

МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№56 февраль 2015

Подводим
итоги
2014 года



НАМ 5 ЛЕТ!

Новости
в мире

актуально
лицензирование

важно
помощь
морякам

эксклюзивно
профсоюзы
в деле

Экскурсия
Ports of Dubai

история в деталях
суда SITMAR



ITF House
49 - 60 Borough Road
London SE1 1DR

Telephone +44 207 403 27 33
Fax +44 207 357 78 71

International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Fédération Internationale des ouvriers du transport
Internationella Transportarbetarförbundet
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Международная федерация транспортников
النقطة عالمياً، النضال من أجل حقوقنا

Всем членским организациям МФТ
Циркуляр МФТ №. 004/A.01/2015
OGS/SMC/jd
09 января 2015

Уважаемые друзья и коллеги.

Вступая в Новый, 2015 год, я хотел бы поблагодарить всех вас за исключительную поддержку и позитивную отдачу, полученные от вас в ходе и после 43-го Конгресса МФТ. Я уверен, что в будущем году все мы сможем работать вместе, чтобы заставить работодателей и правительства, прежде всего, думать о трудящихся.

Защищайте право на забастовку – участвуйте в акции 18 февраля

Вне сомнения, одним из самых больших вызовов для рабочего движения в начале 2015 года станет необходимость остановить глобальную атаку предпринимателей на право на забастовку, определенное Конвенцией МОТ №.87. Этот конфликт уже вызвал кризис в отношении надзорного механизма МОТ и очень беспокоит МФТ. На конец февраля запланировано трехстороннее заседание в МОТ, а в марте Административным советом МОТ будет принято решение по резолюции об этом конфликте.

Поддержите День действий 18 февраля 2015 года, назначенный Международной конфедерацией профсоюзов (МКП). В этот день мы ожидаем максимальную поддержку по данному вопросу, который составляет сердцевину профсоюзного движения и определяет права трудящихся. Не существует более важного вопроса. Просим организовать демонстрации и акции протеста с требованием к вашему правительству поддержать право на забастовку.

Требуйте проведения срочных дискуссий с вашими национальными профсоюзными центрами, правительствами и работодателями для поддержки Резолюции группы трудящихся по передаче вопроса в Международный суд для получения консультативного заключения. Участие в кампании вновь продемонстрирует, как различные организации глобального профсоюзного движения сотрудничают ради победы. Более подробную информацию можно получить на сайте www.right2strike.org. Подпишитесь на участие в сети солидарности МФТ.

Мы постоянно укрепляем нашу способность отвечать на профсоюзные акции, экстренные ситуации и ключевые события, такие как право на забастовку. Сеть солидарности МФТ является еще одним инструментом в нашем арсенале средств – движение преданных участников кампаний, сотрудничающих с нами для проведения прямых и эффективных действий, как в режиме онлайн так и в обычном режиме.

Самым главным из того, что вы должны сделать в новом году для улучшения ситуации с правами человека и правами профсоюзов – это подписать на участие в сети солидарности МФТ на www.itfsolidarity.org
Не забудьте ответить как можно скорее на первое полученное вами сообщение!

Наши цели в 2015 году

Приоритетами нашей работы в будущем году являются реализация Программы работы, определенной Конгрессом, поддержка вас и создание более крупной и сильной МФТ, руководимой ее членскими организациями, чтобы она могла лучше осуществлять защиту всех своих членов. Давайте изменим баланс сил для достижения лучших условий и укрепления прав всех транспортников и их семей. В 2015 году мы постараемся сделать все возможное, чтобы помочь вам укреплять ваши профсоюзы и поэтому просим вас сообщить нам, что вы думаете по этому поводу. Мы хотим услышать вас.

Также, просим обратить внимание на приоритетные проекты МФТ, в том числе, на проект Deutsche PostDHL. Задачей проектов является распределить усилия с помощью четырех основных рычагов, определенных Конгрессом: организация профсоюзов на перевалочных узлах и транспортных коридорах, влияние на ведущие компании, мобилизация массового членства и заполнение географических белых пятен. Мы будем просить весь электорат МФТ серьезно отнестись к этим проектам, ориентированным на транспортников в 2015 году и на дальнейшую перспективу.

От имени Секретариата МФТ в Лондоне и Региональных представительств благодарю вас за оказываемую вами поддержку и солидарность. Мы ожидаем, что 2015 год станет успешным для всех членских организаций МФТ.

С братским приветом,

Стивен Коттон
Генеральный секретарь МФТ





24 МОРСКОЙ 5 ЛЕТ

Дорогие читатели!

В эти дни ровно пять лет назад мы задумались о том, что Одессе и морской Украине не хватает красивого и познавательного издания о моряках, их жизни, работе, досуге и о Профсоюзе, который их объединяет. С годами мы набрались опыта и стали еще ближе и доступнее для наших читателей. Я хочу поблагодарить всех и каждого, кто поддерживал нас в создании и развитии нашего издания. Кто критиковал и вносил предложения, кто сомневался, кто не верил, что у нас получится. Хочу искренне поблагодарить тех, кто писал и пишет для нас ценнейшие статьи и делится своими наблюдениями, работами, историями из жизни и просто своими мыслями. Хочу поблагодарить всех, кто читал, читает и будет читать наш Морской. В нем наш труд, наши достижения, наши проблемы и пути их решения. Я хочу поблагодарить каждого моряка, который когда-либо держал Морской в своих руках. Мы придумали его для вас, мы издаем его для вас, Морской существует для вас! Это ВАШ Морской.

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

НОВОСТИ

2 В МИРЕ

ИНТЕРЕСНО

4 УТРЕННИКИ

7 ПРАЗДНИК ДЛЯ ДЕТЕЙ

АКТУАЛЬНО

6 ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ

12 ИТОГИ ГОДА

16 ЗДОРОВЬЕ МОРЯКА

ИНТЕРВЬЮ

8 ВНИМАНИЕ – МОШЕННИКИ

ВАЖНО

9 ПОМОЩЬ МОРЯКАМ

14 ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦЫ

ЭКСКЛЮЗИВНО

10 ПРОФСОЮЗЫ В ДЕЛЕ

ЭКСКУРСИЯ

18 PORTS OF DUBAI

ЛИЧНОСТЬ

20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 СУДА SITMAR

24
6
8
10
18
20
22
24

№ 56 февраль 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 крюинговых компаниях и первичных профсоюзных организациях ПРМТУ.

Тираж – 2000 экз.

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

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



ЕС ПЛАНИРУЕТ РАСПРОСТРАНЬТЬ ПРАВОВОЕ ЗАЩИТУ ЗАНЯТОСТИ МОРЯКОВ

Совет по занятости и министры социальной политики Европейского союза пришли к выводу, что морякам ЕС следует предоставить такую же правовую защиту занятости, что и работникам на суше.

Права на информацию и консультации, создание советов, права работников в случаях неплатежеспособности работодателя, коллективных увольнений и передачи предприятий теперь будут распространяться на моряков, которые ранее были исключены из этих директив ЕС.

В заявлении ЕС сказано: «Это не только улучшит условия жизни и труда моряков, а и будет способствовать созданию равных условий для каждого в морском секторе Европы».

Обязательство будет распространяться на каждую судоходную и рыболовную компанию в ЕС.

Отмечая, что соглашение было очень положительным результатом, Марк Дикенсон, генеральный секретарь Европейского профсоюза Nautilus, выразил надежду на скорейшее принятие Европейским парламентом пересмотренных правил для моряков, некоторые будут способствовать повышению занятости, повышению уровня условий жизни и труда, социальной защищенности и расширению диалога между руководством и рабочей силой.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ЗАЩИТЫ СВОИХ ПРАВ

Международная организация по правам моряков (SRI) выпустила новое приложение призванное помочь морякам отстоять свои законные права.

Приложение может быть использовано в режиме оффлайн и подходит для устройств iPhone, iPad, Android и Blackberry. Приложение также содержит инструмент «Поиск адресатов», предоставляющий доступ к базе данных юристов всего мира из списка SRI. Скачать приложение можно на сайте <http://www.seafarersrights.org/>

SEAFARERS' RIGHTS

ОБЪЯВЛЕНИЕ ТЕМЫ ВСЕМИРНОГО ДНЯ МОРИЯ 2015

Генеральный секретарь IMO Кадри Сакимицу объявил тему Всемирного дня моря этого года: «Морское образование и обучение». Он рассказал студентам и сотрудникам Всемирного морского университета (WMU), что морское образование и обучения являются необходимым для обеспечения долгосрочной устойчивости сектора, как в море, так и на суше.

«Эффективные стандарты обучения остаются основой надежного и безопасного судоходства, которое нуждается в сохранении качества, практических навыков и компетенции квалифицированных кадров», — рассказал г-н Сакимицу, добавив, что тема Всемирного дня Моря 2015 предоставляет возможность подчеркнуть особую важность этого вопроса для всех, и не только в рамках судоходной отрасли, для того, чтобы и в настоящие времена, и в будущем мы располагали морским образованием и подготовкой кадров в достаточном количестве и качестве для удовлетворения потребностей сектора.

Обращаясь к аспирантам 2015 года, которые начали свой первый семестр в WMU, Мальте, Швеция, г-н Сакимицу сказал, что университет является краевым центром глобального морского образования и профессиональной подготовки, и жизненно важной и неотъемлемой частью семьи IMO.



«IMO — уникально среди учреждений ООН, и располагает двумя официированными учебными заведениями — Всемирным морским университетом и Международным институтом морского права [на Мальте]. Мы очень гордимся многими выпускниками, подготовленными этими учреждениями, которые сейчас занимают ответственные и влиятельные должности в морской общественности», — сказал он.

Без качественной рабочей силы, мотивированной, обученной и квалифицированной в соответствии с международными стандартами, морская отрасль не может развиваться. Невозможным является не только это, но подвергаются риску все те многочисленные достижения в вопросах безопасности и воздействия на окружающую среду, в случае, если те люди, которые находятся на передовом, не смогут обеспечить их выполнение должным образом.

В ОДЕССЕ ВНОВЬ ПРОЙДЕТ МОРСКОЙ ФОРУМ

22 - 23 апреля в Одессе состоится третий Международный форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков» (ETC-2015).

Предыдущие форумы прошли с успехом и получили международное признание на международной морской арене. К участию в форуме готовятся крупнейшие круизовые компании Украины, а также учебные заведения, тренажерные центры, банки, страховые компании и другие организации, деятельность которых связана с подготовкой и работой моряков. Также, как и ранее, в этом году на выставке, которая проходит параллельно с форумом, будет представлен стенд Международной федерации транспортников (ITF) совместно с единственной морской членской организацией на Украине - Профсоюзом работников морского транспорта Украины. В рамках форума запланировано выступление Жаклин Смит, нового координатора морской секции ITF.

На конференцию выступит Олег Григорюк, первый заместитель Председателя ПРМТУ. Помимо этого Олег Игоревич станет модератором одной из сессии форума.



ИТАЛЬЯНЦЫ ПОСТРОЯТ ШИКАРНЫЙ ЛАЙНЕР

киля круизного лайнера Seven Seas Explorer. По обещанию оператора, судно станет самым роскошным лайнером в мире.

