

Світ буває безмежним!

КРОНА

страхова компанія

ВСІ ВИДИ СТРАХУВАННЯ

ДИРЕКЦІЯ СК «КРОНА»:
вул. Шорса, 36-Б, м. Київ, 01133
+38 (044) 201-07-00
sk@krona.net.ua

ЛЬВІВ
вул. Дорошенка, 32/8
+38 (032) 274-06-77
lv@krona.net.ua

СІМФЕРОПОЛЬ
вул. Київська, 125-Б, оф. 102
+38 (0652) 59-55-32
sf@krona.net.ua

ХЕРСОН
вул. 40 років Жовтня, 120
+38 (0552) 35-36-56
hs@krona.net.ua

КІРОВОГРАД
вул. Фрунзе, 10, оф. 33
+38 (0522) 34-76-39
kr@krona.net.ua

ОДЕСА
вул. Грушевського, 39-А
+38 (0482) 32-12-21
od@krona.net.ua

РІВНЕ
вул. Соборна, 1, оф. 317
+38 (0362) 62-03-60
rv@krona.net.ua

ЗАПОРІЖЖЯ
вул. Медведєва, 12, оф. 17
+38 (061) 220-55-32
zp@krona.net.ua

ЖИТОМИР
вул. Київська, 81, оф. 414
+38 (0412) 46-09-01
zt@krona.net.ua

ВІННИЦЯ
вул. Соборна, 81, оф. 17
+38 (0432) 67-69-67
vn@krona.net.ua

ХАРКІВ
вул. Шевченка, 32, оф. 234
+38 (057) 760-23-25
hr@krona.net.ua

ЛУГАНСЬК
вул. Аермонтова, 1-Г, оф. 31
+38 (0642) 71-81-53
lg@krona.net.ua

ІЗМАЇЛ
вул. Батутіна, 36
+38 (04841) 2-55-20
iz@krona.net.ua

ЛУЦЬК
пр. Молоді, 4
+38 (0332) 71-81-48
lc@krona.net.ua

АЛЧЕВСЬК
вул. Радянська, 4
+38 (242) 2-04-07
alkrona@m3x.org

WWW.KRONA.NET.UA

Ліцензія Держфінпослуг АВ № 158993 від 01.11.2006 р.

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 17–18, ИЮЛЬ–АВГУСТ 2011

**ДЕНЬ ФЛОТА
УКРАИНЫ 2011:**
КАК ЭТО БЫЛО

БУЭНОС-АЙРЕС:
КОМИТЕТ СПРАВЕДЛИВОЙ
ПРАКТИКИ И ЗАСЕДАНИЕ
ДОКЕРСКОЙ СЕКЦИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ
8 ЗВЕНЬЕВ
БЕЗОПАСНОСТИ

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ОПЕРАЦИЯ
«ОВЕРЛОРД»

АКТУАЛЬНО
ЗАСЕДАНИЕ SCOSEEN
В СТОКГОЛЬМЕ

ПИРАТСТВО
БОРЬБА: НОВЕЙШИЕ
ДАННЫЕ

НА КАМБУЗЕ
ХОЛОДНЫЙ СУП
«ГАСПАЧО»



КОГДА МЫ ВМЕСТЕ,
КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!



- Защита прав моряков
- Медицинское страхование моряков*
- Специальные программы лояльности*
- Консультации инспектора ITF

*для членов Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

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



V.SHIPS – МИРОВОЙ ЛИДЕР ПО УСЛУГАМ СУДОВОГО И КРЮИНГОВОГО МЕНЕДЖМЕНТА

V.SHIPS (УКРАИНА)

Компания V.Ships была создана в 1984 году и является ведущим в мире провайдером услуг судового менеджмента, крюинга и других услуг, касающихся морской сферы. В настоящее время под менеджментом компании находится флот, который составляют 1050 судов разных типов. Эта международная компания, трудоустраивающая 1600 человек офисного персонала и 24 000 моряков, состоит из 68 офисов, расположенных в 26 странах мира.

