряки, покрытые договорами IBF, в настоящее время получают двойную ставку, что должно быть изменено, чтобы отразить снижение пиратской активности в регионе.

Но ITF также заинтересована добавить дополнительную Зону высокого риска в Западной Африке, которая заменила Восточную Африку в качестве самой горячей пиратской зоны в мире. Независимо от результатов, этот очередной IBF договор, вероятно, будет самым влиятельным из всех договоров, достигнутых на сегодняшний день, вследствие сильного роста членства IMEC.

IMEC недавно завершил пятилетнее исследование, которое показало, что в настоящее время в IMEC входят 179 компаний-членов, контролирующих 9716 судов с 209 тыс. моряков на борту. Среди моряков 70466 офицеров, 44404 курсанта и 127472 рядовых.

Членами IMEC являются такие судоходные гиганты, как: Maersk, Bernhard Schulte, Anglo Eastern, Clipper, Columbia, Teekay, Thenamaris, Wallem и Thome.

# ITF СОБИРАЕТСЯ ОСПОРИТЬ ИСКЛЮЧЕНИЕ ПАНАМОЙ КУРСАНТОВ ИЗ ПОЛОЖЕНИЙ MLC,2006



**Федерация готова к первому протесту в связи с толкованием государства флага Конвенции «О труде в морском судоходстве 2006 года», за чем последует ещё большее количество споров, так как статус других морских профессий также оказывается спорным.**

Панамский флаг на пути к столкновению с профсоюзами по вине своей недавней заметки, информирующей судовладельцев, что на курсантов не распространяются минимальные социальные и трудовые стандарты, установленные в соответствии с недавно вступившей в силу Конвенцией MLC, 2006.

В извещении мореплавателям Merchant Marine Notice 265 Морская Администрация Панамы уведомила судоходство, что согласно ее правилам, Конвенция MLC, 2006 не распространяется на кадетов, проходящих практику или работающих на судах под панамским флагом.

Кадет, согласно MA Панамы, определяется, как человек, который желает стать офицером торгового флота и чья учебная программа включает в себя приобретение необходимых знаний и навыков.

Профсоюзы опасаются, что решение PMA может сделать карьеру моряка менее привлекательной и нанесёт удар попыткам повысить количество кадетов на борту судов – подготовить больше морских офицеров, чтобы перекрыть нехватку квалифицированных кадров в отрасли.

Британо-нидерландский профсоюз Nautilus International заявил о своей крайней озабоченности этим вопросом и обратился к Международной федерации транспортников (ITF) с просьбой подготовить официальную жалобу в Международную организацию труда.

Тем не менее, кадеты – не единственная позиция, на счёт которой ITF может спорить с государствами флага по отношению MLC, 2006.

Широко признаётся, что такие категории, как пилоты, вооруженная охрана и портовые рабочие, не должны обеспечиваться положениями Конвенции, но вопрос о том, стоит ли включать некоторые другие береговые технические специальности, где требуется более длительное пребывание на борту, может оказаться более спорным.

К другим формам занятости, которые не рассматриваются Панамой в качестве «моряка», относятся суперинтенданты, технические сотрудники, работающие на морских буровых платформах, и технические специалисты оффшорных проектов, чья работа не является частью обычной эксплуатации судна.

Решение Панамы не рассматривать кадетов в качестве моряков также демонстрирует широкие различия в интерпретации MLC, 2006 национальными и FOC судовыми регистрами.

Департамент транспорта Великобритании, например, четко указывает, что по его интерпретации «кадеты и стажеры считаются моряками, как это определено в Конвенции».

Маршалловы острова, третий по величине в мире флаговый и открытый регистр, также рассматривает кадетов в качестве моряков.

Считается, что Панама, в целом, поддерживает MLC, 2006. Панама была в числе первых стран, которая ратифицировала Конвенцию, и её поддержка рассматривалась, как решающая для вступления Конвенции в силу. ITF также проводил кампанию, чтобы суда, для которых не заключен договор, как того требует Конвенция, были задержаны.

В течение месяца после вступления в силу MLC, два судна были задержаны государственным портовым контролем по предписанию ITF. Судно Lia M (построено в 2013 г.) было задержано в Канаде в начале этого месяца, а Atlantic Carrier (1974 г. постройки) было задержано в Дании. Ни на одном судне не было договора о заработной плате.

Глава Секции моряков ITF Дэйв Гендель сказал: «Здорово наблюдать MLC в действии.

Имели место серьезные нарушения, а меры для исправления их были приняты быстро. Эти задержания должны стать тревожным звонком для судовладельцев, которые не соблюдают положения MLC, и еще одним напоминанием для тех стран, которые еще не ратифицировали Конвенцию».

# 3 октября

## День Колумба

12 октября 1492 года итальянский мореплаватель Христофор Колумб высадился в Новом свете.

Хотя в большинстве других американских стран этот день приходится на 12 октября (что логично и оправданно), в Соединенных Штатах он отмечается во второй понедельник октября.

# 8 октября

## День юриста Украины

День юриста появился в календаре Украины по Указу Президента №1022/97 от 16.09.1997 г. Это праздник, который объединяет юристов разных сфер деятельности, стоящих на защите прав и свобод украинцев.

Профессиональный праздник людей, вся жизнь которых подчинена лозунгу «Знать право, служить праву, защищать право», отмечается ежегодно 8 октября.

С государством все в порядке (считают юристы), если его основной Закон, Конституция, не ограничивает права и свободы граждан, а, напротив, увеличивает зону этих свобод. В Украине, государстве с умело написанной Конституцией и не очень умело выполняемыми законами, специальность юриста занимает лидирующие позиции.

# 14 октября

## День Украинского казачества

Зарождение и формирование украинской народности произошло в XII—XV вв. на основе юго-западной части восточнославянского населения, входившего ранее в состав Киевской Руси (IX—XII вв.). На основе древнерусской народности сформировались три восточнославянских народа: украинский, русский и белорусский.

Начиная с XIII века украинцы подвергались венгерскому, литовскому, польскому и молдавскому завоеваниям. В XVI—XVII вв. в ходе борьбы с иноземными завоевателями украинская народность существенно консолидировалась. Важнейшую роль сыграло при этом возникновение особых войсковых формирований – казачества (XV век), создавшего государство (XVI век) со своеобразным республиканским строем (Запорожскую Сечь), которое стало политическим оплотом украинцев.

С начала возрождения казачества на Украине подписаны президентом Украины указы: «О координационном совете Украинского козацтва», «О национальной программе развития Украинского козацтва на 2002-2005 гг.» и, конечно же, «О дне Украинского козацтва».

# 16 октября

## День шефа

В 1958 году американская секретарь Патриция Хароски предложила новый праздник – День Шефа. В 1962 году этот праздник был официально утвержден губернатором штата Иллинойс. Эту традицию поддержали многие страны, а праздничной датой было выбрано 16 октября.

В этот день нужно вспомнить, что босс – это не только большая зарплата и возможность приказывать, но это и работа без отдыха, ответственность за благополучие подчиненных, это риск и нервотрепка.

# 22 октября

## Первый прыжок с парашютом

Знаменитый воздухоплаватель француз Андре Жак Гарнерен в 1797 году совершает первый в мире удачный прыжок с парашютом, выпрыгнув из корзины аэростата, взлетевшего из парка Монсо (неподалеку от Парижа) и поднявшегося на высоту 680 м.

# 28 октября

## День автомобилиста

История наземных транспортных средств началась с изобретения колеса. Но изменилось время, изменился ритм жизни, и нам уже не обойтись без автомобилей, автобусов, троллейбусов. Их с каждым годом становится все больше.

Транспорт играет в нашей повседневной жизни все большую роль. Благодаря транспорту мы имеем возможность преодолевать огромные расстояния и добираться в самые недоступные уголки мира.

Нашу современную жизнь невозможно представить без транспортных средств. Именно поэтому профессия водителя была и остается одной из самых массовых. Кадры автомобильного транспорта – эта основа его жизнедеятельности.

Этот праздник не только водителей, но и ремонтных рабочих, инженерно-технических работников, руководителей автотранспортных предприятий и всех, кто добросовестно трудится, выполняя свой профессиональный долг. Без преданности профессии этих людей и их чувства ответственности за дело невозможна повседневная жизнь города и его жителей.

# 31 октября

## Halloween (Хеллоуин)

Hallowe'en (Hallows Evening) – Хеллоуин – ночь перед Днем всех святых. Говорят, Хеллоуину не менее двух тысяч лет. Истоки этот противоречивый праздник берет из кельтской культуры. У кельтов существовали «начала времен года». Их было четыре. Самайн знаменовал собой приход зимы и отмечался 31 октября.