Судно строится на верфи Fincantieri по заказу Regent Seven Seas Cruises, входящего в группу Prestige Cruise Holdings.

«Seven Seas Explorer станет не просто новым судном. Мы строим самый роскошный круизный лайнер в мире. В отделке интерьера будет присутствовать экзотическая каменная кладка, полированное дерево, сложные элементы освещения и богатый текстиль. Просторные и современные люксы, ультра-элегантные номера, широкий выбор изысканных ресторанов и музеев, достойный коллекции произведений искусства, заставят наших гостей ощутить новый стандарт роскоши» — отметил Кунал Каммалини, представитель компании.

Длина лайнера составит 223 метра, брутто-тоннаж — 56 тыс. тонн, он сможет принять на борт 738 пассажиров. Сдача судна намечена на лето 2016 года.



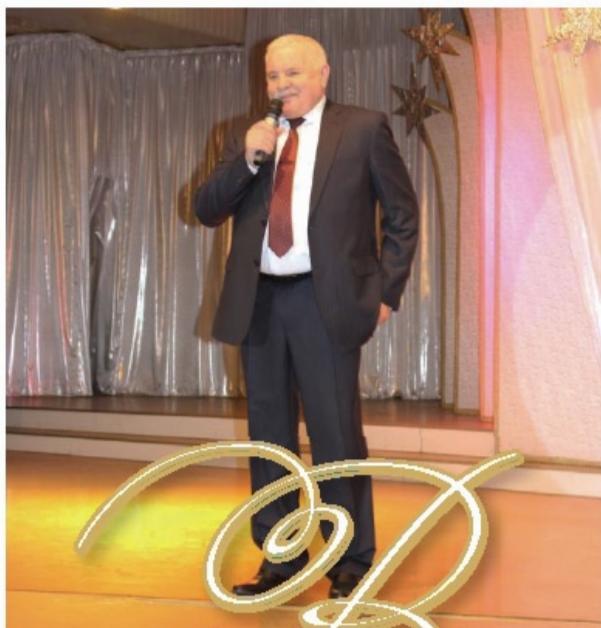
ВСЕМИРНЫЙ МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ ВОЗГЛАВИТ ЖЕНЩИНА

Идеолог и одна из создателей Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC) доктор наук Клеопатра Думбия-Генри станет Президентом Всемирного морского университета (World Maritime University (WMU)). Госпожа Думбия-Генри занимает пост главы Департамента международных трудовых стандартов Международной организации труда. Клеопатра будет седьмым Президентом WMU и первой в истории университета женской-Президентом. Кроме того, она станет первым Президентом из развивающейся страны, так как имеет доминиканские и швейцарские корни.

Доктор Клеопатра (Клео) Думбия-Генри (бакалавр права, магистр права, доктор философии по международному праву) в настоящее время является директором Департамента международных трудовых норм Международного бюро труда Междунородной организации труда (МОТ), Женева, Швейцария.

Доктор Думбия-Генри начала свою карьеру в университете Вест-Индии, Барбадос, в качестве лектора в области права. Она работала с претензиями трибунала в отношении Ирана и США в Гааге, Нидерланды, а затем присоединились к МОТ. В 1986 году она работала в качестве старшего юриста МОТ, а также на других руководящих должностях, затем в 2004 году была назначена директором Департамента международных трудовых стандартов.

Всемирный морской университет был основан Международной организацией труда в 1983 году и является центром передового опыта в области морского образования и научных исследований в аспирантуре. На сегодняшний день университет окончили 3293 студента из 195 стран мира.



Доброй традицией для Профсоюза работников морского транспорта Украины стала организация и проведение новогодних представлений для детей членов ПРМТУ. Который год, к ряду утренники проходят в концертном зале Одесского морского вокзала — несомненно, лучшем месте для того, чтобы с головой окунуться в мир волшебства и чуда.



Волшебство для детей

«Несмотря на то, что год был не легким, в том числе и в финансовом отношении, все-таки сообща с Черноморской первичной профсоюзной организацией моряков, благотворительным фондом морского транспорта «МОРТРАНС» сумели организовать это замечательное шоу для детей членов нашего Профсоюза», — отметил Михаил Киреев, Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины.



В этом году мюзикл-сказка перенес зрителей в мир сказочного королевства, где произошли необыкновенные чудеса. После того, как Звездочет разбил сердце девушке, она превратилась в злую Колдунью и наложила заклятие на новорожденного Принца. В день совершеннолетия заклятие вступило в силу и Принц отправился на поиски своей истинной любви, чтобы вновь обрести молодость. Помогали ему в этом Кот и Попугай. На пути к цели героя ждали приключения, однако любовь вновь победила зло и Принц нашел свою Принцессу и снял заклятие.

Такой закрученный сюжет придумали главный режиссер-постановщик, заслуженный деятель искусств Украины Анна Чернобродская и автор либретто Михаил Крупник.

Музыкальное оформление принадлежит Константину Пенчковскому, а балетные номера поставили Ольга Навроцкая и Виталий Кузнецов. А воплощали в жизнь чудеса народный артист Украины Владимир Фролов, Анна Халмова, Елизавета Каравацкая и Алеся Перекальчук, заслуженный артист Украины Геннадий Скарба и Денис Фалюта.

Новогодние сказки-мюзиклы на Морвокзале считаются лучшими в городе, а то и в стране, и их



по достоинству оценивают не только дети, но и родители. После сказочного шоу дети получают сладкие подарки от Деда Мороза и веселой Хлопушки. Радуются веселью не только дети, но и взрослые.

«Впервые я пришла на профсоюзный утренник, когда моему ребенку было 3 года. Сейчас у меня уже трое детей и старшему почти 11, но он все равна с нетерпением ждет представления», — рассказала Татьяна, счастливая мать и жена старшего помощника капитана.

«Вы знаете, мой отец моряк и в свое время работал еще в ЧМП. Сейчас он уже, конечно, на пенсии. Я, наверное, всю жизнь буду помнить эти шикарные елки еще во дворце моряков, импортные подарки, игрушки и то, как мне весь двор завидовал! Сегодня я впервые своего сына привел тоже на представление от Профсоюза», — поделился с нами своими воспоминаниями Константин, моряк в третьем поколении.

«Несмотря на последствия снежной стихии, мы всей семьей выбрали сегодня на праздник. Для нас — это действительно праздник для всей семьи. Мы получаем море удовольствия! Мы ходим практически на все новогодние представления в городе, потому что дети любят, им нравится, но профсоюзное представление на Морвокзале — это самый лучший утренник. Удивляют нас каждый год!», — рассказали Наталья и Леонид, электромеханики.

«Это первый утренник для нашей Ксюши, и ей очень понравилось! Яркое красочное шоу, конкурсы, много деток — это огромная доза позитивных эмоций не только для детей, но и для родителей. Наш папа в рейсе сейчас, поэтому первым делом дома мы отправим ему фотографии. Спасибо вам

за этот праздник!», — поделилась с нами Виктория, жена старшего помощника капитана.

«В этот нелегкий период для нас, как для организации, которая представляет интересы более 60 000 членов Профсоюза, очень важно показать работникам отрасли, что мы по-прежнему заботимся о них и будем заботиться несмотря ни на что», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

На такой волшебной ноте начался новый 2015 год для членов Профсоюза работников Морского транспорта Украины и мы желаем всем, чтобы этот год принес только хорошие новости для всех украинцев.



В Киеве обсудили вопрос отмены лицензирования крюинговых компаний

Законопроект предусматривает отмену лицензирования деятельности по посредничеству в трудоустройстве на работу за границей, внесение соответствующих изменений в Закон Украины «О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности» и Закона Украины «О занятости населения». Украинские компании-лидеры, которые предоставляют морякам услуги по посредничеству в трудоустройстве на суда иностранных судовладельцев, ведущие профсоюзы моряков, осознавая важность защиты прав моряков и предоставления им гарантий при трудоустройстве, объединили свои усилия, стремясь наладить конструктивный диалог с органами государственной власти, чтобы не допустить негативных последствий возможной отмены лицензирования.

Ассоциация «Всеукраинское объединение крюинговых компаний», в которую входят самые крупные агентства по посредничеству в трудоустройстве на суда иностранных судовладельцев, а также небольшие посредники, в ходе внеочередного собрания обсудили инициативу государства. Однако в большинстве своем представители крюинговых компаний высказались против отмены лицензирования. По словам активных участников рынка трудоустройства моряков, компания, которая работает честно, с легкостью может предоставить необходимый пакет документов для получения лицензии, тогда как отмена лицензирования этого вида деятельности вызовет ажиотаж среди недобросовестных работодателей, которые, ведя нечестную игру, ставят под угрозу репутацию цивилизованных крюингов. «Отмена лицензирования грозит тем, что возникнет небывалое количество компаний, которые под предлогом трудоустройства получают от моряков деньги. Если сегодня, когда существует система лицензирования, в наш Профсоюз ежедневно обращаются обманутые моряки, то что будет когда лицензий не станет? Кроме того, лицензия важна и для судовладельца, которые нанимают компанию-посредника для подбора персонала. Для него это тоже своего рода показатель. В самом худшем случае, украинские моряки вообще потеряют рабочие места на иностранном флоте, ведь от них откажутся в пользу более покладистых филиппинцев, китайцев, индусов и



25 декабря 2014 Верховной Радой Украины был рассмотрен и принят в первом чтении проект закона Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно упрощения условий ведения бизнеса (дeregulation)».

так далее», прокомментировал Олег Григорюк, первый заместитель Председателя ПРМТУ.

5 февраля Общественный совет при Министерстве социальной политики выступил организатором круглого стола «Отмена существующей системы лицензирования – угроза потери рабочих мест для 80 000 украинских моряков». В заседании приняли участие руководители компаний-лидеров рынка трудоустройства моряков, представители профсоюзов и общественных организаций, эксперты отрасли в лице Сергея Савчука (Международная организация труда, Национальный координатор в Украине), Григория Кабаченко (глава Общественного совета при Министерстве социальной политики Украины), Юрия Сергеева (Юридическое бюро Сергеевых). Профсоюз работников морского транспорта Украины, как самый большой национальный морской профсоюз в Украине и единственный, входящий в Международную федерацию транспортников (ITF), представлял Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя. Со стороны Министерства социальной политики присутствовал Валерий Ярошенко, заместитель Министра.

Также на мероприятие были приглашены: представители Министерства социальной политики Украины; Государственной Службы Занятости Украины; Государственной регуляторной службы Украины; Министерства инфраструктуры Украины; Комитета Верховной Рады Украины по вопросам промышленной политики и предпринимательства; Комитета Верховной Рады Украины по вопросам социальной политики, занятости и пенсионного обеспечения; Института законодательства Верховной Рады Украины; Кабинета Министров Украины; Совета национальной безопасности и обороны Украины; Уполномоченного Верховной Рады Украины по правам человека.

В ходе круглого стола рассматривались вопросы актуальности сохранения существующей системы лицензирования деятельности по посредничеству в трудоустройстве на работу за границей (на суда иностранных судовладельцев), а также возможных рисков и опасных последствий, угрожающих украинским морякам в случае отмены лицензирования этого вида деятельности.