Основными направлениями деятельности компании V.Ships являются судовый менеджмент и трудоустройство моряков, а также предрейсовая подготовка и обучение моряков с целью совершенствования знаний и навыков плавсостава на уровне высоких стандартов, которые требуются на мировом рынке (включая последние требования международных конвенций).

Подобные решения вырабатываются разнообразными методами, включающими индивидуальное интервью, компьютерную подготовку, а также лекционные занятия по различным дисциплинам.

Одесский офис V.Ships имеет опыт работы в Украине с 1990 года и является одним из крупнейших крюинговых агентств в Украине (его филиалы находятся также в Херсоне и Севастополе). Ежегодно более 7500 украинских моряков трудоустраиваются на судах под иностранными флагами, находящихся в менеджменте или крюинге компании V.Ships.

Наряду с рекрутинговыми и крюинговыми услугами внимание компании V.Ships сосредоточено на внутреннем обучении моряков, работающих на судах под менеджментом V.Ships. Наши опытные инструкторы — в прошлом капитаны и старшие механики — постоянно проводят различные занятия, такие как Bridge Resource Management, ECDIS, Port State Control, Ship Security Awareness, Ship Security Officer, Pollution Prevention, English language, V.Ships Induction course, Vessel General Permit, а также широкий спектр компьютерных занятий. В 2010 году наша компания внедрила принципиально новый курс Crew Resource Management.

Сейчас V.Ships (Украина) оперирует 190 местами для украинских кадетов и ежегодно обеспечивает плавпрактикой на своих судах свыше 400 курсантов морских учебных заведений. Мы тесно сотрудничаем с украинскими морскими учебными заведениями, в числе которых: Одесская Национальная Морская Академия, Одесский Морской Университет, Морской колледж им. Маринеско и Технического флота, Измальский филиал ОНМА, Херсонский Морской Институт и морские институты Севастополя. Сегодня V.Ships — лиде-

рующая компания на Украине, она обеспечивает высококачественной практикой украинских кадетов и гарантирует им трудоустройство после окончания учебы. Как результат кадетской программы 2008 года, 94 выпускника были промотированы и трудоустроены на судах нашей компании в должности младших офицеров, а в 2009 году их число увеличилось до 96. Прекрасным доказательством того, что V.Ships действительно предоставляет долгосрочные возможности карьерного роста, являются капитаны и стармехи, которые начинали свою деятельность еще кадетами в нашей компании.

Все услуги по трудоустройству моряков (включая тренинг) оказываются компанией V.Ships (Украина) бесплатно. Добро пожаловать!



ОДЕССА, 65114
ул. Маршала Жукова, 37/2
тел.: +38 (048) 7340340
Application@odessa.vships.com

ХЕРСОН, 73000
ул. 21-го Января, 37, оф. 511
тел.: +38 (0552) 454821

СЕВАСТОПОЛЬ, 99011
ул. Синявина, 1, офис 308
тел/факс: +38 (0692) 545021

С СЕНТЯБРЯ 2010 г. КОМПАНИЯ V.SHIPS ВВЕЛА ПРОГРАММУ ПО МЕДИЦИНСКОЙ СТРАХОВКЕ
ДЛЯ 560 СЕМЕЙ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ V.SHIPS





Уважаемые моряки! Редакция журнала «Морской» и я лично от всей души поздравляем вас с Днем флота Украины. В этот день нам хочется пожелать всем украинским морякам крепкого здоровья, личного семейного счастья и удачи в нелегком морском деле. Ведь ваши достижения зачастую не оцениваются по достоинству в нашей стране, лишь близкие могут понять всю самоотверженность, которую вы проявляете, находясь далеко от родных берегов. Для того чтобы выказать наше почтение вашему труду, Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков провели празднование Дня флота Украины. На праздник были приглашены украинские моряки, члены их семей, руководители и работники крьюинговых компаний, руководство города и области. Также нас почтили своим присутствием иностранные гости, представители братских профсоюзов, международных морских организаций и представители судовладельцев. Мы надеемся, что этот день запомнится всем как яркое событие, и мы с радостью сделаем празднование Дня флота Украины доброй традицией для вас, украинские моряки, и для членов ваших семей.

