

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№57 март 2015

В ОДЕССЕ
ОБСУДИЛИ ВОПРОС
ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ
КРЮИНГОВ

ПРОФСОЮЗЫ ОТСТОЯЛИ ПРАВО НА ЗАБАСТОВКУ

НОВОСТИ
В МИРЕ

ПРАЗДНИК
8 МАРТА

АКТУАЛЬНО
MLC, 2006

ВАЖНО
МОШЕННИКИ

ЭКСКУРСИЯ
PORT OF KEELUNG

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
СУДА SITMAR

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГУА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛИЗ



БЕРМУДСКИЕ О-ВА



БОЛИВИЯ



БУРМА/МЬЯНМА



КАМБОДЖА



КАЙМАНОВЫ О-ВА



КОМОРСКИЕ О-ВА



КЮРАСАО



КИПР



ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ



ФАРЕРСКИЕ О-ВА (МЕЖД. РЕГИСТР)



ФРАНЦИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГРУЗИЯ



ГЕРМАНИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГИБРАЛТАР



ГОНДУРАС



ЯМАЙКА



ЛИВАН



ЛИБЕРИЯ



МАЛЬТА



МАРШАЛЛОВЫ О-ВА



МАВРИКИЙ



МОЛДОВА



МОНГОЛИЯ



КНДР



ПАНАМА



САУ-ТОМЕ И ПРИНСИПИ



ШРИ-ЛАНКА



СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ



ТОНГА



ВАХУАТУ



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

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



**НОВОСТИ**

2 В МИРЕ
10 КРАТКО

ПРАЗДНИК

4 8 МАРТА

АКТУАЛЬНО

5 MLC, 2006
6 ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ
14 МКФ ОНМА

ВАЖНО

11 МОШЕННИКИ
16 ЗДОРОВЬЕ МОРЯКА

ЭКСКЛЮЗИВНО

12 ПРОФСОЮЗЫ В ДЕЛЕ

ЭКСПЕРСИЯ

18 PORTS OF KEELUNG

ЛИЧНОСТЬ

20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 СУДА SITMAR

Дорогие читатели!

Вновь рады приветствовать вас на страницах нашего журнала «Морской». Прошедший месяц был очень насыщенным, и мы рады рассказать обо всех событиях, которые состоялись.

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков по доброй традиции поздравили женщин с 8 марта. Также для наших милых морячек и жен моряков мы собрали самые искренние поздравления от моряков, членов Профсоюза, к которым мы от всей души присоединяемся. Не остались без внимания и дети моряков — для них был организован семейный кинопоказ.

Однако мы не останавливаемся только на развлекательных мероприятиях, ведь это не главная цель нашей работы. В предыдущем номере журнала мы анонсировали проведение акции 18 февраля. Именно этот день был объявлен Всемирным днем борьбы за право на забастовку. Профсоюзы снова доказали на деле силу солидарности и единства! В том, что сообща нам удалось отстоять права наемных работников на забастовку, есть непосредственный вклад и украинских моряков, членов Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Еще одно достижение — это продвижение процесса ратификации Украинской Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве. Несмотря на то, что за каждым шагом вперед следуют два шага назад, все-таки есть надежда, что наша страна достигнет цели уже до конца этого года (при непосредственном участии и содействии Профсоюза работников морского транспорта Украины).

Подробнее обо всех вышеперечисленных темах и не только вы прочтете на страницах этого номера, а мы будем с нетерпением ждать ваши отзывы и готовиться к выпуску следующего «Морского».

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

№ 57 март 2015

УЧРЕДИТЕЛЬ: Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «АЛЬФА ПРЕСС»

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

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

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

Тираж — 2000 экз.

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

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



P&I Club наращивает объемы

UK P&I Club обнародовал данные за 2015 год, в которых объявляется прирост парка застрахованного тоннажа на 3,5%. Клуб взаимного страхования объявил, что нетто-регистрационный тоннаж увеличился на 1200000 брутто-тонн до 127000000 брутто-тонн, таким образом, в 2015 году с учетом арендуемых судовладельцами на условиях тайм-чартера судов тоннаж составил 225 миллионов брутто-тонн.

Главный исполнительный директор Thomas Miller P&I Уго Вин-Вильямс отметил, что клуб сохраняет свою приверженность к качеству и уже четвертый год подряд показывает увеличение роста объемов страхования.



СИНГАПУР ПОДДЕРЖИТ МОРСКУЮ ОТРАСЛЬ

Правительство Сингапура планирует расширять поддержку морского бизнеса посредством ряда мер, стимулирующих эффективность, инновации и интернационализацию морской отрасли. Правительство страны оказывает «точечную поддержку» бизнеса, так,

меры в области стимулирования роста морского сектора включают в себя освобождение от налога компаний, которые соответствуют требованиям для получения предусмотренных правительством Сингапура MSI (Maritime Sector Incentive) – поощрений для морского сектора. Компании, выполнявшие требования для получения MSI, могут рассчитывать на продление налоговых льгот еще на пять лет.

Программа MSI также будет распространена на рассрочку и кредиты, используемые для строительства судов, контейнеров или специального оборудования. Подробная информация о стимулах будет выпущена в середине 2015 года.

BIMCO СОВЕТУЕТ КАК СОБЛЮДАТЬ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НОРМЫ

Балтийский и Международный Морской Совет (Baltic and International Maritime Council, BIMCO) выпустил руководство по эффективности систем экологического менеджмента (Guide to Maritime Environmental & Efficiency Management).

Новый документ призван облегчить судовладельцам соблюдение экологических норм, а также улучшить экологические характеристики судов. Руководство было разработано в сотрудничестве со специалистами по морской эффективности агентства Fathom и классификационного общества ClassNK.

Представители BIMCO отмечают, что в настоя-



BIMCO

щее время высока потребность в таких документах, поскольку судовладельцы постоянно сталкиваются со сложностью правил, регулирующих воздействие морских перевозок на окружающую среду, важно понимание систем экологического менеджмента и их эффективности.

Данные руководства помогут компаниям оставаться конкурентоспособными в сегодняшней сложной системе нормативно-правового регулирования. Отмечается, что это первая публикация такого рода, которая может стать информационной основой для судоходных компаний, что будет способствовать развитию специальных систем экологического менеджмента.



СРОЧНАЯ ДОСТАВКА ОКАЗАЛАСЬ НЕВОСТРЕБОВАННОЙ

Лидер контейнерной судоходной индустрии Maersk Line объявил об отмене сервиса Daily Maersk на трейде между Азией и Северной Европой.

Генеральный директор компании Сорен Скоу прокомментировал решение, отметив, что низкий спрос не позволяет компенсировать расходы на поддержание высокого уровня качества.

В рамках услуги Daily Maersk, анонсированной в сентябре 2011 года, компания предложила новое качество сервиса с гарантией срочной доставки на уровне 95%. Предполагалось, что клиенты готовы платить больше, поскольку эффективное управление цепочкой поставок обеспечивает несравнимо большую экономию, исключая расходы на хранение грузов. Однако опыт показал, что в настоящее время «премиальный» транспортный сервис не востребован.

Информация: *World Maritime News, Lloyd's List, IHS Maritime*



КОЛОНКА БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОГО ФОНДА «МОРТРАНС»

Уважаемые читатели журнала «МОСКОЙ», Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС» инициировал создание своей колонки. И теперь в каждом номере журнала мы будем встречаться с вами для того, чтобы вы владели информацией о тех добрых делах, которые воплощает в жизнь наш фонд.

Черноморская первичная профессиональная организация моряков всеми силами помогает морякам, и моряки знают, что в любой момент они могут обратиться за социально-экономической и правовой помощью в Профсоюз, а Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС» взял на себя заботу о членах семей наших моряков. Каждый моряк, зарабатывая деньги для своей семьи и находясь вдалеке от дома, должен понимать, что его семья находится в надежных руках Фонда, что в экстремальных ситуациях мы всегда готовы оказать помощь.

Фондом постоянно оказывается адресная благотворительная финансовая помощь членам семей моряков таких компаний как «V.Ships», «Wilson Ship Management», «Sail Trade», «Staff Centre» и другие в вопросах прохождения лечения, в том числе оперативного вмешательства, реабилитации, а также оказание другой благотворительной помощи, не запрещенной законодательством Украины. Фонд помогает морякам, которые оказались в экстремальных ситуациях, оказывает помощь в вопросах репатриации и т.д.

Дорогие наши моряки, Правление и коллектив Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» всегда готовы прийти к вам и вашим родным на помощь. Желаем вам стабильной работы, отменного здоровья вам и вашим близким, мира и благополучия.

Ваш Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС»

ПРОФСОЮЗ ПОЗДРАВИЛ ЖЕН МОРЯКОВ С 8 МАРТА

В канун женского праздника офис ПРМТУ на некоторое время превратился в веселый клуб для жен моряков и их детей. Представители Профсоюза работников морского транспорта пригласили жен моряков на чаепитие, во время которого женщины обсудили волнующие их вопросы, получили поздравления от Профсоюза, а также просто беседовали на различные темы. «Наши мужчины часто пропускают праздники, поэтому очень приятно было получить приглашение и поздравление от нашего Профсоюза. Я говорю «нашего», потому что это действительно НАШ семейный Профсоюз, который уделяет внимание не только моряку, но и его семье», — отметила одна из гостей небольшого, но по-семейному теплого мероприятия.

Поздравляю всех
женщин с Днем 8 марта!

Я желаю любви, обаяния, шарма,
прелести и красоты!
Рядом верных мужчин, их внимания,
чтоб всегда исполнялись мечты!
Добиваться успехов невиданных,
улыбаться и все успевать. И всегда
сногшибательно выглядеть.
Заставляя сердца трепетать.
С праздником, дорогие
женщины,
Панфилов В.А.
капитан.