Дочерняя компания греческого судовладельца Danaos Shipping Co. Ltd «Данаос Украина» успешно работает на украинском рынке более 12 лет и за эти годы зарекомендовала себя как компания, в которой практикуется индивидуальный подход к каждому моряку. Для руководства компании как в украинском, так и в головном офисе в Греции, каждый моряк становится членом большой и дружной морской семьи, где заботятся не только о профессиональном и карьерном росте, но и о личном благополучии.

Новый 2015 год начался для моряков компании с детского праздника, организованного руководством одесского офиса и лично греческим представителем в детском развлекательном комплексе «Волшебный мир».

«Традиционно в начале года мы собираем наших моряков вместе с их семьями на празднование корпоративного нового года, однако в этом году, в связи с сложной ситуацией, которая сегодня сложилась на Украине, мы решили провести праздник для детей», — отметил представитель судовладельца в Украине капитан Джордж Эконому.

В детский развлекательный комплекс «Волшебный мир» были приглашены моряки с семьями. Для самих моряков праздник стал еще одной возможностью пообщаться со своими коллегами и сотрудниками компании. В то время, как дети были заняты увлекательным представлением и огромным количеством развлечений в компании веселых аниматоров, жены также могли отдохнуть от повседневной суеты.

«Сегодня очень трудно переживать эти дни вместе с нашей нацией и нашей страной. Безусловно, все эти процессы влияют на семьи моряков — они все находятся в достаточно тревожном состоянии. Их тревожит мобилизация, тревожит будущее их семей и состояние постоянного напряжения в обществе, тревожит налоговое законодательство, которое поменялось, и все это естественно трансформируется через их семьи. Поэтому мы решили как-то отвлечь моряков и организовали вечер для детей, приуроченный к празднованию Нового года.

Мы рады видеть здесь всех моряков, я рад подойти и пожать каждому руку. Таким способом мы говорим им спасибо за работу», — сказал Валерий Пастушенко, директор ДК «Данаос Украина».

Сами моряки о работе в компании отзываются только положительно.

Олег Яворский, старший механик: «Я работаю в компании уже лет 12. В компании очень хорошо относятся к своим работникам, организация, как всегда, на высшем уровне и детям нравится».

«Мне, как жене, очень важны подобные мероприятия. Муж приехал, и мы очень рады



“ТАКИМ СПОСОБОМ МЫ ГОВОРИМ НАШИМ МОРЯКАМ СПАСИБО”

Валерий Пастушенко, директор ДК «Данаос Украина»

посетить такой семейный вечер, ведь мы редко выбираемся куда-нибудь, у нас маленький ребенок», — добавила жена Татьяна.

Бугаев Виктор, второй механик

«Опыт работы в компании — полтора года, за это время я нашел для себя много плюсов: отношение руководства к морякам великолепное, люди корректные, профессионалы. В отношении зарплаты «Данаос» — это выше среднего. Каждая компания имеет свой конек: кто-то берет зарплатой, кто-то берет судами. За время своей карьеры я сменил порядка 10 компаний, но здесь намерен продолжать свою деятельность. Приятно, что у директора к каждому моряку индивидуальный подход». «На детском празднике мы впервые, но нам здесь очень нравится», — отметила жена Елена.

От имени Профсоюза работников морского транспорта Украины и дочерней компании «Данаос Украина» мы хотели бы поздравить всех моряков с наступившим Новым годом и пожелать, чтобы он принес им радость, благополучие, стабильность и все напряжения разрешились в этом году как можно скорее.

Реалии современного трудоустройства моряков: крюинги-мошенники

В последнее время в СМИ появляется все больше информации о компаниях, которые обещают моряку трудоустройство и не выполняют обещаний. Зачастую прикрываясь именем известного судовладельца, мошенники ищут наивных моряков, просят определенную сумму за подписание контракта и даже предлагают конкретное судно в конкретном порту. Однако по факту оказывается, что компания не имеет никакого отношения к именитому клиенту, да и к морскому трудоустройству в общем. От том, как обезопасить себя, рассказал Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ, единственного морского профсоюза в Украине, который является членской организацией Международной федерации транспортников (ITF).

Насколько Вам в последнее время пришлось столкнуться с обращением моряков, которые стали жертвами мошенничества?

— К великому сожалению, сегодня мы постоянно получаем звонки касательно того, что те или иные крюинговые агентства не выплачивают своих обязательств.

Моряк обращается в компанию, получает сервис консультационного характера, получает обещание уйти в рейс, какие-то документы, отдает свои документы, но в итоге все заканчивается на уровне обещаний. Мы приываем каждого украинского моряка перед тем, как иметь дело с той или иной компанией, проконсультироваться с ПРМТУ, с профессионалами, которые занимаются подобного рода проблемами на ежедневной основе, и мы надеемся, что таких вопросов будет становиться все меньше.

Крюинговые компании, которые оказывают консультационные услуги и не предоставляют работу — это нормальная естественная практика, но моряки должны понимать, что далеко не все из них соответствуют международным стандартам, имеют настоящих клиентов за границей, для которых они осуществляют сервис посредничества, и, конечно, на фоне нашего несовершенного законодательства часто появляются мошенники, которые забирают деньги у моряка, а потом исчезают.

Есть пример подобных ситуаций?

— Несколько моряков обратились к нам посредством электронной почты и социальных сетей с просьбой уточнить информацию относительно одной компании — есть ли у них тот клиент, о котором они заявляли.

Мы проверили информацию и в кратчайшие сроки связались с этими моряками, предоставив им детальную информацию о том, что данная крюинговая компания не сотрудничает с указанным клиентом в Германии (компания находится в Норвегии, мы с ними работаем, и они подтвердили, что никакого филиала у них в Германии нет). После нашей консультации моряки не сотрудничали с этой компанией. Я думаю, что это неплохая практика и победа Профсоюза в данном контексте.

Может ли моряк самостоятельно при первичном общении с работодателем уберечь себя от неверных шагов?

— Да, есть несколько основных вопросов, которые с легкостью можно задать, чтобы понять — действительно ли эта компания работает и есть ли у неё репутация, ведь сейчас практически все активно работают он-лайн на морских форумах.

Для того, чтобы себя обезопасить, необходимо уточнить:

1. Есть ли у компании лицензия Минсоцполитики, которую должны получать крюинговые компании на осуществление посредничества в трудоустройстве на работу за границей;

2. Есть ли у них сертификат образца MLC,2006 на предоставление таких услуг. Потому что компании, которые нанимают эти крюинговые агентства, требуют от своих бранчей в Украине наличие подобного Сертификата. Если о нем никто не слышал или его не существует, то, скорее всего, эта компания работает либо посредником посредника, либо на нелегальных основаниях.

3. Если предлагают контракт на очень большие деньги очень быстро, т.е. сегодня нужно подписать контракт и сегодня же уйти в рейс, при этом оплатив какую-то сумму наличными, это тоже должно насторожить, потому как в серьезных компания подобные процессы готовятся заранее.

4. Также необходимо понимать, что наличие контракта и наличие коллективного договора на судне тоже очень важный момент и если вам не могут предоставить нормальный контракт и коллективный договор, то, скорее всего, вы имеете дело с мошенниками.

Для того, чтобы не стать жертвой мошенничества — 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 вы уже стали жертвой мошенничества, то мы подскажем куда нужно обратиться для решения этого вопроса.



Украинские члены экипажа судна «Lady Fox» благополучно репатриированы на родину.



В предыдущем номере журнала «Морской» мы писали о репатриации Вячеслава Сергеевича Волченюка – капитана арестованного судна «Lady Fox», которое уже несколько месяцев стояло в российском порту Ванино. После обращения капитана в ПРМТУ и к инспектору МФТ в Украине Наталье Ефименко, а его жены в Благотворительный фонд морского транспорта «МОРТРАНС», вопрос с репатриацией капитана был решен положительно, хотя судно «Lady Fox» не покрыто договором с ПРМТУ, а члены его экипажа не являлись членами ПРМТУ.

Однако на судне осталось еще двое украинских моряков – матросы Юрий Бороздин и Андрей Самусенко. В надежде на выплату заработной платы моряки не покидали судно, ведь в такое сложное время просто не могли себе позволить вернуться домой без честно заработанных денег. Когда надежды на выплату зарплаты канули в Лету, моряки и их жены также решили обратиться в Профсоюз работников морского транспорта Украины и Благотворительный Фонд морского транспорта «МОРТРАНС» – организациям, которые не остаются равнодушными к их беде. ПРМТУ была организована встреча моряков, а правлением Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» принято решение оказать финансовую помощь на репатриацию моряков домой

Профсоюз работников морского транспорта Украины обращает внимание моряков на то, что только члены национального профсоюза, входящего в ITF, могут рассчитывать на помощь профсоюза и Международной федерации транспортников (ITF). В противном случае, ни ITF, ни Профсоюз не обязаны приходить на помощь. Ваше будущее и ваша безопасность в ваших руках.

(перелет Хабаровск – Москва – Одесса, и переезд Одесса – Измаил и Одесса – Ровно). Ночью 29 января 2015 года самолет с украинцами приземлился в аэропорту Одессы, где их уже встречали представители ПРМТУ, Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» и инспектор ITF в Украине Наталья Ефименко.

По пути из аэропорта на железнодорожный вокзал города Одессы мы побеседовали с моряками.

«Мы не знали, что нас ждет там. Когда мы приехали, судно уже около месяца было арестовано, пока хозяин не рассчитался с предыдущим экипажем – россиянами. Мы сходили один рейс на Китай, вернулись, и все. Работодатель, хозяин судна сказал нам, что зарплаты не ждите ближайшие полгода, а у нас контракт всего на полгода...», – рассказали моряки.

«Мы обращались в портовые власти, капитан порта к нам приезжал на судно. Помогали только продуктами питания. Остальное – не их компетенция, мол, звоните на Украину. А мы с августа без воды, без провизии, без солярки, на костре на корме варили еду», – продолжали свой рассказ матросы.

«Перед уходом в рейс мы по скайпу разговаривали с хозяином судна. Он нашел нас через крюинговую компанию «Арго Шиппинг Сервисес Одесса Лтд» и пообещал нам – будете работать, будете получать зарплату, все будет у вас хорошо». Однако хозяин, который фактически находится на Кипре, выполнять данные обещания не спешит.

Трудно передать облегчение в глазах моряков, когда они наконец вернулись домой и очередная история об украинских моряках, которые были обмануты работодателем, закончилась относительно положительно. Самое главное, что они живые и здоровые вернулись домой.

Однако, неизвестно, каким был бы исход для моряков без компетентной и слаженной работы Профсоюза работников морского транспорта Украины, Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» и инспектора ITF в Украине Натальи Ефименко.

К сожалению, такие случаи, сегодня не редкость. Немалую роль в этом играет и экономическая ситуация в стране – в борьбе за выживание моряки верят любым обещаниям и готовы самостоятельно оплачивать визы, перелеты и другие расходы.

Однако для того, чтобы обезопасить себя достаточно стать членом сильного национального Профсоюза, входящего в Международную федерацию транспортников (ITF).

Профсоюзные лидеры выдвинули требования рабочих в Давосе

Новоизбранный Генеральный секретарь ITF Стив Коттон – один из главных профсоюзных лидеров, обеспечивающий соблюдение прав рабочих – впервые принял участие во Всемирном экономическом форуме в Давосе, Швейцария.