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



стр. **34**
ПИРАТСТВО
ЦЕНА
ПИРАТСТВА

НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

4 Что отмечаем в июле и августе?

ИНФОРМАЦИЯ

7 ITF

АКТУАЛЬНО

8 День флота Украины — 2011

16 Буэнос-Айрес:
Заседание морской секции

21 Буэнос-Айрес:
Заседание докерской секции

26 Заседание SCOCEEN
в Стокгольме

ЭКСКУРСИЯ

24 Порт Буэнос-Айрес

ПИРАТСТВО

36 Борьба с пиратством:
новейшие данные

38 Морское пиратство —
гуманитарный ответ

БЕЗОПАСНОСТЬ

40 8 звеньев безопасности

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

42 Операция «Оверлорд»

КАЮТ-КОМПАНИЯ

46 Фонетический алфавит
для моряков и не только!

НА КАМБУЗЕ

48 Холодный суп «Гаспачо»

№ 17–18,
июль–август 2011

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная
профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Кудимова М.Н.
Свидетельство
о государственной регистрации:
серия ОД № 1423-294-Р от 13.02.2010 г.

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

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

Тираж — 5000 экз.

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

65079, г. Одесса,
пл. Куликово поле, 1
Тел.: 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

По вопросам размещения рекламы и сотрудничества обращаться
по телефону: **+38 (048) 700 39 44** или на электронную почту **morskoy@mtwtu.org.ua**



Улучшения на рынке танкеров

Судовые брокеры с оптимизмом отмечают, что рынок нефтеналивных танкеров пошел вверх. В течение следующих четырех недель на рынке будут представлены 70 крупнотоннажных танкеров (VLCCs). На 4 мая было представлено более 100 VLCCs, но перегруженность рынка привела к снижению ставок. На рынке доминирует Ближний Восток, около 75% заказных рейсов начинаются с этого региона. Однако чартерный рынок всё еще неустойчив. Koch Industries заказал новый VLCC сроком на один год по \$23,500 в день. Согласно данным Международного союза брокеров Clarkson Research Services Ltd., это ниже базовой отметки \$6,500 в день.

Источник: Lloyd's List



Изменения в перевозках железной руды

Переговоры о снижении цен на перевозки железной руды теперь стали проводиться ежеквартально, а не ежегодно, как ранее, что влечет за собой серьезные последствия для рынка сухих грузов. Транспортные расходы теперь будут нести производители, что даст тихоокеанским производителям преимущество над их атлантическими коллегами. Это может привести атлантических производителей к попытке снизить фрахтовые ставки, чтобы оставаться конкурентоспособными. Более частые переговоры могут привести к увеличению волатильности на рынке грузовых перевозок, а также, вероятно, к увеличению спекуляции в конце каждого квартала. В свою очередь фрахтователи могут не захотеть заключать долгосрочные договоры о фрахтовании, так как они опасаются слишком высоких ставок.

Источник: Lloyd's List



Замедление работы сингапурской морской отрасли

В 2010 году в работе морской отрасли Сингапура было задействовано на 10 100 меньше рабочих. Общая численность рабочей силы снизилась до 116 900 рабочих, по сравнению с высоким показателем 2008 года — 141 000 рабочих. Данные взяты из доклада, опубликованного в Сингапуре Министерством трудовых ресурсов, безопасности труда и Советом по охране здоровья. В докладе говорится, что во всех трех основных секторах (море, судоремонт и конверсия, а также судостроение) также было зарегистрировано снижение мощностей. Офшор в настоящее время является крупнейшим сегментом морского сектора Сингапура, на который приходится 60% всех доходов.

Источник:

Business Times of Singapore



Германия повышает количество принадлежащих ей балкеров

Германия в настоящее время является пятым по величине владельцем балкерного флота, вследствие увеличения тоннажа (на 41%) немецкими судовладельцами в 2010 году.