В VII веке Папа Бонифаций IV утвердил 1 ноября День Всех Святых, желая отвлечь английский народ от языческих обычаев. Позже 2 ноября стало Днем Душ – когда поминали всех умерших. Однако традиции сохранились в народной памяти, и победить их до конце так и не удалось.

Сейчас праздник возвращается в Европу. Дети наряжаются в костюмы чудовищ и ходят по соседским домам, требуя сладостей. Также устраивают маскарады и выставляют в окно полую тыкву с вырезанными глазами, ртом и свечкой внутри, чтобы отпугнуть духов. Кстати, тыква – изобретение американцев. А до того в Ирландии и Шотландии страшные рожи, в которые потом вставляли свечки, вырезали из реп и картофелин, в Англии – из свеклы.

Источник: *www.calend.ru*

# КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ» 2006 ГОДА: ОТ УГОВОРОВ К РЕШИТЕЛЬНЫМ ДЕЙСТВИЯМ

12 сентября 2013 года в здании Одесской областной государственной администрации состоялось расширенное заседание членов Общественного совета, представителей Одесской областной государственной администрации, Министерства инфраструктуры Украины, Федерации работодателей транспорта Украины, Федерации профсоюзов Украины, Профсоюза работников морского транспорта Украины, посредников в трудоустройстве за границу (крюинговых агентств), морских учебных учреждений и юридических служб по морскому праву.

В ходе заседания были рассмотрены вопросы имплементации Украиной требований Манильских поправок 2010 года к Конвенции ПДНВ, вступление 20 августа 2013 года в силу Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 года (далее – Конвенция).

## МАНИЛЬСКИЕ ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К КОНВЕНЦИИ ПДНВ

Фактически, Манильские поправки, которые были приняты в 2010 году на конференции в Маниле, – это новая редакция Конвенции ПДНВ. Многие вопросы были полностью переписаны и пересмотрены. Изменения коснулись не только стандартов подготовки и дипломирования моряков, но и оформления соответствующих документов.

Для Украины все те документы, которые принимаются на международном уровне, не являются сюрпризом, так как представители нашей страны активно участвуют в работе Международной морской организации, во всех заседаниях комитетов, ассамблеях. Как правило, в состав делегаций, в том числе и в состав Комитета по стандартам подготовки и дипломирования моряков, входят и представители Одесской национальной морской академии.

Манильскими поправками предусмотрено, что с 1 июля 2013 года все стороны должны обеспечить переход на подготовку согласно новым стандартам. «Я могу сказать, что наша научно-методическая комиссия своевременно провела соответствующие работы и утвердила новые стандарты для подготовки специалистов с высшим образованием, – говорит Михаил Валентинович Миюсов, ректор Одесской национальной морской академии, доктор технических наук, профессор, почетный член Института морской науки, техники и технологии Великобритании, член исполкома международной ассоциации морских университетов. – Стандарты были согласованы с Министерством инфраструктуры Украины и введены с 1 сентября 2012 года».

# КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ» 2006 ГОДА: ОТ УГОВОРОВ К РЕШИТЕЛЬНЫМ ДЕЙСТВИЯМ

12 сентября 2013 года в здании Одесской областной государственной администрации состоялось расширенное заседание членов Общественного совета, представителей Одесской областной государственной администрации, Министерства инфраструктуры Украины, Федерации работодателей транспорта Украины, Федерации профсоюзов Украины, Профсоюза работников морского транспорта Украины, посредников в трудоустройстве за границу (крюинговых агентств), морских учебных учреждений и юридических служб по морскому праву.

В ходе заседания были рассмотрены вопросы имплементации Украиной требований Манильских поправок 2010 года к Конвенции ПДНВ, вступление 20 августа 2013 года в силу Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» 2006 года (далее – Конвенция).

## МАНИЛЬСКИЕ ПОПРАВКИ 2010 ГОДА К КОНВЕНЦИИ ПДНВ

Фактически, Манильские поправки, которые были приняты в 2010 году на конференции в Маниле, – это новая редакция Конвенции ПДНВ. Многие вопросы были полностью переписаны и пересмотрены. Изменения коснулись не только стандартов подготовки и дипломирования моряков, но и оформления соответствующих документов.

Для Украины все те документы, которые принимаются на международном уровне, не являются сюрпризом, так как представители нашей страны активно участвуют в работе Международной морской организации, во всех заседаниях комитетов, ассамблеях. Как правило, в состав делегаций, в том числе и в состав Комитета по стандартам подготовки и дипломирования моряков, входят и представители Одесской национальной морской академии.

Манильскими поправками предусмотрено, что с 1 июля 2013 года все стороны должны обеспечить переход на подготовку согласно новым стандартам. «Я могу сказать, что наша научно-методическая комиссия своевременно провела соответствующие работы и утвердила новые стандарты для подготовки специалистов с высшим образованием, – говорит Михаил Валентинович Миюсов, ректор Одесской национальной морской академии, доктор технических наук, профессор, почетный член Института морской науки, техники и технологии Великобритании, член исполкома международной ассоциации морских университетов. – Стандарты были согласованы с Министерством инфраструктуры Украины и введены с 1 сентября 2012 года».

обходимость таких изменений. Например, когда я был молодым моряком, судоводителю категорически запрещалось иметь очки и только в 1988 году сделали послабление и разрешили носить корригирующие очки для чтения», – проложил господин Севирин.

- Определенное внимание уделено прохождению практики будущих моряков. Сейчас уже уходят в прошлое научно-производственные суда, которыми славилась наша страна. На одном из заседаний подкомитетов Международной морской организации говорилось о том, что судовладелец должен рассчитывать на то, чтобы иметь места для прохождения практики.

- Четко определены обязанности капитана, старшего помощника капитана, старшего механика, второго механика; введены новые должности – электромеханик и электрик.

- Повышены требования к подготовке специалистов на пассажирские суда.

- Введены требования по подготовке специалистов по работе с электронными картами.

Заменить документы на новые в некоторых организациях можно уже сейчас, однако старые документы будут действовать до 1 января 2017 года. Сейчас же документы выдаются с ограничением срока действия до 31 декабря 2016 года. Сколько морякам придется заплатить за новые документы – еще не известно. Но Николай Васильевич заверил, что это будет сумма, компенсирующая себестоимость изготовления этих документов, и все средства пойдут исключительно в госбюджет.

## КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ», 2006 г.

По состоянию на 12 сентября 2013 года Конвенция ратифицирована 51 страной (76% мирового тоннажа флота). Участниками Конвенции стали не только те государства, которые представляют флот (т.е. государства флага), но и государства, которые являются поставщиками рабочей силы, такие как Филиппины, Россия, Болгария, Хорватия.

Конвенция четко регулирует права и обязанности моряков и судовладельцев, и, конечно же, влияет на работу посредников в найме, называя их «службами найма и трудоустройства», и поэтому требует от них полного соответствия нормам и положениям.

«В 2010 году был принят закон, в соответствии с которым предполагалось, что определенные органы исполнительной власти Украины должны совершить необходимую работу по подготовке и имплементации норм Конвенции в национальное законодательство. Некоторые представители морской общественности выступали против ратификации Украиной Конвенции. Основной причиной отказа от ратификации Конвенции было то, что Конвенция запрещает брать деньги с моряков за посредничество в их трудоустройстве. И именно это не нравилось представителям многих небольших компаний, бюджеты которых как раз и формируются исключительно за счет этих средств», – говорит Юрий Владимирович Сергеев, кандидат юридических наук, доцент кафедры морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия».

Стоит отметить, что у нашей страны будет время для того, чтобы привести нормы национального законодательства в соответствие, потому что после принятия закона о ратификации, Конвенция для Украины вступит в силу по истечении 12 месяцев.

«В Законе Украины «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», в Уставе нашего Профсоюза записано, что основной деятельностью профсоюза является защита социально-экономических и трудовых прав наемных работников, т.е. тех требований, которые предусмотрены MLC, 2006. Поэтому наш Профсоюз с самого начала участвовал в разработке Конвенции и поддерживает ее от начала и до конца. Закончился конфетно-букетный период обсуждений, консультаций, полемик «за» и «против». К сожалению, негативные последствия нератификации Конвенции уже есть», – отметил в своем выступлении Михаил Иванович Киреев, Предсе-

«Наши коллеги из профсоюза Nautilus обратились в ITF к администрации флага Панамы с требованием немедленно прекратить использование Конвенции для вытеснения одних национальностей и раздаче каких-либо преференций другим национальностям.

Мы связались с профсоюзом Nautilus, высказали свою позицию относительно действий Панамы и выразили готовность поддержать глобальную солидарную акцию протеста в случае, если дискриминация не прекратится». – разъяснил Олег Игоревич Григорюк

датель Профсоюза работников морского транспорта Украины, член Комитета справедливой практики Международной федерации транспортников, член исполкома Международной конфедерации профсоюзов работников водного транспорта.