Он встретился с лидерами Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Международной организации труда, Организация и Объединенных Наций, Международного валютного фонда и Программы развития Организации Объединенных Наций с целью донесения требований рабочего движения.

Требования профсоюзов состоят в том, что мировые лидеры должны незамедлительно реагировать на все риски, которым подвергаются демократические права и свободы: свобода слова, свобода ассоциаций; а также положить конец рабству, системе кафала в странах Персидского залива, которая буквально привязывает иностранного работника к работодателю, что противоречит трудовому законодательству.

Во время своего выступления в Давосе
Стив Коттон заявил: «Замечательно слышать так много различных мнений хорошо информированных людей, способствующих развитию корпоративных, региональных и экологических стратегий, которые в значительной степени влияют на всех работников, и не только транспортников.

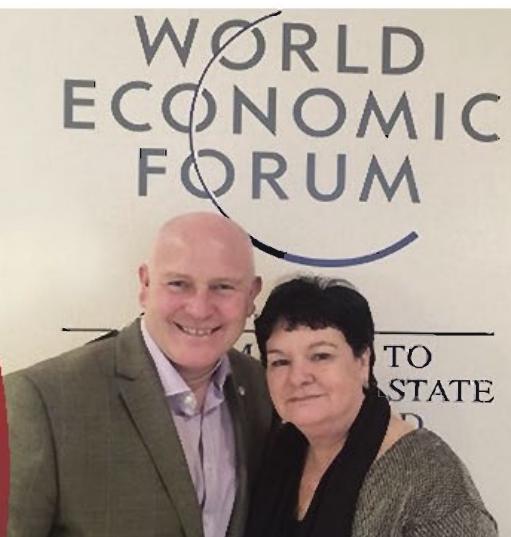
Очень важно, чтобы Международная конфедерация профсоюзов (МКП) и другие мировые федерации профсоюзов по-прежнему продолжали слышать наши голоса: мы требуем экологически приемлемые и стабильные рабочие места с установлением справедливого баланса между Севером и Югом.

К сожалению, сегодня, во времена геополитической нестабильности, важно также, чтобы корпорации и правительства увеличивали инвестиции в создание рабочих мест, чтобы преодолеть разрыв между бедными и обеспеченными, чтобы положить конец росту экстремистов».

Профсоюзы призывают правительства, корпорации и финансовые институты создавать качественные рабочие места и достойную работу, повышать зарплату и обеспечивать социальную защиту, а также умерить корпоративную власть и ликвидировать рабство, восстановить климатическую справедливость и добиться справедливого экономического управления для всех.

Шаран Барроу, Генеральный секретарь МКП, добавила, что прогноз на 2015 год довольно пессимистичен для увеличения и создания рабочих мест. Она отметила, что неравенство только растет: что мировая экономика хорошо работает лишь для 100 миллионов человек, но не для остальных шести миллиардов. Она заключила, что мир нуждается в новой бизнес-модели, в то время как сегодняшняя повреждена: в опасности рабочие, их семьи, компании, и в опасности сама природа капитализма.

МКП и Профсоюзный консультативный комитет при ОЭСР согласовали присутствие профсоюзных лидеров в Давосе. Требования профсоюзов были составлены с использованием результатов Глобального опроса МКП на тему жизни трудящихся, который был проведен в январе 2014 года.



Какова жизнь трудящихся?



Основные выводы по темам: работа, заработка плата и экономика в странах Большой двадцатки

МИР НУЖДАЕТСЯ В ПОВЫШЕНИИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

Что мы обнаружили



РАБОТА **4 из 10** респондентов непосредственно сталкиваются с безработицей или сокращением рабочих часов – будь то на своём опыте или на опыте одного из членов семьи



Только **один из двух** респондентов считает, что следующее поколение сможет получить достойную работу



68% людей говорят, что их правительство плохо борется с безработицей



ЗАРПЛАТА **82%** людей говорят, что их доходы упали или стагнируют, в то время как цены растут



Одна из двух работающих семей не может держаться наравне с ростом стоимости жизни

ЭКОНОМИКА



78% считают, что экономическая система благоприятствует богатым, и несправедлива для большинства людей

Что можно сделать для создания рабочих мест и достижения роста

Экономическое моделирование показывает

При увеличении государственных инвестиций и увеличения доли заработной платы в фунтах стерлингов

экономический рост в странах Большой двадцатки может вырасти почти на



При увеличении государственных инвестиций и увеличения доли заработной платы в фунтах стерлингов экономический рост в странах Большой двадцатки может вырасти почти на 33 млн. рабочих мест могут быть созданы, если страны Большой двадцатки будут координировать повышение заработной платы и инвестировать в инфраструктуру

Информация основана на результатах Глобального опроса, проведенного TNS в 2014 году по заказу МКП. Опрос был проведен в период с 8 по 19 января 2014 года в 14 странах, выводы сделаны на основании анализа 14 006 ответов жителей Австралии, Бельгии, Бразилии, Канады, Китая, Франции, Германии, Индии, Италии, Японии, России, Южной Африки, Великобритании и Соединенных Штатов.

2014 НАСЫЩЕННЫЙ ГОД

СОЦИАЛЬНАЯ АКТИВНОСТЬ

ОБУЧАЮЩАЯ РАБОТА

ПОСЕЩЕНИЕ СУДОВ

ПЕРЕГОВОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

РАБОТА С ПРЕТЕНЗИЯМИ

Для судоходной отрасли прошлый год был не самым простым. Поэтому значительно выросло количество обращений в Профсоюз работников морского транспорта Украины, как единственный морской профсоюз, входящий в состав Международной федерации транспортников (ITF).

За 2014 год инспектор ITF в Украине Наталья Ефименко получила 170 претензий.

Из них 23 были перенаправлены другим инспекторам и Координаторам ITF по месту нахождения судов.

94% обращений поступают с судов, не покрытых коллективными договорами ITF. Остальные **6%** обращений приходятся на суда под договором ITF и претензии разрешаются в сторону моряков **менее чем за 1 неделю**.

Самыми распространенными проблемами, с которыми обращаются моряки — это невыплата заработной платы или задержки с выплатой. При этом **47,7% моряков** обращаются находясь на борту судна, а **52,3% обращений** приходятся на моряков, которые уже списались.

Всего за 2014 год инспектор ITF в Украине помогла морякам вернуть 1 188 919,14\$. Количество устных консультаций, разъяснений и вопросов не поддается исчислению.

Представители ПРМТУ принимали участие во всех международных переговорах, в которых шла речь о благополучии украинских моряков: переговоры с Норвежской ассоциацией судовладельцев, участие в Международном переговорном форуме (IBF) вместе с представителями Международного совета морских работодателей (IMESI). Последствием переговоров стал **рост базовой ставки заработной платы** для украинских моряков на **1,2% в 2015 году**.

В рамках международного сотрудничества Профсоюзом работников морского транспорта Украины были **заключены 3 Меморандума** о взаимопонимании с братскими морскими профсоюзами Канады, Германии и Хорватии.

За 2014 год инспектор ITF Наталья Ефременко и работники Профсоюза работников морского транспорта Украины часто становились гостями учебных заведений, которые подготавливают молодых моряков.

Так, в Одесской национальной морской академии **за 2014 год** более **500 будущих моряков** получились возможность лично пообщаться с инспектором ITF и представителями ПРМТУ.

И порядка **400 курсантов Мореходного колледжа технического флота** получили аналогичную возможность.

Кроме этого работники ПРМТУ проводили встречи с действующими моряками, членами Профсоюза работников морского транспорта Украины, а также с коллективом крюинговых компаний.

За прошлый год было проведено **3 обучающих семинара для действующих моряков**, которые посетило порядка **250 человек** и **4 встречи с работниками агентств по найму** и посредничеству в трудоустройстве на суда иностранных судовладельцев.

Профсоюз работников морского транспорта Украины, как Единственный морской профсоюз в Украине, который является полноправной членской организацией Международной Федерации транспортников (ITF) входит в состав рабочей группы Черноморского регионального проекта.

В рамках этого проекта, направленного на борьбу с неудовлетворительными условиями работы в регионе Черного моря, **ITF проводит Недели действий в регионе**.

В 2014 году прошло **2 недели действий**, во время которых **команда ПРМТУ посетила абсолютное большинство судов: 95**. Из них во время первой Недели **44 судна в 8 портах страны**, а во время второй недели — **55 судов в 9 портах**.

Посещение судов, покрытых коллективными договорами Профсоюза, установлено требованиям Seafarers Charter ITF, но ПРМТУ никогда не упускает возможности посетить суда, покрытые коллективными договорами ПРМТУ и пообщаться с членами Профсоюза.

2014 год выдался насыщенным и по культурно-развлекательному направлению.

Профсоюзом было организовано 3 показа фильмов, которые посетили порядка 1500 человек.

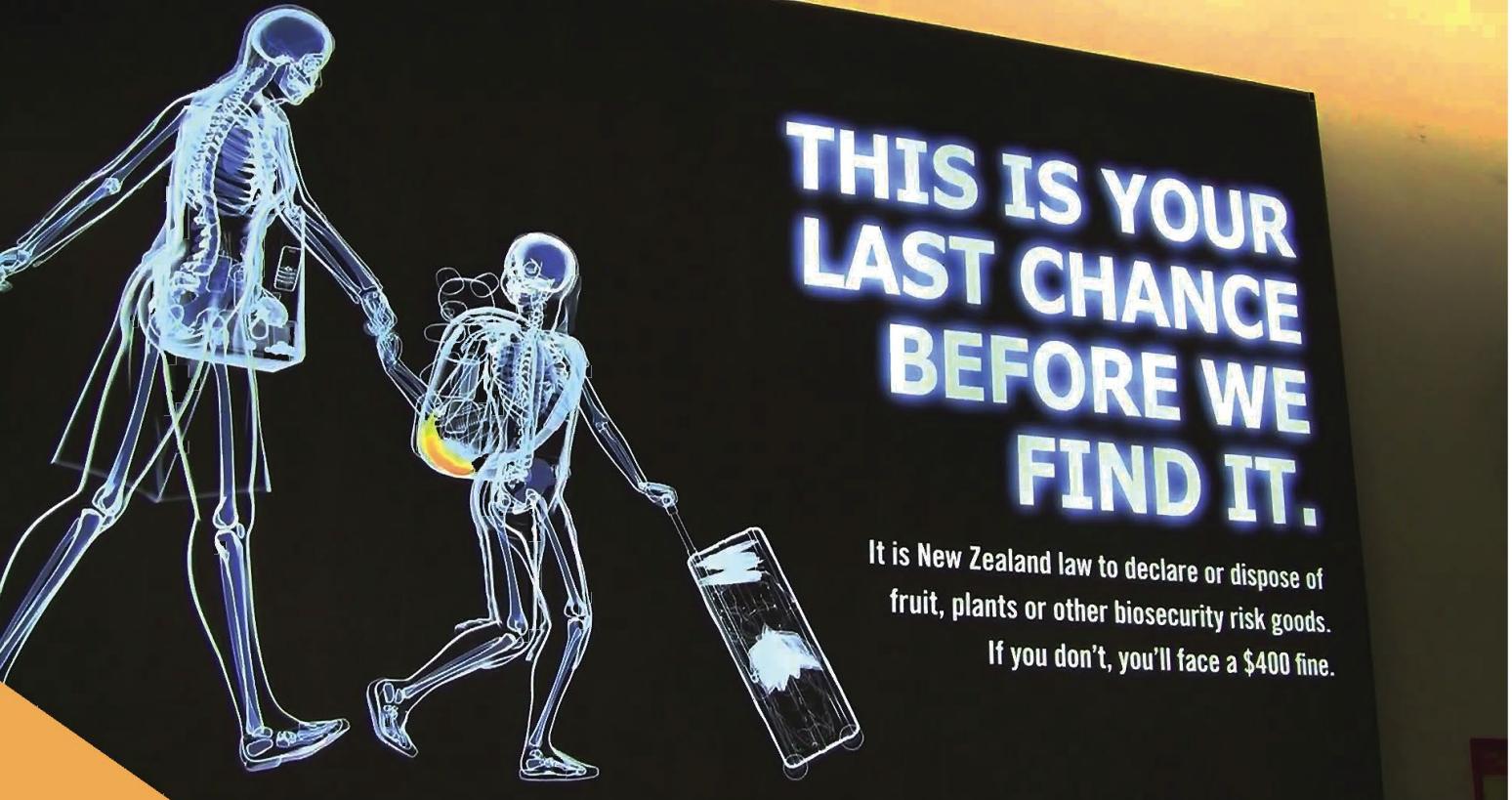
Более 700 детей приняли участие в развлекательных мероприятиях в детском центре «ИГРОЛЕНД», который для них организовал Профсоюз.

