

МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№87 март 2018

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

**МОРЯКОВ ЖДЕТ ПОВЫШЕНИЕ
ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ**

**СИСТЕМА ФИНАНСОВЫХ ГАРАНТИЙ,
СОГЛАСНО MLC, 2006**

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ**

**НОВЫЕ ГРАНИЦЫ
ОПАСНЫХ МОРСКИХ ЗОН**

BEWARE OF FAKE ITF WEBSITES!

You will find all relevant
contact information here:
<http://www.itfseafarers.org/>





СОДЕРЖАНИЕ

ДАЙДЖЕСТ	2
ITF	4
ПРМТУ ПРЕДОСТЕРЕГАЕТ	6
СОТРУДНИЧЕСТВО	7
ЭКСКЛЮЗИВНО EXCLUSIVELY	8
КОНСУЛЬТАЦИЯ	10
ПРАЗДНИК	14
ВАЖНО	16
АНАЛИТИКА	18
МОЛОДЕЖЬ YOUTH	22
ИНТЕРЕСНО	24
УВЛЕЧЕНИЯ	26
КУЛЬТУРА	28
ТЕТ-А-ТЕТ	30
ГАЛЕРЕЯ	32

№ 86 февраль 2018

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков
Верстка: ФЛП Стещенко Ю.В., г. Одесса, ул. Дальническая, 4
Печать: ФЛП Клявина Е.Г., г. Одесса

Журнал «Морской» распространяется бесплатно среди членов ПРМТУ, состоящих на учёте в ЧППОМ

Тираж — 3 000 экземпляров

Свидетельство о государственной регистрации серии ОД номер 1423-294-Р от 13.02.2010 г.
 Адрес редакции: 65009, г. Одесса, Гагаринское плато 5-Б, помещение 1
 тел./факс (+380482) 42 99 02

Редакция ведёт переписку с читателями только на страницах журнала. Ответственность за достоверность информации несут авторы публикаций. Редакция оставляет за собой право сокращения и литературного редактирования принятых к публикации текстов. Мысли авторов могут не совпадать с позицией редакции. Рукописи авторам не возвращаются. Использование в какой-либо форме материалов, опубликованных в журнале, допускается только с согласия редакции, при этом обязательна ссылка на журнал "Морской".

Дорогие друзья!

Ровно 8 лет прошло с того дня, как первый номер журнала «Морской» увидел свет. Тогда, в 2010 году, мы даже и представить не могли, что наш пробный проект станет настолько популярным и читаемым изданием. Мы горды тем, что моряки с радостью забирают экземпляры «Морского» на судно, мы рады, что журнал интересен нашим читателям и его с удовольствием читают как взрослые, так и дети.

Вместе с тем, как растёт и развивается наш Профсоюз, развивается и журнал «Морской». Конечно, мы осознаем, что до идеала нам еще далеко, и есть куда стремиться, мы твердо и уверенно идем вперед. С каждым годом мы стараемся становиться лучше, прислушиваемся к критике наших читателей и радуемся похвалам. В этом номере мы расскажем о новых достижениях, проектах и каждодневной работе Профсоюза. В одной из ключевых тем номера мы расскажем вам об очередной победе Международной федерации транспортников (ITF), благодаря которой украинским морякам была возвращена задолженность по заработной плате.

Вы узнаете и о первом в этом году экспериментальном информационном семинаре, который Профсоюз организовал по просьбе моряков. Новым направлением деятельности Профсоюза стало начало сотрудничества с Ассоциацией морских капитанов Одессы. На очередном заседании правления Ассоциации было поддержано предложение об участии в совместных социальных проектах и инициативах.

Спасибо, что вы были и остаетесь с нами! Мы растем и развиваемся — для вас!

**С уважением,
 Олег Григорюк,
 Председатель Черноморской первичной профсоюзной организации моряков**

Dear Friends!

Exactly 8 years have passed since the day when the first issue of the Maritime Magazine was released. Then, in 2010, we could not even imagine that our pilot project would become such a popular and readable publication. We are proud that seafarers happily take the Maritime Magazine with them on board the ship; we are glad that the Magazine is interesting to our readers and is read with pleasure by both adults and children.

Our Trade Union is constantly growing and developing, so is the Maritime Magazine. Of course, there is always room for improvement, and we firmly and confidently move forward. Every year we try to become better, pay accurate attention to the criticism of our readers and rejoice in praise.

This new issue will tell you about the new achievements, projects and everyday work of the Union.

Here we will tell you about another victory of the International Transport Workers' Federation, who helped the Ukrainian seafarers recover their owed wages.

You will learn about the first this year's pilot information seminar, arranged by the Union at the request of seafarers.

A new area of Union's activity is the cooperation with the Association of Sea Captains of Odessa. The regular Association Board Meeting fully supported the proposal to participate in joint social projects and initiatives.

Thank you for being with us and staying with us!
 We grow and develop for you!

**Yours faithfully,
 Oleg Grygoriuk
 Chairman, Local Black Sea
 Trade Union Organization of Seafarers**

ПЕРВЫЙ В МИРЕ БЕЗБАЛЛАСТНЫЙ СПГ- БУНКЕРОВЩИК



Hyundai Mipo Dockyard строит первый в мире танкер, который не требует балластных вод. Судно вместимостью 75 000 м³ строится по заказу немецкой компании Bernhard Schulte Ship management и будет сдано в эксплуатацию уже к концу года. Судно планируется разместить в литовском порту Клайпеда, откуда оно будет снабжать морских клиентов и небольшие терминалы СПГ вдоль побережья Балтийского моря.

С сентября прошлого года действует руководство Международной морской организации (ИМО), обязывающее устанавливать на всех судах систему очистки балластных вод. Благодаря новой экологичной технологии, разработанной Hyundai Mipo Dockyard, больше нет необходимости устанавливать подобную систему на судах. Помимо этого, безбалластные суда будут потреблять меньше энергии и иметь большую грузоподъемность.

Чтобы применить концепцию «ballast-free» к этому судну, Hyundai Mipo Dockyard разработала специальную форму корпуса с «dead-rise». Машинное отделение и надстройка будут находиться в передней части судна.



СОЮЗ ГРЕЧЕСКИХ СУДОВАДЕЛЬЦЕВ НА 2018 ГОД НАСТРОЕН ОПТИМИСТИЧНО

Председатель Союза греческих судовладельцев (UGS) Теодор Вениамис уверен, что «скорее всего, 2018 будет годом, в котором все секторы судоходства смогут вернуться к росту и прибыльности». Он также считает, что конфронтация Греции с Европейским союзом в отношении институциональных и конституционных правовых рамок греческого судоходства близка к завершению.

Обращаясь к администрации UGS в Афинах, он отметил, что Европейский Союз прилагает усилия для того, чтобы Греция пересмотрела судоходное налогообложение страны путем ограничения налога на тоннаж для судоходных компаний, ориентированных исключительно на данную отрасль, и отмены освобождения судовладельцев от налогов на дивиденды и наследование.

Он рассказал об авторитете греческого флота во всем мире, заявив, что «его основой являются наши ноу-хау и накопленный нами опыт управления флотом, а также фактор низкого среднего возраста флота».

Вениамис отметил, что казна Греции получила от перевозки грузов 8,33 млрд евро в период с января по ноябрь 2017 года, что примерно на 18% выше того же периода в 2016 году. По его словам, «очевидно, что после двух лет контроля за движением капитала импорт валюты, полученной в результате грузоперевозок, постепенно восстанавливается до предыдущего уровня».

Он также сообщил, что 1 января UGS открыл свое отделение в Брюсселе, которое будет представлять интересы греческих судовладельцев в столице Европейского Союза.

МОРЯКИ БУДУТ СДАВАТЬ ЭКЗАМЕНЫ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ



Инспекция по вопросам подготовки и дипломирования моряков сообщила, что с 1 марта 2018 года введен новый Порядок проведения экзаменов лиц командного состава и судовой команды морских судов в государственных квалификационных комиссиях (ГКК).

Согласно этому Порядку, экзамен будет состоять из следующих этапов: компьютерное тестирование с использованием Автоматизированной системы тестирования «МОРТЕСТ» для отдельных категорий лиц командного состава и судовой команды морских судов;

- письменный опрос (в соответствующих случаях); устный опрос; вынесение ГКК заключения о соответствии компетентности моряка установленным стандартам по должностям и/или ответственности.

Время на прохождение компьютерного тестирования составит 60 минут, а для должностей, предусматривающих использование видео и аудио файлов, - 65 минут. Моряку дается всего одна попытка.

Если количество правильных ответов на компьютерном тестировании составляет 80% и более, результат - отличный, от 60% до 79% - удовлетворительный, менее 60 % - неудовлетворительный.



КОМПАНИЯ DNV GL ПЛАНИРУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ БЛОКЧЕЙН ДЛЯ МОРСКИХ СЕРТИФИКАТОВ

Классификационное общество DNV GL (Det Norske Veritas Germanischer Lloyd) планирует повысить информационную прозрачность всех своих морских сертификатов путём использования технологии блокчейн.

DNV GL уже переносит морские сертификаты в электронный формат, и ожидается, что за этим последует переход к блокчейну.

«Мы еще не на том уровне, но это то, к чему мы идем. Мы располагаем возможностью оформлять

сертификаты всех классов судов в электронном виде, и на сегодняшний день мы выдали 50 000 сертификатов, а следующий шаг будет заключаться в использовании технологии блокчейна», – сказал Генеральный директор DNV GL Реми Эрикссон.

Он также сообщил, что владельцы электронных сертификатов «не так уж далеки» от сертификатов по блокчейну. У владельцев электронных сертификатов есть уникальный код

для доступа к сертификатам, которые хранятся в базе DNV GL. Данные сертификаты будут храниться в частном блокчейне, а любые изменения возможно будет сделать только с согласия всех сторон, зарегистрированных в определенном блокчейне. «Это на 100% прозрачно», – подчеркнул он.

DNV GL уже использует блокчейн для хранения сертификатов ISO.

ПЕРВЫЙ В АЗИИ ПОЛИГОН ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ АВТОНОМНЫХ СУДОВ



Китай инициировал строительство первого в Азии комплекса для тестирования автономных судов в Чжухае, провинции Гуанджоу.

Площадь испытательного полигона составит порядка 225 квадратных морских миль, что сделает его самым большим в мире. На нем будут тестироваться различные технологии, в том числе автономное рулевое управление и обход препятствий. Острова, находящиеся вблизи полигона, также будут играть важную роль в комплексе с общей коммуникационной сетью и навигационными радарными, представляя собой максимально реалистичную окружающую среду для удовлетворения всех требований к испытаниям различных типов судов.

Над проектом работает администрация города Чжухай совместно с Китайским классификационным обществом (CCS), Уханьским технологическим университетом (WTU), а также компанией Yunzhou Tech. Предполагается, что испытательный полигон станет главной площадкой Китая для тестирования технологий, применяемых для эксплуатации автономных судов, на ближайшие 3-5 лет.

СМА CGM ANTOINE DE ST EXUPERY ОТПРАВИЛСЯ В СВОЙ ПЕРВЫЙ РЕЙС



Первым портом, куда зашел контейнеровоз-гигант, стал Пусан. В администрации порта отмечают, что это самый большой контейнеровоз, который когда-либо заходил в Пусан и в южнокорейский порты вообще. Здесь на судно будет погружено 3 500 контейнеров.

21-тысячник CMA CGM

ANTOINE DE ST EXUPERY построен на верфи Subic Shipyard корпорации Hanjin Heavy Industries & Construction на Филиппинах. Он задействован на сервисе French Asia Line 1, соединяющем Азию и Северную Европу с заходами в порты Нинбо, Шанхай, Альхесирас, Роттердам и Гавр.



СИСТЕМА ФИНАНСОВЫХ ГАРАНТИЙ СОГЛАСНО МLC, 2006

Международная организация труда (МОТ), Международная морская организация (ИМО) неоднократно обращали внимание морской общественности на то, что с учетом глобального характера морского судоходства моряки нуждаются в особой защите.

Учитывая это, МОТ проводит активную работу по подготовке и постоянному совершенствованию различных инструментов, направленных на обеспечение гарантированных морякам прав на достойные условия труда и отдыха, надлежащее медицинское обслуживание, достойные условия оплаты труда моряков. Постоянно разрабатываются и совершенствуются также механизмы, направленные на принуждения судовладельца к выполнению таких стандартов, обеспечение защиты моряков, оставленных без помощи судовладельца.

Безусловно, ключевым документом, регулирующим вопросы трудовых и социальных прав моряков, является Конвенция Международной организации

труда 2006 года о труде в морском судоходстве. Конвенцию ратифицировали 85 государств, членов МОТ, суммарный тоннаж флота которых составляет 91% от общемирового тоннажа судов торгового флота.