Поздравляю
всех жен моряков и
работниц Профсоюза
с 8 марта. Желаю всем
милым женщинам быть
счастливыми, любимыми,
крепкого здоровья и
терпения, благополучия в
семье, мира и добра.
Олашин С.Н.,
2 помощник капитана



Милые
женщины!
Позвольте поздравить
вас с 8 марта и пожелать вам
крепкого здоровья, большого
счастья, благополучия в жизни
и семье. Пусть ваша жизнь будет
мягкая и тихая, как морской прибой,
щедрая и восточная, как одесская
свадьба, жаркая и страстная, как
аргентинское танго! Будьте
настоящими морячками!
Томчинский Г.А.
повар

Восьмое марта —
день прекрасный,
Подул весенний ветерок,
И вдруг принес, как будто в сказке,
Вам стихотворный поздравок.

Лицо улыбка озарила, —
Что можно было еще ждать?
Так пусть же будет она мило
Всю Вашу жизнь сопровождать!

Чтоб Вы не знали огорченья,
Чтоб беды мимо Вас прошли,
Удачи, радости, везенья
На Вашем жизненном пути!
Тюменцев В.В.,
матрос

Дорогие наши
женщины!
От всей души поздравляю
вас с праздником 8 Марта!
Желаю Вам здоровья, счастья,
успехов во всех ваших делах.
Желаю Вам праздничного
восторженного настроения и радовать
нас, мужчин, своей красотой,
обаянием, добротой, заботой и
тем, что у нас есть
Беловоденко В.Н.,
капитан.

Поздравляю
всех женщин
с Международным
женским днем.
Желаю счастья, любви,
жизненных успехов, моря
возможностей и чистого неба над
головой в наше нелегкое время.
Еще раз с праздником, любимые
хранительницы очага,
Малаховский Д.С.,
3 помощник капитана.

Украина вплотную приблизилась к ратификации MLC, 2006



В начале марта в Киеве состоялся семинар по вопросам имплементации требований конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве в законодательство Украины. В семинаре приняли участие представители Министерства инфраструктуры Украины, Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте, Федерации работодателей транспорта Украины, Профсоюза работников морского транспорта Украины и другие.

Во время мероприятия, при непосредственном участии Клеопатры Думбия-Генри, главы департамента Международных трудовых стандартов МОТ и идолога конвенции MLC, 2006, и Луджи Джардино, представителя береговой охраны Итальянской Республики, участники семинара имели возможность ознакомиться с ключевыми концепциями Конвенции MLC, 2006 года, рассмотрели минимальные требования для трудоустройства, стандартов проживания, места отдыха, питания, здравоохранения, медицинского обслуживания, социального обеспечения и защиты моряков.

По результатам семинара участники провели крупный стол по шагам, необходимым для ратификации и национальной имплементации Украиной Конвенции MLC, 2006 года о труде в морском судоходстве.

Подводя итоги семинара, заместитель Министра инфраструктуры Украины по вопросам евроинтеграции Оксана Рейтер и Председатель Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте Павел Буланович выразили благодарность представителям Международной организации труда и Итальянской береговой охраны за проведенную работу, особо отметив значимость проведения таких семинаров для Украины.

В своем выступлении Оксана Рейтер отметила, что на сегодняшний день задача по присоединению Украины к конвенции определена в Плане мероприятий по имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС на 2014-2017 годы (распоряжения КМУ Украины от 17 сентября 2014 N 847-р).

Сейчас рабочая группа, созданная в Мининфраструктуры, в состав которой входят специалисты Минсоциполитики, Минздрава, Минэкономики и МИД Украины, а также отраслевых профсоюзов (от Профсоюза работников морского транспорта Украины представителем был выбран Первый заместитель председателя ПРМТУ Олег Григорюк) и украинские

объединенный крестинговых компаний, изучает текст конвенции и работает над его имплементацией, чтобы как можно скорее и наименее болезненно для всей отрасли внедрить нормы конвенции в нашей стране.

По прогнозу Оксаны Рейтер, до конца года документ должен быть ратифицирован Украиной. Доктор Клеопатра Думбия-Генри, в свою очередь, отметила заметный прогресс в этом вопросе, учитывая количество и качество подготовки плавсостава в Украине, и заверила, что коллеги в Украине могут полностью рассчитывать на помощь и поддержку Международной организации труда в процессе работы над имплементацией конвенции.

Напомним, что это не первый визит госпожи Клеопатры Думбия-Генри в Украину. До этого мать MLC, 2006 уже неоднократно посещала Украину с официальным визитом и встречалась с руководством страны, стараясь донести важность и неотложную необходимость ратификации Украиной этой сводной конвенции. Соратником доктора Думбия-Генри выступил Профсоюз работников морского транспорта Украины, который первым осознал важность этого процесса в далеком 2008 году. Именно с тех пор ПРМТУ неустанно лоббирует скорейшую ратификацию MLC, 2006: ведет информационную работу как с моряками, так и с агентствами по найму и посредничеству в трудоустройстве моряков, организуют крупные столы и собрания с представителями государственной власти Украины в столице и Одессе. Кроме того, в 2012 году ПРМТУ совместно с Международной федерацией транспортников организовал и провел международный семинар, на котором присутствовали представители крупнейших судовладельцев, которые трудоустраивают на свои суда украинских моряков, представители посреднических компаний, морских учебных заведений Украины, Международной федерации транспортников и другие представители международного морского сообщества. Итогом этой встречи стало обращение к Президенту и Премьер-министру Украины, выработанное совместно участниками семинара. Впоследствии доктор Клеопатра Думбия-Генри лично передала обращения адресатам. И именно тогда удалось добиться первых значительных сдвигов на пути к ратификации конвенции.

ПРМТУ выражает уверенность, что все-таки нам удастся добиться принятия конвенции Украиной до конца этого года, что, несомненно, укрепит позиции украинских моряков на международном морском рынке труда.



«Мы должны быть уверены, что ни один наш шаг не навредит моряку»

Павел Буланович, председатель Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте



В рамках подготовки к ратификации Украиной Конвенции MLC, 2006 года о труде в морском судоходстве в Одессе состоялась трехсторонняя встреча представителей Укрморречинспекции, директоров крупных криминговых компаний, представителей моряков в лице Профсоюза работников морского транспорта Украины, а также представителей Одесской национальной морской академии, как ведущего учебного заведения по подготовке кадров для международного рынка труда.

Заседание была посвящено Стандарту A1.4 «Найм и трудоустройство» Конвенции MLC, 2006, который гласит, что если на территории государства-члена действуют частные службы найма и трудоустройства моряков, основной задачей которых является найм и трудоустройство моряков или которые нанимают и трудоустраивают значительное число моряков, то их деятельность осуществляется только в соответствии с основанной на нормах системой лицензирования, сертификации, либо иной формой регулирования.

Те лицензионные условия, которые существуют сейчас в Украине, частично не соответствуют требованиям MLC, 2006. Поэтому существует необходимость создать в Украине такую систему взаимодействия «Государство-Найм», которая покажет прозрачность и дееспособность рынка найма и трудоустройства моряков. Стандарт A1.4 не является чем-то новым — Конвенция МОТ № 179 регулирует деятельность служб найма и трудоустройства моряков. MLC, 2006 выступает как консолидированный документ, который включает в себя множество международных нормативно-правовых актов, регулирующих вопросы труда в морской отрасли.

Сегодня Украина и центральный орган исполнительной власти в сфере безопасности судоходства делают все, чтобы MLC, 2006 была ратифицирована уже в этом году. Есть план по подготовке к ратификации, подготовлены нормативно-правовые акты, в том числе по внесению изменений в Кодекс

торгового мореплавания Украины, и в саму процедуру лицензирования. Председатель Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте Павел Буланович отметил, что сегодня Укрморречинспекция старается определить, действует ли существующая система лицензирования, эффективна ли она, и надо ли ее дополнять и изменять. Он также выразил полную готовность выслушать позицию представителей криминговых компаний, и если большинство придет к мнению, что в систему лицензирования необходимо вносить изменения — они готовы в этом содействовать. «Мы должны быть уверены, что ни один наш шаг не навредит моряку, поскольку именно он непосредственно ходит в море и зарабатывает деньги тяжелым трудом», — отметил Павел Буланович.

Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Кириев:

«Это мероприятие имеет огромное значение для украинских моряков и для ускорения ратификации MLC, 2006. Мы давно ратуем за ратификацию Конвенции, и считаем, что наше государство — одно из самых крупных в мире поставщиков рабочей силы на морской рынок труда — должно как можно скорее присоединиться к Конвенции — «Биллю о правах моряков», чем обеспечить надлежащую защиту прав украинских моряков. Мы, как представители моряков, относимся с огромным уважением к вашему профессионализму, и поэтому вам сегодня предстоит определить, какая форма регулирования является лучшей для вас, потому что вы являетесь непосредственными участниками рынка труда, и должны сами определиться и предложить государству, какая форма регулирования должна быть



Павло Буренчук



Сергей Казанец

установлена. А мы, как Профсоюз, готовы оказать вам помощь и поддержку, сделать все, что от нас зависит», — обратился Михаил Киреев к участникам заседания.

Генеральный директор Ассоциации «Всеукраинское Объединение Крюинговых Компаний» Вячеслав Кисляковский добавил:

«Сама Конвенция — это целостный документ, который объединяет международные акты в одну морскую конвенцию. Общая государственная политика объединяет в виде лицензирования любое трудоустройство за границу, и тут получается, что моряки становятся в один ряд с сельхоз работниками, работниками отелей и др., хотя работа моряка требует определенной подготовки и контроля».