Профсоюз организовал **посещение аквапарка ОДЕССА для 350 семей** моряков на протяжении всего лета.

Более 200 моряков обогатились культурно и духовно, **посетив Музей конячного дела Шустова**.

Финалом 2014 года, как всегда стали **новогодние утренники для детей моряков и работников морской отрасли Украины**, которые являются членами Профсоюза работников морского транспорта Украины.

7500 детей посетили волшебное музыкальное шоу, которые было организовано специально для детей членов ПРМТУ.



Моряку на заметку: как правильно пересекать границу

Морякам приходится очень часто пересекать границы разных стран и со временем требования к пересечению границ забываются. Поэтому мы решили напомнить, о том, как въехать/выйти из Украины без задержек, соблюдая требования законодательства.

Согласно Закону Украины «О порядке выезда из Украины и въезда в Украину граждан Украины», документами, которые дают право на выезд из Украины и въезд в Украину и удостоверяют личность гражданина Украины во время пребывания за ее пределами, являются: паспорт гражданина Украины для выезда за границу; проездной документ ребенка; дипломатический паспорт; служебный паспорт; удостоверение личности моряка. Эти документы являются собственностью Украины и при условии их надлежащего оформления действительны для выезда во все страны мира. В случае потери гражданином Украины вышеуказанных документов, документом, дающим право на въезд в Украину, является удостоверение личности на возвращение в Украину, которое выдается заграничными дипломатическими учреждениями.

С 1 июня 2013 года вступил в силу новый Таможенный кодекс Украины, согласно которому несколько изменились таможенные правила страны. Согласно статье 374 Таможенного кодекса Украины, не подлежат письменной декларации товары (за исключе-

нием подакцизных), суммарная фактурная стоимость которых не превышает эквивалент 1000 евро, которые ввозятся гражданами на таможенную территорию государства в ручной клади и/или в сопровождаемом багаже через пункты пропуска через государственную границу Украины, открытые для воздушного сообщения, и товары (кроме подакцизных), суммарная фактурная стоимость которых не превышает эквивалент 500 евро и суммарный вес которых не превышает 50 кг, которые ввозятся гражданами на таможенную территорию Украины в ручной клади и/или в сопровождаемом багаже через другие пункты пропуска через государственную границу.

Тем, кто собирается посетить Украину или возвращается на родину из поездки, необходимо знать о том, что таможенные правила Украины позволяют перемещение через украинскую границу любых личных вещей

и товаров за исключением тех, которые запрещены для ввоза через таможню, например, ядовитых или взрывоопасных веществ.

Гражданам разрешается провозить в личном багаже не более 200 сигарет или 50 сигар, определенное количество алкогольной продукции, объем которой зависит от крепости напитка. Например, максимально допустимое количество пива составляет 5 литров, вина — 2 литра на человека. Максимальный объем более крепких спиртных напитков составляет 1 литр. Правила позволяют также ввоз продуктов питания для личного потребления — их количество зависит от упаковки и от вида самой продукции. Пищевые товары без упаковки компании-производителя в личном багаже запрещаются для перевозки через таможенную границу даже в самых минимальных объемах.

Порядок перемещения наличных (в том числе дорожных чеков) и банковских металлов через таможенную границу Украины регламентируется Инструкцией о перемещении наличности и банковских металлов через таможенную границу Украины, утвержденной постановлением Правления Национального банка Украины. Согласно этой Инструкции физическое лицо независимо от возраста имеет право ввозить в Украину и вывозить за пределы Украины наличность в сумме, не превышающей в эквиваленте 10000 евро без письменного декларирования таможенному органу. Физическое лицо - резидент имеет право ввозить в Украину и вывозить за ее пределы наличность в сумме, превышающей в эквиваленте 10000 евро, при условии письменного декларирования таможенному органу в полном объеме и при наличии документов, подтверждающих снятие наличности со счетов в банках (финансовых учреждениях), исключительно на ту сумму, которая превышает в эквиваленте 10000 евро.

Таможенная декларация является основанием для вывоза (ввоза) указанной в ней наличности и банковских металлов и осуществления операций по поручению резидента или нерезидента в течение одного года с момента оформления декларации.

Обращаем ваше внимание, что нарушение установленного настоящим Кодексом порядка прохождения таможенного контроля в зонах (коридорах) упрощенного таможенного контроля, то есть перемещение через таможенную границу Украины лицом, которое формой прохождения таможенного контроля избрало прохождение через «зеленый коридор», товаров, перемещение которых через таможенную границу Украина запрещено или ограничено законодательством Украины, или товаров в объемах, превышающих необлагаемую норму перемещения через таможенную границу Украины, — влечет наложение штрафа в размере ста необлагаемых минимумов доходов граждан, а в случае, если непосредственными предметами правонарушения являются товары (например, деньги), перемещение которых через таможенную границу Украины запрещено или ограничено законодательством Украины, - также конфискацию этих товаров.

Профсоюз работников морского транспорта Украины призывает всех моряков быть внимательными при пересечении границы и соблюдать требования действующего законодательства Украины.

Стоит отметить, что согласно ст. 370 Таможенного кодекса Украины, личными вещами, которые свободно могут перевозиться пассажиром, считаются:

- товары личной гигиены и индивидуальные косметические средства в количестве, которое обеспечивает потребности одного лица на период поездки;
- одежда, белье, обувь, имеющие личный характер, предназначенные исключительно для собственного пользования и имеют признаки бывших в пользовании;
- личные украшения, в том числе из драгоценных металлов и камней, имеющие признаки того, что они были в использовании;
- индивидуальное письменные и канцелярские принадлежности;
- один фотоаппарат, одна кино-, видеокамера вместе с разумным количеством фото-, видео-, кинопленок и дополнительных принадлежностей;
- один переносной проектор и аксессуары к нему вместе с разумным количеством диапозитивов и/или кинопленок;
- бинокль;
- переносные музыкальные инструменты в количестве не более двух штук;
- одно переносное звукоспроизвольщее устройство (в том числе магнитофон, диктофон, проигрыватель компакт-дисков и т.п.) с разумным количеством пленок, пластиинок, дисков;
- один переносной радиоприемник;
- сотовые (мобильные) телефоны в количестве не более двух штук, пейджеры;
- один переносной телевизор;
- переносные персональные компьютеры в количестве не более двух штук и периферийное оборудование, а также принадлежности к ним; флэш-карты в количестве не более трех штук;
- одна переносная печатная машина;
- калькуляторы, электронные книги в количестве не более двух штук;
- индивидуальные изделия медицинского назначения для обеспечения жизнедеятельности человека и контроля за его состоянием с признаками бывших в пользовании;
- обычные и/или прогулочные детские коляски в количестве, соответствующем количеству детей, пересекающих границу вместе с гражданином, а в случае отсутствия детей — в количестве не более одной штуки;
- одна инвалидная коляска на каждого инвалида пересекающего таможенную границу Украины, а в случае отсутствия такого лица, в количестве не более одной штуки;
- лекарственные средства, которые перемещаются (пересылаются) через таможенную границу Украины в порядке и объемах, определенных Кабинетом Министров Украины;
- часы в количестве не более двух штук;
- 500 мл туалетной воды и/или 100 мл духов;
- спортивное снаряжение - велосипед, удочка рыболовная, комплект альпинистского снаряжения, комплект снаряжения для подводного плавания, комплект лыж, комплект теннисных ракеток, доска для серфинга, виндсерфинга, комплект снаряжения для гольфа, другое аналогичное снаряжение, предназначенное для использования одним лицом;
- специальное детское питание для детей, больных фенилкетонурией или другими заболеваниями, что требует специального питания, которое не производится (не реализуется) в Украине, которое перемещается (пересыдается) через таможенную границу Украины в порядке и объемах, определенных Кабинетом Министров Украины;
- другие товары, предназначенные для обеспечения повседневных потребностей гражданина, перечень и предельное количество которых определяются законами Украины.

Благодарим за помощь в подготовке статьи
Карину Вершинину, Юридическое бюро Сергеевых.

Вирус Эбола: моряки в группе риска

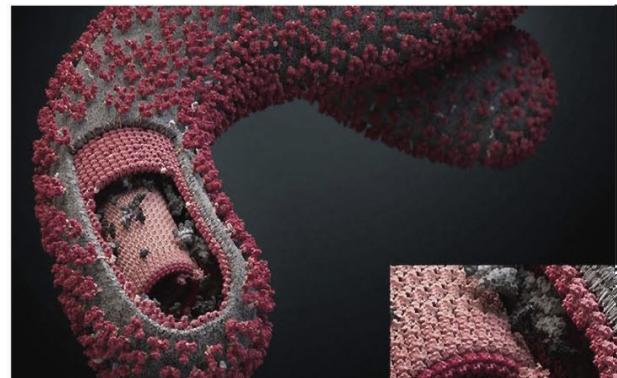
По последним сообщениям Всемирной организации здравоохранения, эпидемия лихорадки Эбола, от которой погибло около 9 тысяч человек в Африке, пошла на спад. Статистика показала, что за последнюю неделю января было зафиксировано только 99 новых случаев заболевания, что означает, что эпидемия перешла во вторую фазу, когда основное внимание уделяется не замедлению распространения вируса, а победе над эпидемией. В связи с этим Европейская федерация транспортников (ETF) и Объединения ассоциаций судовладельцев Европейского Сообщества (ECSA) разработали совместную декларацию в отношении рисков, связанных с вирусом, а также руководство по безопасности для экипажей судов, заходящих в пострадавшие страны.

СОВМЕСТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

1. В связи со вспышкой вируса Эбола, в частности в Либерии, Сьерра-Леоне, Гвинее и Сенегале, ETF и ECSA хотели бы подчеркнуть необходимость принятия и соблюдения соответствующих мер с целью ограничения негативных последствий лихорадки Эбола, сведения к минимуму риска дальнейшего распространения вируса, и обеспечения условий, при которых благосостояние моряков не было поставлено под угрозу.

2. ETF и ECSA приветствуют и полностью поддерживают Международные руководящие принципы, подготовленные для судоходных компаний и моряков Международной палатой судоходства (IACS), Международным советом морских работодателей (IMEC) и Международной федерацией транспортников (ITF) в отношении рисков, которым подвергаются экипажи судов, заходящих в страны, пострадавшие от вируса Эбола, а также приветствуют и полностью поддерживают необходимые к принятию меры предосторожности. Для удобства, эти руководящие принципы прилагаются к настоящей Совместной декларации, вместе с иллюстрированной версией, разработанной Международной морской организацией (IMO) совместно со Всемирной организацией здравоохранения (WHO), содержащей некоторые основные факты о вирусе.

3. ETF и ECSA подчеркивают, что все соответствующие заинтересованные морские стороны, в частности, государства — члены ЕС, международные организации, судовладельцы и члены экипажей, должны взять на себя долю ответственности в принятии мер предосторожности, чтобы обеспечить здоровье и безопасность моряков. Капитаны судов должны получить все необходимые сведения и ресурсы для того, чтобы иметь возможность должным образом соблюдать предлагающиеся руково-



дящие принципы, чтобы избежать опасности заражения.

5. ETF и ECSA признают право определенного государства — члена ЕС принимать свои собственные национальные меры для предотвращения попадания вируса Эбола на их территории, в то же время напоминая им об их обязательствах как государств в отношении предоставления санитарных свидетельств и в обеспечении немедленной медицинской помощи и консультаций, а, при необходимости, и эвакуации моряков.

Социальные партнеры хотели бы напомнить, что санитарное свидетельство является нормой Всемирной организации здравоохранения. Если на судне не имеется средств для изолирования потенциально зараженных моряков, ETF и ECSA придерживаются мнения, что любой инфицированный человек должен получать лечение на берегу. Таким образом, они настоятельно рекомендуют определенным государствам не закрывать свои границы или запрещать заход судов в свои порты, когда имеет место возможное заражение вирусом Эбола, так как любой человек на борту, который имеет симптомы лихорадки Эбола, нуждается в срочной медицинской помощи. Запрет на высадку такого человека с судна ставит под прямую угрозу заражения всех остальных членов экипажа на борту.

Кроме того, важно не удерживать моряков от захода в порты пострадавших государств, так как это негативно повлияет на перевозку предметов первой необходимости, таких как продукты питания и медицинское оборудование.

6. Не следует упускать из виду, что торговля имеет большое значение для пострадавших стран и, таким образом, любые предупредительные меры должны это учитывать.

7. Следует иметь в виду, что, с медицинской точки

зрения моряки считаются «группой с низкой степенью риска», в то время как высокому риску подвержены только лица, контактирующие с жидкостями или выделениями инфицированных людей.

8. ETF и ECSA ссылаются, приветствуют и поощряют принятие инициатив на национальном уровне и/или на уровне компаний в борьбе против вируса Эбола. В связи с этим, можно рекомендовать создание специальных рабочих групп судовладельцев и профсоюзов с целью обмена информацией и мнениями о наилучших практиках.

9. ETF и ECSA призывают своих соответствующих членов обеспечить максимально широкое распространение прилагающихся руководящих принципов и предложить государствам-членам ЕС поддержать работу, которая ведется с целью искоренения и/или борьбы с вирусом Эбола в зараженных районах.

Не остались в стороне и международные морские объединения. Четко понимая, что моряки в первую очередь относятся к группе риска, Международная палата судоходства (ICM), Международный совет морских работодателей (IMEC) и Международная федерация транспортников (ITF) подготовили международные рекомендации для экипажей.

1. Капитан судна должен гарантировать, что его экипаж осведомлен об опасностях и ознакомлен с рисками передачи вируса.

2. На судах, заходящих в страны с повышенным риском, в обязательном порядке должно соблюдаться требование кодекса по охране судов и портовых сооружений (ОСПС), согласно которому посторонние лица не имеют права подниматься на борт теплохода.

3. Капитану следует внимательно изучать возможность схода моряков на берег в опасных портах.

4. Судовладелец/оператор должны избегать смены членов экипажей в портах стран, где существует очаг лихорадки Эбола.

5. Экипаж должен быть осведомлен о симптомах проявления вируса и при обнаружении признаков, сообщить ответственному по медицине на судне.

Основная информация о вирусе Эбола:

1. Вирус Эбола вызывает острое тяжелое заболевание, которое часто характеризуется внезапным повышением температуры, сильной слабостью, мышечными болями, головной болью и болью в горле. Это сопровождается рвотой, диареей, сыпью, нарушением функции почек и печени, а в некоторых случаях, как внутренними, так и внешними кровотечениями.

2. Эбола распространяется в результате передачи от человека человеку при тесном контакте (через поврежденные кожные покровы или слизистую оболочку) с кровью, выделениями, органами или другими жидкостями организма инфицированных людей, а также при косвенном контакте с окружающими предметами, загрязненными такими жидкостями. Мужчины, поправившиеся после болезни, могут по-прежнему передавать вирус через семенную жидкость до 7 недель после выздоровления.

3. Вирус Эбола не передается воздушно-капельным путем.

4. Люди остаются заразными до тех пор, пока их кровь и выделения содержат вирусы. Инкубационный период, то есть временной интервал от момента заражения вирусом до появления симптомов составляет от 2 до 21 дней.

ПОЕЗДКИ В СТРАНЫ, ОХВАЧЕННЫЕ ВСПЫШКОЙ ЭБОЛЫ, И ИЗ ТАКИХ СТРАН НЕ ПРЕДСТАВЛЯЮТ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО РИСКА. ВАМ НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ СЛЕДУЮЩЕЕ:



دبي العالمية

CC/75/36

دبي العالمية

CC/75/59

دبي العالمية

PORTS of Dubai





Портовая администрация Дубая

Портовая администрация Дубая состоит из нескольких портов. Самые крупные из них – это порт Рашид и порт Джебель Али. Оператором портов является государственная компания DP World.

Государственная компания DP World имеет более 65 морских терминалов на шести континентах. Сегодня разработка новых проектов происходит в Индии, Африке, Европе и на Ближнем Востоке.

Перевалка контейнеров является основным бизнесом компании и создает более 75% доходов. В 2013 году DP World обработано более 55 млн TEU, а к 2020 году мощность компании вырастет до 100 TEU, в соответствии с рыночным спросом.

Порт Джебель Али (Port Jebel Ali) находится в 35 километрах к юго-западу от центра Дубая и является самым крупным портом Ближнего Востока и самым посещаемым ВМФ США иностранным портом.

Строительство порта Джебель Али началось в 1976 году по инициативе покойного шейха Рашида аль Мактума. После завершения в 1979 году, порт стал крупнейшей в мире искусственной глубоководной гаванью и одним из трех творений человеческих рук, видимых из космоса, наряду с Великой китайской стеной и плотиной Гувера. Тогда же возник поселок портовых рабочих Джебель Али на 300 человек.

Порт занимает территорию в 134 кв. км и имеет 67 причалов, оснащен новейшей техникой и имеет огромные складские территории и помещения, в том числе с контролем температуры и влажности.

Порт Джебель Али связан сетью скоростных дорог с крупнейшими грузовыми аэропортами Арабских Эмиратов и другими портами страны.

Вокруг порта в 1985 году началось создание одной из крупнейших свободно-экономических зон ОАЭ – СЭЗ Джебель Али (Jebel Ali Free Zone), в которой сейчас работают более 6000 компаний из 120 стран мира.

Порт Рашид (Port Rashid) – второй крупнейший порт Дубая, названный в честь покойного правителя Дубая, Шейха Рашида бин Саида Аль Мактума, который выступил инициатором строительства порта. Порт расположен в рукотворной гавани, в непосредственной близости от торговых районов Дубая Дейра и Бар-Дубай, граничит с историческим районом Аль Шиндага, и в 15 минутах езды от Международного Аэропорта Дубая. Порт в настоящее время имеет пропускную способность около 2 миллионов эквивалентов 20-ти футовых контейнеров в год и обслуживает 120 пассажирских судов (325 тыс. пассажиров).

В ноябре 2008 года в порт прибыл, совершив свой последнее плавание, океанский круизный лайнер Queen Elizabeth 2 (QE2), купленный дочерней компанией DP World для переоборудования в роскошный отель, однако, в связи с финансовыми затруднениями, работы по переоснащению судна так и не начались.

«РАБОТА В МОРЕ – ЭТО НЕ ИГРА В МОРСКОЙ БОЙ».



ДОСЬЕ

Шевченко
Дмитрий
Владимирович

Матрос первого класса

Компания V.Ships.

Начинал свою учебу в Маринеско на факультете судовождения. После армии восстановился.

ПОЧЕМУ ВЫ РЕШИЛИ СТАТЬ МОРЯКОМ?

О морской моде, о том, что профессия моряка — это модно, говорить не приходится. В моей семье у нас династия врачей, а я вот один моряк вместе со своей супругой, которая тоже в прошлом — морячка. Ее родные тоже моряки, вот, собственно, мы с ней на флоте и познакомились.

Почему я решил стать моряком — я родился в Белгород — Днестровском. Хождения пацанами на лиман, на море и всевило в меня желания стать поближе к водной стихии. Но я скажу вам следующее: море надо любить! Если его не любить, то в море лучше не идти.

ВАШ ПЕРВЫЙ РЕЙС — КАКИМ ОН БЫЛ?

Я попал на пассажирский флот, в иностранный экипаж, в котором были моряки четырнадцати национальностей. Сам рейс по продолжительности был шесть месяцев. За это время я увидел такие страны, которые нельзя посмотреть, если отправиться в отпуск по турпутевке. Наше судно заходило в страны, порты которых стоят и на речках, и поэтому попасть в них можно только или на большом туристическом лайнере или на судах сухогрузного флота, суда которых заходят с малотоннажными грузами. Т.е. я побывал в экзотических странах, которые малодоступны путешественникам.

КАКОЕ ВЫ ЧУВСТВУЕТЕ СЕГОДНЯ ОТНОШЕНИЕ К УКРАИНСКИМ МОРЯКАМ?

Я почти пятнадцать лет работаю на одной линии, и меня все хорошо знают во всех портах захода — портовые власти, агенты, прямо в лицо узнают. Никогда не возникает никаких проблем, а если случаются какие-либо вопросы, то они решаются очень быстро. Сегодня все знают, что происходит в нашей стране. Но многие украинские моряки работают под иностранным флагом и хозяин платит деньги за работу, а не за то, кто ты по национальности.

БЫЛИ ЛИ В ВАШЕЙ ПРАКТИКЕ СЛУЧАИ, КОГДА БЫЛО СТРАШНО?