Одним из наиболее важных принципов, закрепленных конвенцией, является принцип не предоставления судам, плавающим под флагом государств, не ратифицировавших конвенцию, более благоприятного режима, чем судам государств членов конвенции. В частности, МLC, 2006 предоставило право государствам членам конвенции осуществлять контроль государством порта любого судна, заходящего в их порты.

Внедрение механизмов контроля и принуждения судовладельца к выполнению норм Конвенции позволило значительно сократить случаи нарушения трудовых прав моряков. Однако, к сожалению, по-прежнему не редкими являются случаи невыплаты морякам заработной платы, оставления моряков без

помощи в иностранных портах.

Так, только в 2017 года у в портах Парижского меморандума о взаимопонимании по контролю государствам порта при проведении проверок судов было выявлено 309 замечаний, связанных с нарушением требований условий занятости на борту судов (Раздел 2 Конвенции), из которых 69 замечаний были признаны в качестве достаточного основания для задержания судна. При этом в 72% случаев, основанием для задержания судна были замечания, связанные с нарушениями условий оплаты труда моряков.

Однако само по себе задержание судна не является гарантией выплаты морякам причитающихся им выплат. Задержанное в порту судно может быть фактически брошено судовладельцем, а экипаж в таком случае остается без необходимого снабжения, питания, без средств на репатриацию.

Именно для целей гарантирования прав моряков на достойные условия занятости, МОТ на своей 103-ой Конферен-



ции были приняты Поправки 2014 года к Конвенции, которые вступили в силу 18 января 2017 года.

В частности, Поправками 2014 года указанный выше раздел 2 Конвенция «Условия занятости» дополнен новым Стандартом A2.5.2 «Финансовые гарантии».

Положения данного стандарта устанавливают требования по функционированию оперативной и эффективной системы финансовых гарантий в целях

Сама же система финансовых гарантий может иметь форму либо системы социального обеспечения, либо страхования, либо национального фонда, либо какой-нибудь иной аналогичной схемы. Ее форма определяется соответствующим государством флага судна после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.

Помощь, оказываемая службой финансовых гарантий, должна быть предостав-

репатриации;

3) первоочередные потребности моряка, включая такие параметры, как адекватное питание, одежда, в случае необходимости, жилье, снабжение питьевой водой, жизненно важным на борту судна топливом и необходимой медицинской помощью, а также любые иные обоснованные затраты или издержки, сопряженные с действием или бездействием, квалифицируемым как оставление моряка без помо-

Помощь, обеспечиваемая службой финансовых гарантий, предоставляется любому оставленному без помощи моряку судне, независимо от его национальности.

содействия морякам в случае оставления их без помощи.

При этом моряк считается оставленным без помощи, если судовладелец:

- 1) не покрывает издержек, связанных с репатриацией моряка;
- 2) оставил моряка без необходимой материальной поддержки и помощи;
- 3) по иным причинам в одностороннем порядке порвал связь с моряком, и

лена моряку незамедлительно по запросу моряка или назначенного моряком его представителя.

Размер помощи, оказываемой службой финансовых гарантий, должен быть достаточным, чтобы охватить:

- 1) невыплаченную заработную плату и другие выплаты, причитающиеся моряку, не превышая четырехмесячной задолженности по заработной плате или по

щи до его прибытия на родину.

Стандартом также предусматривается, что на борту судна должно храниться письменное удостоверение или другое документальное свидетельство финансовых гарантий, выданное службой финансового обеспечения. Копия такого свидетельства должна быть размещена на видном месте на борту судна, где с ней могут ознакомиться моряки.

Служба финансовых гарантий покрывает задолженность по заработной плате в размере не более чем четыре месяца

в том числе, не выплачивал ему договорной заработной платы за период не менее двух месяцев.

другим платежам;

- 2) все расходы, обоснованно понесенные моряком, включая издержки по

Поправками 2014 года также внесены изменения в нормы Конвенции, устанавливающие требования к содержанию Декла-

рации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. В частности, в части I Декларации должны быть указаны требования национального законодательства государства флага судна касательно финансовых гарантий по репатриации, а в части II — меры, принимаемые для судна в части обеспечения выполнения требований Конвенции и национального законодательства государства флага судна.

Стоит напомнить, что Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве является неотъемлемой частью Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, обязательного документа, который должен быть на борту каждого судна валовой вместимостью 500 и более единиц, и который является первоочередным доказательством соблюдения на судне трудовых и социальных прав моряков.

Таким образом, МОТ была создана юридическая основа механизма финансовых гарантий моря-

кам, оставленных без помощи, который начал работать 18 января 2017 года. Это значит, что с момента вступления поправок 2014 года в действие прошло уже более года, что дает возможность оценить эффективность их практического применения.

Прежде всего следует отметить, что государства — члены конвенции внесли соответствующие изменения в свое национальное законодательство, обязав судовладельцев обеспечить необходимые финансовые гарантии помощи морякам.

Наиболее распространенной формой системой финансовых гарантий, принятой государствами, является система страхования через клубы взаимного страхования (P&I Club). При этом, ряд государств мировых лидеров по количеству судов установили довольно жесткие требования к P&I клубам, которые могут выдавать свидетельства финансовых гарантий для судов под их флагом.

Соответствующая информация, как правило, открыта для свободного доступа на сайтах компетентных органов государств, а также на официальном сайте МОТ, который, к слову, содер-

жит массу другой полезной моряку информации: контактные данные компетентных органов, национальное законодательство государств — членов конвенции и т.д. Кроме того, на сайте МОТ размещена ссылка на Информационную базу данных о зарегистрированных случаях оставления моряков без помощи (<http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>).

Данный ресурс содержит регулярно обновляемый список судов, экипажи которых оставлены без помощи судовладельцем, а также информацию от ИМО, компетентных органов государств, инспекторов ИТФ о действиях, предпринятых для оказания помощи морякам.

Анализируя информацию, размещенную в Базе данных, было установлено, что в 2017 году в Базу было внесено сообщения о 58 судах, брошенных судовладельцами по всему миру, на борту которых находилось 719 моряков, требующих помощи. При этом на 12 судах находились моряки-граждане Украины, а общее количество украинцев, брошенных в иностранных портах, — 132 человека.

Каждый шестой моряк, оставшийся без помощи в международном морском судоходстве, — украинец



Важно отметить, что ни один из 132 украинских моряков не являлся членом Профсоюза работников морского транспорта Украины, а суда, на которых они работали, не были покрыты коллективными соглашениями по стандартам ITF. Несмотря на это, консультационная и информационная помощь морякам всех 12 судов была оказана именно инспекторами ITF.

При этом 56 украинских моряков воспользовались помощью служб финансового обеспечения, получив компенсацию заработной платы в размере не более чем за 4 месяца, а также необходимые средства для репатриации на родину.

гарантировать их права быть репатрированными на родину, получить необходимое снабжение, провизию, медицинскую помощь.

По-прежнему, крайне важной является и роль инспекторов ITF, обеспечивающих своевременное информирование всех заинтересованных сторон, а также необходимое правовое содействие в порту стоянки судна.

Вместе с тем, деятельность компетентных органов Украины в части оказания содействия морякам, оставшимся без помощи судовладельцев, является крайне неэффективной. Украина все еще не ратифицировала Конвенцию 2006 года



Каждый второй украинский моряк смог воспользоваться помощью служб финансового обеспечения в 2017 году

Таким образом, можно сделать вывод, что механизм финансового обеспечения моряков, оставленных без помощи судовладельцами, начинает приносить свои ощутимые результаты. Совместно с эффективным контролем со стороны государства флага судна, инспекторами контроля государства порта это должно позволить минимизировать случаи невыплаты морякам их заработной платы,

о труде в морском судоходстве, а моряки – граждане Украины, как правило, остаются без какого-либо содействия со стороны государства в борьбе за гарантированные им трудовые права, заработную плату, возможность вернуться к своим семьям.

ПРМТУ в очередной раз призывает к скорейшей ратификации Украинской Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.



58 СУДОВ ВНЕСЕНЫ В БАЗУ ДАННЫХ БРОШЕННЫХ СУДОВ В 2017



12 СУДОВ С УКРАИНСКИМИ ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖА НА БОРТУ



719 МОРЯКОВ НА БОРТУ БРОШЕННЫХ ПО ВСЕМУ МИРУ СУДОВ



132 УКРАИНСКИХ МОРЯКА НА БРОШЕННЫХ СУДАХ



56 УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ ПОЛУЧИЛИ ПОМОЩЬ СЛУЖБ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ*

*компенсацию заработной платы в размере не более чем за 4 месяца, а также необходимые средства для репатриации на родину

НОВЫЕ ГРАНИЦЫ ОПАСНЫХ МОРСКИХ ЗОН

ВО ВРЕМЯ ПОСЛЕДНИХ IBF ПЕРЕГОВОРОВ ПРОФСОЮЗОВ И РАБОТОДАТЕЛЕЙ В МАНИЛЕ СТОРОНЫ СОГЛАСОВАЛИ ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЯ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ — ОПРЕДЕЛИЛИ НОВЫЕ ГРАНИЦЫ ЗОН ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ. ИЗМЕНЕНИЯ ВСТУПИЛИ В СИЛУ 1 МАРТА 2018 ГОДА. В ДАННОЙ СТАТЬЕ МЫ РАССКАЖЕМ ВАМ О НОВЫХ ГРАНИЦАХ ЗОНЫ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ, ЗОНЫ ПОВЫШЕННОГО РИСКА И РАСШИРЕННОЙ ЗОНЫ ПОВЫШЕННОГО РИСКА IBF, ПОЛНЫЙ ТЕКСТ КОТОРЫХ НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ ВЫ СМОЖЕТЕ НАЙТИ НА САЙТЕ ITFSEAFARERS.ORG.

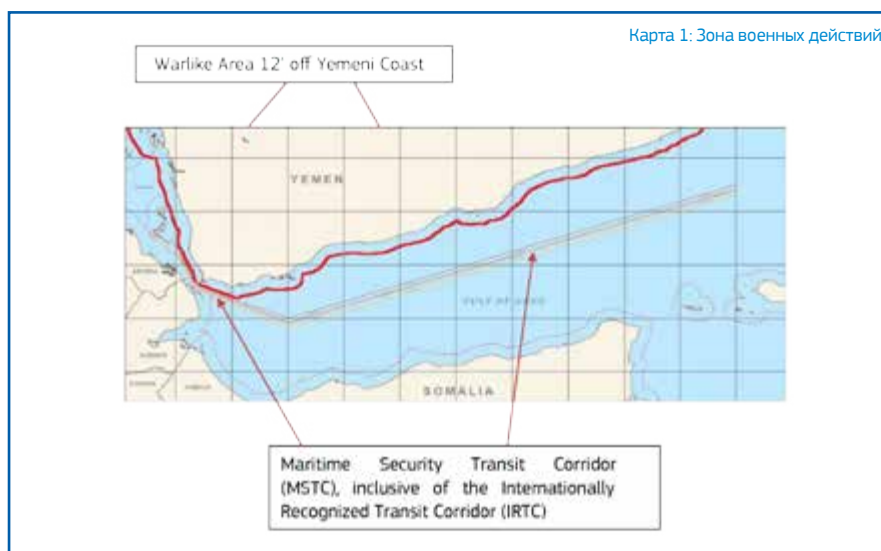
В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 17.4 РАМОЧНОГО КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА IBF, НОВЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОПРЕДЕЛЕНИЙ И ПРИЛОЖЕНИЕ К НЕМУ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ДОБАВЛЕНЫ К КАЖДОМУ КОЛЛЕКТИВНОМУ ДОГОВОРУ IBF, КОПИЯ КОТОРОГО, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, ДОЛЖНА БЫТЬ НА БОРТУ КАЖДОГО ПОКРЫТОГО КОЛДОГОВОРОВ IBF СУДНА.

СОГЛАСНО РЕШЕНИЮ РУКОВОДЯЩЕЙ ГРУППЫ КОМИТЕТА СПРАВЕДЛИВОЙ ПРАКТИКИ ITF (ITF FRC), НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ГРАНИЦ ОПАСНЫХ МОРСКИХ ЗОН ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОТРАЖЕНЫ В СООТВЕТСТВУЮЩИХ СТАТЬЯХ СТАНДАРТНОГО ДОГОВОРА ITF, УНИФИЦИРОВАННОГО ДОГОВОРА ITF ЕСС (ITF UNIFORM TCC) И ВСЕХ ПРОИЗВОДНЫХ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ.

НОВЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГРАНИЦ ОПАСНЫХ МОРСКИХ ЗОН И ПОЛОЖЕННЫЕ МОРЕКАМ ПРЕМИИ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ 1 — ЗОНА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ IBF

– действует с 1 марта 2018 года –



Зона военных действий IBF (IBF Warlike Operations Area) — территориальные воды Йемена, простирающиеся на 12 морских миль от его границы с Саудовской Аравией в Красном море и границы с Оманом в Аденском заливе, за исключением Транзитного коридора морской безопасности (MSTC) в Красном море, где он пересекает Зону военных действий (Карта 1).