О состоянии дел по имплементации Конвенции Украиной на сегодняшний день рассказал Сергей Казанец, заведующий сектором координации деятельности макрорегиональных территориальных подразделений Департамента государственного надзора и контроля за безопасностью на морском и речном транспорте Укрморречинспекции. «Наша страна остается одним из лидеров по количеству моряков на морском рынке труда, занимая 5-6 места. Всем известно, что Украина подписала Соглашение про ассоциацию с Евросоюзом. Это Соглашение является для нас руководящим принципом и, как сказал Министр инфраструктуры, — руководством к действию. Мы должны полностью выполнять те требования, которые указаны в Соглашении про ассоциацию, имплементировать положения европейского законодательства в наше законодательство. Решением Совета Европы от 7 июня 2007 г. все страны-члены ЕС обязаны ратифицировать MLC, 2006 и имплементировать ее положения в свое национальное законодательство.

Парижским Меморандумом была произведена оценка функционирования Конвенции за год, с тех пор как ее положения применяются для проверки судов. Укрморречинспекцией был сделан подрабный анализ применения требований Конвенции к судам под украинским флагом. Был взят период с 20 августа 2013 г. по 28 февраля 2015 г., т.е. те полтора года, когда наши суда под украинским флагом проверялись в портах Парижского меморандума. Получили картину, которая говорит нам о необходимости скорейшей ратификации MLC, 2006.

За указанный период в портах Парижского меморандума было проверено 57 судов под украинским флагом. 43 из них были проверены на соответствие MLC, 2006, что составляет 75% от общего количества проверенных судов.

Была проведена 61 инспекция на этих судах, что составляет 68% от общего количества проверенных судов. Среди общего количества замечаний, зафиксированных на наших судах, 14% касаются вопросов Конвенции. Было установлено 5 замечаний по вопросам Конвенции, которые явились основанием для задержания судов под украинским флагом. За указанный период было задержано 3 судна под украинским флагом, и на всех трех были замечания, которые касались MLC, 2006. Если говорить о задержании наших судов, то очень характерна специфика задержания: в двух случаях суда были задержаны по причине несвоевременной выплаты заработной платы морякам. Были замечания касательно трудового договора моряка и расчета заработной платы.

Стоит отметить, что при Министерстве инфраструктуры Украины и Укрморречинспекции создана рабочая группа по имплементации положений MLC, 2006 в национальное законодательство Украины. Рабочая группа очень представительна: в нее входят представители работодателей транспорта, три профсоюза моряков, все 6 человек, которые учились в учебном центре ILO в Турине, также представлены интересы всех отраслей и украинских судоводных



компаний: УКРРЕЧФЛОТ, Украинское дунайское пароходство. Работа по имплементации ведется, и ей активно содействует замминистра по Евроинтеграции Оксана Рейтер.

«Мы должны совместно с вами создать эффективную и прозрачную систему контроля за деятельностью служб найма и трудоустройства моряков. Мы должны создать эффективную национальную политику в сфере дальнейшего карьерного роста моряков, их трудоустройства, их участия в мировом судоходстве», — добавил Сергей Казанцев.

Одна из проблем, с которой столкнулись участники заседания, состоит в том, что сегодня Минсоцполитики, которое выдает лицензии компаниям, не имеет в штате морских специалистов, и они фактически не знают, как проводить проверки лицензионных условий.

Представители крьюинговых компаний с полной серьезностью подошли к встрече и активно высказывали свою позицию относительно Стандарта A1.4 и свое видение относительно системы лицензирования их деятельности.

Сергей Маслов, «Коламбия Шипменеджмент»:

«Здесь собрались представители «брендовых» компаний. Мы не конкурируем между собой, мы конкурируем с представителями наших же компаний в других странах. В нашей стране сегодня идут не очень хорошие процессы, и принципалы напуганы. Они ждут того, когда смогут заменить украинский рядовой плавсостав на филиппинский, на китайский, и т.д. За 20 лет, пока существует система лицензирования в Украине, Украина в два раза увеличила количество моряков, которые работают на судах иностранных судовладельцев. В каких еще отраслях мы добились подобных результатов?

Эта система на данный момент работает, однако

текущие изменения в Украине с тревогой принимаются нашими принципалами, и с радостью принимаются нашими коллегами из других государств. Мы предлагаем не менять систему лицензирования — сейчас не то время, чтобы что-то менять».

Руслан Бундюк, MSC

«Каждая компания на данном этапе должна быть заинтересована в имплементации MLC, 2006. У нас есть квалификационные общества, которые могут сертифицировать компании на соответствие Конвенции. От государства ничего не требуется, и многие компании идут по этому пути, что организует наш рынок».

Ирина Маричева, морское агентство «Воланс»:

«Мы работаем исключительно с круизными судами. В основном специализируемся на направлении на работу обслуживающего персонала. Я должна сказать, что наши судовладельцы, начиная с 2010 года начали требовать от нас выполнения стандартов MLC, 2006. Поскольку мы работаем с иностранными судовладельцами, европейскими и американскими, мы должны были пройти сертификацию и выполнять все их требования. Поскольку они — судовладельцы, и с них их страна требует, поэтому и их агенты обязаны соответствовать тому уровню, который есть у судовладельца».

Посмотрите, сколько нас проверяют: это и квалификационное бюро на предмет соответствия MLC, 2006, и судовладельцы, которые добавили во все контракты пункт о том, что они два-три раза в год имеют право приезжать и проводить аудит нашей компании на предмет соответствия MLC, 2006. И они действительно приезжают».

Александр Сагайдак, «Ольвия Мэритайм»:

«Зачем менять систему, которая работает? Проект, который нам предлагают, усложнит нам жизнь. Одним из аргументов в пользу отмены лицензии в наших пре-



дыдущих дискуссиях был такой, что это уравнивает нас в правах с теми компаниями, которые работают нелегально. Их никто не проверяет, и я не помню случая, когда такую компанию привлекали к ответственности. А мы, работающие в рамках закона, постоянно подвергаемся проверкам. И нам хотят добавить еще одну.

Я считаю, что вопрос лицензирования надо оставить как есть, при этом упростив его. Во всех случаях, описанных в СМИ, когда моряки остаются без зарплаты, оказывалось, что эти люди уходили в рейс через нелегализованный кригинг.

Юрий Сергеев, адвокат, кандидат юридических наук, член рабочей группы по имплементации норм Конвенции MLC, 2006 в национальное законодательство:

«Сегодня есть завершенный министром проект Закона о ратификации Конвенции MLC, 2006 и в связи с ратификацией будет выбран какой-то вариант развития событий относительно лицензирования. Мы видим несколько вариантов:

1) Оставить лицензирование в существующем виде, когда лицензируется «посредничество в трудоустройстве за границу» – в таком случае в день, когда Украина ратифицирует Конвенцию, у нас должны быть внесены соответствующие изменения в лицензионные условия. Мы должны добавить в них нормы Стандарта A1.4 и убрать все лишнее.

2) Оставить лицензирование со сменой органа лицензирования на Министерство инфраструктуры Украины/Укрморречинспекцию и изменением наименования вида деятельности на «деятельность служб найма и трудоустройства моряков».

Это потребует разработки ряда новых нормативно-правовых актов, в т.ч. лицензионных условий и порядка контроля за их соблюдением.

3) Установить иную форму регулирования, это одна из опций, предусмотренных Конвенцией MLC, 2006.

Однако на данный момент конкретных предложений по реализации данной возможности от кригинговых компаний не поступало.

Алла Иванова, ОНМА

«Нашим курсантам читается предмет Правовое регулирование на морском транспорте с третьего курса. Предмет глубоко изучает нормы, стандарты труда, и другие вопросы, связанные с трудоустройством моряков и Конвенцией MLC, 2006. В ОНМА проходила конференция относительно MLC, 2006, и мы пришли к мнению, что наше законодательство соответствует Стандарту A1.4. Лицензионные условия на сегодняшний день, в связи с экономической и политической ситуацией, лучше оставить так как есть, потому что система работает, но необходимо внести в нее некоторые изменения».

Павел Буланович прообщал, что все замечания и пожелания, высказанные на встрече, будут внимательно изучены и применены. Кроме того он отметил, что сегодня в действующее законодательство необходимо ввести понятие «кригинг», что позволит использовать все системы качества и системы квалификационных обществ, которые сегодня работают в системе найма и трудоустройства моряков.

Все участники встречи оценили продуктивность и важность мероприятия, которое прошло в форме диалога. Все мнения были услышаны и большинство участников сошлись в едином – необходима оставить существующую систему лицензирования, при этом доработать ее на соответствие требованиям Конвенции MLC, 2006 года о труде в морском судостроении.

Кроме того, было принято решение в месячный срок всем желающим предоставить свои пожелания и замечания, которые в ближайшее время будут приняты и рассмотрены рабочей группой для выработки единого оптимального пути.

ПРОФСОЮЗ ВЫЯСНИЛ, ЧТО СЕГОДНЯ ИНТЕРЕСУЕТ МОРЯКОВ

Профсоюз работников морского транспорта Украины провел анкетирование среди моряков с целью определить, какие именно вопросы на данный момент интересуют моряков.

По итогам анализа полученных данных стало понятно, что сегодня украинских моряков в одинаковой степени интересуют как гражданские, социальные и юридические права, а также повышение своих профессиональных навыков и личностный рост, так и развлекательные мероприятия, которые они могут посетить всей семьей. Это



Что бы вы еще хотели получить от Профсоюза в качестве социального бонуса? Подчеркните наиболее актуальные для вас направления.