Я работаю в Северном море, и зимой там очень страшно. В декабре — январе месяце, когда волна поднимается на девять — десять баллов, то никаких денег уже и не хочется. Поверьте — это секунда времени... Поэтому для меня страх — это дело обычное. Раньше, конечно, было жутко, но сейчас ко всему привык.

Я работаю на таком флоте, где самовыгружающиеся суда — они имеют трюма, балластные танки, но не имеют большого свободного пространства. Поэтому, если в судне будет пробоина, то оно утонет в течении пяти — семи минут.

МОРЕ ПРОЩАЕТ ОШИБКИ?

Нет! Здесь и говорить не о чем. Повторюсь, море надо в первую очередь любить. Если ты не любишь море — то тогда тебе не место на флоте.

НА ЧТО МОЛОДЫМ РЕБЯТАМ СТОИТ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ? СЛУЧАИ, КОГДА БЫЛО СТРАШНО?

В первую очередь, конечно английский язык. Но, думаю, что все дойдет до каждого только тогда, когда они столкнутся на практике с задачами, которые нужно будет выполнять. Так как сегодня почти вся наша молодежь постоянно висит в компьютерах, то многие из них и думают, что работа на флоте это то же самое, что и игра в морской бой.

Раньше слово МОРЯК звучало по-другому!

ВЫ СТАЛКИВАЛИСЬ С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМИ ОШИБКАМИ, КОТОРЫЕ ПОТОМ ИМЕЛИ ПОСЛЕДСТВИЯ?

Если случаются ошибки, то они сразу наказуемы. Каждый член экипажа должен понимать, что если он допустит ошибку, то его может и пронесет, но вот его сменщик, другой член экипажа может от этого пострадать. Поэтому важен уровень доверия и ответственности.

ВАШЕ НАПУТСТВИЕ МОЛОДЫМ МОРЯКАМ:

Сегодня молодежь хочет все и сразу. Но такого не бывает.

Мой сын сегодня учится в колледже МКТФ. Я стараюсь ему все рассказать, поделиться собственным опытом, но пока вижу, что у молодежи в голове каша. Я настаиваю на том, что он должен изучать английский и все предметы, которые дает ему учебное заведение.

Неважных предметов нет — в работе пригодятся все. Это проверено на собственном опыте.

Молодой человек начинает понимать, что к чему только тогда, когда попадает на работу. Да и то — все это происходит не с первого рейса, и не со второго и не с третьего.

Потому что, конечно, есть ребята, которые сразу все схватывают, а есть и такие, которые вообще не понимают, зачем они пришли на флот.

ВАМ ПРИХОДИЛОСЬ ОБРАЩАТЬСЯ В ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ?

Проблем, Слава Богу, не было, и я не обращался в ITF и в Профсоюз.

Разве что только с вопросами или для получения той или иной информации. А мои коллеги, которые и не знали, что Профсоюз на самом деле работает, благодарят меня по сей день за то, что я стал связующим звеном между ними и Профсоюзом работников морского транспорта Украины.

Кроме того, я четко знаю, куда мне обратиться, если есть вопросы. Даже как-то пришлось доказывать, что один из праздничных дней — это овертайм, ведь так указано в коллективном договоре.

Иммигрантские суда компаний

SITMAR

В наши дни кажется странным, что в Австралии до завершения Второй мировой войны не было Министерства иммиграции. Его образовали только в 1945 году, назначив министром Артуро Калвело (Arturo Calvelli), который 2-го августа 1945 г., за месяц до подписания "Акта капитуляции Японии", выступил в парламенте с речью, акцентируя внимание на политических и экономических выгодах иммиграции.

Он сказал: "...всё австралийцы извлекли урок из Тихоокеанской войны, изучив к успешному завершению, то, конечно, мы не можем продолжать держать наш остров-континент, Erik для себя, так и для потомков, не увеличивши нашу численность. Нас всего семь миллионов человек, а мы занимаем три миллиона квадратных миль земной поверхности. Нашим первым и основным требованием должно стать привлечение дополнительного населения. Оно необходимо для нашей защиты и для расширения экономического потенциала".

Благодаря усилиям нового министерства, правительство Австралии разработало законопроект о юридическом увеличении населения страны на 70 000 человек за счет переселенцев. В марте 1946 г. было подписано соглашение с правительством Британии о том, что Министерство транспорта будет обеспечивать пассажирские суда для перевозки лиц, желающих мигрировать в Австралию. Однако на британских линиях не было того количества переселенцев, на которых рассчитывала Австралия, и 21 июня 1947 г. подпишись еще одно соглашение с Международной организацией по проблемам беженцев IRO, находившейся в Женеве, отдавая готовность принять 12 000 переселенцев из Италии, Греции и др. стран.

Организация IRO предложила судоходствам выгодные контракты, и они начали приобретать и переоборудовать даже те суда, которые не предназначались для перевозки людей. Вместе с тем IRO стала достаточно жестко условия судоходствам, прежде чем их суда могли прибыть в порты Великобритании, Германии и Италии для приема переселенцев. Первым судном, начавшим перевозку иммигрантов в Австралию, стал турбозад Castel Felice, вышедший 10 октября 1947 г. из Тильбюри в Австралию, имеющий на борту 1052 иммигранта.

Однако не все желающие могли достичь берегов Австралии. Процедура отбора производилась членами комиссии, посланными в лагерь, где находились желающие переехать в США, Канаду, Южную Америку и Австралию. Экспертами проверки кандидатов было строгой, так как сотрудники службы имели инструкции отбора здо-

ровых, привлекательных и трудоспособных людей, способных адаптироваться в далёкую Австралию. Если один из членов семьи был болезнен, глухим или слепым, он оставался в своей стране, а здоровые члены семьи могли получить разрешение на пересад.

В 1952 г. срок соглашения с организацией "IRO" завершился, и был подписан новый контракт с Министерством Культуры по европейскому перемещению (ICEM), суда которого имели более высокие стандарты в сравнении с судами организации "IRO". В соответствии с контрактом из Италии и Греции иммигрантов перевозили на судах компаний – Lloyd Triestino, Rotte Lazio и Chandris Line. Однако британская пассажирская транспортная компания суда Министерства транспорта, продолжала эту работу до 1957 года. Компания SITMAR удалось подписать новый контракт, продовождийся с 1955 до 1970 года. Ее суда перевозили многие тысячи британских иммигрантов в Австралию, но затем контракт перезаключили с греческой компанией Chandris. К середине 70-х годов переселенцы начали переселяться в Австралию, используя авиацию, и только одно судно Australis продолжило доставку иммигрантов до 19 декабря 1977 г. Это был последний рейс, когда 650 переселенцев из Европы прибыли в Австралию на пассажирской судне.

Судьба иммиграционных судов компании SITMAR, принадлежавших группе V Ships весьма интересна, и достойна внимания любителей истории пассажирского флота. Одним из самых возрастных оказался т/б Castel Felice, построенный в 1930 г. в Калку, на верфи Alexander Stephen & Sons, по заказу British India Line, для линии Лондон–Бомбей. Его тоннаж 9890 бр.т, длина 148.46 м, ширина 19.5 м, грузовая вместимость 12686 м³, скорость 18 узлов при мощности паровых турбин 12000 л.с. Пассажирская вместимость 66 человек в 1-м классе, 180 во 2-м и 1980 палубных пассажиров.

В 1940 г. состоялся первый военный рейс судна из Бомбей в Европу, в составе конвоя, а 23 июля 1941 г. т/б перенимали в HMS Hydro, передав королевскому флоту Британии. В ноябре завершили переоборудование, установив на борту 24 самоходные баржи, превратив судно в десантный корабль, способный нести 1500 военнослужащих, перевиняв его в HMS Kepu.

Castel Felice-05



Кепу-04



Кепу-20

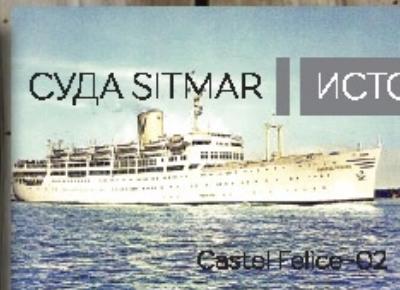




Kenya-10



Castel Felice-01



Castel Felice-02



Castel Felice-04

В мае 1942 г. он высаживал десант на остров Мадагаскар, в июле 1943 г. десантировал войска у берегов Северной Африки, затем участвовал в Сицилийских операциях, служил в качестве штабного корабля.

В 1946 г. судно возвратили владельцам с названием Кепуа, продавших т/б Адмиралтейству за 475000 фунтов, которое перепродало его Министерству транспорта. Корабль оставался на отстое в Holy Loch, и только в 1949 г. начались переговоры о продаже судна группе V.Ships. Однако, во время штормовой погоды корабль сорвало со швартов, и он получил повреждения корпуса. В мае 1949 г. судно купила панамская компания Alva SS Co, входившая в группу V.Ship, изменившая название на Fairstone. В октябре того же года турбоход передали компании SITMAR, зарегистрировав в Италии, и 15 октября перевели в порт Фалмут для частичного ремонта корпуса. С марта 1951 г. ремонт продолжили в Антверпене, когда на борту вновь появилось название Кепуа. Реконструкцию завершили в Генуе, и судно изменилось до неузнаваемости, его пассажирские помещения полностью переоборудовали, вместимость составила 592 человека в каютом и 944 в третьем классе.

Только 6 октября 1952 г. лайнер с новым названием Castel Felice вышел из Генуи в Австралию, прибыв 1 ноября во Фримантл, 5 ноября в Мельбурн и 7 ноября в Сидней. После возвращения в Геную судно перевели на линию Италия — Южная Америка. В 1954 г. турбоход совершил несколько рейсов в Канаду и США, а в конце года состоялся второй рейс в Австралию. В начале 1955 г. на судне оборудовали систему кондиционирования воздуха, уменьшив вместимость до 28 человек в первом классе и 1173 в туристическом. После ремонта турбоход совершил один рейс в Австралию, а затем возвратился на линию Генуя — Южная Америка. Первый рейс из Бременхafen в Каабек начался 13 июля 1955 года, а в марте следующего года, после модернизации в Генуе, вместимость составила 1173 человека в туристическом классе, и судно начало выполнять рейсы из Саутгемптона в Сидней.

В конце 1957 г. компания SITMAR подписала новый контракт на перевозку мигрантов из Великобритании в Австралию. На судне выполнили еще одно переоборудование с учетом требований английских властей, и 6 апреля 1958 г. оно вышло из Саутгемптона в Австралию. В марте 1960 г., следуя Сuezским каналом, судно повредило один гребной винт, и технический отдел компании рекомендовал капитану следовать в Мельбурн с пониженной скоростью, где был выполнен ремонт.

15 августа 1970 г., во время стоянки в Саутгемптоне, на судне произошел пожар, и часть помещений выгорела. Руководители компании решили закрыть поврежденные помещения, уменьшив пассажирскую вме-

СУДА SITMAR | ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ



стимость, и турбоход вышел в последний австралийский рейс. После прибытия в Сидней, 26 сентября 1970 г., лайнер оставался у причала 11 дней. За это время из кладовых выгрузили все продукты, ценные детали, материалы, инструменты, а 7 октября т/б Castel Felice оставил гавань Сиднея, и 21 октября прибыл на Тайвань, где был разрезан на лом металла.