Зона военных действий — Зона военных действий — 12 морских миль от побережья Йемена. Транзитный коридор морской безопасности (MSTC), включает в себя Международный транзитный коридор (ITC).

Транзитный коридор морской безопасности (MSTC) в Красном море был создан Объединенными морскими силами (Combined Maritime Forces, CMF). Данный коридор обеспечивает безопасность судов и предлагает проходить через регион по определенному маршруту под наблюдением военно-морских сил и береговой охраны. IBF определяет MSTC как Расширенную зону повышенного риска.

Права моряка:

- Премияльные (100% базовой ставки) за все время пребывания в данной зоне (минимум 5 дней);
- Двойная компенсация по смерти;
- Двойная компенсация за стойкую утрату трудоспособности;
- Право прервать контракт;
- Компенсация в размере двойной базовой заработной платы;
- Репатриация за счет компании.

IBF подчеркивает, что во время перехода судна через данную зону компания-судовладелец должна стремиться наилучшим образом обеспечить защиту своих работников (моряков): помимо принятия повышенных мер безопасности, соблюдения рекомендаций «Лучших практики управления» (Best Management Practices, BMP), IBF рекомендует принять дополнительные меры защиты, например, нанять вооруженных охранников или применять защитные системы на судне, задача которых — снизить его уязвимость. Дополнительные меры защиты следует принимать с учетом типа и размера судна, высоты надводного борта во время перехода и его скорости.

При транзите или пребывании судна в Зоне военных действий экипаж имеет право на получение премии в размере 100% базовой ставки заработной платы, а в случае инвалидности или смерти — на выплату двойной компенсации по потере трудоспособности или гибели. Премияльные равные 100% базовой ставки должны начисляться с

момента входа судна в Зону военных действий. Минимальный размер премии — пятидневная оплата. По истечению пяти дней после захода судна в данную зону, премия продолжает начисляться за каждый день фактического пребывания судна в зоне.

Компания обязана заранее уведомить члена экипажа о том, что его судно направляется в Зону военных действий IBF, при этом моряк имеет право отказаться от продолжения рейса и расторгнуть трудовой договор. В таком случае Компания должна выплатить моряку двойной базовой оклад в качестве компенсации за досрочно прерванный контракт, а также организовать репатриацию за счет компании.

С целью содействия искоренению пиратства, все суда, подвергшиеся нападениям в данном регионе, должны передавать сообщения о факте нападения кораблям военно-морских сил различных стран, находящимся поблизости, или же соответствующим компетентным органам.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ 1А — ЗОНА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ IBF

– действует с 17 апреля 2015 года –

Зона военных действий IBF (IBF Warlike Operations Area) включает в себя все порты Йемена. Данное определение IBF вступает в силу, как только судно пришвартовалось у причала любого порта Йемена.

Права моряка:

- Премияльные (100% базовой ставки) за все время пребывания в данной зоне (минимум 5 дней);
- Двойная компенсация по смерти;
- Двойная компенсация за стойкую утрату трудоспособности;

- Право прервать контракт;
- Компенсация в размере двойной базовой заработной платы;
- Репатриация за счет компании.

* Премияльные выплаты аналогичны указанным в Определении 1 выше (Зона военных действий IBF).

ОПРЕДЕЛЕНИЕ 2 — ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА IBF

– в силе с 1 марта 2018 года –

Зона повышенного риска IBF (IBF High Risk Area) – Аденский залив + 400 морских миль от восточного побережья Сомали; за исключением Международного транзитного коридора (IRTC) (Карта 2). Западная граница данной зоны проходит от береговой линии на границе Джибути и Сомали до положения 11 48 N, 45 E; и от 12 00 N, 45 E до острова Маюн в Баб-эль-Мандебском проливе. Восточная граница проходит от Rhiydi-Irisal на острове Сокотра до положения 14 18 N, 53 E; и от 14 30 N, 53 E до береговой линии на границе между Йеменом и Оманом. Сюда же входит 400-километровая зона от восточного побережья Сомали, то есть от острова Сокотра до кенийской границы на юге.

Карта 2: Западная Африка



Внешние границы Расширенной зоны повышенного риска (Красное море)

Международный транзитный коридор (IRTC) – (также показан на Карте 1)

Внешние границы Зоны повышенного риска

Внешние границы Расширенной зоны повышенного риска (Индийский океан)

Права моряка:

- Премияльные (100% базовой ставки) за период фактического пребывания в зоне / транзита через нее;
- Двойная компенсация по смерти;
- Двойная компенсация за стойкую утрату трудоспособности;
- Право прервать контракт;
- Репатриация за счет компании.

Помимо обеспечения защиты членов экипажей судов, заходящих в Зону повышенного риска (см. Определение 1 выше), во время перехода или пребывания судна в данной зонекомпания должна выплачивать морякам премию в размере 100% базовой ставки заработной платы, а в случае инвалидности или смерти члена экипажа — двойную компенсацию по по-

тери трудоспособности или гибели. Премиальные, равные 100% базовой ставки, должны начисляться с момента входа в Зону повышенного риска.

В случае, если судно планирует пересекать Зону повышенного риска IBF вне границ Международного транзитного коридора (IRTC), моряк имеет право отказаться продолжать рейс и прервать

контракт. В таком случае он должен быть репатриирован за счет компании с выплатой компенсации за досрочно прерванное трудоустройство в размере 100% от базовой ставки заработной платы.

Опять-таки, при попытке или нападении пиратов на судно, об этом необходимо незамедлительно сообщать кораблям ВМС, находящимся поблизости.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ 3 — РАСШИРЕННАЯ ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА IBF

– действует с 16 декабря 2015 года –

Карта 3: Транзитный коридор морской безопасности (MSTC) в Красном море и Баб-эль-Мандебский пролив



Расширенная зона повышенного риска IBF (IBF Extended Risk Area) – западная часть Индийского океана и Красное море. Зона простирается от границы Йемена и Саудовской Аравии (16°22'N) в Красном море и 22°N в Оманском заливе, до 65°E и 5°S и включает в себя Транзитный коридор морской безопасности (MSTC) (Карта 1, 3), но исключает Зону военных действий и Зону повышенного риска.

Определения Зоны военных действий и Зоны повышенного риска в этих координатах будут иметь приоритет, за исключением случаев перехода судна в границах Транзитного коридора морской безопасности (MSTC), который включает в себя Международный транзитный коридор (IRTC).

Транзитный коридор морской безопасности (MSTC)

(Суда, проходящие в пределах MSTC, находятся в Расширенной зоне повышенного риска, а не в Зоне военных действий или в Зоне повышенного риска)

Права моряка:

- Премиальные (100% базовой ставки) только за тот день, когда имело место нападение на судно;
- Двойная компенсация по смерти;*
- Двойная компенсация за стойкую утрату трудоспособности;
- * Выплачивается в случае, если происшествие, приведшее к смерти/инвалидности, произошло в тот же день, что и нападение на судно.

Помимо обеспечения защиты компанией членов экипажей ее судов, заходящих в Расширенную зону повышенного риска (как и в предыдущих определениях), во время перехода через данную зону

(но вне границ Зоны повышенного риска), моряки также имеют право на получение премии в размере 100% базовой ставки заработной платы за тот день, когда судно подверглось нападению пиратов.

Моряку или его семье положена выплата двойной компенсации при травме или гибели моряка вследствие нападения пиратов на судно, о чем должна быть сделана запись в судовом журнале и составлен отчет о нападении для подачи в международные инстанции, такие как Морская торговая организация Соединенного Королевства (UKMTO).

В границах Расширенной зоны повышенного риска IBF, если судно пришвартовано у причала

в безопасном порту, стоит на безопасной якорной стоянке или же пришвартовано к точечному причалу (Single-Buoy Mooring, SBM), дополнительная базовая заработная плата и дополнительная компенсация за травму или смерть начисляются не будут, за исключением нахождения в водах и портах Сомали и Йемена.

Если судно было вынуждено выйти за границы Транзитного коридора морской безопасности (MSTC) по причине предотвращения столкновения (и при условии, что оно вернулось на исходный курс, как только опасность миновала и возвращение стало практически осуществимо), премиальные членам экипажа начисляются не будут.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ 4 — ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА IBF

– действует с 16 декабря 2015 года –

Карта 4А: Западная Африка – Бенин и Нигерия



Зона повышенного риска IBF (IBF High Risk Area) — Гвинейский залив (территориальные воды, 12 морских миль) и территориальные воды Нигерии и Бенина (Карта 4А), за исключением Морской зоны отчуждения (Maritime Exclusion Zone, MEZ), Зоны безопасной якорной стоянки (Secure Anchorage Area, SAA) и Зоны безопасного проведения швартовных и грузовых операций на наливных судах в открытом море (Ship-to-Ship Zone, STS) (Карта 4В). Зоны MEZ, SAA и STS должны

рассматриваться как «Расширенные зоны повышенного риска IBF» и условия работы в них изложены в Определении 3 выше.

Зона повышенного риска IBF включает расположенные в территориальных водах Бенина и Нигерии порты, терминалы и якорные стоянки, дельту реки Нигер, другие внутренние водные пути и портовые сооружения, за исключением случаев, когда судно пришвартовано к точечному причалу (Single-Buoy Mooring, SBM) в охраняемой зоне порта.



Карта 4В: Западная Африка – Зоны MEZ, SAA и STS

Зона SAA

Зона MEZ

Зона STS

Зона повышенного риска отмечена зеленым цветом

Расширенная зона повышенного риска

Права моряка:

- Премияльные (100% базовой ставки) за период фактического пребывания в зоне/транзита через нее;
- Двойная компенсация по смерти;
- Двойная компенсация за стойкую утрату трудоспособности;
- Повышенные требования безопасности.

Все компании, эксплуатирующие суда или оффшорные объекты в пределах Зоны повышенного риска IBF должны, принимая во внимание характер рисков, обеспечить достаточные меры безопасности для защиты своих работников, а также обеспечить надлежащую защиту, рекомендации и премиальные выплаты экипажам.

В частности, после вхождения и на протяжении всего пребывания судна в Зоне повышенного риска для защиты моряков должны быть приняты повышенные меры безопасности, которые обеспечат наивысшие стандарты защиты, как, например, «Лучшие практики управления» (Best Management Practices, BMP).

В портах перечисленных выше стран, их внутренних водных путях и подходах к этим портам следует принять дополнительные меры безопасности для защиты судов от несанкционированных подходов и высадок пиратов. Такие меры должны, в числе прочего, предусматривать повышение бдительности экипажа, а также реализацию плана экстренного оповещения/плана действий в чрезвычайной ситуации. Дополнительные меры защиты следует принимать с учетом типа и размера судна, высоты надводного борта во время перехода и его скорости.

Перед подходом к порту необходимо сделать запрос по месту относительно безопасности в порту, а время самого захода в порт и выхода из него следует соотносить со временем проведения патрулирования данной водной территории соответствующими правительственными силами, если таковое имеет место быть.

Сход (увольнение) моряков на берег в данной зоне запрещен, если исключительные обстоятельства или чрезвычайная ситуация не требуют обратного. Компания также не должна проводить плановые смены экипажей ни в одной из перечисленных выше стран без крайней на то необ-

ходимости.

При обычных обстоятельствах компания обязана сообщить моряку в срок до 30 дней о запланированном заходе судна, на котором данный моряк работает или будет работать, в Зону повышенного риска. Получив данную информацию, моряк в праве потребовать организацию репатриации за счет компании. Если компания не в состоянии уведомить моряка в установленный срок (например, из-за изменений в расписании), она должна предпринять все разумные усилия для репатриации моряка при первой же возможности за счет компании.

Каждому моряку, согласившемуся продолжить плавание, компания должна выплатить премиальные в размере 100% от ставки базовой заработной платы за каждый день пребывания моряка в данной зоне. Семье погибшего члена экипажа или потерявшему трудоспособность моряку также полагается выплата двойной компенсации по смерти/инвалидности.

В случае нападения на судно, компания должна поддерживать связь с семьями членов экипажа данного судна и регулярно информировать их о положении дел, а также сообщать о мерах, предпринимаемых для защиты моряков и оказания им помощи.

Данное определение Зоны повышенного риска IBF может обеспечивать более благоприятные условия для моряков, работающих в данной зоне, однако ни в коем случае не может отменять любые выплаты, причитающиеся моряку по Коллективному договору IBF.