- Праздники для всей семьи, поездки, развлечения, отдых.
- Юридические консультации (о правах гражданина, о текущих изменениях в законодательстве Украины, изменения в нормативных актах, связанных с работой моряка, в том числе международных Конвенций и др.)
- Финансовые консультации (о нюансах кредитования, информация по банковским терминам, депозитам, ипотекам, лизингам и т.д.)
- Забота о здоровье моряка (информационные семинары по профессиональным заболеваниям, по профилактике заболеваний, о гигиене труда и др.)
- Забота о семейном и психологическом здоровье моряка (помощь специалистов по планированию семьи, консультации психолога и др.)
- Повышение квалификации моряка (курсы английского языка, курсы по специализированным направлениям для моряков и др.)

свидетельствует о том, что постепенно украинские моряки становятся все более сознательными гражданами, которым не чуждо текущее политическое и социальное положение в стране. Полученные данные были приняты во внимание Профсоюзом в построении дальнейших планов по работе с моряками.

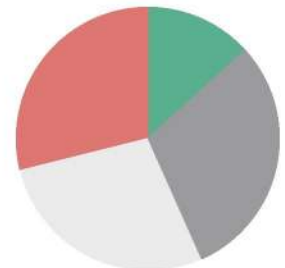
Посещали ли вы ранее профсоюзные мероприятия:

- Утренники для детей 20
- Игрленд для детей 9
- Аквапарк для всей семьи 10
- Турпоездки всей семьей 3
- Поход в кинотеатр/музей 15
- Праздничные мероприятия 14
- Семинары (встречи с представителями Профсоюза)



Какие мероприятия вам хотелось бы посетить еще:

- Общепрофсоюзные собрания (пленумы) 11
- Информационные семинары 25
- Профессиональные тренинги 23
- Развлекательные мероприятия для всей семьи 24



ПРМТУ провел встречу с представителями крьюинговых компаний

Профсоюз работников морского транспорта Украины провел очередную встречу с работниками агентств по найму и трудоустройству моряков на суда иностранных судовладельцев.

В рамках дружественной встречи представители ПРМТУ и компаний обсудили вопрос лицензирования работы крьюинговых компаний, а также некоторые проблемы квалификации моряков, с которыми компании сталкиваются при собеседованиях с кандидатами. Кроме того, было отмечено, что мировая тенденция нехватки квалифицированных механиков и электромехаников на рынке труда сегодня ощущается очень существенно. По словам одного из участников на трех капитанов у него сегодня есть всего два старших механика.

Также остается в подвешенном состоянии ситуация с крымскими моряками. Как отмечают в компаниях, есть проблемы с переводом заработной платы морякам, бывают проблемы с документами, а также набирает обороты

тенденция перехода крымских моряков в представительства тех же судовладельцев в России.

Переговоры с оффшорным гигантом продолжаются

В середине марта в городе Нион, Швейцария, состоялась рабочая встреча ITF в рамках оффшорной группы ITF с BourbonOffshoreGreenmar. Во встрече принял участие Ник Брэмли (профсоюз Nautilus International, Швейцария) и от профсоюзов-поставщиков рабочей силы Первый заместитель председателя ПРМТУ Олег Григорюк. В ходе встречи обсуждалось сотрудничество и подписание коллективных договоров между Bourbon Offshore Greenmar и членскими организациями ITF. Стороны договорились о подписании коллективного договора в ближайшем будущем.

Bourbon Offshore Greenmar является одним из менеджеров и крьюингов компании BOURBON. Bourbon Offshore Greenmar предоставляет услуги высокого уровня на международном морском рынке нефтедобычи.

Недавно Профсоюз работников морского транспорта Украины получил информацию от моряка, который пытался уйти в рейс при помощи компании Crew Service Center, которая расположена в Одессе. Моряку предложили контракт на судне, которое находится в менеджменте южно-корейской судоходной компании. За услуги по посредничеству в трудоустройстве у моряка попросили 700\$. В контракте, который моряк получил в офисе, указана польская круизная компания. Моряк сообщил, что его отправка на судно была отложена в связи с проблемой с Шенгенской визой, которую, по словам агента, они не смогли решить. Однако, моряк должен был сесть на судно в Южной Корее, так как судно курсирует между Кореей, Китаем и Японией, а перелет должен был быть из Украины через Стамбул в Южную Корею. Таким образом осталось непонятным, для чего моряку нужна была Шенгенская виза.

«Скорее всего, данное агентство не имеет лицензии на предоставление услуг по посредничеству в трудоустройстве в Украине. Пока нам не удалось проверить польскую компанию Crew Service Center Toshin Ltd., на которую идет ссылка в договоре. Чтобы разъяснить ситуацию, мы обратились к координатору ИТ в Южной Корее выяснили, что южно-корейская компания Heung - A Shipping Co Ltd не нанимает украинских моряков на свои суда. Поэтому мы предупреждаем моряков не подписывать никаких контрактов в отношении судов, которые находятся в менеджменте у компании Heung - A Shipping Co Ltd и тем более не платить никаких «сборов» за посредничество в трудоустройстве, — рассказала Наталья Ефремова, инспектор ИТ в Украине.

Напомним, что Профсоюз работников морского транспорта Украины неоднократно призывал моряков внимательнее относиться к малоизвестным компаниям, которые предлагают быстро уйти в хороший рейс, заплатив за это вознаграждение, якобы за предоставление сервиса по посредничеству.

«К великому сожалению, сегодня мы постоянно получаем звонки касательно того, что те или иные круизные агентства не выполняют своих обязательств. Моряк обращается в компанию, получает сервис консультационного характера, обещания уйти в рейс, но в итоге все заканчивается на уровне обещаний. Для того, чтобы себя уберечь, обращайтесь в Профсоюз работников морского транспорта Украины, Черноморскую первичную профсоюзную организацию моряков за бесплатной консультацией, задавайте вопросы в социальных сетях, по электронной почте, по телефону. Мы всегда готовы откликнуться на вашу просьбу. Если же вы уже стали жертвой такого мошенничества, то мы подскажем, куда нужно обратиться для решения этого вопроса», — прокомментировал ситуацию Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

Профсоюз работников морского транспорта Украины просит моряков сообщать о мошенничестве по трудоустройству моряков, которые вызывают сомнения, а также о случаях обмана моряков. Кроме того, мы напоминаем, что вы всегда можете обратиться в ПРМТУ за консультацией по поводу того или иного судна/агента, судна или компании, по телефону 0482 42 99 01, а также любым удобным для вас способом — по электронной почте, через форму на сайте, а также в социальных сетях.

ПРМТУ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: Crew Service Center





Профсоюзы отстаивали право на забастовку



Украинские моряки, члены Профсоюза работников морского транспорта Украины поддержали акцию 18 февраля.

60 тысяч украинских работников морской отрасли — членов Профсоюза работников морского транспорта Украины поддержали акцию против запрета права на забастовку.

Как и во многих странах мира, в Украине право работников на забастовку закреплено в Конституции Украины. Порядок осуществления права на забастовку установлен Законом Украины «Про порядок разрешения коллективных трудовых споров (конфликтов)». Законодательство Украины предусматривает возможность использования забастовки как крайней меры решения коллективного трудового спора в связи с отказом работодателя удовлетворить требования наемных работников.

Право украинских наемных работников на забастовку закреплена Конституцией Украины, а также определена Конвенцией Международной организации труда №87.

В последние время вследствие невыплат заработной платы, массовых увольнений, сокращений и политики жесткой экономии за счет снижения расходов на оплату труда, ухудшений условий труда, снижения уровня социальных гарантий работники во всем мире вынуждены все чаще реализовывать свое право на забастовку.

Однако право на забастовку все чаще ставится под сомнение организациями работодателей на международном уровне. В связи с этим 18 февраля 2015 года было назначено Международной конфедерацией профсоюзов (ИТЭС) Днем борьбы за право на забастовку.

В этот день миллионы наемных работников во всем мире проявили солидарность и поддержали акцию различными способами:

- организация информационных кампаний в средствах массовой информации;



В Бахрейне работники транспорта организовали митинг.

- встречи с представителями работодателей и их объединений;
- встречи на рабочих местах;
- организация общественных демонстраций;
- встречи с представителями государственной власти;
- акции протеста и многое другое.

Несмотря на то, что украинских моряков в меньшей степени касается проведение забастовок в Украине, ведь они работают на судах иностранных судовладельцев за пределами Родины, они также живо поддержали акцию.

Профсоюз работников морского транспорта Украины, как единственная членская организация Международной федерации транспортников в Украине в морском секторе, присоединилась к акции в лице более чем 60-тысячной армии членов ПРМТУ.

В преддверии акции информационные циркуляры были разосланы по всем первичным профсоюзным



Митинг в защиту права на забастовку под Знаменем ООН в Женеве.

организациям ПРМТУ. На местах работники также поддержали акцию: информация была рассмотрена на заседаниях профсоюзных комитетов, прошли встречи с работниками портов, судоремонтных заводов и других учреждений на морском транспорте Украины: первичные профсоюзные организации Бердянского МТП, Ренийского МТП, Херсонского МТП, ППО работников Администрации Николаевского морского порта ПРМТУ, ППО судоходной компании «Укрферри», Азовская ППО моряков, ППО ДП «ГПК Украина», «Единство», а также Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

18 февраля ПРМТУ организовал встречу, которую посетили более 120 моряков — членов Профсоюза. В ходе встречи моряки получили возможность пообщаться с инспектором ИТ в Украине, с юристами ПРМТУ, которые дали разъяснения по вопросам, которые более всего интересуют моряков.