Интересна и необычна судьба еще одного иммигрантского судна Rio de la Plata, получившего в компании SITMAR название Fairsea (1).

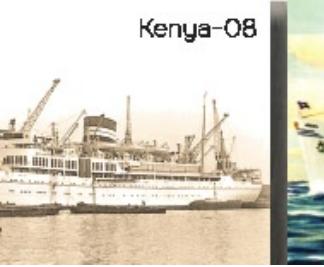
Он был третьим в числе 4-х однотипных грузопассажирских теплоходов класса Rio..., построенных по заказу компании Moore-McCormack, на заводе Sur Shipbuilding & Dry dock Co, в Честере, по проекту C3-P. Суда предназначались для работы совместно с лайнерами Brazil, Uruguay и Argentina на линии Нью-Йорк, восточное побережье Южной Америки. Его тоннаж 13317 б.р.т, длина 150 м, ширина 21 м. Силовая установка состояла из 4-х двигателей внутреннего сгорания фирмы William Duxford & Sons, вращавших через редукторы один гребной винт, обеспечивая скорость 16.5 узла.

4 октября 1941 г. судно передали владельцу, а 20 мая 1941 г. правительство США реквизировало теплоход, отправив его вместе с тремя однотипными судами на завод для переоборудования в авианосцы сопровождения конвоев, и 2 октября 1941 г. судно переименовали в USS Charger, намереваясь передать его по программе ленд-лиз Великобритании. Однако предварительный план изменился, и корабль USS Charger стал частью ВМФ США.

Зоной деятельности авианосца стал Чесапикский залив, где летчики Великобритании выполняли: тренировочные полеты, отрабатывая навыки взлета и посадки на палубу авианосца, поиск подводных лодок, бомбометание и воздушные бои по защите торговых судов от авиации противника. В октябре 1943 г. USS Charger выполнил два рейса на Бермуды, а в сентябре 1945 г. в залив Гуантанамо.

15 марта 1946 г. USS Charger завершил военную карьеру, находясь в Нью-Йорке, а 30 января 1947 г. был продан компании Alvion SS Grp. (Панама), являвшейся подразделением Власова, переименовавшей судно в Fairsea (1). После переоборудования в эмигрантское судно, завершившегося в 1949 г., его вместимость составляла 1800 человек. Затем теплоход Fairsea (1), находившийся под управлением SITMAR, передали в аренду организации IRO, занимавшейся перевозкой беженцев и переселенцев, из Неаполя в Мельбурн и Сидней через Сuezкий канал.

Статью составил
Братушенко Валерий Сергеевич
Продолжение следует



Kenya-08



Fairsea-01



Kenya-12

МОРСКОЙ | 5 ЛЕТ

С пятилетием,

Журнал «Морской» стал первым информационно-развлекательным изданием, ориентированным не только на моряков, но и на для членов их семей. Благодаря множеству разнообразных рубрик, как серьезных, так и юмористических, наш журнал плотно поселился в повседневной жизни тесно связаны с морем. К написанию каждой статьи мы подходим с полной серьезностью и ответственностью, стараемся писать доступным языком даже о самых сложных вещах, будь то проведение переговоров с морскими работодателями или же пленарные заседания международных организаций. К подготовке статей мы всегда привлекаем квалифицированных специалистов в области морского права, образования моряков, истории мореплавания и не только. Наверное, именно поэтому наш журнал стал популярным не только в Украине, но и далеко за ее пределами, ведь мы стараемся, чтобы журнал попадал на суда, где находятся украинские моряки-члены Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Кроме этого, наши коллеги из братских профсоюзов и сотрудники аппарата Международной федерации транспортников (ITF) всегда рады получить свежий номер украинского морского журнала.

Мы с радостью приняли поздравления от наших друзей в связи с пятилетием журнала и хотим поделиться ими с вами, наши уважаемые читатели.



МОРСКОЙ!

данаос
Украина



данаос
Ukraine



Первому заместителю Председателя
Черноморской первичной
профсоюзной организации моряков
Главе редакционной коллегии
Григорию Олегу Игоревичу

Уважаемый Олег Игоревич!
ДК «Данаос Украина» в лице директора Пастушенко Валерия Леонидовича
поздравляет информационно-развлекательный журнал «Морской» с пятилетним
юбилеем!

Мы рады, что настоящее издание за данный период работы
продемонстрировало современный взгляд на жизненно важные вопросы
моряков, всегда освещая эзотерические темы и актуальные мероприятия.
Распространение журнала «Морской» на суда, мы всегда получаем от нем
положительные отклики моряков.

Желаем Вашему изданию и в дальнейшем конструктивного развития,
 процветания и успехов в Вашем деле. Всему коллективу Черноморской
 первичной профсоюзной организации морякам желаем сил и энергии для новых
 свершений, позитивных изменений и креативных идей!

В свою очередь сотрудники и моряки ДК «Данаос Украина» благодарят Вас
 за взаимопонимание, открытость и доверие, проявленное на протяжении долгих
 лет работы. Мы верим в сохранение, сложившихся между нами, деловых и
 дружеских отношений и надеемся на взаимовыгодное сотрудничество и в
 дальнейшем.

Дорогие коллеги!
От лица компании «СМА ШИПС УКРАИНА» хотим выразить свою благодарность Профсоюзу работников
морского транспорта Украины за выпуск журнала
«Морской». Этот журнал любим моряками и работниками
нашей компании за точность преподнесённой
информации, ясность и краткость изложения, а
также, за то, что зачастую является источником
полезной информации. Надеемся на дальнейшее
сотрудничество и желаем журналу процветания.

С уважением,
Топликов Евгений Евгеньевич
Управляющий директор
СМА ШИПС УКРАИНА,
СМА GROUP

Привыкнув к кораблям из дерева и металла,
Что гордо бороздят морские волны,
Что презирают штормовые боллы
И год за годом возят грузов тонны,

Мы забываем, что помимо этих грузов
Еще бывают ценности иные:
Ведь никогда не будут знания обузой,
И с ними сложности решаются любые.

Что моряку так важно: знать права,
Быть в курсе ITF и MLC,
И подучить английские слова,
И пару семинаров посетить,
Ребенка отвести на праздник детский
И приготовить плов из мидий по-одесски.

Все эти рубрики, советы и истории –
Бесценный груз, среди рутинных дней просвет –
Привозит к нам в родную акваторию
Журнал «Морской» уже пять полных лет.

Подобно кораблю, чей груз – известия
Из разных точек мира и страны,
Он гордо сохраняет равновесие
Под мощным натиском очередной информ-волны.

Плыви, наш милый парусник бумажный,
И пусть не будет для тебя границ,
Пусть каждый твой читатель с благодарностью
Находит нужное среди твоих страниц.

Фаны! Журнала написали стих-поздравление от Вишиппс.



ДП «СИГАЛ»

Украина, 650039, Одесса, вул. Кильязька, 27, офіс 1
Тел.: +38 0482 34 9805 Факс: +38 0482 34 7854
ОКПО 30663706 р/р 26002799962426 в ЛА ТКВ «Правом-Банк» №ІФО 340822
Сертиф. № 260020148, індивідуальний подацький номер 3066270155

24 февраля 2015 года

«К памятнику выхода первого
номера журнала «Морской»

Редакция информационно-
развлекательного журнала «Морской»,
пл. Куликова поля, 1
г. Одесса, 65009

Уважаемые товарищи, друзья!
Руководство и коллектива ДП «Сигал» искренне поздравляют редакционную коллегию
журнала «Морской», главу редакционной коллегии и давнего друга нашей компании Олега
Игоревича Григорюка, журналистов, фотокорреспондентов, технических работников, весь
коллектив редакции с памятным событием - пятилетием выхода в свет первого номера журнала
«Морской»!

Уже с самых первых выпусков и появления среди морской общественности Одессы и
Юга Украины журнала уверенно занял свою нишу в информационном пространстве нашей
страны. Тысячи читателей журнала независимо от возраста, профессии, трудового стажа и
опыта работы в морской отрасли находили на страницах журнала ответы на интересующие их
вопросы.

Профсоюзные работники и активисты ПРМТУ оперативно знакомились (и знакомятся) с
изменениями в законодательстве Украины, международном профсоюзном движении, опытом
работы коллег в первичных профсоюзных организациях на морском транспорте. Ветераны
флота и, прежде всего Черноморского морского пароходства, с интересом читают воспоминания
своих товарищей о славных традициях орденоносного коллектива, наиболее памятных и
значимых историях судов и моряков ЧМП, оставивших яркий след в летописи
пароходства и города – героя Одессы.

Молодое поколение одесситов черпает на страницах журнала информацию об
организации учебного процесса, внедрении современных форм обучения и патриотическом
воспитании курсантов Одесских мореходных училищ, о прекрасных и незабываемых ритуалах
посвящения в курсанты!

Особой строкой в работе редакции журнала и, в первую очередь, возглавляющего ее
О.И. Григорюка занимает работа по пропаганде и имплементации в Украине требований
Межгосударственной Конвенции о труде в морском судоходстве МЛС 2006. Каждый журналист и
технический работник редакции ощущал себя настоящим профсоюзным бойком, привыканным
широко информировать украинскую морскую общественность о прогрессивности Конвенции.
Лоббировать ее ратификации Украиной. По образному выражению признанного лауреата ПРМТУ,
его Председателя Михаила Ивановича Киреева Профессиональный союз работников морского
транспорта Украины стал настоящим локомотивом, приводившим в движение Украину по пути
ратафикации Конвенции МЛС 2006. И объективно важное место в этой ответственной работе
приналежало журналистам журнала «Морской».

Желаю Вам, уважаемые друзья, коллективу редакции, каждому журналисту,
фотокорреспонденту, каждому техническому работнику новых творческих достижений,
вдохновение интересных тем и собеседников, дальнейшего расширения читательской
глубины!

С уважением,
Директор ДП «Сигал»

О.Ф. Товченко



Пока существуют такие профсоюзные
проекты, как журнал «Морской»,
выпускаемый
Профсоюзом работников морского
транспорта Украины, ни один украинский
моряк не будет чувствовать себя
изолированным или дезинформированным,
вне зависимости от того, насколько далеко
от дома он находится.

Поздравляю вас с пятой годовщиной
выпуска актуальных новостей, в которых
так нуждаются и так ждут ваши моряки.

Стив Ноттон
Генеральный секретарь ITF



Журнал «Морской» – это выборка самых
важных событий, новостей, предложений,
как для работников крюнинга, так и для
наших дорогих моряков.
Журнал держит нас на гребне волны!!
Спасибо, ребята, за вашу работу!

Kind regards,
Irina Myslovskaya
Crew Operator
Seacover (Ukraine) Ltd



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти

Регистрация

ГЛАВНАЯ НОВОСТИ МОРЯКАМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО МОЛОДЕЖЬ ИНСПЕКТОРАТ ITF АКЦИИ МЕДИА



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



Самые морские
новости

Вопросы
инспектору ITF
on-line

Только
полезная
информация

Последние
изменения в
законодательстве

Морские издания
on-line

Фото
и видеогалереи