В сравнительном графике Германия теперь занимает место после Японии, Греции, Китая и Южной Кореи. Американские судовладельцы также отметили значительное увеличение тоннажа (на 43%) в то время как в Британии было отмечено падение на 21%. Такой рост предполагает, что балкеры стали более привлекательными для немецких судовладельцев, так как цены на контейнеровозы достигли уровня, который был до финансового кризиса.

Источник: Lloyd's List

ICTSI приобрела Portek

International Container Terminal Services (ICTSI), филиппинский портовый оператор, приобрел Portek International (сингапурский производитель портового оборудования). ICTSI уже управляет шестью контейнерными терминалами на Филиппинах и еще шестнадцатью терминалами по всему миру, а с этим приобретением будет присутствовать еще и в Индонезии, Алжире, на Мальте и в Габоне. Компания имеет богатый опыт работы в районах с потенциалом для роста и развития, что одновременно может быть довольно рискованным, так как в странах могут происходить политические волнения. Но это не обязательно означает, что операции должны быть остановлены, и с течением времени становится понятно, что стратегия компании полностью оправдывает себя.

Источник: Lloyd's List





Круизная компания Carnival Corp заказала для своего круизного бренда P&O Cruises новое судно мощностью 3600 TEU. Судно будет доставлено в 2015 году итальянской судостроительной компанией Fincantieri. Причиной этого заказа стоимостью \$805 млн были спрогнозированные более быстрые темпы развития в Европе, чем в Северной Америке.

Порт Рио-де-Жанейро в течение ближайших трех лет будет отмечать значительное расширение своих контейнерных мощностей. Операторы Multiterminals и Grupo Libra объявили о планах утроить мощность, которая в настоящее время составляет 650 000 TEU, в результате чего общая мощность в порту возрастет до 3,5 млн TEU.

Компания Maersk Line приостановила запланированное повышение цены за 1 FEU до 500 на линии Азия – Северная Европа.

Американский перевозчик

Horizon Lines рискует быть исключенным из Нью-Йоркской фондовой биржи из-за постоянно низкой цены его акций. Компания сейчас ведет переговоры с владельцами облигаций.

Уэльская энергетическая компания Milford Haven сообщила об увеличении оборота на 19% в 2010 году, до 27,8 млн фунтов стерлингов. Прибыль без вычета налогов также увеличилась на 69%, до 7,1 млн. Введение в эксплуатацию двух новых терминалов сжиженного газа привело к этим результатам.

Источник: International Freighting Weekly, Lloyd's List



Завершен процесс приватизации **Marseilles Fos Port Authority**, а также перемещение всего персонала и оборудо-

вания. Приватизация порта была отложена из-за ряда забастовок французских рабочих, но в апреле между компанией и митингующими было заключено соглашение.

Впервые за последнее десятилетие **компания Stolt-Nielsen** планирует разместить выпуск облигаций стоимостью \$300 млн на фондовой бирже Осло и собирается использовать поступления для финансирования своих будущих проектов.

Государственная южноафриканская **компания Transnet** объявила, что расширение портового терминала Кейптауна будет закончено досрочно и расходы не будут превышать запланированные. Этот многомиллионный проект должен удвоить пропускную способность порта.

Сингапурская судостроительная **компания Keppel FELS** получила заказ на постройку самоподъемных буровых платформ стоимостью \$142 млн для компании Seadrill. Это уже восьмой заказ компании Seadrill, на этот раз буровые установки должны быть готовы до конца первого полугодия 2012 года.

Источник: Lloyd's List, International Freighting Weekly



11-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИМПОЗИУМ ПО МОРСКОЙ МЕДИЦИНЕ

Одесса, 6–10 сентября 2011 г.

Организаторы симпозиума:

Международная ассоциация морской медицины, Международная морская организация, Международная организация труда и ГП «Украинский НИИ медицины транспорта» при содействии Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Девиз будущего симпозиума:

«Морская медицина — международные требования».