И в годы независимости Украина оставалась страной Советов. Советчиков много, ответственных нет, как правило, крайним остается «стрелочник». Обидно, что сегодня этими «стрелочниками» становятся украинские моряки. Если для других национальностей этот «Билль о правах моряков» обеспечивает их социальные гарантии и защищенность, то украинцам он грозит потерей рабочих мест.

«Я хочу обратить внимание, что стандарты и требования Конвенции 2006 года распространяются и на морские порты Украины, куда еще заходят суда иностранных судовладельцев. Например, если в украинский порт зайдет судно и иностранный моряк захочет подать жалобу в соответствии с положениями Конвенции, предположим, в связи с задолженностью по заработной плате, то сделать он этого не сможет, так как уполномоченных людей, обязанных разбираться в подобных проблемах, в Украине не определили. И даже если иностранный моряк обратится за помощью в профсоюз или в Международную федерацию работников транспорта (ITF), то задержать судно на основании нарушений трудовых прав моряка тоже будет невозможно (хотя в Конвенции об этом прямо говорится), поскольку ни одна администрация порта не наделена подобными полномочиями.

Проблемы есть и в сфере, связанной с перечнем медицинских учреждений, имеющих право проводить медицинские комиссии плавсостава. Согласно Конвенции такой список должен быть передан в Международную морскую организацию (IMO). Это будет означать, что медицинские учреждения обязаны принять любого моряка, который придет на мед. комиссию, будь это украинец, россиянин, индус или филиппинец. Однако на территории страны такого списка нет и иностранцу некуда обратиться в случае истечения срока действия медицинских документов.

Это лишь несколько примеров. На самом деле проблем гораздо больше», – продолжил Михаил Иванович.

Возникает риторический вопрос: не станет ли рекомендовать Международная морская организация иностранным грузоотправителям и судовладельцам идти в Новороссийск или Констанцу, где требования Конвенции выполняются, и не останутся ли украинские портовики без работы и средств к существованию?

«Я хочу напомнить, что украинские моряки такие же граждане Украины и также защищены Конституцией Украины, как и другие наши сограждане. Почему когда шахтеры стучат касками, требуя лучших условий труда и достойной заработной платы, когда врачи и учителя проводят акции протеста перед Верховной Радой Украины и Кабинетом министров Украины, их требования удовлетворяют, несмотря на скромный бюджет. Наш Профсоюз потратил 4 года на уговоры и переходит к более решительным действиям», – закончил свое выступление Михаил Киреев.

Огромное социальное и экономическое значение для Украины имеет реализация этой Конвенции. И мы понимаем, что должны не только удержать рынок труда для моряков, но и не должны потерять грузопотоки из-за нератификации Конвенции.

«Профсоюз целенаправленно подключил экспертов Международной организации труда, привлек к работе Международную федерацию работников транспорта (ITF) и, что очень важно, провел ряд конференций, семинаров, круглых столов и т.д. Как ни странно, сопротивление было не только со стороны так называемой «морской общественности», но и аппарата Министерства и ведомств. Причем даже тех Министерств, которые практически не имеют отношения к отрасли. Но самое важное то, что нам удалось привлечь к разрешению украинских проблем эксперта в Международной организации труда – директора департамента Клеопатру Думбию-Генри. Она трижды приезжала в Украину по вопросам Конвенции. В июне 2013

«Я хочу напомнить, что украинские моряки такие же граждане Украины и также защищены Конституцией Украины, как и другие наши сограждане. Почему когда шахтеры стучат касками, требуя лучших условий труда и достойной заработной платы, когда врачи и учителя проводят акции протеста перед Верховной Радой Украины и Кабинетом министров Украины, их требования удовлетворяют, несмотря на скромный бюджет. Наш Профсоюз потратил 4 года на уговоры и переходит к более решительным действиям», – закончил свое выступление Михаил Киреев.

года она поддержала наши позиции, и после того, как был проведен последний семинар, г-жа Думбия-Генри сделала два вывода: Украина опоздала с ратификацией; Украина должна догонять! Мы дали возможность услышать ее всем руководителям государственной власти.

Надо отдать должное и Министру социальной политики – Наталье Королевской. Она поручила разработать законопроект о ратификации Конвенции, и этот документ подготовлен. Он был направлен профсоюзам и работодателям на согласование – и был успешно принят. Сейчас законопроект находится в Министерствах экономики, здравоохранения и образования, в Мининфраструктуры и Минфине, и мы рассчитываем на дополнительное решение.

Законопроект готов – теперь необходимо, чтобы никто не дал «задний ход», чтобы ничто не повлияло на него негативным образом. И дополнительным фактором выступило еще то, что Украина в ноябре месяце будет подписывать договор об Ассоциации с ЕС. И вот, когда я посмотрел дополнение №5 «Экономическое отраслевое сотрудничество», то обнаружил двадцать документов, которые говорят о том, что нам надо будет приводить украинское законодательство в соответствие с 14 директивами и 6 регламентами ЕС только по морскому транспорту. Например, они касаются вопросов инспектирования и осмотра судов, стандартов безопасности на пассажирских судах, надзора, там двойной корпус загрузки и разгрузки, уровень подготовки, рабочее время моряков и т.д. И самое интересное, что сроки очень сжатые: чтобы привести в соответствие по части нашего законодательства и по части директив и регламентов – дается где-то 4 – 5 лет, а где-то и всего 3 года», – заявил Сергей Яковлевич Украинец, заместитель Председателя Федерации профсоюзов Украины.

2 апреля текущего года Федерация работодателей транспорта и Профсоюз работников морского транспорта Украины подписали Меморандум о партнерстве и сотрудничестве, которым создали двусторонний социально-экономический Совет в области морского транспорта. Одной из ключевых задач этого Отраслевого совета, собственно, и есть осуществление мероприятий по имплементации Конвенции.

Бесспорно, ратификация Конвенции – процесс трудоемкий и требует упорной работы: приведение национального законодательства в соответствие с международными стандартами, однако, эта работа и затраченное на нее время оправдывается многолетним обеспечением моряков теми правами и социальными гарантиями, которые они заслуживают. Тем более, если будут удовлетворены наемные работники, то неоспоримо и работодатель будет развиваться.

«Для отечественного работодателя важно работать на уровне мировых стандартов и по единым, всем понятным порядкам. Учитывая мировой баланс рабочей силы, Федерация работодателей транспорта Украины вполне уверена, что ратификация Конвенции помешала бы недобросовестным иностранным работодателям обманывать наших сограждан. Как показывает практика, наше государство фактически не влияет на безопасность и социальную защиту моряков, украинские моряки чаще остаются без выплаченной заработной платы после многочисленных месяцев работы, попадают в пиратский плен или становятся заложниками в иностранных портах. Уже не говоря о том, что у Украины формируется негативный имидж на международной арене в результате этого бездействия.

Учитывая вышеизложенное, Федерация призывает всех осознать, что только путем объединения наших усилий, желаний и стремлений мы сможем вывести Украину на новый уровень в международных отношениях и обеспечить украинским морякам надлежащие условия труда. Вопрос присоединения Украины к Конвенции «О труде в морском судоходстве» в дальнейшем не должен оставаться на уровне обсуждения. Уже давно пришло время приступать

к конкретным действиям в этом направлении», – резюмировала Татьяна Васильевна Титаренко, заместитель генерального директора Федерации работодателей транспорта Украины по правовым вопросам.

Уже сегодня некоторые компании столкнулись с проблемами. Панамская администрация флага попыталась непонятным образом трактовать нормы и положения Конвенции и отказать украинским судовым поварам в продлении лицензии и лишить их возможности работать на судах под панамским флагом.

«Подобная манипуляция Конвенцией в своих интересах заключается все в том же высоком уровне конкуренции на рынке труда. Наши коллеги из профсоюза Nautilus обратились в Международную федерацию работников транспорта (ITF) к администрации флага Панамы с требованием немедленно прекратить использование Конвенции для вытеснения одних национальностей и раздаче каких-либо преференций другим национальностям. Мы связались с профсоюзом Nautilus, высказали свою позицию относительно действий Панамы и выразили готовность поддержать глобальную солидарную акцию протеста в случае, если дискриминация не прекратится», – разъяснил Олег Игоревич Григорюк, первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины, член Комитета справедливой практики Международной федерации транспортников, член комиссии по лицензированию посредничества в трудоустройстве за

Огромное социальное и экономическое значение для Украины имеет реализация этой Конвенции. И мы понимаем, что должны не только удержать рынок труда для моряков, но и не должны потерять грузопотоки из-за нератификации Конвенции.

# ИНСПЕКТОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ В УКРАИНЕ НАТАЛЬЯ ЕФРИМЕНКО ДАЛА РАЗЪЯСНЕНИЯ К НЕКОТОРЫМ ПУНКТАМ КОНВЕНЦИИ:

В Статье II «Определения и сфера применения» дано такое определение службы найма и трудоустройства моряков:

- любое лицо, компания, учреждение, агентство или другая организация в государственном или частном секторе, которые занимаются наймом моряков по поручению судовладельцев или трудоустройством моряков у судовладельцев.

А «моряк» означает любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция.

Термин «судовладелец» подразумевает собственника судна или любую другую организацию или лицо (управляющий, агент или фрахтователь по бербоут-чартеру), которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от владельца судна и при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на судовладельца в соответствии с настоящей Конвенцией, независимо от принятия на себя ответственности или выполнения отдельных обязанностей от лица судовладельца другими организациями и лицами.

Правило 1.4 – Наем и трудоустройство

П.3 «Каждое государство-член принимает требование в отношении моряков, которые работают на судах, плавающих под его флагом, чтобы судовладельцы, пользующиеся услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которых не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, обеспечивали соответствие этих служб требованиям, установленным в Кодексе.

Согласно Стандарта А1.4 услуги по найму и трудоустройству должны удовлетворять следующим условиям:

• Служба найма и трудоустройства функционирует в режиме, предусмотренном договором, заключенным между этой организацией и судовладельцем.

• На территории государства есть как организация моряков, так и организация судовладельцев.

• Службы найма и трудоустройства, расположенные в странах, не ратифицировавших Конвенцию, но нанимающих моряков для работы на судах под флагом государства-члена, ратифицировавшего Конвенцию; либо судовладелец зарегистрирован в стране, ратифицировавшей Конвенцию, должны соблюдать принципы работы:

Не использовать службами найма и трудоустройства моряков каких-либо средств, механизмов или списков, препятствующих дальнейшему трудоустройству моряков в соответствии с их квалификацией.

*Все присутствующие, я думаю, наслышаны о пресловутых «черных списках», которыми некоторые судовладельцы и работники некоторых крюинговых агентств пугают моряков, тем самым, с одной стороны, множа армию моряков, списывающихся без заработной платы, а с другой стороны, привлекая на украинский рынок труда нерадивых работодателей.*

Не требовать прямо или косвенно полностью или частично оплату за наем и трудоустройство с моряков и предоставление

границей при Государственной службе занятости Украины.

В начале сентября в Сингапуре состоялась конференция, на которой собрались представители Комитета морских работодателей, а также Клеопатра Думбия-Генри и будущий генсек Международной федерации работников транспорта (ITF) – Стив Коттон. Работодателями был задан конкретный вопрос – какой инструмент может быть использован, если все три стороны социального треугольника будут видеть, что нормы Конвенции, как в случае с Панамой, трактуются неверно или не соблюдаются.

Так, было решено, что в апреле 2014 года должно состояться трехстороннее совещание комиссии, созданной при Международной организации труда (МОТ). Эта комиссия будет рассматривать возможность внесения дополнений, которые ни в коем случае не будут занижать требования Конвенции, но они, в частности, будут разъяснять и уточнять ответственность судовладельца, государства флага относительно ключевых вопросов.

«Для нас, как для профсоюзной стороны, это, в первую очередь, компенсации при частичной или полной потере трудоспособности, а также компенсационные выплаты в связи со смертью моряка», – уточнил Олег Игоревич.

Это означает, что Конвенция гибкая и, применяя ее на практике, стороны смогут вносить в нее дополнения и изменения.

«Мы правильно говорим о том, что сейчас на морском рынке труда существует очень большая конкуренция, несмотря на то, что не раз отмечался недостаток офицеров. Моя позиция сводится к тому, что если судовладелец не в состоянии оплатить крюинговому агентству агентское вознаграждение, то о какой финансовой ответственности мы можем говорить? О каких стандартах труда и отдыха, безопасности мореплавания? Такие судовладельцы не нужны, и как раз одной из целей Конвенции является избавление от тех судовладельцев и судов, которые мы называем «дрова» или «металлолом», на которых уже опасно плавать. Поэтому ратификация Конвенции Украиной, как страной-поставщиком рабочей силы, – это первоочередная задача, потому что потерять рабочие места легко, а вот потом вернуть – сложно. Необходимо акцентировать усилия на том, чтобы процедурный процесс прохождения документов был ускорен», – рассказал Игорь Викторович Сафин, генеральный директор ДП корпорации «В. Шипс (Украина)».

Еще одна компания, которая уже ощутила на себе негативные последствия нератификации Конвенции Украиной, – это «Унивис». «Я хочу сказать, что мы себя относим

«Для нас, как для профсоюзной стороны, это, в первую очередь, компенсации при частичной или полной потере трудоспособности, а также компенсационные выплаты в связи со смертью моряка», – уточнил Олег Игоревич.

к так называемому «независимому» крюингу, т. е. к такому, который не имеет своих принципалов, и мы не получаем финансирования из-за границы. С этой точки зрения у нас было негативное отношение к определенным положениям Конвенции, в том числе к Стандарту 1.4 А, 5 С. Потому что эти требования написаны таким образом, что вся ответственность за риски, исходящие от судовладельца, ложится на крюинг. По контракту эти риски в полном объеме должны закрывать мы, а для этого мы должны формировать колоссальные фонды. По нашим подсчетам, на компанию, в которой работает сто человек на борту, покрытие по страхованию должно составлять 3 - 4 млн. долларов. Страховые компании просят от 2 до 4 % от суммы покрытия, т.е. это выливается в 60 -100 тыс. долларов на сто человек. А если на борту тысяча человек? Это серьезный камень преткновения, но я еще раз хочу сказать, что сегодня нам надо останавливаться не на тексте Конвенции, а на том, что ее нужно ратифицировать, как бы странно это не звучало в свете вышесказанного.

Отголоски и негативные последствия того, что Украина не присоединилась к Конвенции, мы уже сегодня видим. Так, например: компания Bernhard Schulte Shipmanagement, которая рассылает заявки не только нам, но и в Польшу, Хорватию, Латвию и др. страны, пишет: «Украинцев не предлагать». Компания Interorient Cyprus, 150 пароходов, начинает постепенно менять наши экипажи на представителей тех стран, которые являются членами Евросоюза.

Мало того, сама Международная организация труда достаточно открыто заявляет, что будет особо пристально обращать внимание на те суда, на борту которых находятся национальности - неподписанты. Это значит, что по любому поводу судно будет задерживаться или арестовываться. Достаточно задержать десяток судов, в течение двух недель информация распространится – и украинцев перестанут нанимать вообще.

Это цепная реакция, и сегодня мы стоим на краю колоссальных негативных перемен. И если мы не объеди-

нимся, не оставим свои замечания и амбиции, не заявим нашу единогласную позицию, что Конвенция должна быть подписана в кратчайший срок, вся та сфера деятельности, которую представляем мы и наши моряки, может оказаться абсолютно никому не нужной.

Если в течение двух лет Конвенция не будет подписана, то, в лучшем случае, только 50% наших моряков останутся на борту. Остальные постараются уйти через страны Прибалтики или Россию. Мы – традиционно морской регион и мы на этом стоим. Это игнорировать нельзя». – отметил Владислав Николаевич Сурков, заместитель директора ООО «Унивис».

Кроме того, за ратификацию высказываются не только крупные крюинги. «И объективно, и субъективно, Конвенция должна быть ратифицирована. Объективно по той причине, что, действительно, большинство мирового сообщества ее ратифицировало. Субъективно, все мы здесь понимаем, что это «Билль о правах», и это, прежде всего, условия, в которых может нормально существовать государство, – продолжает дискуссию Юрий Тимофеевич Денисюк, директор ООО «Морское бюро». – Я отношусь к «малому» крюингу, и то, почему «малые» крюинги не аплодируют Конвенции, на мой взгляд, связано с тем, что есть смещение терминов и понятий.

**Уже сегодня некоторые компании столкнулись с проблемами. Панамская администрация флага попыталась непонятным образом трактовать нормы и положения Конвенции и отказать украинским судовым поварам в продлении лицензии и лишить их возможности работать на судах под панамским флагом.**

им рабочего места, за исключением расходов, связанных с получением предусмотренного национальным законодательством медицинского свидетельства, национальной книжки моряка и паспорта, исключая, однако, расходы связанные с получением виз, которые несет судовладелец.