Помимо этого на семинаре были освещены вопросы здравоохранения. Так моряки ознакомились с ситуацией вокруг вируса Эбола, а также получили ряд рекомендаций о превентивных мерах. Участникам встречи также было предложено заполнить ITF survey on HIV/AIDS and wellness in the maritime sector. Кроме того, транслировался социальный ролик о вреде алкоголя на организм человека.

Однако основной темой семинара 18 февраля все же стала акция против запрета забастовок. Моряков ознакомили с предпосылками основания Дня борьбы за право на забастовку, а также рассказали о существующих нормах относительно этого вопроса в национальном законодательстве. Результатом стало написание Обращения к украинскому правительству, которое было поддержано моряками. Вскоре Обращение будет направлено в соответствующие органы власти.

В конце февраля в Международной организации труда состоялась трехсторонняя встреча представителей профсоюзов, работодателей и правительства стран, на которой удалось подтвердить право наемных работников на забастовку. В настоящий момент признаны два важных положения: конституционный принцип права на забастовку и история судебной практики по этому вопросу за последние 60 лет.

«Нет сомнений, что без огромных усилий глобальных федераций профсоюзов и профсоюзных организаций по всему миру основное право человека могло быть отозвано. Решение МОТ — результат нашей солидарности. Попытка лишить нас права на забастовку потерпела поражение. Но нам еще предстоит убедиться, что оно защищено. Даже сейчас, когда одержана международная победа, нападения на это право продолжаются на национальных уровнях».

Мы будем сохранять бдительность. Мы не сдадимся в борьбе за основную гарантию свободы. Мы будем внимательно следить за мартовским заседанием Административного совета МОТ, где эта тема снова будет поднята, — отметил Стивен Коттон, Генеральный секретарь Международной федерации транспортников (ITF).

После очередной профсоюзной победы Стивен Коттон направил всем членским организациям, которые приняли участие в акции 18 февраля, благодарственное письмо. ПРМТУ также получил письмо от Стивена Коттона:



Элвин Тернер и Базил Уильямс принимают участие в исторической забастовке работников здравоохранения в 1988 году в Милане совместно с доктором Марколом Лютером Келлером-Штадлером. Они заявили со всей ответственностью, что эта забастовка является их женой. Она тогда являлась участником акции 18 февраля (на фото слева первый и последний).

Итальянский профсоюз Cisl организовал сбор подписей против намерений запретить право на забастовку.

Работники оппозиции ITF также вышли на улицы в поддержку права на забастовку перед входом в здание ITF в Лондоне.

Уважаемые коллеги,

Я хочу поблагодарить вас за то, что вы поддержали кампанию Right2Strike и осведомляли нас о вашей деятельности. Тысячи профсоюзных активистов поддержали акцию 18 февраля.

Вы заняли твердую позицию, и благодаря этому ситуация изменилась — на трехстороннем заседании в Министерстве охраны труда в начале этой недели право на забастовку было вновь утверждено письменным соглашением между работодателями и работниками.

Во время заседания мы узнали, что успешная международная профсоюзная мобилизация 18 февраля действительно помогла изменить позиции и повлияла на правительства.

Коллеги. Ваша солидарность показывает силу международной семьи профсоюзов; вместе мы будем бороться и побеждать.

Еще раз с благодарностью
Стивен Коттон

Генеральный секретарь ITF
Международная федерация транспортников (ITF)

Stephen Cotton

Работа с курсантами переходит на новый уровень

Мореходный колледж технического флота Одесской национальной морской академии является единственным в Украине морским учебным учреждением, которое осуществляет подготовку командных кадров плавсостава среднего звена и, прежде всего, для дноуглубительного флота: судоводителей-багермейстеров и судовых механиков, обслуживающих и эксплуатирующих специализированные дноуглубительные снаряды, составляющие основу технического флота.



Зная обстановку на флоте, объем и характер заказов на производство дноуглубительных работ, их специфику, движение кадров, руководство колледжа и дноуглубительных предприятий ежегодно согласовывают свои действия в части подготовки молодых специалистов и их трудоустройства.

С этой целью в колледже был создан отдел действия трудоустройству, задачами которого является мониторинг компаний, которые располагают кадетской программой или готовы принимать на работу кадетов без опыта работы, отсеивание недобросовестных работодателей и другие меры. В свой первый рейс курсанты МКТФ ОНМА уходят после третьего курса. Именно с курсантами-третьекурсниками судоводительской, механической и электромеханической специальностей Профсоюз работников морского транспорта Украины провел тематические встречи.

В рамках презентаций курсанты получили вводную информацию о профсоюзном движении на морском транспорте в мире и в Украине, а дальше они получили возможность пообщаться с Первым заместителем Председателя ПРМТУ Олегом Григорюком и единственным инспектором ИТФ в Украине

Наталией Ефрименко. Стоит отметить, что подобные встречи не состоялись бы без непосредственной поддержки администрации колледжа. Начальник МКТФ ОНМА, кандидат технических наук, доцент Анатолий Владимирович Опарин лично представил Первого заместителя Председателя ПРМТУ Олега Игоревича Григорюка и единственного инспектора ИТФ в Украине Наталью Валерьевну Ефрименко курсантам.



«Как инспектор ИТФ, я каждый день сталкиваюсь с претензиями моряков и даже целых экипажей. Я рассматриваю подобные встречи как профилактику на будущее.

Мы стараемся рассказать ребятам, как нужно действовать в тех или иных ситуациях, которые могут возникнуть на судне. К сожалению, учебная программа не предусматривает дополнительные часы для изучения международных норм и для разъяснительной работы о правах моряков.

Для некоторых судовладельцев это дополнительная возможность напомнить морякам об их обязанностях и промолчать об их правах», — констатировала инспектор ИТФ в Украине Наталья Ефрименко.

В дальнейших планах Профсоюза — проводить открытые уроки у курсантов по группам, на которых будут более подробно рассматриваться наиболее интересные ребят вопросы: основные пункты индивидуального контракта, порядок обращения к инспектору ИТФ и в Профсоюз, порядок оформления больничного листа, порядок списания, будет рассмотрена Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года, в частности, пункты, касающиеся найма на работу, условий на борту и др.

«К сожалению, сейчас мы все чаще сталкиваемся с тем, что якобы крьюинговые компании предлагают морякам трудоустройство за некоторую плату. Однако по факту моряк остается без работы и без денег. В большинстве своем это или не опытные моряки, такие как курсанты, или же моряки в возрасте, которые по каким-либо причинам не могут найти работу в нормальных компаниях. Мы стараемся рассказать курсантам колледжа, по каким характеристикам можно предварительно определить недобросовестную контору,

а также настоятельно рекомендуем по всем вопросам обращаться в Профсоюз работников морского транспорта Украины, ведь мы владеем каналами связи и такой информацией, которую больше никто, кроме нас, не может предоставить ни курсантам, ни морякам в целом. Тот факт, что Профсоюз работников морского транспорта Украины является единственной членской организацией ИТФ в Украине в отрасли морского транспорта, дает нам такие возможности и такие обязательства», — прокомментировал Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

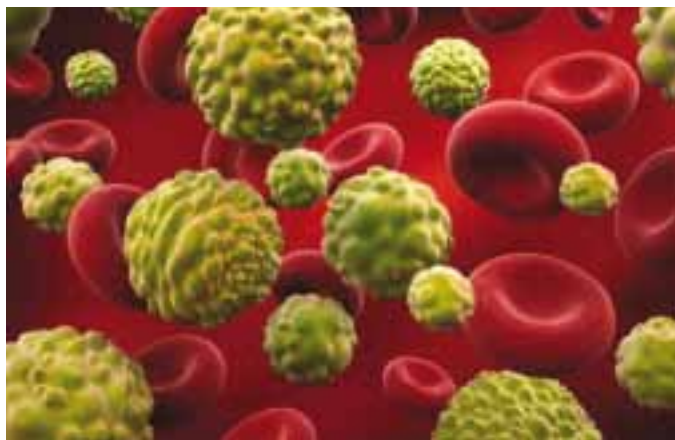
Кроме того, запланированы встречи с представителями крьюинговых компаний и судовладельцев, которые помогут ребятам научиться правильно проходить собеседование и расскажут про практические и поведенческие навыки, которые необходимы курсантам при трудоустройстве. «Лично я вижу от подобных инициатив только пользу для наших курсантов», — отметил Олег Кравченко, начальник РСО и куратор отдела по содействию в трудоустройстве МКТФ ОНМА.



7 ЗАБОЛЕВАНИЙ, КОТОРЫХ ДОЛЖНЫ ОПАСАТЬСЯ МОРЯКИ

Работа на судах имеет свои преимущества, но также хорошо известно, что работа в море является одной из самых опасных профессий, если говорить о здоровье и безопасности моряков. Помимо несчастных случаев, моряки предрасположены к определенным серьезным заболеваниям и рискам для здоровья, связанных с характером работы на борту, изменениями климатических условий, типами перевозимых грузов, количеством отработанных часов, обработанными материалами, эпидемическими и эндемическими заболеваниями, личными привычками и т.д.

Хотя моряки и проходят строгий медицинский осмотр до того, как попадают на борт судна, очевидно, что пока они в море, их жизни постоянно в опасности, и еще больше усугубляет опасность отсутствие профессионального медицинского обслуживания на борту.



1. Вибрационная болезнь (HAVS):

Вибрационная болезнь является одним из главных рисков, которым подвергаются моряки во время своей работы. Использование электроинструментов является основной причиной возникновения «синдрома фантомных вибраций». Частое и длительное воздействие электроинструментов может привести к постоянной инвалидности, если вовремя не получить лечение.

Общие симптомы этой болезни: покалывание пальцев, онемение, побледнение и боль в руках и запястьях. Недостаток информированности и неправильные рекомендации в отношении пределов безопасной эксплуатации или воздействия таких инструментов и механизмов, наряду с другими факторами, такими как курение, нарушение кровообращения и неправильное питание и т.д. делают моряков более уязвимыми к этой болезни.