КАК ОРГАНИЗОВАТЬ СЕБЯ, СЕМЬЮ, КОГДА МУЖ В МОРЕ

КАЖДАЯ СУПРУГА МОРЯКА ПРОХОДИТ ЧЕРЕЗ ИСПЫТАНИЕ, КОГДА ПРИХОДИТ ВРЕМЯ ПРОВОЖАТЬ МУЖА В РЕЙС. В ТЕЧЕНИЕ МНОГИХ ЛЕТ СУПРУГИ МОРЯКА ПРЕОДОЛЕВАЮТ СВОИ СТРАХИ, ПРОХОДЯ ИСПЫТАНИЯ ВРЕМЕНЕМ, УСПЕШНО ВЫПОЛНЯЮТ СВОИ ДОМАШНИЕ ОБЯЗАННОСТИ И ОСТАЮТСЯ СИЛЬНЫМИ ЛЮДЬМИ, НЕСМОТРИ НА ВСЕ ТРУДНОСТИ. КАК ЖЕ ИМ ЭТО УДАЕТСЯ? МЫ ПОДГОТОВИЛИ ДЛЯ ВАС НЕСКОЛЬКО СОВЕТОВ.



ОСТАВАЙТЕСЬ НА ПОЗИТИВЕ

Когда вам тяжело, научитесь оставаться мотивированными и оптимистичными в отношении вашего окружения. Силы позитивного мышления могут принести успех. Всякий раз, когда негативная мысль приходит в голову, замените ее положительной. Например, вы думаете, что не сможете выполнить определенную задачу. В этот момент напомните себе об одном таком инциденте из прошлого, когда вы выполняли сложную задачу и сделали это исключительно хорошо. С практикой ваш мозг будет иметь тенденцию думать позитивно в течение определенного периода времени, и ваш прогноз изменится автоматически.

Вспомните старую поговорку – **«И это тоже пройдет»**. Когда вы прививаете себе веру в себя, когда вы понимаете, что ваше состояние является лишь временным, которое скоро пройдет и закончится днем, когда вы снова будете вместе через несколько месяцев, вы автоматически почувствуете всплеск мотивации.



СЛЕДИТЕ ЗА СВОИМ ЗДОРОВЬЕМ

Помните, что ваше здоровье имеет огромное значение. Вы играете ключевую роль в ведении домашних дел, в воспитании детей, когда ваша вторая половина находится в море. При попытке многозадачности и выполнении всего, что находится в ваших планах, вы можете навредить своему здоровью.

Не паникуйте, если вы не смогли выполнить что-то в срок или забыли что-то важное. Это не конец света. Помните, что это нормально – не быть совершенным. Всегда есть время, чтобы все исправить и начать снова. Здоровое тело и здоровый ум не только оказывают положительное влияние на общее состояние, но и улучшают качество жизни. Постарайтесь не игнорировать занятия спортом. Употребление здоровой пищи не менее важно. Пропуск приема пищи или поедание нездоровых продуктов питания среди рабочего дня или употребление алкоголя из-за стресса не приведет к хорошему результату. Следуйте здоровому образу жизни для вашего блага.



ВЗЯТЬ ВСЕ ПОД КОНТРОЛЬ

Вы можете думать о своем одиночестве, пока он находится в море, или можете держать себя в руках, чтобы противостоять новым вызовам. Верьте в себя и помните, что все в ваших силах. Напомните себе, что это ваша семья, вы несете ответственность за свое благополучие, и сделаете все возможное, чтобы все в вашей семье было в порядке.



РАССТАВЛЯЙТЕ ПРИОРИТЕТЫ

Когда супруг уходит в рейс, на ваши плечи ложится много обязанностей. Вас преследуют мысли о том, как вы справитесь, как будете управлять личными финансами, заниматься уходом за детьми, домашними делами, одновременно работать и т. д. Для этого важно эффективно распределять свое время и быть всегда организованной. Уделяйте внимание делам в зависимости от их важности и срочности, будь то на работе или дома. Начните со списка дел. Установите напоминания на свой телефон/календарь или разместите его на рабочем месте. Планирование вашего дня каждое утро или за день ранее поможет вам все контролировать, и делать все вовремя.



ОБЩЕНИЕ С СУПРУГОМ

Сегодня общение с супругом во время рейса не составляет большой проблемы. С появлением Интернета обмен электронной почтой, мгновенными сообщениями – позволяют моряку быть ближе к семье. Рассказывайте супругу о том, как вы решаете ежедневные задачи, как воспитываете детей, справляетесь с бытовыми вопросами. Моряку будет спокойнее во время рейса знать, что где-то далеко, на суше с его семьей все в порядке. Это придаст ему сил, поможет справиться с разлукой с семьей.



СОЦИАЛИЗАЦИЯ

Тот факт, что ваш супруг не с вами, не означает, что вы отделились от внешнего мира и людей. Ограничение себя работой и рутинной может заставить вас чувствовать себя одинокой. Уделяйте внимание общению с друзьями, ходите друг к другу в гости, посещайте корпоративные вечеринки, экскурсии. Держите себя в окружении позитивных людей, они сыграют важную роль в том, чтобы принести вам счастье.



ПЛАНИРОВАНИЕ РАСХОДОВ И ЛИЧНЫЕ ФИНАНСЫ

Всегда трудно зарабатывать деньги, независимо от того, насколько каждый из вас вносит свой вклад в бюджет. Рассортируйте вопросы по важности. Расходы огромной суммы на образование вашего ребенка могут являться намного важнее, чем покупка дорогих часов. Дисциплина – это ключ к успеху. Это не значит, что вы должны прибегать к крайней мере экономии. Поддержание баланса – это разумно. Разумное отношение к личным финансам не только обеспечит душевный покой, но и даст вам более спокойную и комфортную жизнь в долгосрочной перспективе.



УДЕЛЯЙТЕ ВРЕМЯ СЕБЕ

Найдите время на то, что вы всегда хотели сделать, найдите свое хобби, займите свой досуг. Это может быть чтение, прослушивание музыки, просмотр фильма, обучение игре на музыкальном инструменте, рисование, живопись или просто развлечение с детьми или общение с родителями. Если вы хороши в чем-то, попробуйте перейти на следующий уровень. Это может быть все, что вас радует. Это поможет вам удерживать все ваши негативные мысли и энергию.

Традиционно в преддверии Международного женского дня Профсоюз работников морского транспорта Украины организовал встречу с женами моряков-членов ПРМТУ. Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк поздравил женщин с наступающим праздником: «Несмотря на то, что зима никак не сдаётся и за окном лежит снег, я желаю вам весеннего настроения, солнца в душе, позитива, здоровья, всего самого доброго». Олег Григорюк рассказал об инициативе жен моряков создания группы жен-активисток – «Морские звезды». Планируется, что при поддержке Профсоюза они будут заниматься организацией мероприятий для семей моряков, участвовать в благотворительных проектах, оказывать помощь Профсоюзу.

На встречу ПРМТУ также пригласил психолога Марию Диденко, которая провела для жен моряков тренинг на тему «Чего хочет Женщина, того хочет Бог». «У каждой женщины свой путь. Порой он бывает легок и светел, но чаще всего каждой из нас приходится идти по пути обретения себя, своего права на счастье. И каждая женщина сделала свой выбор, становясь супругой моряка. Мы обсудили, как на этом пути остаться верной себе, своей любви, своим ценностям, своей внутренней природе и свободе. Как, обретая семью, сохранить и приумножить тепло и любовь», – рассказала Мария Диденко.

Все участники праздничной встречи получили подарки от Профсоюза и заряд положительных эмоций.

Traditionally, on the eve of the International Women's Day, the MTWTU organized a meeting with the wives of seafarers, registered with the Union. Oleg Grygoriuk, MTWTU First Vice Chairman, congratulated the women on the upcoming holiday: "Despite the fact that the winter isn't giving up and there's still snow outside, I wish you a spring mood, sun in your souls, wish you to stay positive, healthy, and all the very best".

Oleg Grygoriuk also spoke about the idea of the wives of seafarers to establish an initiative group named "Sea Stars". It is planned that, supported by the MTWTU, the newly formed structure will organize events for the families of seafarers, volunteer in charitable projects and assist the Union.

The MTWTU also invited the psychologist Maria Didenko to conduct training for the ladies called "What woman wants, God wants".

"Every woman has her own path. Sometimes it is easy, but more often each of us has to follow the path of finding ourselves, acquiring our right to happiness. And every woman made her choice, becoming the wife of a seafarer. We discussed how to remain faithful to yourself, to your love, your values, your inner nature and freedom on this path. How to preserve and increase warmth and love when starting a family", said Maria Didenko.

All the participants of the festive meeting, in addition to a charge of positive emotions, received nice gifts from the Union.

Милые женщины! Профсоюз работников морского транспорта Украины поздравляет вас с Международным женским днем — 8 Марта! Искренне желаем вам весеннего цветущего настроения, прекрасных слов и поступков, приятных запоминающихся сюрпризов. Легкости вам, нежности, внимания, теплоты, заботы и добра. Любви вам и всех благ!



В РИМЕ ОБСУДИЛИ АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ ЕВРОПЫ



14 ФЕВРАЛЯ 2018 ГОДА В РИМЕ, ИТАЛИЯ, СОСТОЯЛОСЬ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ДОКЕРСКОЙ СЕКЦИИ ЕВРОПЕЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (ETF). НАПОМИМ, ЧТО ETF ЯВЛЯЕТСЯ ЕВРОПЕЙСКИМ КРЫЛОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (ITF), И ПРЕДСТАВЛЯЕТ ПОРЯДКА 3,5 МЛН.

ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ ИЗ 230 ПРОФСОЮЗОВ 41 СТРАНЫ. ETF, ТАК ЖЕ КАК И ITF, ПРЕДСТАВЛЯЕТ РАБОТНИКОВ СЛЕДУЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫХ СЕКТОРОВ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ И ЛОГИСТИКА, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ, ПОРТЫ И ДОКИ, ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ, ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ, ТУРИЗМ И РЫБОЛОВСТВО. ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНСТВЕННОЙ ЧЛЕНСКОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ETF В УКРАИНЕ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕЙ РАБОТНИКОВ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ НАШЕЙ СТРАНЫ.

НА ЗАСЕДАНИИ ДОКЕРСКОЙ СЕКЦИИ ETF, ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПРЕДСТАВЛЯЛ ЕГО ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МИХАИЛ КИРЕЕВ. ДОКЕРСКАЯ СЕКЦИЯ СОБИРАЕТСЯ ЕЖЕГОДНО, ЧТОБЫ РАССМОТРЕТЬ САМЫЕ АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ ЕВРОПЫ И ВЫРАБОТАТЬ СОВМЕСТНЫЕ РЕШЕНИЯ ЭТИХ ПРОБЛЕМ.



АВТОМАТИЗАЦИЯ

Докерские профсоюзы считают автоматизацию основной угрозой труду портовиков сегодня — сокращение рабочих мест происходит по причине автоматизации портовых терминалов и перехода к современным цифровым технологиям. Использование судовладельцами мега-судов, заключение альянсов и найм граждан третьих стран не то что не способствует созданию большего числа рабочих мест в портах, а, наоборот, создают более нестабильные условия для развития сектора и снижают качество уже существующих рабочих мест в портах. Потеря рабочих мест по причине автоматизации оказывает негативное воздействие на национальные экономики: сокращается количество налогоплательщиков а, как следствие, и пополнение местных бюджетов; а также снижается покупательная способность населения. Все эти факторы следует брать в расчет при разработке государственных и частных инвестиционных стратегий для финансирования новых автоматизированных терминалов.

ETF предполагает, что посредством коллективных переговоров удастся сохранить существующий уровень занятости, обеспечить создание пула рабочей силы, переподготовку действующим работникам, а также гарантированный минимальный доход. ETF призывает все свои членские организации вести коллективные переговоры с учетом скорого внедрения процессов автоматизации и включать в свои коллективные договоры следующие аспекты:

- последствия автоматизации для работников;
- совместная оценка количества рабочих мест и необходимых позиций;
- обучение и переподготовка сотрудников;
- условия труда (рабочее время,

рабочие смены и т.д.)

- стратегия смягчения последствий автоматизации;
- новые угрозы здоровью и безопасности работника.

В данном контексте задачей ETF сегодня является как информирование профсоюзов о характере и темпах автоматизации, так и снабжение их практическими рекомендациями в отношении

смягчения последствий этого процесса. С этой целью ETF провела уже два семинара по автоматизации, в которых приняли участие портовики

и профсоюзные активисты из членских организаций ETF. Помимо ознакомления с основами автоматизации и цифровизации, участники обоих семинаров

Председатель ПРМТУ Михаил Киреев представил интересы украинских докеров на ежегодном заседании Докерской секции ETF.

изучили примеры того, каким образом были автоматизированы порты Роттердам и Гамбург; получили информацию об оптимизации логистических процессов в порту Антверпен и о будущих проектах по автоматизации в Европе, а также о влиянии новых технологий на организацию труда, роль профсоюзов, организационные стратегии и ведение коллективных переговоров.