Предварительная программа

- Международное сотрудничество в области морской медицины
- Медицинские, социальные, психологические проблемы смешанных экипажей
- Травматизм на борту судна
- Заболеваемость в рейсе
- Реабилитация моряков
- Медицинские аспекты перевозки опасных грузов
- Круизная медицина
- Терроризм и моряк
- Радио- и телемедицина
- Профилактика в морской медицине
- Экологические проблемы в морской медицине
- Подводная и военно-морская медицина
- Ответственность судовладельцев
- История морской медицины

По всем вопросам обращаться

в Оргкомитет 11-го Международного симпозиума по морской медицине по адресу: 65039, Украина, г. Одесса, ул. Канатная, 92, или по телефону: (048) 794-85-76

OLVIA MARITIME LTD.

Лицензия МТСП Украины: серия АВ № 378194, решение № 67 от 18.02.2009



Бизнес-центр «АФИНА»,
офис № 504,
пл. Греческая, д. 3/4,
г. Одесса, 65026
Tel.: (048) 726 9889
Fax: (048) 734 7861

УСЛУГИ АГЕНТСТВА:

- Постановка на учет бесплатна.
- Информационно-консультационные услуги по трудоустройству на суда иностранных судовладельцев.

ТРЕБОВАНИЯ АГЕНТСТВА:

- Гражданство Украины.
- Опыт работы по специальности.
- Английский язык — в пределах должностных требований.
- Возраст — до 55 лет.

ТРЕБУЕМЫЕ СПЕЦИАЛЬНОСТИ:

- Командный и рядовой состав на:
- Балкера
 - Контейнеровозы
 - Танкера

В ИЮЛЕ – АВГУСТЕ

1 ИЮЛЯ

День архитектуры Украины

В указе Президента Украины № 456/95 от 17 июня 1995 года сказано: «Установить День архитектуры Украины, который отмечать ежегодно 1 июля — во Всемирный день архитектуры».

Всемирный день архитектуры учрежден Международным союзом архитекторов (основан в 1946 году) после Второй мировой войны, в то время, когда нужно было поднимать из развалин города, восстанавливать предприятия, воссоздавать памятники зодчества.



День Канады

2 ИЮЛЯ

День работника налоговой службы Украины

Учитывая значительную роль государственной налоговой службы Украины в обеспечении реализации налоговой политики государства, Президент Украины 24 октября 2005 года подписал Указ «О Дне работника государственной налоговой службы Украины», согласно которому профессиональный праздник налоговиков в Украине отмечается ежегодно 2 июля.

Международный день кооперативов

Цель Международного дня кооперативов — привлечение внимания мировой общественности к кооперативам и способствование расширению партнерских связей между международным кооперативным движением и другими субъектами международного права, включая правительства и неправительственные организации на всех уровнях.

Международный день спортивного журналиста



3 ИЮЛЯ

День флота Украины

Морской и речной транспорт — одна из ключевых отраслей экономики, и в этом большая заслуга многих поколений, посвятивших свою жизнь нелегкому морскому труду, навсегда связавших свою судьбу, судьбу своей семьи с реками и морями. Сегодня День работников морского и речного флота отмечается в России, День флота — на Украине, День работников водного транспорта — в Беларуси.

День войск противовоздушной обороны Украины

Войска ПВО (вид Вооруженных Сил Украины) несут службу с целью предупреждения о нападении воздушно-космического противника, защиты важных административно-политических центров и прикрытия промышленно-экономических районов, группировок вооруженных сил, важных военных и других объектов от ударов с воздуха. В мирное время часовые неба Украины осуществляют боевое дежурство по охране государственной границы страны в воздушном пространстве и контролируют перелеты воздушных судов через государственную границу, общая длина которой с девятью странами мира составляет почти 8 тысяч километров.

6 ИЮЛЯ

Всемирный день поцелуя



4 ИЮЛЯ



День независимости США День судебного эксперта Украины

Судебная экспертиза — процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла и которые поставлены перед экспертом судом, судьей, органом дознания, лицом, производящим дознание, следователем или прокурором, в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу. В настоящее время на Украине аттестовано около 6 тысяч судебных экспертов, в том числе 1400 государственных.

7 ИЮЛЯ

Иван Купала (Иванова ночь, Иванов день)

— один из главных праздников календаря славян, совпадающий с Рождеством Иоанна Крестителя.