2. Рак:

1 из 8 смертей в мире происходит из-за онколо-

гических заболеваний. Что касается моряков, среди них также наблюдается постепенный рост количества онкологических заболеваний. Наиболее распространенными среди них являются: рак легких, рак почки, лейкоз и лимфома. Несмотря на то, что такие опасные вещества, как асбест, бензол, бензидин были удалены или заменены на судах, появились новые потенциальные канцерогены, такие как бериллий, кадмий, свинец и т.д. Офицеры и экипаж, работающие как на палубе, так и в машине, становятся жертвами смертельной болезни из-за непрерывного воздействия этих токсичных веществ. Моряки, работающие на нефтяных, химических и других танкерах, в первую очередь подвергаются воздействию химических веществ и риск развития различных видов рака, включая рак мозга и лейкемию, чрезвычайно высок.

3. Сердечно-сосудистые заболевания (ССЗ):

Сердечно-сосудистые заболевания, как правило, чаще обнаруживаются среди моряков, чем среди населения в целом. Различные исследования смертности показали, что высокий процент моряков, умерших от сердечно-сосудистых заболеваний, является следстви-

ем общих факторов, которые представляют собой сочетание генов, возраста, курения и других причин, к которым добавляются и условия на борту, такие как стресс, диета, недостаток физических упражнений и т.д. При минимальной численности экипажа на борту судов, многозадачности, а также отсутствию досуга и отдыха, среди моряков зафиксирован высокий уровень стресса, который и является основной причиной сердечно-сосудистых заболеваний. Хотя лекарства, такие как изосорбид динитрат и нитроглицерин, против острой боли в груди, и метопролол, адреналин, атропин, против нарушений сердечного ритма, доступны на борту, в случае тяжелого инсульта, который требует немедленной медицинской помощи, часто эвакуация на берег затруднена или невозможна, что создает большой риск для жизни моряков.

4. Нарушения функций опорно-двигательного аппарата:

Согласно опросу, проведенному Европейским исследовательским учреждением на борту оффшорных судов под норвежским и датским флагами, сообщается, что моряки этих судов страдают от серьезных нарушений работы костно-мышечной системы. Причина в том, что так как оффшорные операции осуществляются при помощи современных высокотехнологичных судов, морякам приходится работать при круглосуточном расписании работ в любых погодных условиях. Многим из них приходится работать 12-часовую смену, или 6/6, из-за чего у них остается мало времени для каких-либо серьезных физических нагрузок. Нарушения функций опорно-двигательного аппарата является основной причиной того, что многим морякам приходится больше времени восстанавливаться на суше между рейсами, а иногда даже приводят к инвалидности. Регулярные физические упражнения и растяжка помогут предотвратить нарушения работы опорно-двигательного аппарата.

5. Венерические заболевания:

Так же, как еда и вода, секс является основной потребностью каждого человека. Путешествия в разные страны делают моряков уязвимыми к заболеваниям, передающимся половым путем, (ВИЧ/СПИД) и венерическим заболеваниям, как гонорея и сифилис. СПИД является основной проблемой, так как приводит к серьезным последствиям как в профессиональной, так и в личной жизни. В последнее время моряки больше не соответствуют стереотипу «у моряка жена в каждом порту», но из-за долгосрочной изоляции, отсутствия объектов досуга и отдыха, моряки подвержены небезопасному сексуальному поведению, что делает их жертвами смертельных заболеваний. Повышение осведомленности моряков об инфекциях, передающихся половым путем, может свести к минимуму

и предотвратить риск передачи; однако только самодисциплина и контроль могут полностью искоренить болезнь.

6. Пандемии и эпидемические заболевания:

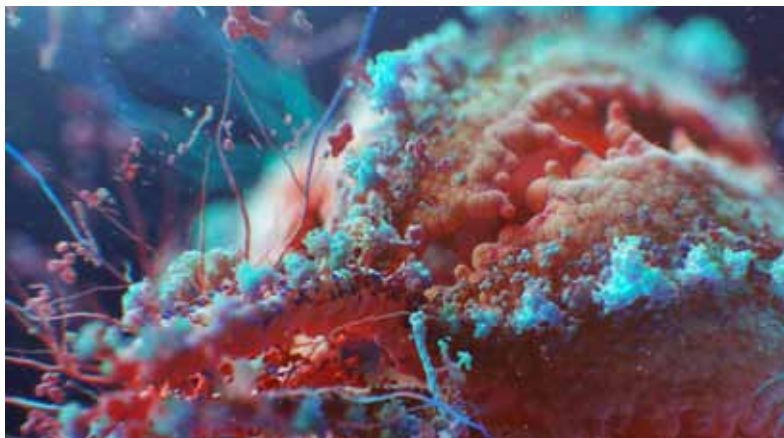
В виду характера работы, моряки посещают множество портов в различных частях света, и, таким образом, подвергаются различным пандемиям и эпидемиям, таким как малярия, холера, желтая лихорадка, туберкулез и т.д. Моряки тщательно проверяются и их должным образом вакцинируют; однако остается опасность подвергнуться внезапной вспышке новых заболеваний в посещаемых моряками районах. Примером может служить недавняя вспышка лихорадки Эбола в странах Западной Африки.

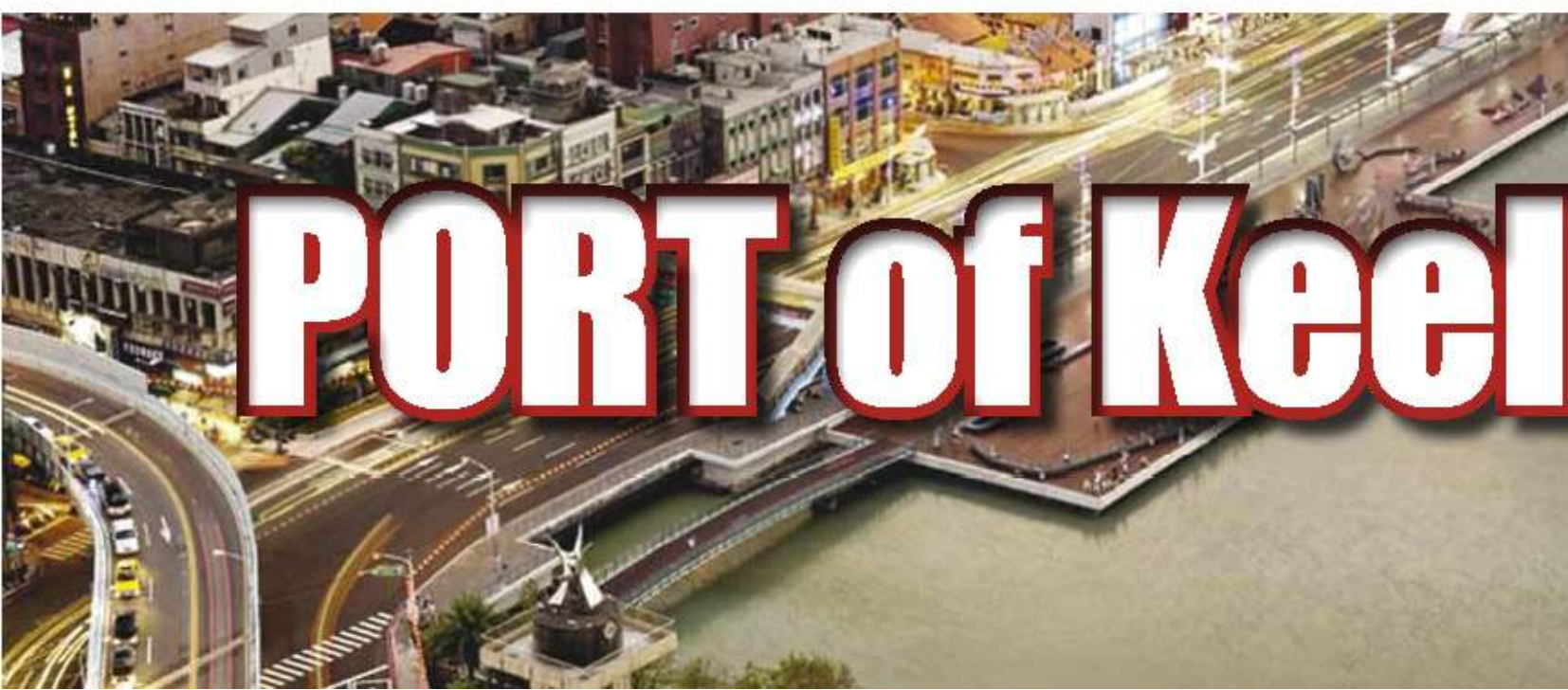
Передовой практикой в таких ситуациях является использование всех превентивных мер, чтобы сдержать распространение инфекционных заболеваний на борту.

7. Гипертония:

Гипертония упоминается в качестве одной из главных профессиональных опасностей на борту торгового и оффшорного флотов. Чрезмерный стресс, усталость, одиночество, курение, употребление алкоголя, отсутствие физической активности и т.д. являются основными ее причинами. Гипертония может также привести к другим болезням, таким как инсульт, почечная недостаточность и т.д. Изменения в образе жизни и привычках питания, отказ от курения и алкоголя, физическая активность (упражнения, плавание, йога и т.д.) могут в значительной степени снизить риск гипертонии.

В прошлом морякам часто отказывалось в выплате компенсаций по инвалидности и смерти, хотя большинство из упомянутых выше заболеваний МОТ относит к профессиональным опасностям. Поэтому, принимая во внимание вышеописанные риски, важно, чтобы моряки получали всю необходимую поддержку во время выполнения своих повседневных обязанностей.