КАМПАНИЯ ПО КРЕПЕЖУ ГРУЗОВ (LASHING CAMPAIGN)

Напомним, что Кампания по крепежу была запущена в 2015 году по инициативе Докерской секции, и ее целью является возвращение докерам их законной работы — крепления и раскрепления грузов, которая часто выполняется моряками. С момента запуска Кампании уже были достигнуты

значительные успехи во многих странах Европы, и о последних событиях на этом поприще сообщили участники заседания Докерской секции:

- Нидерланды: в рамках соглашения между профсоюзами и работодателями проводится исследование в отношении регулирования выполнения крепежных работ;

- Швеция: в порту Мальме, где крепежные работы традиционно выполнялись моряками, Профсоюз транспортных рабочих Швеции (STWU) смог добиться, чтобы крепление грузов производилось докерами;

- Германия: благодаря масштабной Кампании профсоюза ver.di были пересмотрены постановления по портам Бремен и Бремерхафен, и теперь крепление грузов считается докерской работой.

в их странах, а также рассказали об изменениях, которые претерпела национальная транспортная отрасль за год, прошедший со дня прошлого заседания секции. Представители профсоюзов рассказали о наличии трудовых споров с различными работодателями, разрешением которых они в данный момент занимаются. Политический секретарь Докерской секции ETF Ливия Спера напомнила о важных составляющих успеха подобной борьбы — солидарности, совместной стратегии и скоординированных действиях членских профсоюзов ETF.

Председатель ПРМТУ Михаил Киреев в своем докладе рассказал о последних изменениях в портовой отрасли нашей страны, в том числе о приватизационных процессах и новой транспортной стратегии, а также об ответных действиях Профсоюза.

Михаил Киреев выступил с докладом о последних изменениях в портовой отрасли Украины, а также об ответных действиях Профсоюза.

СПОРЫ И ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО КОЛЛЕКТИВНЫМ ДОГОВОРАМ

Участники заседания Докерской секции представили подробный обзор событий политического характера, произошедших

ПРОБЛЕМА НАСИЛИЯ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ В ОТНОШЕНИИ ЖЕНЩИН-ТРАНСПОРТНИКОВ

Участникам заседания Докерской секции были представлены результаты опроса, проведенного ETF в период с ноября 2017 по февраль 2018 г.г. среди женщин-работников евро-





пейской транспортной отрасли. Опрос был доступен на 13 разных языках, и его заполнили 1444 женщины-транспортники. Ключевой целью проведения данного опроса стала необходимость разработки комплексного подхода для искоренения насилия и преследования на рабочем

месте. Так, опрос обнажил тревожные свидетельства высокого уровня насилия в отношении женщин-транспортников по всей Европе. Женщины сообщили о словесных угрозах, запугиваниях и сексуальных домогательствах, а также об избиениях и сексуальном насилии:

- 63% респонденток по крайней мере один раз подвергались нападению;

- 25% считают, что насилие в отношении женщин является обычным явлением в транспортном секторе;

- 26% считают, что домогательства являются «неотъемлемой частью работы» на транспорте.

Многие женщины сообщили о повсеместном распространении сексуальных домогательств и сексуальных запугиваний на

рабочем месте со стороны коллег, управленцев и руководителей.

Изучение проблемы насилия в отношении женщин-транспортников показало, что данное явление имеет широко распространенный характер. Проблема набирает обороты и оказывает негативное воздействие на охрану и безопасность труда и благополучие на рабочем месте. Исследование является важной доказательной базой для укрепления кампании ETF под названием «НЕТ насилию в отношении женщин-транспортников Европы».

Опрос, проведенный ETF среди женщин-работников европейской транспортной отрасли показал, что 63% респонденток подвергались нападению на рабочем месте.

КАМПАНИЯ ETF «СПРАВЕДЛИВЫЙ ТРАНСПОРТ 2.0»

Генеральный секретарь ETF представил вниманию участников заседания Докерской секции презентацию о Кампании федерации под названием «Справедливый транспорт 2.0», которая является перезапуском уже проводившейся ранее Кампании за справедливый труд и прекращение социального демпинга. Новая Кампания продлится до мая 2019 года.

Генеральный секретарь призвал использовать международный масштаб федерации и ее массовое членство для проведения скоординированных и эффективных акций на национальном уровне, которые приведут к созданию социальных движений и поддержат требования ETF политического характера. Так, в рамках глобальной Кампании «Справедливый транспорт 2.0», все транспортные профсоюзы ETF каждой страны должны провести по крайней мере одну полноценную, актуальную кампанию или акцию, преследуя конкретные цели и используя бренд «Справедливый транспорт» и посыл глобальной Кампании.



МОРЯКОВ ЖДЕТ ПОВЫШЕНИЕ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

В ПЕРИОД С 20 ПО 22 ФЕВРАЛЯ В МАНИЛЕ, СТОЛИЦЕ ФИЛИППИН, РЕШАЛОСЬ БУДУЩЕЕ МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ НА СЛЕДУЮЩИЕ 4 ГОДА. СОСТОЯЛСЯ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП ПЕРЕГОВОРОВ В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО ПЕРЕГОВОРНОГО ФОРУМА (INTERNATIONAL BARGAINING FORUM, IBF) МЕЖДУ КЛЮЧЕВЫМИ ИГРОКАМИ СО СТОРОНЫ МОРСКИХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ПЕРЕГОВОРНОЙ ГРУППЫ ITF, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕЙ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ ОТРАСЛИ.

Сторона работодателей, объединенная в Совместную переговорную группу (Joint Negotiation Group, JNG), включает в себя представителей Международного совета морских работодателей (International Maritime Employee's Council, IMEC), Международной ассоциации морских менеджеров Японии (International Mariners Management Association of Japan, IMMAJ) и Корейской ассоциации судовладельцев и

Предыдущий раунд переговоров, который прошел в июне 2017 года в Токио, Япония, не принес желаемых результатов, и сторонам не удалось прийти к единому мнению.

Evergreen (Korea Shipowner's Association, KSA & Evergreen).

Переговорная группа ITF состоит из

представителей членских организаций ITF, которые представляют интересы полутора миллионов моряков со всего мира.

Напомним, что предыдущий раунд переговоров, который прошел в июне 2017 года в Токио, Япония, не принес желаемых результатов, и сторонам не удалось прийти к единому мнению.

С 2019 предполагается увеличение базовой ставки зарплаты моряков на 2,5%, с последующим пересмотром в сторону повышения на будущие годы

Во время заседаний Международного переговорного форума, обсуждая крупнейший и наиболее влиятельный коллективный договор, профсоюзы и работодатели приняли целый ряд важных решений и утвердили новый четырехлетний колдоговор на период с 2019 по 2022 годы, который устанавливает новые стандарты труда для 200 000 моряков мира.

Согласно договора, с 2019 года предполагается увеличение базовой ставки зарплаты моряков на 2,5%, с последующим пересмотром в сторону повышения на будущие годы. Фактически это означает, что заработная плата плавсостава в 2018 году останется неизменной. Напомним, что

на переговорах в Токио в июне 2017 года работодатели настаивали на уменьшении заработной платы моряков до уровня 2016 года, ссылаясь на кризис отрасли. Однако переговорная группа ITF была готова к таким аргументам и в ответ на это предоставила детальный отчет, в котором говорилось, что морская отрасль из стадии стагнации перешла в стадию роста.

Стороны также договорились о смене статуса прибрежных вод Сомали – вместо Зоны военных действий эта территория теперь будет считаться Зонай повышенного риска. Зона военных действий же будет расширена на 12 морских миль от побережья Йемена.

Обновленный договор также предусматривает расширение социального-бытового обеспечения моряков.

После переговоров на международном уровне последует ряд переговоров на локальном уровне.

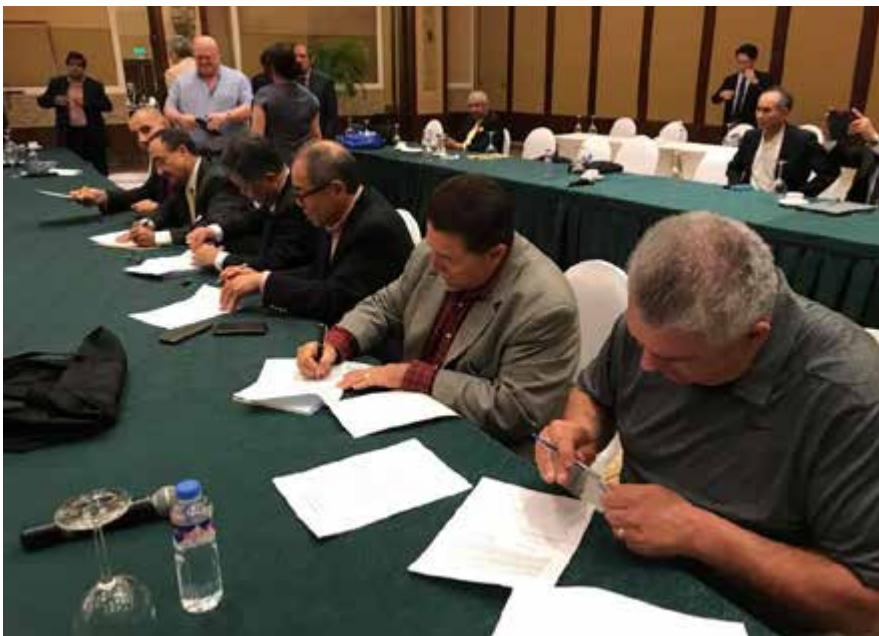
Президент ITF Пэдди Крамлин: «Моряки и докеры ежедневно сталкиваются с серьезными проблемами, и абсолютно необходимо, чтобы их потребности стояли во главе этих переговоров. Сегодня мы, несомненно, переживаем непростые времена, но благодаря взаимному уважению и коллегиальности вместе нам удалось прийти к общему знаменателю».

Председатель JNG капитан Коичи Акамин сказал: «Тот факт, что мы смогли пересмотреть и заключить новый коллективный договор при нынешних сложных рыночных условиях, является подтверждением важности процесса IBF и усилий его членов, представляющих как профсоюзы, так и работодателей. Это укрепляет доверие и взаимное уважение, достигнутые обеими сторонами за последние 15 лет».

Прибрежные воды Сомали вместо Зоны военных действий будут считаться Зоной повышенного риска. Зона военных действий же будет расширена на 12 морских миль от побережья Йемена.



Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ, который выступал в качестве наблюдателя на переговорах, отметил: «Финальному раунду переговоров в Маниле предшествовал целый ряд встреч и заседаний рабочих групп, которые были созданы во время сложного переговорного процесса в Токио. Их целью была выработка решений по спорным вопросам, которые удовлетворили бы обе стороны. Именно благодаря массивной подготовке завершающий раунд переговоров прошел в конструктивном ключе и завершился подписанием нового Договора».



ПЕРСПЕКТИВЫ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Продолжение. Начало в журнале «Морской» №86

ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕХОДА МОРСКОЙ ОТРАСЛИ НА НОВЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ ДАВНО ОБСУЖДАЮТСЯ В МИРОВОМ СУДОХОДСТВЕ И СЕЙЧАС, КОГДА НА ОРБИТУ МАРСА БЫЛА ЗАПУЩЕНА УНИКАЛЬНАЯ РАКЕТА С ЭЛЕКТРОМОБИЛЕМ НА БОРТУ, ТАКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ КАЖУТСЯ НЕ ТАКИМИ УЖ И «КОСМИЧЕСКИМИ».

ПРЕДЛАГАЕМ ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ПРОГНОЗ ДЛЯ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ В КОНТЕКСТЕ ПЕРЕХОДА НА НОВЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫМ СЕРТИФИКАЦИОННЫМ И КЛАССИФИКАЦИОННЫМ ОБЩЕСТВОМ DNV GL, КЛЮЧЕВОЙ КОМПЕТЕНТНОСТЬЮ КОТОРОГО ЯВЛЯЕТСЯ ОЦЕНКА, КОНСАЛТИНГ И МЕНЕДЖМЕНТ РИСКА.

ДАННЫЙ ПРОГНОЗ НЕ ТОЛЬКО РАССКАЗЫВАЕТ О ПОСЛЕДСТВИЯХ ПОДОБНОГО ПЕРЕХОДА ДЛЯ СУДОХОДСТВА, НО И ПРЕДЛАГАЕТ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ ГРУЗОВ, ПЕРЕМЕЩАЮЩИХСЯ НА БОРТУ СУДОВ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ТИПОВ В РАМКАХ ОДНОГО ИЛИ МЕЖДУ РАЗЛИЧНЫМИ РЕГИОНАМИ НАШЕЙ ПЛАНЕТЫ.

НЕФТЬ

При том, что более 90% сырой нефти перевозится на судах, изменение моделей производства и потребления напрямую влияет на морскую торговлю. К 2030 г., когда Европа и ОЭСР в Тихом океане сократят потребление нефти, крупнейшим импортером нефти будет оставаться Китай, за которым следует Индийский субконтинент. Экспорт будет продолжаться в основном из стран Ближнего Востока и Северной

Африки, Северо-Восточной Евразии, Латинской Америки и Африки к югу от Сахары (таблица 4.7). Впоследствии существенным станет экспорт из стран Северной Америки.