Купальские обряды, совершаемые в канун праздника («ночь накануне Ивана Купалы»), составляют сложный обрядовый комплекс, включающий сбор трав и цветов, плетение венков, украшение зеленью построек, разжигание костров, уничтожение чучела, перепрыгивание через костер или через букеты зелени, обливание водой, гадания, выслаживание ведьмы, ночные бесчинства.

Купайла с древнейших времен известен у славян как праздник Солнца, зрелости лета и зеленого покоса. Люди опоясывались перевязями из цветов, на голову надевали венки из трав. Водили хороводы, пели песни. Старики с помощью трения сухих палочек добывали «живой огонь», разводили костры, в середину которых ставили шест с укрепленным на нем горящим колесом — символом солнца. Купальские праздники совершались во времена язычества в честь Бога Солнца, супругой которого была светоносная Заряда, красная девица.

**9 ИЮЛЯ****День независимости Аргентины**

9 июля 1816 года была принята Декларация Независимости Объединенных Провинций Серебряной Реки (Аргентины). Эта дата считается датой рождения Республики Аргентина, а в стране отмечается официальный праздник — День независимости. После того как Наполеон захватил Испанию и сверг с трона короля Фердинанда VII 25 мая 1810 года, кабильдо (совет) Буэнос-Айреса учредил Временную правительственную хунту Ла-Платы, которая должна была править от имени Фердинанда до тех пор, пока он не вернется на трон. Последовала долгая борьба между властями Буэнос-Айреса, которые стремились к объединению страны, и внутренними провинциями, которые тяготились зависимостью от Буэнос-Айреса. Всё это задержало принятие Декларации независимости до 9 июля 1816 года.

23 ИЮЛЯ**Всемирный день китов и дельфинов**

Этот праздник был учрежден в 1986 году, когда Международная китобойная комиссия ввела запрет на китовый промысел (после 200 лет беспощадного истребления китов). Запрет действует и поныне и означает, что во всем мире охота на китов, а также торговля китовым мясом запрещена. Однако этот день считается днем защиты не только китов, но и всех морских млекопитающих. Ежегодно в этот день различные природоохранные группы проводят акции в защиту китов и других морских млекопитающих.

10 ИЮЛЯ**День рыбака**

Человек с незапамятных времен обращал свой взор к морю, реке, озеру в надежде найти в водных просторах богатый и долговременный клад пропитания. Так постепенно сложилась особая группа людей — рыбаков, которые сначала по-любительски, а со временем и профессионально стали снабжать нас вкусной рыбой. И неудивительно, что в разгар лета, во второе воскресенье июля в некоторых странах отмечается их профессиональный праздник — День рыбака.

11 ИЮЛЯ**Всемирный день народонаселения**

По данным Организации Объединенных Наций, 11 июля 1987 года население Земли составило примерно 5 миллиардов человек — этот день был условно назван Днем пяти миллиардов (Five Billion Day). Через два года, в 1989 году, ООН учредила международный праздник — Всемирный день народонаселения (World Population Day), который ежегодно отмечается 11 июля. По прогнозам Организации Объединенных Наций, в 2050 году на Земле будут проживать от 7,9 до 10,9 миллиарда человек (вероятнее всего, 9,3 миллиарда, что зависит в определенной степени от эффективности программ планирования семьи).

16 ИЮЛЯ**День бухгалтера Украины**

До 2004 года праздник отмечался Федерацией аудиторов и бухгалтеров Украины неофициально, что позволило поднять престиж профессии, заставило представителей государственной власти по-новому взглянуть на специалистов, осознать, что бухгалтерский учет — это не только налоговая отчетность, но и основа для принятия управленческих решений. В результате Указом Президента Украины № 662/2004 от 18 июня 2004 года День бухгалтера был официально установлен 16 июля.