*Украина не ратифицировала ни 9, ни 179 Конвенции о найме и трудоустройстве моряков, которые запрещают возлагать на моряка какие-либо расходы, связанные с поиском работы и предоставлением рабочего места, понятно, что в лицензионных условиях эти нормы не были отражены, благодаря сильному лобби крюинговых агентств.*

*Поэтому неиссякаем поток жалоб, направляемых моряками и в правоохранительные органы, и в профсоюзы о некачественной работе крюинговых агентств, требованиях предварительной оплаты за услуги и «американские визы». В большинстве случаев предоплата никак не связана с ускорением процесса трудоустройства и предоставлением достоверной информации о судовладельце, ситуации на судне, условиях контракта и т.д. Это просто быстрый способ аккумулирования денежных средств.*

Информировать моряков об их правах и обязанностях, указанных в трудовых договорах, перед или в процессе приема на работу, предпринимать надлежащие меры, позволяющие морякам ознакомиться должным образом с условиями трудового договора перед его подписанием (предоставить один экземпляр договора моряку после подписания).

*Все еще нередки случаи, когда договор подписывается на ходу, в аэропорту, или моряк информируется о том, что по прибытию на судно он должен подписать договор с капитаном. Также в крюинге часто подписываются два экземпляра договора, один выдается на руки моряку, но по прибытию на судно этот экземпляр изымается. Что же касается содержания договора, то информация о моряке и его обязанностях, как правило, предоставляется в полном объеме, информация о судовладельце – может быть краткой и недостоверной, в части расторжения договора сторонами у судовладельца, как правило, имеется преимущество, что недопустимо.*

По мере возможности, службы занятости должны собирать и обладать информацией о том, что судовладелец имеет необходимые средства для обеспечения защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту.

Установление системы защиты в форме страхования или в иной равнозначной форме в целях компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в результате невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств перед моряками или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором.

*Сейчас большинство страховых клубов (P&I Clubs) предлагают своим клиентам страховать дополнительные риски и обеспечивать репатриацию моряков, а также выплату задолженности по заработной плате.*

П.9 Стандарта А1.4 гласит:

Каждое государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, требует, чтобы судовладельцы судов, плавающих под его флагом, которые пользуются услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которые не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, обеспечивали, чтобы, насколько это практически возможно, эти службы соответствовали требованиям настоящего стандарта.

В настоящее время компании, которые оказывают услуги по посредничеству в трудоустройстве за границу, малые компании, получают лицензии на посредничество, т. е. они не имеют даже статуса агента. Возникает ситуация, при которой, будучи посредником, как может компания выполнять условия Конвенции. У нас буквально неделю назад был конкретный пример: состоялся жесткий разговор с нашим принципалом в отношении того, что мы должны подписывать договор с моряком до того, как он отправляется на судно. Но это невозможно, ведь у нас статус посредника, а не агента. Далее ситуация со страхованием ответственности того же посредника. Мы долго дискутировали на эту тему и получили полис. Но я не уверен, что этот полис реально защитит моряка, потому что ни одна страховая компания не согласна страховать ответственность посредника по обязательствам, которые несет судовладелец перед моряком. Такая ситуация приводит к тому, что, не понимая свой статус, «малый» крюинг говорит: «зачем это надо?».

Еще в 2007 году генсек ООН в своем ежегодном докладе «Мировой океан и морское право» назвал Конвенцию MLC, 2006 четвертым столпом, на котором держится все мировое судоходство, наряду с такими конвенциями, как SOLAS, MARPOL и STSW. В этом же выступлении прозвучал призыв незамедлительно ее ратифицировать.

«В 2008 году Одесская национальная морская академия и Профсоюз работников морского транспорта Украины собрали 150 представителей всех заинтересованных сторон и разъяснили по разделам, проверили на предмет соответствия, объяснили, что за этой Конвенцией будущее.

Мы понимали это пять лет назад. В 2010 году генсек Международной морской организации призывал всех ратифицировать Конвенцию. Ну что еще нужно? Но находятся в Украине крупные «специалисты», которые говорят, что этого не надо делать », – отметил Александр Николаевич Шемякин, первый проректор Одесской национальной морской академии.

Общая картина ясна – ратифицировать Конвенцию необходимо, и все основополагающие шаги в этом направлении сделаны уже давно. Дело осталось лишь за малым – именно за тем процедурным процессом, который так долго длится в нашем государстве.

Результатом заседания и оживленной дискуссии, которая была вызвана важностью и актуальностью поднятых вопросов, стали обращения Общественного совета к Президенту Украины Виктору Януковичу, Премьер-министру Украины Николаю Азарову и главе Национального трехстороннего социально-экономического совета Юрию Кулику.

Обращения касались исполнения Украиной своих обязательств относительно приведения законодательства в соответствие с требованиями Манильских поправок и наискорейшей ратификации нашей страной Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве».

16 сентября в Киеве состоялось очередное заседание Национального трехстороннего социально-экономического совета.

Национальный трехсторонний социально-экономический совет рекомендовал Министерству социальной политики Украины ускорить согласование проекта Закона Украины «О ратификации Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве».

Заместитель Председателя Федерации профсоюзов Украины Сергей Украинец, выступая в ходе заседания Нацсовета, отметил, что Украина опоздала с ратификацией Конвенции, из-за чего украинский моряк уже сталкивается с проблемами при трудоустройстве.

Вопрос об ускорении ратификации Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» рассматривался на прошлом заседании Национального совета в июле, однако тогда Правительственная сторона предложила отложить рассмотрение вопроса для проведения консультаций с Международной организацией труда. Стороны профсоюзов и работодателей тогда обратились к Премьер-министру Украины Николаю Азарову с просьбой ускорить внесение законопроекта о ратификации.

Уже в августе соответствующий законопроект был разработан Министерством социальной политики Украины. На момент подготовки статьи законопроекту осталось пройти одобрение всего двух министерств. Будем надеяться, что тот момент, когда украинские моряки, наравне со своими коллегами из других стран, займут достойное место на мировом рынке труда, уже не за горами.

**Стоит отметить, что у нашей страны будет время для того, чтобы привести нормы национального законодательства в соответствие, потому что после принятия закона о ратификации, Конвенция для Украины вступит в силу по истечении 12 месяцев**

# БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ, МОРЯКИ!

Труд моряка связан с высоким напряжением и стрессом; длительное время работы и усталость часто создают проблемы со здоровьем.

И для того, чтобы в короткий срок и максимально качественно поправить свое здоровье и вернуться к обычной жизни, для моряков, которые являются членами Профсоюза работников морского транспорта Украины, разработана специальная программа, включающая в себя комплексное медицинское страхование в страховой компании «Крона».

На днях моряки компании V.Ships, которые являются членами Профсоюза работников морского транспорта Украины и стоят на учете в Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, получили свои первые страховые полисы, в рамках страхового проекта, разработанного для них Профсоюзом и специалистами страховой компании «Крона».

Данная программа добровольного медицинского страхования создана с целью сохранения и поддержания здоровья и работоспособности моряков. Ею можно воспользоваться в межрейсовый период на территории Украины, обратившись к специалистам страховой компании «Крона» по телефонам, указанным в индивидуальном страховом полисе .

В рамках программы моряк имеет право проходить обследование по медицинским показаниям в лучших клиниках и медицинских лабораториях Украины, получать квалифицированную врачебную помощь в условиях стационарного и амбулаторного лечения, а также быть уверенным в профессионализме бригад скорой медицинской помощи.

Страховая медицина в компании, как говорит генеральный директор ДП корпорации «В. Шипс (Украина)» Игорь Сафин, практикуется уже не первый год. Офицерский состав и члены их семей уже давно пользуются программой страхования «Альянс». Более 2000 моряков, которые не попадают под эту программу, сегодня получили страховку от Профсоюза работников морского транспорта Украины. Тем более, что такой социальный аспект, как медицинское страхование, является одним из требований MLC, 2006.

Как отметил первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк, пилотный проект этой программы был запущен несколько лет назад, и только сейчас , «подогнав» ее под требования и потребности моряков, начался полноценный проект, в рамках которого будет застраховано множество моряков, членов Профсоюза работников морского транспорта Украины.