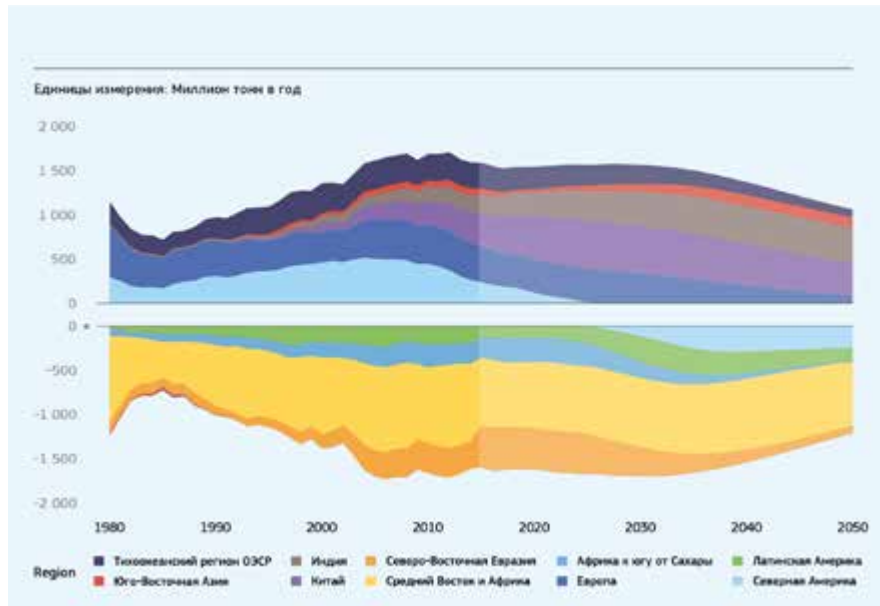
В связи с быстрым ростом транспортного сектора, до 2030 г. потребление нефти возрастет в Китае, Латинской Америке и Северо-Восточной Евразии.

После этого оно начнет уменьшаться, во многом благодаря элек-

трификации транспорта. Напротив, в Индийском субконтиненте, Ближнем Востоке, Северной Африке, Африке к югу от Сахары и Юго-Восточной Азии, спрос на нефть продолжит расти до 2040 г.

Это частично связано с более медленными темпами электрификации транспортных средств в развивающихся регионах. Использование нефти для воздушного транспорта также будет расти, продвигая ин-

ТАБЛИЦА 4.7. РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЧИСТЫЙ ИМПОРТ СЫРОЙ НЕФТИ



дийский субконтинент на верхнюю позицию импортеров нефти, в результате чего нынешний лидер — Китай станет, хотя и с небольшим отрывом, вторым.

К 2050 г. импорт в эти два региона составит две трети морской торговли сырой нефтью. Западно-африканский экспорт исчезнет, поскольку спрос на нефть к югу от Сахары увеличится, в связи с ростом производства в регионе.

Ожидается, что после 2040 г. в области поставок появятся новые предложения.

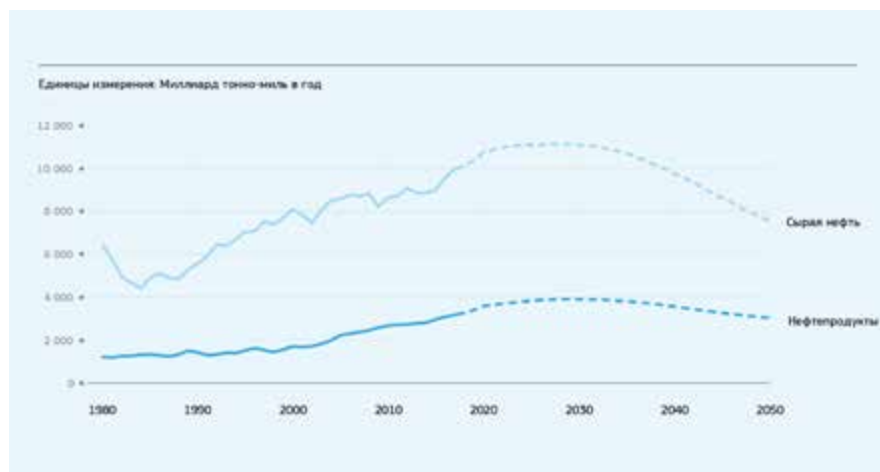
Ранние признаки истощения ресурсов на Ближнем Востоке и в Северной Африке приведут к сокращению экспорта нефти в регионе на 10% с 2040 по 2050 г. Стоимость добычи сланцевой нефти в Северной Америке постоянно снижается, что будет стимулировать экспорт, главным образом в регионы Азии.

В настоящее время более 85% мировой торговли морской нефтью является межрегиональной, остальные 15% происходят в границах регионов. Морская торговля сырой нефтью не будет подвергаться значительным изменениям, оставаясь примерно на 15% выше, чем сейчас в течение следующего десятилетия, а затем, после 2032 г., снизится до 7,5 трлн. тонно-миль в 2050 году (как показано в таблице 4.8).

Перевозка нефтепродуктов морем в тонно-километрах составила около одной трети от перевозки сырой нефти в 2015 году, и сокращение будет несколько меньшим, чем для сырой нефти, отчасти из-за увеличения торговли биотопливом.



ТАБЛИЦА 4.4 МИРОВАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ: ТОННАЖ



ПРИРОДНЫЙ ГАЗ

Перевозка природного газа (сжиженного природного газа LNG и сжиженного нефтяного газа LPG) будет продолжать расти (таблица 4.9).

Однако колебания структуры спроса и предложения приведут к изменению торговых потоков. Это показано на приведенной ниже карте (таблица 4.10): здесь толщина линий представляет собой объем торговли в тоннах. Самой бросающейся в глаза особенностью является резкий рост экспорта из Северной Америки в Китай и Африку.

Обусловленная подъемом производства в обрабатывающей промышленности растущая потребность Китая в природном газе говорит о том, что к 2030 г. страна станет ведущим импортером газа. Производственный бум и рост населения простимулируют спрос Индийского субконтинента между 2030 и 2050 г. Региональное производство не будет отставать от спроса, сделав Индийский субконтинент крупнейшим регионом импорта газа в 2050 г. Африка к югу от Сахары становится чистым импортером природного газа, поскольку ее собственные дешевые береговые и морские ресурсы истощатся после 2030 года.

Большая часть экспорта газа в настоящее время проходит по трубопроводам, примером чему являются поставки из России в Европу. Эта ситуация изменится, поскольку межрегиональная торговля — особенно североамериканский экспорт — будет возрастать к 2050 г., когда, по данному прогнозу, доля торговли газом между странами по трубопроводам сократится и составит менее 50%.

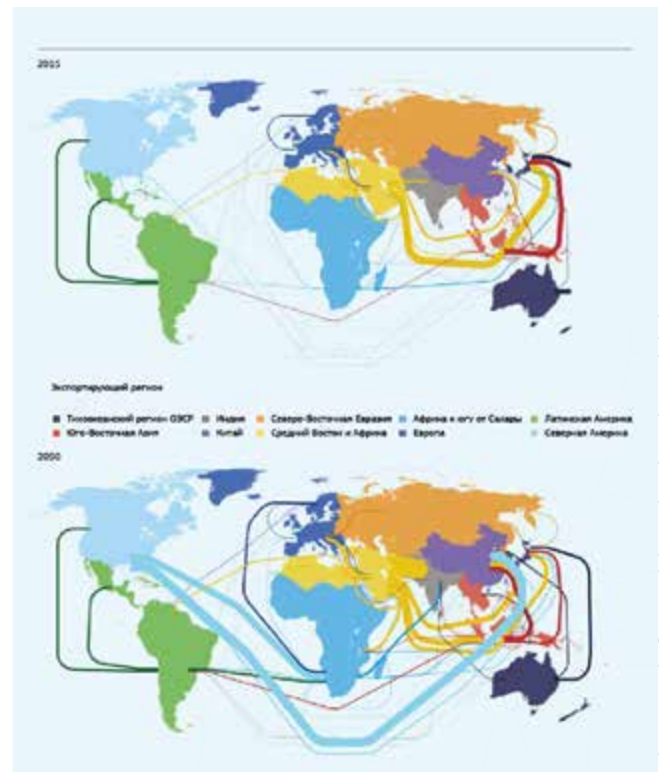
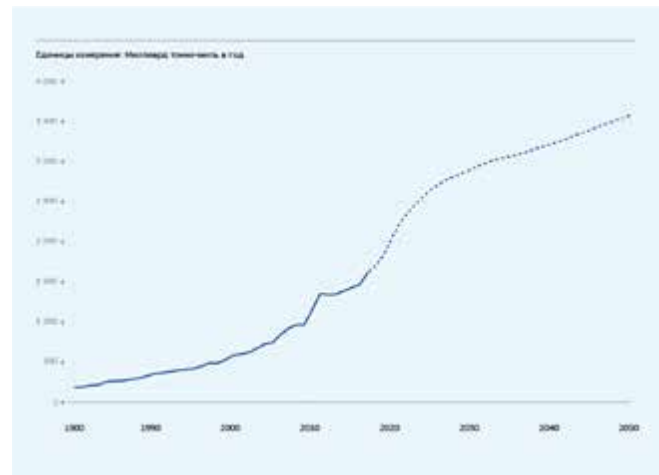
Позиция Ближнего Востока и Северной Африки, как крупнейшего экспортного региона, будет конкурировать с Северной Америкой, поскольку там расширяется добыча нетрадиционного газа. Северная Америка — вместе с более скромными поставками из Европы, Латинской Америки, Ближнего Востока и Северной Африки — обеспечит будущий спрос на газ стран Африки к югу от Сахары. Ближний Восток и Северная Африка станут основным источником обеспечения растущего спроса на газ на Индийском субконтиненте.

«Растущая потребность Китая в природном газе говорит о том, что к 2030 г. страна станет ведущим импортером газа»

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

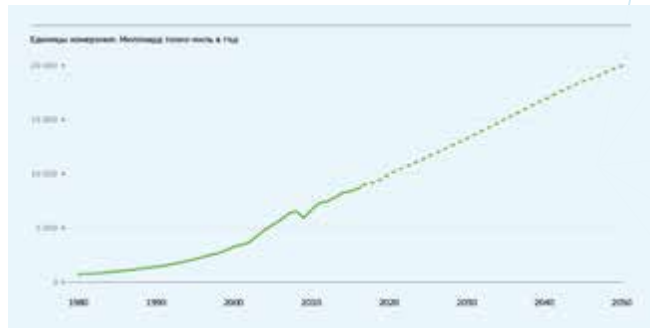
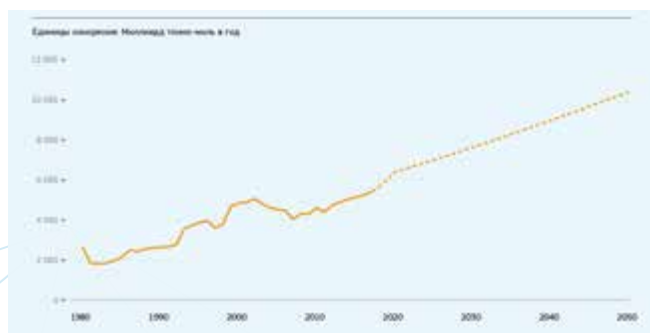
За последние десятилетия объем контейнерных перевозок существенно увеличился, во многом благодаря все возрастающей скорости контейнеризации. Поскольку для сухих грузов, перевозимых в контейнерах, значительно увеличилась за счёт других видов транспортировки и достигла естественного предела, рост контейнеризации будет постепенно замедляться. Тем не менее, даже замедленный рост, обусловленный ограничениями на возрастающую контейнеризацию, компенсируется увеличивающейся торговлей готовой продукцией.

Прогнозируется, что контейнерные перевозки увели-



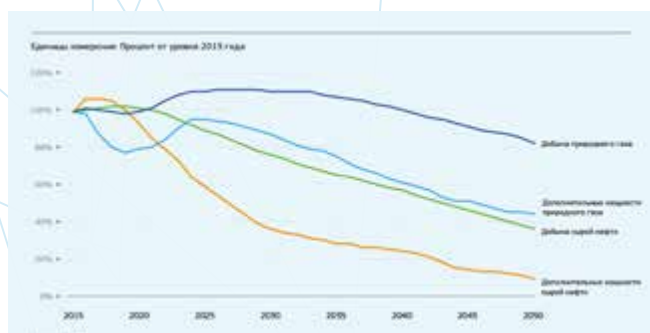
чатся на 3,2% в год к 2030 г. и далее на 2,1% в год (таблица 4.11).