Килунг – второй по величине порт Тайваня, который и находится в непосредственной близости от Килунг Сити, Тайвань, в северо-восточной части острова Тайвань, провинции Китайской Народной Республики. Порт находится на пересечении важнейших транспортных путей, соединяющих его с другими крупными контейнерными портами. Естественным превосходством портовой гавани, окруженной горами, является отсутствие ила. В связи с частыми дождями носит прозвище «Дождливый порт».

Порт Килунг расположен всего в 37 км к востоку от Тайбэй – столицы Тайваня, и в 473 морских милях к северо-востоку от Гонконга. На сегодня он является крупнейшим центром импорта в Тайбэй, а также большим рыболовецким и международным портом, с населением более 370 тыс. человек (на 2014 г.). Наиболее развитые промышленные отрасли судостроение, производство цемента и удобрений, идущих на экспорт в Японию.

Порт Килунг находится в управлении Корпорации Международных портов Тайваня (Taiwan International Ports Corporation), единственной государственной администрации портов в Тайване, и обслуживает два вспомогательных порта на северо-востоке Тайваня.

Статистические данные порта Килунг (включая порты Килунг, Тайбэй, и Суао) за ноябрь 2014 г., следующие:

1. Месечная сводка операций:

а) Грузооборот

Объем переваленных грузов в порту Килунг составил 11,993,584 тонн. Этот показатель на 3,16 % ниже, чем в предыдущем месяце, и на 7,20% выше по сравнению с тем же месяцем прошлого года.

б) Количество обработанных контейнеров:

Количество контейнеров, обработанных в этом месяце, составило 247,666,50 TEU, что ниже на 0,43%, чем в предыдущем месяце, и на 9,96% выше, чем в том же месяце 2013 г.

в) Количество судозаходов:

В этом месяце в порт зашло 887 судов, что на 2,95 % ниже, чем в октябре 2014 г., и на 1,88% ниже, чем в октябре 2013 г.

2. Общая сводка операций:

а) Грузооборот

Совокупный объем обработанных грузов в период с января по ноябрь 2014 г. составил 131,101,616 тонн, что на 11,63% выше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

б) Общее количество обработанных контейнеров:

Общее число контейнеров, обрабатываемых в порту, доходит до 2,694,864.00 TEUs., по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличившись на 12,20%.

в) Совокупное число судозаходов:

В 2014 году порт Килунг принял 10133 судна, что свидетельствует об увеличении количества судозаходов на 5,51% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Западное побережье содержит более одного километра причалов, предназначенных для генеральных грузов, десять контейнерных причалов общей протяженностью 2,5 км, три причала для сыпучих грузов, два – для нефти, по одному – для цемента, песка и гравия, один пассажирский причал (204,5 м).

Восточное побережье имеет шесть причалов для генеральных грузов (длиной 1 км), четыре контейнерных причала (860 м), три – для навалочных грузов (446 м). Так же есть причалы, используемые для судоремонтных и военных целей.

ДОСЬЕ



Дмитрий
Зайков

Второй помощник капитана

Компания **Breeze Swallow**

С 1995 по 1997 учился в ПТУ №17, получил специальность матрос-моторист. С 2008 по 2012 учился заочно в ОМУ РП на факультете судовождения.

«БЛАГОДАРЯ СВОЕМУ ПЕРВОМУ
ЭКИПАЖУ Я И ОСТАЛСЯ ДАЛЬШЕ
РАБОТАТЬ В МОРЕ».

ПОЧЕМУ РЕШИЛ СТАТЬ МОРЯКОМ?

Скорее всего, хотел мир посмотреть, т.к. в семье моряков нет вообще. Ну и еще хотелось, как для мужчины, иметь достойную профессию, которая бы нормально оплачивалась. И, конечно, не обойтись и без романтической составляющей, которая также повлияла на мой выбор профессии. Я работаю в море с 1998 года. Первый контракт был месс-меном.

ЯРКИЕ МОМЕНТЫ В РАБОТЕ:

Было страшно. Первый контракт – мы из Канады шли в Китай – мы попали в ураган, который назывался ЛОЛА, и стали тонуть. Вплоть до того, что крышки с трюма вылетели. Но благодаря слаженной работе экипажа мы пришли в Сан-Франциско и встали там на ремонт. Я до сих пор дружу с капитаном со своего первого судна Бриленко Борисом Сергеевичем и благодарен ему за неоценимый вклад в мое морское будущее.

Еще можно вспомнить много разных моментов, которые пришлось пережить: и пожар на судне, и снова тонули, но в любом случае все эти неприятности охоту работать в море не отбили. Работаю с удовольствием дальше.

ЧТОБЫ СТАТЬ МОРЯКОМ – МОРЕ НУЖНО ЛЮБИТЬ ?

Конечно же, на 100%. По-другому никак. Как ты относишься к морю, так и оно к тебе. Для тех, чья жизнь не связана с морем, наверное, это утверждение покажется глупым, но моряки, я уверен, меня поймут и согласятся.

ВАШЕ ПОЖЕЛАНИЕ МОЛОДЫМ РЕБЯТАМ, КОТОРЫЕ ХОТЯТ ПОСВЯТИТЬ СВОЮ ЖИЗНЬ МОРЮ:

В первую очередь – учиться! Потому что, если сказать честно, сегодня молодые ребята приходят, мягко говоря, сырые и мало подготовленные по своим специальностям. Это не говорит о том, что плохо преподают в ВУЗах, нет, это говорит о том, что они

плохо учатся и думают, что наверстают в ходе работы. У них мечта – попасть на мостик, но для этого никто ничего не делает.

ПЕРВЫЙ РЕЙС – КАКИМ ОН ЗАПОМНИЛСЯ?

Был очень долгим – 11.5 месяцев. Запомнился тем, что мне повезло: был очень хороший экипаж. И именно благодаря тому, что так сложилось с первым экипажем, я и остался дальше работать в море.

КАКОЕ СЕГОДНЯ ОТНОШЕНИЕ К УКРАИНСКОМУ МОРЯКУ?

Я работаю уже больше десяти лет в смешанных экипажах и могу сказать одно, что никакого дискомфорта в отношении себя вообще никогда не ощущал. Нас уважают. А в первую очередь – ценят. И это немаловажный факт. И многие говорят, что украинцы – одни из лучших моряков на мировом рынке труда.

МОРЕ ОШИБКИ ПРОЩАЕТ?

Хотя многие и говорят, что море ошибок не прощает, мне кажется, что все-таки прощает. Бывает и так. Не могу объяснить, почему, просто убежден, что иногда море все-таки может простить.

ВАШИ ОТНОШЕНИЯ С ПРМТУ:

Я состою в Профсоюзе с 2003 года. Очень этим доволен. Очень помогают: на любые вопросы, которые меня интересуют, я могу получить полный ответ. Заботятся о наших семьях, о нас самих – спасибо за это огромное!

ВАШЕ ПОЖЕЛАНИЕ МОРЯКАМ:

Однозначно вступайте в ПРМТУ, даже думать не надо, вступать или нет! Кроме того, мое интервью выходит в мартовском номере, и мне хочется поздравить мою любимую жену и всех жен моряков с прекрасным весенним праздником. Родная, я благодарен тебе за поддержку, за заботу и любовь, которую ты мне даришь!

Всех милых женщин с праздником весны!

Иммигрантские суда компании

SITMAR



11 мая 1949 г. т/х Fairsea (1), имея на борту 1896 человек, включая 457 детей сирот, собранных из различных лагерей Европы, оставил Неаполь, и 18 мая прошел Суэцким каналом. После посещения Фримантла, теплоход прибыл в Мельбурн, ошвартовавшись у пирса Ripa. Обратный переход в Неаполь был балластным, так как, в соответствии с условиями контракта, компания SITMAR имела право транспортировать только мигрантов.

21 июля начался второй рейс, и пассажирская загрузка вновь была максимальной — 1896 человек из восьми стран. Большинство составляли поляки — 660 человек, на втором месте оказались немцы из Восточной Германии. После посещения Фримантла теплоход взял курс на австралийский Ньюкасл, прибыв туда 19 августа 1949 г. Третий рейс из Неаполя начался 23 сентября, на борту было 1890 пассажиров, и 19 октября судно прибыло в Мельбурн.

Завершив третий рейс, теплоход перешел под полный контроль компании SITMAR, и 3 декабря вышел в очередной рейс из Генуи в Австралию. Прибыв в Сидней 31 декабря, Fairsea (1) встал на якорь в точке 13, в районе Ryman, и на обратном пути в Италию на его борту уже были рейсовые пассажиры. Затем расписание движения судна изменили, и базовым портом в Европе стал Бремерхафен.

Действуя в соответствии с правительственным контрактом, Fairsea (1) продолжал транспортировать британских пассажиров в Австралию, периодически посещая Новую Зеландию. В ноябре 1953 г. когда теплоход Fairsea находился в Мельбурне, в машинном отделении начался пожар. Береговым пожарным удалось справиться с огнем, но машинные помещения частично затопили, и только после их осушения и ремонта оборудования судно возобновило рейсы. Тогда же выполнили некоторые косметические изменения, изготовив новую дымовую трубу и мачту современного дизайна. Судно продолжало рейсы в Австралию и Новую Зеландию, а в 1957 г. впервые возвращалась в Европу через Панамский канал.