# МНЕНИЯ ПРОФСОЮЗОВ МОТ «О ТРУДЕ В МОРСКОМ

**Историческая Конвенция «О труде в морском судоходстве» вступила в силу 20 августа этого года. По этому случаю информационный бюллетень ACTRAVINFO предлагает вниманию своих читателей мнения профсоюзных лидеров; в этой статье они объясняют свою точку зрения на то, как эта Конвенция улучшит условия труда моряков в мире.**

СТИВЕН КОТТОН

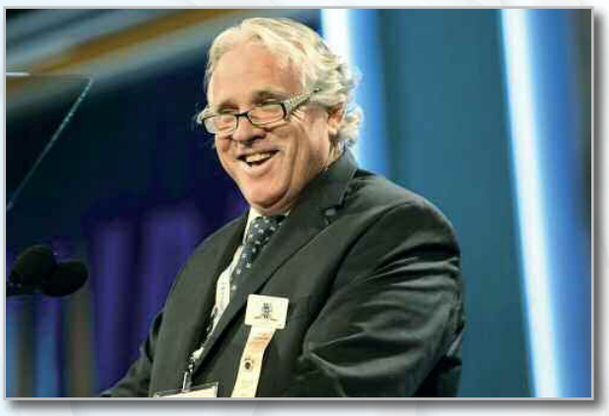
И.о. Генерального секретаря Международной федерации транспортников (МФТ)

«Важность MLC для моряков невозможно недооценить. Этот документ обеспечивает права всех работающих в море – в том числе на круизных судах – и устанавливает право на безопасное и надежное рабочее место; справедливые условия занятости, достойные условия жизни и труда; доступ к медицинской помощи, охрану здоровья и социально-бытовое обеспечение. Это была трудная победа – достичь вступления MLC в силу. После её вступления в силу, коалиции МОТ, состоящей из профсоюзов, морских организаций и правительств, придется продолжать вести совместную работу с целью обеспечения поддержки Конвенции, а также получения максимального количества ратификаций этого значимого законодательного акта».

ДЭВИД ХЕЙНДЕЛ

Секретарь-казначей Международного профсоюза моряков Северной Америки

«Конвенция имеет огромную важность. Мы совместно с дружественными профсоюзами полны решимости предпринять все необходимые усилия, чтобы помочь Конвенции добиться успеха, которого она заслуживает. От нас требуется постоянное стремление к получению наибольшего количества ратификаций. Мой профсоюз работает совместно с Береговой охраной США, Департаментом труда и нашими социальными партнерами (судовладельцами), чтобы получить ратификацию Соединённых Штатов. И мы надеемся, что Сенат США проголосует за ратификацию уже до конца этого года. Мы в долгу перед моряками всего мира и с нетерпением ждем скорейшей ратификации и эффективной имплементации политики, а также ратификации многих других стран, что даст Конвенции ту силу, которую она заслуживает, а морякам всего мира – защиту и признание».



ПЭДДИ КРАМЛИН

Национальный секретарь Морского Профсоюза Австралии (MUA)

«MLC представляет собой значительный шаг вперед в глобальной профсоюзной кампании по улучшению трудовых прав и трудовых стандартов для моряков и, таким образом, закрепляет права моряков на безопасное и надежное рабочее место, справедливые условия занятости, достойные условия жизни и труда, социальную защиту – таких как доступ к медицинской помощи, охрана здоровья и социально-бытовое обеспечение, а также, что немаловажно, свободу ассоциаций. Для стран в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где сосредоточена основная часть мировой торговли, MLC станет основой для новых

# О СВОДНОЙ КОНВЕНЦИИ СУДОХОДСТВЕ» (MLC, 2006)

возможностей трудоустройства моряков, что будет способствовать созданию Австралийского международного судового реестра (AISR) – а это является основным элементом в нормативно-правовой базе мирового судоходства, направленной на обеспечение будущего высококачественного и конкурентоспособного судоходства».

### ДОКТОР КОНРАД Ф. ОКА
**Президент Филиппинского профсоюза офицерского и рядового состава (AMOSUP-PTGWO)**

«После того, как Сводная конвенция «О труде в морском судоходстве» была принята в 2006 году, для государств-членов Азиатско-Тихоокеанского региона стала крайне важной ратификация Конвенции и обеспечение её немедленного вступления в силу, принимая во внимание сотни тысяч моряков из региона и активность судоходства в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Помимо самого создания общего билля о правах моряков, вступление в силу MLC, 2006 создает более жизнеспособную среду, которая должна быть благоприятной для морского сообщения и потенциала, и должна повысить качество работы на море в этом важном регионе. При строгом соблюдении достойных условий труда для моряков, в том числе и для курсантов, проходящих практику на борту, MLC сможет содействовать созданию более социально ответственного судоходства во всем регионе, где проходят одни из самых оживленных морских путей и находятся самые крупные морские порты. Мы ожидаем, что в создании равных условий путем исполнения MLC, 2006, субстандартное судоходство в регионе будет оставаться на обочине. Улучшится качество Азиатско-Тихоокеанских внутренних перевозок – в частности, безопасность на море и защита морской среды».

### ДЖОН ХАЛАС
**Генеральный секретарь Федерации моряков Греции (Panhellenic Seamen's Federation)**

«Вне всякого сомнения, принятие Сводной конвенции «О труде в морском судоходстве» (MLC) является положительным моментом в регулировании отрасли, которая действительно не получает сегодня должного контроля. Следует, однако, подчеркнуть, что минимальные стандарты, установленные MLC, не должны стать максимальными стандартами. Кроме того, инспекторы Государственного портового контроля при проведении проверок на соответствие MLC, должны убедиться, что социальные положения Конвенции полностью соблюдаются. Само собой разумеется, что государства-члены МОТ просто обязаны в полной мере уважать и применять положение 8 статьи 19 Устава МОТ «О влиянии конвенций и рекомендаций на существующие более благоприятные положения», которое гласит: «Ни в коем случае принятие какой-либо конвенции или рекомендации Конференцией или ратификация какой-либо конвенции любым членом Организации не будут рассматриваться как затрагивающие какой-либо закон, судебное решение, обычай или соглашение, которые обеспечивают заинтересованным трудящимся более благоприятные условия, чем те, которые предусматриваются конвенцией или рекомендацией».

### ЛЮСЬЕН ХАРИНОНИ РАЗАФИНДРАЙБЕ
**Генеральный секретарь Морского профсоюза Мадагаскара (SYGMMA)**

«Вступление в силу Сводной конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» четко определяет роль работодателя и компаний по подбору персонала. И, как вы знаете, в Африке часто имеют место различные формы эксплуатации. Настоящая Конвенция определяет незаконным брать деньги за трудоустройство моряка на судне. Это расценивается, как мошенничество, а MLC представляет собой защиту для наших моряков, которые часто становятся жертвами таких практик».

### БИЛАЛ МАЛКАВИ
**Секретарь Регионального бюро МФТ в странах арабского мира**

«Вступление в силу MLC является победой для всех, кто имеет к ней какое-либо отношение: включая МОТ, профсоюзы, судоходные компании и правительства. Это событие действительно демонстрирует, что трехсторонний подход может достигать результатов. Наступает историческая эпоха, когда моряки и судовладельцы получат доступ к Конвенции МОТ, регулирующей отношения между ними, и предоставляющей отличную возможность для развития всей отрасли. Сегодня задача состоит в том, чтобы убедиться, что Конвенцию полностью поддерживает максимально возможное количество ратификаций. Если они будут получены – это приведёт к существенным изменениям в жизни моряков в арабском мире и за его пределами».

# СУБСТАНДАРТНОЕ СУДОХОДСТВО НА ЧЕРНОМ МОРЕ

В Батуми обсудили проблему субстандартного судоходства на Черном море.

В рамках ранее запланированного графика встреч, состоялось очередное заседание Черноморского регионального проекта (ЧРП). Напомним, что ЧРП был создан по аналогии с Балтийским проектом, включает в себя профсоюзы Черноморского региона и направлен на борьбу с субстандартным судоходством, установление приемлемых стандартов оплаты труда, обеспечение безопасных условий для экипажей, работающих на судах в этом регионе.

В заседании, которое состоялось в городе Батуми, приняли участие представители профсоюзов, координаторы и инспекторы МФТ, курирующие наш регион.

На заседании были заслушаны отчеты от каждой страны о прошедшей в июне солидарной неделе действий, в результате которой были посещены десятки судов, возвращены задолженности по заработной плате, а также подписаны несколько Черноморских договоров по новому стандарту, одобренному МФТ и применяемому в регионе. Основным успехом кампании стали встречи с экипажами судов – общение с коллегами, обмен мнениями, освещение Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» и ее влиянии на мировое судоходство, а также подробное оповещение моряков об их трудовых правах в целом и о Черноморском региональном проекте и его влиянии в регионе в частности.

Затем каждый представитель страны сообщил о достижениях своих стран в сфере ратификации MLC,2006 и имплементации ее норм в национальные законодательства. Как известно, несколько стран Черноморья, имеющие флот, уже ратифицировали Конвенцию. Это Болгария и Россия.

Остальные страны активно готовятся и хоть с опозданием, но уже почти готовы к ратификации. К великому сожалению, представителям ПРМТУ нечем было похвастаться, несмотря на колоссальную работу, проделанную Профсоюзом, начиная с 2008 года. Ведь ПРМТУ изначально был локомотивом процесса ратификации Конвенции в Украине, приложил немало усилий, чтобы убедить работодателей и власть в необходимости скорейшей ратификации Конвенции и адаптации национального законодательства. (Подробнее о проделанной работе читайте на страницах 6-13).

Братья из Турции выступили с инициативой снять тематический фильм об основных проблемах субстандартного судоходства на Черном море.