Контейнерный рост прогнозируется для всех регионов, и будет наибольшим в тех из них, у кого будет наблюдаться наибольшее увеличение темпов производства продукции. Ожидается, что Индийский субконтинент продемонстрирует самый сильный рост, Китай будет поддерживать существующие темпы, а Юго-Восточная Азия и Страны Африки к югу от Сахары превысят средний рост, что приведет к значительному увеличению товарооборота в Индийском океане.

ТАБЛИЦА 4.11. ГЛОБАЛЬНЫЕ МОРСКИЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**ТАБЛИЦА 4.12 ГЛОБАЛЬНАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ ДРУГИМИ ГРУЗАМИ****ДРУГИЕ ГРУЗЫ**

Другие грузы — это категория, охватывающая все типы грузов, не перечисленных выше. Она включает в себя генеральные грузы и химикаты, перевозимые на сухогрузах и танкерах. Части сегмента «другие грузы» будут течением времени перемещаться в разряд контейнерных. Это одна из основных причин того, что в сегменте будут наблюдаться ежегодные темпы роста к 2050 г. (таблица 4.12): морские перевозки других грузов в среднем будут увеличиваться на 2,7% в год до 2030 г. и на 1,6% в год в последующий период.

«Даже замедленный рост, обусловленный ограничениями на возрастающую контейнеризацию, компенсируется увеличивающейся торговлей готовой продукцией»

РИСУНОК 4.13. МОРСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОТНОСИТЕЛЬНО 2015 ГОДА**ОФШОРНОЕ СУДОХОДСТВО**

Значительное количество судоходной деятельности относится к офшорной деятельности. Это главным образом разведка, разработка и добыча нефти и газа, хотя использование энергии прибрежного ветра, прибрежное рыболовство и другие секторы также нуждаются в использовании судов.

Таблица 4.13 иллюстрирует добычу нефти и газа на шельфе в течение прогнозируемого периода и предусматривает изменения в производственных мощностях, особенно связанных с приростом мощностей (новые месторождения). Здесь прогнозируются значительные снижения.

Морская добыча газа начнет повышаться с начала 2020-х, затем перейдет в стабильное состояние около середины десятилетия, после чего с середины 2030-х годов начнется медленное, устойчивое снижение.

Данная модель фокусируется только на долгосрочных тенденциях и развитиях. Более короткая динамика изменений в годовом исчислении не отражается; поэтому следует ожидать некоторого расхождения с фактическими данными.

Изменения интенсивности судоходства не прямо пропорциональны шкале моделируемых изменений как в офшорном производстве, так и в новых офшорных разработках. Свое влияние окажут, также, и такие факторы, как расстояние до берега, география, подводная инженерная деятельность, глубина воды, сложность месторождения и его готовность к эксплуатации. Тем не менее, ожидается, что деятельность офшорного судоходства, связанная с разработкой новых нефтяных и газовых месторождений, увеличится более чем наполовину на протяжении охваченного прогнозом периода. Ожидается снижение активности судоходства в отношении существующих месторождений.

Снятие с эксплуатации морских нефтегазовых мощностей в течение этого периода будет нарастать, но не до такой степени, чтобы компенсировать снижение активности в новых и существующих областях. Деятельность буровых установок естественно масштабируется с уровнем разведки, разработкой новых месторождений и добычей нефти и газа. Она будет следовать аналогичному пути к прогнозируемым сокращениям офшорной деятельности по транспортировке нефти и газа. Географически такая судоходная деятельность будет смещаться в сторону Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии, районов, которые будут доминировать в офшорном производстве и новых разработках.

Прогнозируется, что разработка энергии прибрежного ветра возрастет в 200 раз в течение прогнозируемого периода (DNV GL, 2017f); к 2050 году от прибрежного ветра будет получено больше энергии, чем от прибрежной нефти. Прибрежный ветер требует значительного объема судоходства для установки оборудования и последующих операций. Ожидается, что Китай станет крупнейшим регионом для эксплуатации прибрежного ветра, за которым следуют Северная Америка, ОЭСР Тихоокеанского региона и Европа.

Данный прогноз не включает прибрежное рыболовство или другие виды деятельности, не связанные с энергетикой. Подводя итог, можно сказать, что существенная часть офшорных нефтяных и газовых морских перевозок будет снижаться в течение прогнозируемого периода, в то время как прибрежный ветер требует от судоходства значительной новой активности.

В Херсонской государственной морской академии избран ректор

ХГМА заслуженно гордится плодами сотрудничества с мощными крьюинговыми и судоходными компаниями мира. Высокое качество образовательных услуг, инновационный подход к организации труда изучают и подражают другие вузы, а выпускники учреждения, отличаются глубокими знаниями, дисциплинированностью и общественной активностью, полностью удовлетворяют требования работодателей. В ХГМА приезжают иностранные делегации для изучения передового опыта, ежегодно открываются новые лаборатории и тренажеры. Только в 2016 году благодаря совместному инвестиционному проекту Международного совета морских работодателей (ИМЕС) и Профсоюза работников морского транспорта Украины (ПРМТУ) ХГМА получила грант в размере 2,2 млн долларов и был установлен комплекс уникального тренажерного оборудования.

В течение последних месяцев внимание мировой морской сообщества было приковано к самому старому морского учебного заведения Украины - Херсонской государственной морской академии, где проходили выборы ректора.

На должность ректора претендовали трое: руководитель патронатной службы Херсонской государственной областной администрации, кандидат технических наук Сергей Николаевич Тригуб, декан факультета судовождения ХГМА, доктор педагогических наук Василий Васильевич Чернявский и ректор частного учреждения «Морской институт последипломного образования имени контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова», кандидат технических наук Эдуард Николаевич Пятаков.

15 февраля 2018 года в ХГМА состоялась конференция трудового коллектива, на которой были объявлены результаты выборов ректора академии.

Уверенную победу одержал Василий Чернявский, который набрал 73,03% голосов избирателей. Во время встречи с сотрудниками и курсантами накануне выборов он отметил: «Я стоял у истоков создания Херсонской государственной морской академии, непосредственно участвовал в разработке стратегии ее развития и планирую продолжить работу по сохранению комплекса достижений и достижений коллективов академии, колледжа и лицея».

Коллектив Херсонской государственной морской академии поддержал Василия Чернявского. Сейчас все довольны результатами гонки и надеются на дальнейшее развитие заведения под руководством молодого и энергичного руководителя.

Профессор Ходаковский Владимир Федорович, который эффективно руководил Академией в течение многих лет, а сейчас занимает должность советника ректора, выразил поддержку новоизбранному ректору и поздравил Василия Васильевича с победой, а коллектив - с завершением длительного процесса выборов.

«Сейчас мы открываем чистый лист в биографии академии и каждого работника. У нас достаточно силы воли, сознания, опыта, чтобы уверенно смотреть в будущее. Мы выбрали человека, который жил и живет проблемами нашего коллектива», - отметил Владимир Ходаковский.

Новый ректор поблагодарил всех сотрудников и воспитанников академии за доверие и выразил надежду, что взаимопонимание между руководителем и коллективом станет надежной основой дальнейшего развития ВУЗа.

Быть в курсе событий с Профсоюзом

На информационном семинаре, организованном Профсоюзом работников морского транспорта Украины, моряки получили уникальную возможность из первых уст узнать об актуальных вопросах морской отрасли.

Семинары, на которые Профсоюз приглашает моряков, это всегда отличный повод быть на шаг впереди, оставаться в курсе всех новостей и изменений, которые тем или иным образом касаются в первую очередь работы моряков.

Так, 6 марта состоялась серия важных и интересных семинарских занятий, участниками которой стали более 50 моряков. На мероприятии они узнали о результатах работы Международного переговорного форума, о службах финансового обеспечения согласно MLC, 2006, о статистике ИТФ инспекции и трудовых спорах, о новшествах в законодательстве и наставничестве на борту.

Предложенные темы вызвали большой интерес у участников семинара, которые в ходе дискуссии получили ответы на волнующие вопросы.

«Профсоюз работников морского транспорта Украины постоянно держит руку на пульсе: мы стараемся поднимать на наших встречах с моряками самые актуальные, самые волнующие моряков темы. С этой же целью мы постоянно проводим опросы и анкетирование среди моряков, их семей, чтобы соответствовать ожиданиям членов Профсоюза», - подчеркнул Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

САМЫЕ ОЖИДАЕМЫЕ ПРЕМЬЕРЫ С ПРОФСОЮЗОМ

UNION INVITES: MOST- ANTICIPATED MOVIE RELEASES



Первый в этом году премьерный кинопоказ для моряков-членов ПРМТУ и их семей состоялся. 15 февраля они стали одними из первых, кто получил возможность оценить долгожданный фантастический экшн «Черная Пантера» — 18-й фильм в киновселенной MARVEL.

Темнокожий супергерой Черная Пантера появился в комиксах MARVEL в 1966 году. Полвека спустя его увидели на экране в блокбастере «Первый Мститель: Противостояние». В 2018 году Черная пантера вышел на экран в сольной эпической киноленте. Моряки выразили огромную благодарность Профсоюзу за, как всегда, отличный выбор фильма. ПРМТУ же отмечает, что в наступившем году членов Профсоюза ждет еще больше приятных сюрпризов и интересных мероприятий.



This years' first premiere movie screening for seafarers – MTWTU members and their families was held on February 15. That day they became one of the first to evaluate the long-awaited 2018 American superhero film Black Panther, produced by Marvel Studios.

Black Panther is a fictional superhero first appeared in American comic books published by Marvel Comics in 1966. Half a century later, he first appeared on the screen – in Captain America: Civil War (2016) and in solo epic movie Black Panther (2018).

Seafarers did enjoy the movie choice of the Union and are encouraged of participating in more interesting MTWTU events this year.

«БЫЧКИ В ТОМАТЕ»: КОЛОРИТ И ПЕСНЯ ОБ ОДЕССЕ

“BULLS IN TOMATO
SAUCE” – UNIQUE
ODESSA FLAOR



Профсоюз работников морского транспорта Украины пригласил моряков-членов ПРМТУ и их семьи на легендарный спектакль «Бычки в томате», передающий уникальный колорит Одессы.

Благодаря мастерски воспроизведенному на сцене антуражу одесского дворика с сохнувшим бельем, столиком для домино и вечерних чаепитий, более двухсот человек окунулись в атмосферу старой Одессы, вспомнили любимые во все времена одесские песни.

Актеры театра не просто спели под аккомпанемент музыкальных инструментов, но и разыграли под каждую песню мини-спектакль со сценками из жизни одесского дворика, местечковыми диалогами, неподражаемой эмоциональностью, юмором и танцами.

Восхищенные и благодарные зрители аплодировали стоя – это высшая оценка таланту актеров, а также подтверждение тому, что Профсоюз организует для моряков и их семей самые яркие и интересные мероприятия.



The MTWTU invited its members to the legendary performance “Bulls in Tomato Sauce”, portraying the unique Odessa flavor.

The special atmosphere generated on the stage – Odessa-style patio (with drying linen and domino table), musical accompaniment, small-town dialogues and inimitable humor – brought the 200 spectators to the times of old Odessa.

Admired and grateful, the audience applauded standing –the highest praise for the actors and a confirmation that the Union organizes the most interesting events for seafarers and their families.





ОДИН НА ОДИН С ТАТЬЯНОЙ ОЛЕЙНИК

TÊTE-À-TÊTE WITH TATYANA OLEYNIK

**В РЕЙСЕ НЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ СЛАЖЕННОГО
ЭКИПАЖА В МОРЕ И НАДЕЖНОГО ТЫЛА НА
БЕРЕГУ**

A VOYAGE CAN'T GO WITHOUT A WELL-COORDINATED
CREW IN THE SEA AND A RELIABLE REAR ON THE SHORE

Татьяна Олейник — первая в Украине женщина-капитан дальнего плавания опровергла традиционную мужскую примету «Женщина на корабле — к беде», пройдя непростой путь от практиканта до хозяйки капитанского мостика. Мало кто верил, что хрупкой девушке под силу справиться с тяжелой работой на судне. «В советские времена двери, морских учебных заведений, открытые для мужчин, для женщин были закрыты на глухой запор», — вспоминает Татьяна. Путь к мечте был долгим и тернистым, но оправдал стремление и желание. Сильная духом, волевая, Татьяна Олейник никогда не опускала руки, пройдя с достоинством все ступени в сугубо морской профессии.

Tatyana Oleynik, the first female sea captain in Ukraine, destroyed the traditional maritime superstition that having a woman onboard is bad luck. Tatyana has traversed a tortuous and uneven path from the trainee to the mistress of the captain's bridge. Few people believed that this fragile girl could cope with the hard work on board the vessel. "In Soviet times, maritime institutions were open to men, but not to women", Tatyana recalls. The way to her dream was long and thorny, but it was worth it. A woman of strong spirit and will, Tatyana Oleynik never gave up throughout the entire career.