В том же году судно отправили на переоборудование в Триест. Надстройку корпуса подняли на одну палубу, расширили носовую и кормовую часть, продлили прогулочные палубы и добавили новые общественные помещения для пассажиров. Удалили кормовые грузовые краны, оборудовали на их месте плавательный бассейн, смонтировали установку кондиционирования воздуха, модернизировали часть пассажирских кают. В результате тоннаж увеличился до 13432 б.рт, а пассажирская вместимость составила 1460 человек. Обновленное судно продолжило перевозку британ-

ских пассажиров в Австралию и Новую Зеландию, продолжая работу на этой линии до 1961 г, когда выполнили очередной ремонт, уменьшив вместимость до 1212 человек.

После того, как Fairsea стало популярным судном Австралии, руководители компании "SITMAR" решили испытать его, как круизный лайнер. Первый круиз начался из Сиднея 7 июля 1966 г. Затем судно посетило Кернс, прошло вдоль Большого Барьерного рифа, сделав остановку у острова Наутил, завершив круиз в Мельбурне. В последующие годы теплоход выполнял периодические круизы, заполняя промежутки между пассажирскими рейсами.

14 января 1969 г. Fairsea вышел из Сиднея, имея на борту 986 пассажиров, следовавших в Сауттемpton. При пересечении Тихого океана, в 900 милях от Панамского канала, в машинном отделении начался пожар. Возгорание возникло спустя несколько дней после выхода из Папеате — столицы Французской Полинезии, расположенной на острове Таити. Пожар оказался большой сложности, и все могли наблюдать, как из дымовой трубы вырываются клубы дыма. Пассажирам и членам экипажа приказали надеть спасательные жилеты и быть готовыми оставить судно на шлюпках. После часового ожидания, им объявили, что очаги пожара ликвидированы. Однако никто не представлял себе бытовых неудобств, ожидавших людей в ближайшие дни, так как большинство жизненно необходимых систем и устройств вышли из строя. Не работали камбуз, система кондиционирования воздуха и опреснительная установка. Вода не подавалась в туалеты, душевые, и пребывание в судовых помещениях становилось невозможным из-за нестерпимой жары и застоя, распространившегося по всем судовым отсекам. Несчастные пассажиры вынуждены были постоянно находиться на открытых палубах.

После нескольких дней мучений находившиеся на палубах люди увидели приближавшийся к ним морской буксир. Однако у буксира заканчивалось топливо, и судовые механики организовали перекачку дизельного топлива из своих емкостей в топливные танки буксира, но вскоре выяснилось, что перекачиваемое топливо не могло быть использовано в двигателях буксира, и он ушел, оставив



Montserrat



Montserrat



Montserrat





Rio de La Plata



Rio de La Plata



Rio de La Plata



Montserrat

СУДА SITMAR

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

беспомощный теплоход в океане.

Тем не менее, одно обстоятельство радовало моряков и пассажиров — все дни ожидания помощи стояла хорошая погода, и судно медленно дрейфовало под действием океанского течения. Только на шестой день на горизонте показалось американское грузовое судно, пароход *Louis Lykes*, возвращавшийся домой из Вьетнама. Он отбуксировал теплоход в порт Бальбоа (Панама), но, к сожалению, обстановку оказалась столь сложной, что капитан судна *Ciro Cardia*, находясь в своей каюте, совершил самоубийство.

После прибытия в порт Бальбоа пассажиров отправили в Великобританию другими видами транспорта. Во время технической инспекции судна установили, что наибольшей проблемой было восстановление работоспособности главных двигателей фирмы "Daxford", давно снятых с производства, и приобретения запасных деталей являлось делом сложным и финансово затратным. Руководители компании приняли решение отправить лайнер на слом в порт Свейя, куда его доставили на буксире с 9 июля по 6 августа 1969 г.

К иммигрантским судам компании SITMAR относились еще два судна. В 1947 г. панамская компания *Alvion SS Corp.*, являвшаяся подразделением группы Власова, купила их у организации *United States Maritime Commission*. Это были два стандартных транспорта типа *Victory* (проект *VC2-S-AP2*). Турбоход *Wooster Victory* строили с 9 февраля по 25 апреля 1945 г., а *Vassar Victory* с 19 марта по 28 мая того же года, на заводе *Bethlehem-Fairfield*, в Балтиморе. Первоначально *Wooster Victory* оставался под своим старым названием, а то время как *Vassar Victory* переименовали в том же году в *Castelbianco*. Спустя несколько лет *Wooster Victory* получил название *Castelverde*. Суды имели тоннаж 7600 б.р.т., длину 138,7 м, ширину 18,9 м. Один гребной винт, вращаемый через редуктор паровыми турбинами, обеспечивал скорость 15 узлов. В 1947 г. организация *United States Maritime Commission* начала избавляться от излишнего тоннажа, и оба судна выставили на продажу, так они стали собственностью компании SITMAR.

Именно в то время SITMAR удалось подписать контракт с организацией IRO для перевозки беженцев из Европы в Австралию, и первым судном, обслуживавшим эту линию, стал турбоход *Castelbianco*. В одной из местных газет Фримантла писали: "На борту прибывшего вчера из Неаполя судна *Castelbianco* находилось 885 пассажиров: 586 поляков, 85 югославы, 60 латышей. Остальные 154 человека были представителями 9-ти национальностей. Двое взрослых и один ребенок оказались больными, и их госпитализировали в Перте. Самому старшему пассажиру исполнилось 74 года, младшим был 8-ми месячный младенец".

После окончания срока аренды, в 1952-1953 г.г., оба судна переоборудовали для транспортировки иммигрантов из Европы в Центральную Америку, позднее в Австралию.

В 1952 г. судно вновь переоборудовали в Триесте, увеличив вместимость до 1200 человек, и они продолжали оставаться под Регистром Италии. Их названия видоизменили на *Castel Bianco* и *Castel Verde*, а тоннаж возрос до 10139 б.р.т. и 9006 б.р.т. соответственно. Надстройка корпуса судна *Castel Verde*, переоборудованного годом ранее, стала выше на одну палубу надстройки турбохода *Castel Bianco*.

Оба лайнера выполняли рейсы из Неаполя в Центральную Америку до 1957 г., когда начал наблюдаться спад пассажирских перевозок морскими судами, и оба лайнера продали в Барселону компании *Cia Transatlantica*. Первое получило название *Montserrat*, а второе *Begonia*. Они работали до 1973 и 1974 года соответственно, когда были проданы на слом.

Во время второй мировой войны США начали строить оперативно надаративе суда типа *Liberty*, стоявшие менее 2-х миллионов долларов за единицу. В качестве силовой установки они имели паровую машину, и их скорость составляла 11 узлов, а автономность плавания 17000 миль. Сравнительно низкая скорость стала уязвимым местом этой серии судов, 2710 единиц, и они являлись легкой добычей для подводных лодок Германии, Италии и Японии.

Тем не менее, такая скорость была приемлемой для перевозки грузов на большие расстояния через океаны, но не обеспечивала поддержку действий военного флота, в состав которого входили более быстрые корабли. Обычная крейсерская скорость эскадр флотов по экономическим соображениям составляла 15 узлов. Поэтому транспорты и танкеры обеспечения ВМФ должны были иметь скорость от 15 до 17 узлов.

В начале 1942 г. кораблестроители США приступили к проектированию транспортов серий "C-2", "C-3" и "C-4", а в 1944 году они были поставлены на конвейер, тогда же появилось первое судно типа *Victory* (VC2-S-AP2). Их усредненный тоннаж 7200 б.р.т., длина 139 м, ширина 19 м. Вместимость составляла 2000 военнослужащих, 440 танков или 2840 джипов. Объем рефрижераторных отсеков был в 2,5 раза больше, чем судов класса *Liberty*, что позволяло транспортировать войска. Силовая установка — турбины мощностью 6000 - 8500 л.с., вращавшие один гребной винт, обеспечивали скорость от 15 до 17,5 узла при автономности до 25000 миль.

Одно судно — *Etaty Victory* (тип VC2-M-AP4), имело дизельную установку. За годы военных лет (1944-1945 г.г.) на шести верфях планировали построить 615 судов, однако строительство завершили после окончания войны и ввели в строй 534-х транспортов класса *Victory*.

Статью составил
Братушенко Валерий Сергеевич



Charger 30



Castel Bianco



Begonia

Солнечным субботним днем 14 марта семьи моряков, членов Профсоюза работников морского транспорта Украины, пришли на кинопоказ американского романтического фильма студии «Walt Disney Pictures» «Золушка». Фильм является ремейком диснеевского мультфильма 1950 года с тем же названием и, по-сути, той же историей, снятой на новый лад.

Отец молодой девушки по имени Элла, овдовев, женится во второй раз, и вскоре Элла оказывается один на один с жадными и завистливыми новыми родственниками — мачехой Леди Трэмэйн и ее дочерьми, Анастасией и Дризеллой. Из хозяйки дома она превращается в служанку, вечно испачканную золой, за что и получает от своих сварливых сводных сестриц прозвище — Золушка. Несмотря на злоключения, выпавшие на ее долю, Золушка не отчаивается, ведь даже в самые тяжелые моменты находится что-то, что помогает ей думать о хорошем: например, случайная встреча на лесной тропинке с прекрасным юношей. Элла даже не предполагает, что встретилась с самим принцем, и что вскоре Фея-крестная навсегда изменит ее жизнь к лучшему.

По доброй традиции, кинопоказ прошел в кинотеатре Родина.





КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!

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

* **только для членов Профсоюза**

ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ



+38(0482) 42 99 01



lbstus@mtwtu.org.ua



www.mtwtu.org.ua



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти
Регистрация

ГЛАВНАЯ

НОВОСТИ

МОРЯКАМ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

МОЛОДЕЖЬ

ИНСПЕКТОРАТ ITF

АКЦИИ

МЕДИА

Используйте мобильное приложение **ITF SEAFARERS**

<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