Им удалось побывать на судах и проинтервьюировать моряков разных национальностей, испытавших на себе несправедливость, страх, отсутствие зарплаты, работу в нечеловеческих условиях и другие «прелести» рабства на судах без колдоговора, индивидуального контракта и без нормального обеспечения безопасного труда, быта, не удовлетворяющего элементарным нуждам экипажа.

Турецкие коллеги показали ролик-превью, который впечатлил всех присутствующих и еще раз напомнил, насколько опасен, тяжел и неблагодарен труд моряка на субстандартных судах, процветающий в Черном море.

Для ужесточения давления на компании, владеющие и управляющие подобными судами, было решено выбрать несколько компаний-целей и работать с ними предметно, наблюдая за перемещениями судов, этих компаний и нанося им визиты вежливости с целью обеспечения безопасных условий работы и отдыха моряков, своевременной и полной оплаты труда, а также с целью недопущения произвола со стороны судовладельцев.

Обсудив ряд спорных моментов, собравшиеся согласились с тем, что Неделя действий (мы писали о ней в номере 36-37 журнала) принесла много позитива, но не оправдала надежд на заключение большего числа договоров. Тем не менее, было принято решение рекомендовать секретариату МФТ одобрить и подготовиться к проведению двух недель действий на Черном море в течение следующего года.

# ДРУЖЕСКИЙ ВИЗИТ ПРМТУ В СИНГАПУР

**Профсоюз работников морского транспорта Украины ведет активную международную деятельность уже много лет.**

**Одной из целей этой деятельности является обмен опытом с братскими профсоюзами по всему миру. Несмотря на то, что потребности, законодательные нормы, менталитет у национальностей разные, цели у всех профсоюзов едины и солидарны – защищать права и интересы людей, профсоюзных членов.**

С 4 по 8 сентября 2013 года состоялись встречи ПРМТУ и братских профсоюзов Сингапура – SMOU (профсоюза офицеров) и SOS (профсоюза рядовых). В ходе ранее запланированных обсуждений был рассмотрен ряд насущных вопросов, которые касались эффективного применения требований MLC, 2006 и сложности имплементации ее положений в сингапурское и украинское законодательство, обмен опытом и знаниями в сфере предоставления социальных услуг членам профсоюза, обсуждение тенденций в мировом судоходстве и важность развития молодежного движения и морского образования как в Сингапуре, так и в Украине.

Братские профсоюзы пришли к выводу, что, несмотря на некоторые национальные особенности, у ПРМТУ, SMOU, SOS очень много общего – цели совпадают, все три профсоюза поддерживают MLC, 2006, как эффективный инструмент защиты моряков. Своей основной задачей они видят поддержание уровня предоставления социальных благ членам профсоюза, развитие морского образования и молодежного движения в своих странах. За время общения и делового диалога было принято решение в рамках ответного визита в Украину заключить меморандум о сотрудничестве и взаимопомощи, а также подумать о развитии совместных проектов.

**Также делегация ПРМТУ приняла участие в MMC - Maritime Manpower Conference.**

6-й международный форум собрал порядка 300 представителей морской индустрии со всего мира. Почетными гостями конференции стали Стивен Коттон, и.с. генерального секретаря МФТ, Клеопатра Думбия-Генри, начальник департамента трудовых ресурсов МОТ, Джайлс Хейман, секретарь Международного совета морских работодателей, представители ассоциации BIMCO, компаний судовладельцев, страховых клубов, морских учебных заведений и профсоюзов.

В рамках конференции краеугольным камнем стал вопрос о ратификации MLC, 2006, которая вступила в силу 20 августа 2013 года. Клеопарта, Джайлс и Стив ответили на вопросы, которые были связаны с практическим применением норм Конвенции, ответственности государств-членов и судовладельцев.

В рамках конференции состоялось торжественное посвящение в курсанты, а также церемония выпуска офицеров. Честь закрыть конференцию по праву предоставили заслуженному генеральному секретарю SMOU – Томасу Тею. В своей речи, с которой Томас обратился к новоиспеченным офицерам и кадетам, он призвал работать на судах честно, добросовестно и ответственно, упомянув, что без страсти, дисциплины и голода к знаниям, без стремления к самосовершенствованию невозможно стать настоящими моряками. И обязательно необходимо знать свои трудовые права, а также иметь представление о механизмах, посредством которых эти самые права регламентируются.

Конференция и встречи прошли на высоком уровне и дали хороший толчок к развитию сотрудничества и взаимопонимания между братскими профсоюзами Украины и Сингапура.

SMOU, профсоюз морских офицеров Сингапура, и SOS, профсоюз рядового состава, являются прогрессивными глобальными объединениями, членство которых постоянно растёт.

Цель этих профсоюзов – защищать интересы и благополучие морских офицеров и рядовых моряков.

Профсоюзы играют ключевую роль в построении добрых отношений между его членами и их работодателем, повышении заработной платы и улучшении условий труда работников морской отрасли посредствам коллективных договоров.

# PORT OF Singapore

**Порт Сингапура – это не только порт, но и военно-морская база.** Крупный центр нефтеперерабатывающей и судоремонтной промышленности в Юго-Восточной Азии. Порт Сингапур находится на одном из важнейших перекрестков мировых морских и воздушных коммуникаций, проходящих между Индийским и Тихим океаном. ВМБ используется для базирования национальных ВМС, а также ВМС Великобритании и кораблей 7-го флота США, может обеспечить базирование кораблей всех классов, до авианосцев включительно.

**Порт Сингапура входит в число четырёх крупнейших в мире, наряду с Гонконгом, Роттердамом и Шанхаем.** Причём, по абсолютной величине тоннажа судов он удерживает первое место в мире с 1997 года, а по товарообороту удерживал первое место до 2005 года, когда его обогнал по этому показателю порт Шанхая.

**Длина причального фронта ВМБ более 3 км, с глубиной до 14 м.** По судообороту порт Сингапур — один из самых крупнейших портов мира. Одновременно порт может принять более 25 судов грузоподъёмностью от 6 до 35 тыс. т; суточная пропускная способность порта у причальных стенок — 5 сухогрузов грузоподъёмностью по 6 тыс. т и 4 танкера. Обширная рейдовая стоянка, надёжно укрытая от ветра и прибоя о. Блаканг-Мати, может принимать ежедневно до 100 судов.

Суммарный оборот морских грузоперевозок порта Сингапур составляет 112 млн. т. Длина причального фронта более 7 км с глубиной до 13,4 м.

**В порту имеются контейнерный терминал для приема контейнеровозов и обработки контейнеров, склады и пункты бункеровки.** Нефтегавань с 17 причалами, расположенная на о. Букум, способна принимать танкеры с осадкой 11—14 м, а одноточечный рейдовый причал — танкеры грузоподъёмностью до 200 тыс. т. На о. Текон находится крупнейшее в Юго-Восточной Азии нефтехранилище и один из 4 нефтеперерабатывающих заводов Сингапура. На о. Брани — оловоплавильный завод. Судостроительные и судоремонтные предприятия порта Сингапур, располагающие 17 сухими и 3 плавучими доками, слипом, обеспечивают ремонт крупнотоннажных судов и кораблей, до авианосцев включительно.

# ПРОИСШЕСТВИЯ

# ТЕПЛОХОД "АЗЕРБАЙДЖАН"

Теплоход «Азербайджан», являвшийся третьим судном серии «Белоруссия», построили в 1975 году, на верфи Wartsila Shipyards, Abo, в Турку. Его валовая вместимость составляла 15409 б.р.т, позднее, после переоборудования, вместимость увеличилась до 16214 б.р.т. Длина наибольшая 156.24 м, ширина 21.9 м, осадка 6.2 м. Силовая установка – два главных двигателя Pielstick-Wartsila типа 18 PC2-2V 400, суммарной мощностью 18000 л.с. Два гребных винта регулируемого шага фирмы KaMeWa, диаметром по 3800 мм, обеспечивали эксплуатационную скорость в 19.5 узла, максимальную 22 узла.

Бессменным капитаном судна, с 1975 по 1992 г, был опытный судоводитель, отличный моряк, ветеран Черноморского морского пароходства, капитан дальнего плавания Лев Филиппович Кравцов, начавший трудовую деятельность юнгой ещё во время ВОВ, командовавший в дальнейшем судами: «Башкирия», флагманом космического флота «Космонавт Юрий Гагарин», подменявший капитана С.Л. Дондуа на флагмане пассажирского флота «Максим Горький».

Первое десятилетие судно совершало круизные рейсы с немецкими и английскими пассажирами по странам Западной Европы, Средиземному и Чёрному морям, а в летние месяцы теплоход работал на пассажирской линии Одесса, Венеция. В зимний период совершал круизные рейсы в Средиземном море, Атлантическом океане и в районе Карибского моря.