О ПРОФЕССИИ

Татьяна, откуда желание связать свою жизнь с морем? Что повлияло на Ваш выбор профессии?

С возрастом появилась уверенность, что для меня проблемы выбора профессии никогда не существовало и что любовь к воде во мне присутствовала от рождения. Впервые я увидела море в Одессе в дошкольном возрасте и влюбилась в него раз и навсегда.

Полагаю, что к выбору профессии прямое отношение имеет и первая серьезная, прочитанная мамой года в три книга Чезаре Петреску «Фрам — полярный медведь», повесть о белом медведе с норвежского судна выдающегося путешественника, общественного деятеля и человека с большой буквы — Фритьофа Нансена.

С годами Вы не разочаровались в своем выборе?

Ни в коем случае! Я счастливый человек, я кем хотела, тем и стала, и очень люблю свою профессию, всегда работала в свое удовольствие, а не ради денег.

PROFESSION

Tatyana, where did the decision to commit to the sea come from? What influenced your choice of profession?

With age it became certain that career choice was never a problem for me – I love water since I was born. I saw the sea for the very first time in Odessa, being a preschool girl, and fell in love with it once and for all.

I believe that my career choice was greatly influenced by the first serious book, which my mother read to me when I was about three years old – the book of Cesare Petrescu "Fram, the Polar Bear", a story of a white bear from the Norwegian vessel of an outstanding traveler, public figure and a man among men Fridtjof Nansen.

Over the years, have you been disappointed with your choice?

In no case! I am a happy person, I have become what I wanted to be and I love my profession very much. I always worked for pleasure, not for the sake of money.

РАБОТА В МОРЕ

Расскажите о впечатлениях первого рейса

Мой первый рейс практикантом на колесном пароходе «А.С.Пушкин» состоялся в октябре 1977 года из Киева в Канев. Это был ни с чем несравнимый восторг от ощущения движения по реке под мерный стук колесных плещ, постоянно меняющиеся пейзажи золотой осени на обоих берегах, грандиозность Каневского шлюза и величественность Тарасовой горы остались в памяти светлыми и чистыми воспоминаниями начала юности.

WORK AT SEA

Tell us about your impressions of the first voyage

My first voyage as a trainee on the wheeled steamer "Alexander Pushkin" began in October 1977 from Kiev to Kaney. It was an incomparable delight to sense the motion along the river to the steady clatter of wheels. Ever-changing golden autumn landscapes of both river banks, grandeur of the Kanevsky lock and magnificence of Tarasova mountain are forever captured as bright and pure memories of the early youth.

Диплом капитана дальнего плавания я получила в 38 лет. Первый капитанский рейс был Херсон-Днепропетровск-Измир с последующей переадресацией в Немрут, с грузом металлопроката. Все прошло в лучших традициях жанра: порт погрузки, который я больше всего не хотела, «рабочая» погода, приветливое отношение портовых властей, самостоятельный проход в БДЛК, Босфоре и Измирском заливе, переадресация груза в другой порт и надежная поддержка экипажа.

Что самое сложное в профессии моряка?

В считанные секунды принять единственно верное решение для обеспечения безопасности судна и экипажа, сохранности перевозимого груза.

Какие опасности подстерегают моряков в море?

Главная опасность в море в самих людях, это — неверные решения, возникновение паники, халатность в исполнении своих обязанностей, усталость в результате сокращения экипажей. Аварии по причине человеческого фактора занимают ведущее место в статистике аварийности на всех видах транспорта, наибольшая доля отведена водному транспорту. Это помимо стихии, в море капитан и экипаж один на один с ней и Богом.

Без чего Вы бы не смогли обойтись в рейсе?

Как все моряки — без слаженного экипажа в море и надежного тыла на берегу.

Ваш талисман на удачу. Что с Вами всегда в рейсе?

21 год со мной везде и всюду путешествовала маленькая мягкая игрушка — жирафка Матильда, которую ласково все называли Мотя. Ее мне подарил сын в 9 лет. Это был дорогой подарок, она прилетела из Америки и досталась ему как приз за победу в КВН в воскресной школе. Подарив мне ее, он велел никогда с ней не расставаться, что я исправно делала.

Бедра пришла неожиданно: в греческом порту Элефсис я нечаянно обронила Мотю за борт, не заметив этого сразу. Горюю и пожинаю неприятности до сих пор. Но сын обещал по приходу из рейса (да, с 2015 года я мама капитана дальнего плавания, сын Орест продолжил морскую династию) подарить мне на удачу новый талисман-хранитель.

ЯРКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Какой самый необычный порт захода, самая красивая страна, где Вам удалось побывать во время рейсов?

В каждой стране есть незабываемые уголки, от красоты которых дух захватывает. Мой самый любимый порт — родина Архимеда — итальянские Сиракузы на Сицилии. В Греции люблю Итею, порт расположен рядом Дельфийской святыней и Элефсис, на Крите — Ретимнон и Ханью, в Италии — Таранто, Триест, Кьедажу и Венецию, во Франции — Сет, Пор-де-Бук. В Турции люблю Чанаккале с троянским конем и картами Антарктиды начала XVI века турецкого адмирала Реиса Пири с очертаниями материка, Мармарис — с лесом яхт и с флагами со всего земного шара, всего не перечислишь.

Самое удивительное природное явление, которое посчастливилось увидеть во время рейса?

За 40 лет на флоте посчастливилось увидеть много интересного и несомненно волшебного. Ученые до недавнего времени считали невозможным возникновение трех радуг. Над островом царя Одиссея в проливе Итики моему экипажу посчастливилось увидеть это чудо — три параллельно идущие радуги. Очень запомнился огромный, весь в ракушках, синий кит, следующий рядом с бортом перед проливом Бонифачо. Всегда вдохновляет рукотворное чудо — Коринфский канал и изменяющийся цвет воды при встрече течений из Ионического и Эгейского морей. Мне четыре раза повезло пройти канал в качестве рулевого, хотя это исключительная привилегия лоцмана, а дважды из них — самостоятельно. Всегда, вне зависимости от времени прохождения, кланяюсь монастырю жен погибших моряков на мысе Малей и прошу молиться за всех моряков мира.

I got the diploma of a captain when I was 38. My first voyage as a shipmaster was from Kherson to Dnepropetrovsk, Izmir and finally to Nemrut with a load of rolled metal. The voyage went in the very best traditions: least wanted port of loading, "working" weather, "friendly" port authorities, independent passage through the Bug-Dnieper-Liman canal, the Bosphorus and the Izmir Bay, redirection of the cargo to another port and a "reliable" support of the crew.

What is the most difficult thing about being a seafarer?

In a matter of seconds to take the only right decision to ensure the safety of the ship, the crew and the transported cargo.

What dangers lie in wait for seafarers in the sea?

The main danger in the sea is people themselves: wrong decisions, panic, negligence in the performance of their duties, fatigue as a result of the reduction of crews. Accidents due to the human factor occupy a leading place in accident statistics on all types of transport, where water transport is the largest category. All these things are complemented with the force of nature: in the sea captains and crews are one on one with the nature and God.

What can't you do without on voyage?

Like all seafarers — without a well-coordinated crew in the sea and a reliable rear on the shore.

What is your Lucky Charm that is always with you wherever you voyage?

A small soft toy — giraffe Matilda, which is affectionately known as Motya, had traveled with me wherever I had gone for 21 years. My son gave me the toy when he was 9 years old. It was an expensive gift — delivered from America, the giraffe was presented to him as a prize for winning the Sunday school KVN game. Giving it to me, he told me never to part with it, which I had been strictly following. The trouble came unexpectedly: in the Greek port of Elefsis I accidentally dropped Motya overboard without noticing it at once. I am grieving and reaping troubles so far. But my son promised to bring me a new Lucky Charm when he is back from the voyage (yes, since 2015 I am the mother of the sea captain — my son Orest continued the maritime dynasty).

BRIGHT IMPRESSIONS

What is the most unusual port of call, the most beautiful country you managed to visit during your voyages?

Every country has beautiful places that take your breath away. My favorite port is the birthplace of Archimedes — Italian Syracuse in Sicily. I love the port of Itea in Greece, located near the Delphic Shrine and Eleusis; I love Rethymno and Chania in Crete; Taranto, Trieste, Chioggia and Venice in Italy, Sète, Port-de-Bouc in France. I love Çanakkale in Turkey with the Trojan horse and the Piri Reis Antarctica maps of the early XVI century, the Marmaris port with the forest of yachts and flags from all over the globe — there are too many things to list.

What is the most amazing natural phenomenon you were lucky to see during the voyage?

For 40 years in the sea I was lucky to see a lot of interesting and, undoubtedly, magical things. Until quite recently, scientists considered triple rainbow impossible. Over the island of King Odysseus in the Strait of Ithaca my crew was fortunate enough to see this miracle — three parallel rainbows. Especially memorable was the huge blue whale covered in shells, following us on the approach to the Strait of Bonifacio. A man-made miracle — the Corinth Canal always inspires me, as well as a changing color of water when the currents of the Ionian and Aegean Seas mix. I was fortunate to pass the canal as a helmsman four times (although this is the exclusive prerogative of the pilot), and twice of them independently. Always, regardless of the time of passage, I bow to the monastery of the wives of the dead mariners at Cape Maleas; I ask them to pray for all the seafarers of the world.

СМЕКАЛКА, ЗРУДИЦИЯ И КРУГОЗОР — ПУТЬ К ПОБЕДЕ

ERUDITION, SAVVY, QUICK REACTION — ALL YOU NEED TO WIN



Профсоюз работников морского транспорта Украины впервые организовал для семей моряков-членов ПРМТУ популярную интеллектуально-развлекательную игру. Провела мероприятие команда проекта City Quiz. Более 60 человек, разбившись на команды, соревновались в знании истории профсоюзного движения, морской тематики, интересных фактов об Одессе, отвечали на вопросы, угадывали мелодии и просто хорошо отдыхали в кругу друзей и коллег. В каждом раунде нужна была и эрудиция, и смекалка, и быстрая реакция, и, конечно же, стремление победить.

Достоинно преодолев все испытания, победила команда моряков под названием «Анонимус», серебро забрала команда «Таки Тихая гавань», бронзовыми чемпионами стали ребята из команды «Star sailor».

Поздравляем победителей и всех участников игры!

For the very first time, with the help of CityQuiz team, the MTWTU conducted a popular intellectual and entertaining game for the families of seafarers, Union members.

60 participants organized into teams had a chance to ascertain the breadth of their knowledge in various categories: history of the trade union movement, maritime traditions and facts about the Odessa city. Every stage of the game required erudition, savvy, quick reaction and, of course, the desire to win.

Having successfully overcome all the trials, the first place went to the team of seafarers named "Anonymous". The Silver went to the "Such a Safe Harbor" team and the bronze champion was the "Star Sailor" team.

Congratulations to the winners and all the participants of the game!



Автор фото:
Павел Гусев,
член ПРМТУ

УВЛЕКАЕШЬСЯ ФОТО?

ПРИСЫЛАЙ СВОИ ФОТОГРАФИИ ИЗ РЕЙСОВ:

о работе в море,
о буднях моряков на судне,
о том, что тебя удивляет и восхищает.

**МЫ ОБЯЗАТЕЛЬНО ИХ ОПУБЛИКУЕМ, ЧТОБЫ
КАК МОЖНО БОЛЬШЕ ЛЮДЕЙ УЗНАЛИ О НЕ-
ЛЕГКОМ, НО ТАКОМ ВАЖНОМ И ИНТЕРЕСНОМ
ТРУДЕ МОРЯКА.**

ЭТО МОЖНО СДЕЛАТЬ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ:



morskoy@mtwtu.org.ua

**ТАКЖЕ МОЖНО ПОДЕЛИТЬСЯ СВОИМИ
ФОТОГРАФИЯМИ, НАПИСАВ НАМ:**



Facebook <https://www.facebook.com/MTWTU/>



Instagram https://www.instagram.com/mtwtu_itf_ukraine/





ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ



<https://www.facebook.com/MTWTU>

facebook [Зарегистрироваться](#) [Увійти](#)
Забули назву облікового запису?

ПРМТУ
@MTWTU

- Главная
- Информация
- Фото
- Отзывы
- Мероприятия
- Видео
- Публикации
- Сообщество

[Создать Страницу](#)

**БЫТЬ ЧЛЕНОМ ПРОФСОЮЗА
ВСЕГДА ИМЕЕТ СМЫСЛ!**

Фото

Общественная организация в Одесса
5,0 ★★★★★

Сообщество [Все](#)

Нравится 3 054 людям

Подписаны 3 407 человека

Информация [Все](#)

0462 429 901

mtwu.org.ua

Общественная организация · Другое

ПРИСОЕДИНЯЙСЯ К НАМ НА FACEBOOK!