В 1986 году теплоход реконструировали, увеличили пассажирскую вместимость за счет носовой части автомобильной палубы, установили два рейдовых катера, оборудовали кинотеатр, ночной бар и установили пассажирский лифт. Судно начало совершать кругосветные плавания и круизы в районе Австралии и Малайзии в зимнее время года, а в летний период круизы в Норвегию, вдоль побережья Западной Европы, в Средиземном и Черном морях. Основными фрахтователями были туристические компании Seetours, Touropa, CTC, Transtur, «Интурист» и др.

В первых числах января 1988 г. т/х «Азербайджан» отошёл от пирса терминала Виктории, портового пункта Тильбюри, являвшегося пригородом Лондона. На борту было более 400 английских туристов, решивших совершить круговой месячный круизный рейс из Англии на Караибские острова и возвратиться на родину, посетив Канарские острова и Португалию. Следует отметить, что время для путешествия через зимнюю штормовую Атлантику было наихудшим. Обычно туристы других стран в зимние месяцы предпочитали посещать экзотические острова Карибского моря, используя авиацию, и прибыв на острова, они пере-

саживались на круизные лайнеры, путешествуя от острова к острову, получая удовольствие от морских прогулок. Однако англичане всегда считали себя особой морской расой, и если они уходили из Англии на судне, то традиционно должны были возвращаться в Англию на судне, невзирая на время года, состояние погоды и связанные с этим неудобства. Так было и в новогодние дни 1988 года, однако штормовая Атлантика решила испытать, как прочность нашего судна с моряками, так и выносливость пассажиров.

Сразу после выхода из устья Темзы ветер и волнение моря усиливались с каждым часом, судно испытывало сильную бортовую и килевую качку. Ветер дул злобно, без интервалов, без сострадания, без отдыха. Мир превратился в огромные пенистые волны, надвигавшиеся на судно, а небо нависло так низко, что казалось, можно коснуться его рукой. Отдыха не было ни для судна, ни для экипажа, ни для измученных пассажиров. Час за часом, всю ночь и весь следующий день был слышен только рёв ветра и грохот моря. Гигантские волны беспорядочно поднимали и затем бросали судно с высоты своих громадных гребней в образовавшиеся между ними впадины, подобные бездонным ямам. Оголявшиеся гребные винты начинали вращаться с большой скоростью, когда лайнер поднимался над бушующим океаном, и скорость их вращения затухала, когда судно погружалось в воду. Носовая часть судна глубоко зарывалась своим штевнем в громадные, стремительно несущиеся на него водяные валы и столь же стремительно взлетала вверх. Оно металось, ныряло, становилось на нос, приседало на корму. Бывалым морякам было трудно устоять на ногах, но пассажиры стойко переносили все испытания, понимая, что когда-то всё это закончится.

При таких неблагоприятных условиях первый электромеханик А.Н. Спасский, проходя по пассажирскому коридору, расположенному над кормовой частью главного машинного отделения, ощутил под своими ногами ритмично повторявшийся стук, возникавший при каждом обороте гребного вала левого борта. Он тут же сообщил мне об этом ненормальном явлении, и мы начали выяснять причину загадочного звука. В скором времени установили, что стучал редуктор двигателя левого борта. После остановки двигателя и вскрытия смотрового лючка редуктора я с ужасом обнаружил, что частично обломались несколько зубьев колеса редуктора, весившего несколько тонн, имевшего длину каждого зуба около 630 миллиметров и диаметр колеса полтора метра. Ни о каком ремонте и замене колеса невозможно было даже мечтать. ***(При дальнейших переписках с заводом-производителем установили, что подобные редукторы были изготовлены 15 лет тому назад для 7-ми судов, и к ним не существовало запасных деталей).*** В ближайшем порту необходимо было высаживать пассажиров, а затем идти под одним двигателем в порт, ожидать там изготовления нового колеса редуктора и производить его замену в заводских условиях. Стоимость нового колеса превышала 100000 долларов, а оплата неустойки арендуемой судно фирме могла обойтись во многие сотни тысяч долларов.

Тем не менее, мы не имели права остановить левый главный двигатель, так как пассажиров необходимо было своевременно доставить в Понта-Дельгада, на Азорские острова, где для них были заказаны экскурсионные автобусы. За время кратковременной стоянки в порту нам удалось более детально рассмотреть поломку зубьев редуктора. Обо всём обнаруженном сообщили радиограммой в пароходство и в ответ начали получать больше вопросов, чем рекомендаций и советов. Нас засыпали вопросами – «Почему это произошло? Почему своевременно не обнаружили симптомов, приведших к разрушению зубьев колеса редуктора? Какие параметры нагрузок на главные двигатели мы поддерживали во время рейса? ...»

В вопросах чувствовалось подозрение на наши ошибки в процессе эксплуатации. Я сам задавал себе вопрос: «В чём моя ошибка, что не смог предусмотреть, что упустил и какими будут последствия аварийного происшествия для пароходства, для судна и естественно для меня?» Спокойная размеренная жизнь закончилась и наступили дни испытаний, когда все члены машинной команды напряжённо прислушивались к стуку редуктора, и ждали самого худшего – когда он окончательно сломается, и тогда в работе останется только один главный двигатель а, следовательно, скорость судна понизится с 18 узлов до 10-11 узлов.

Моряки пытались держать втайне от пассажиров происшедшее в машинном отделении, опасаясь паники. Каждую ночь на пути к Барбадосу мы краткосрочно останавливали двигатель, открывали лючок и считали количество поломанных зубьев. К счастью, оно не росло, но меня волновал тот факт, что в поддоне редуктора находятся стальные обломки зубьев колеса, которые при совместном вращении колеса и шестерни могут быть подхвачены ими и тогда поломаются все зубья, либо редуктор просто заклинит. Всю последующую неделю я почти не выходил из машинного отделения, дремля иногда в кресле центрального пульта. Мне казалось, что если я в машинном отделении, то с редуктором ничего не произойдёт.

Колпаков, Марченко, Бунчук, Чернега, Филатов, Белоконь (члены маш. команды т/х «Азербайджан»)

*(В том рейсе было несколько моряков, присланных к нам с погибшего парохода «Адмирал Нахимов». При ночных остановках главного двигателя и естественных шумовых и вибрационных изменениях в поведении корпуса судна, ощущаемых, как пассажирами, так и членами экипажа, прибывшие с «Адмирала Нахимова» вскакивали со своих коек, хватали нагрудники и стремглав бежали к спасательным шлюпкам. Наши моряки успокаивали их, говорили, что это плановая остановка, и затем они с недоверием возвращались в свои каюты).*

Благодарим за помощь в написании статьи Валерия Братушенко.

Окончание в следующем номере

# ИЗ ПЕРВОКУРСНИКОВ В КУРСАНТЫ!

В Одесской национальной морской академии 20 сентября состоялась торжественная церемония посвящения первокурсников в курсанты.

В этом году на первый курс Академии принято 600 курсантов, из которых 70 из 13 иностранных государств. Плац внутреннего дворика ОНМА был полон людей: стройные ряды курсантов-первокурсников, родители и родственники с фотоаппаратами и видеокамерами, которые пытались отразить будущих моряков под лучами осеннего солнца. Поздравили молодых курсантов представители профессорско-преподавательского состава, выпускники и почетные гости Академии. Прозвучал гимн Украины, и с напутственным словом к курсантам обратился ректор ОНМА Михаил Миюсов.

Наша страна одна из самых серьезных поставщиков рабочей морской силы на мировой морской рынок труда, а выпускников Академии можно встретить во всех уголках Мирового океана. Но качество подготовки, которая предоставляется в Академии, дает возможность выпускникам быть лучшими и трудоустраиваться в лучших ведущих компаниях мира. Будущая морская элита страны также приняла поздравления от Алексея Гончаренко – депутата Одесского областного совета, Михаила Киреева – Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины и от Игоря Сафина – генерального директора ДП «В. Шипс (Украина)».

Старшие товарищи пожелали первокурсникам быть верными своему выбору, неутомимо стремиться к миру знаний, постоянно прикладывать усилия, чтобы стать высокообразованными специалистами, воспитывать в себе черты настоящего человека, такие как мужество, благородство, справедливость, дорожить именем моряка, быть достойными лучших традиций Академии, всегда и везде быть достойными клятвы курсантов.

- 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

ГЛАВНАЯ | НОВОСТИ | МОРЯКАМ | ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО | МОЛОДЕЖЬ | ИНСПЕКТОРАТ ITF | АКЦИИ | МЕДИА

http://mtwtu.org.ua/

Самые морские новости

Вопросы инспектору ITF on-line

Только полезная информация

Последние изменения в законодательстве

Морские издания on-line

Фото и видеогалереи

ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