**20 ИЮЛЯ****Международный день шахмат****24 ИЮЛЯ**
День работников торговли**27 ИЮЛЯ****День семи отроков Эфесских (День сони)**

Легенда о семи отроках Эфесских трансформировалась в рассказ о людях, которые заснули, а проснувшись, убедились, что их мир изменился. Словосочетание seven sleepers (семеро спящих) стало крылатым в протестантской культуре XVI века. В эпоху Просвещения легенда не была популярной, но о ней снова вспомнили в эпоху романтизма. Слово *synsover* (буквально «семь спящих») закрепилось в шведском, норвежском и датском языках в значении «тот, кто крепко и давно спит». А свой нынешний вид праздник получил в 50-х годах прошлого века. Его отмечают по всей Европе в разное время, а в Финляндии — 27 июля.

29 ИЮЛЯ**День системного администратора**

1 АВГУСТА**Рамадан (начало поста)**

Рамадан (араб.) или Рамазан (тур.) — девятый месяц мусульманского календаря. Этот месяц является самым важным и почетным для мусульман. В течение всего месяца соблюдается строгий пост («ураза»), который подразумевает под собой отказ от воды, еды и интимных отношений в светлое время суток.

2 АВГУСТА**Ильин день****День Воздушно-десантных войск (День ВДВ)**

История Воздушно-десантных войск берет свое начало 2 августа 1930 года — тогда на учениях Военно-Воздушных Сил Московского военного округа под Воронежем было десантировано на парашютах подразделение десантников в составе 12 человек. Этот эксперимент позволил военным теоретикам увидеть перспективу преимуществ парашютно-десантных частей, их огромные возможности, связанные с быстрым охватом противника по воздуху. С этого времени и отмечается День десантника.

6 АВГУСТА**Международный день «Врачи мира за мир»****7 АВГУСТА****День Воздушных сил Вооруженных сил Украины**

Воздушные силы Вооруженных сил Украины — один из главных носителей боевого потенциала Вооруженных сил страны. Этот высокоманевренный вид вооруженных сил страны. Этот предназначен (совместно с войсками противовоздушной обороны) для охраны воздушного пространства государства, поражения с воздуха объектов противника, авиационной поддержки своих войск, высадки воздушных десантов, воздушной перевозки войск и материальных средств и ведения воздушной разведки.

**8 АВГУСТА
День войск связи Украины****9 АВГУСТА****Международный день коренных народов мира**

Первое международное десятилетие коренных народов мира (First International Decade of the World's Indigenous People), начатое в 1994 году, помогло более отчетливо услышать голос коренных народов во всем мире и повысить внимание к проблемам коренных народов.

12 АВГУСТА**Международный день молодежи****14 АВГУСТА****День строителя****День рождения португальской корриды**

Коррида — это не просто соревнование, а удивительное сочетание спорта и искусства, зрелища и мастерства, шоу и священнодействия с участием отчаянных смельчаков. Кабальеро начинает бой, выезжая на лошади, а фурадуш (пешие бойцы) вступают в поединок, когда бык уже ранен фарпой — пикой с острым крючком на конце длиной в два сантиметра, который втыкается в подкожную жировую сумку на холке быка и там застревает. По болезненности это сравнимо с укусом иголкой для человека.

19 АВГУСТА**Преображение Господа Бога и Спаса нашего Иисуса Христа**

Празднованием Преображения Господня Церковь торжественно исповедует и прославляет соединение Божества и человечества в лице Иисуса Христа. Своим Преображением Господь соблаговолил предохранить Своих учеников от уныния и возвел их к высшему упованию среди бедствий, которые должны были постигнуть их в мире.

Праздник Преображения Господнего принадлежит к 12 наибольшим православным праздникам. В народе этот день называют Вторым Спасом.

24 АВГУСТА**День независимости Украины****28 АВГУСТА****День шахтера**



ЗНАЙ СВОИ ПРАВА!

Права моряков — сложная область, и поскольку ваши права могут существовать на различных уровнях, они могут перекрываться, а иногда и противоречить друг другу. Поэтому, если вы сталкиваетесь с юридической проблемой, вам необходимо проконсультироваться со своим профсоюзом и юристом, с которым вы обсудите вашу конкретную ситуацию. Эту информацию следует рассматривать только как общую рекомендацию.

ИСТОЧНИКИ ПРАВ МОРЯКОВ:

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

Судно имеет такую же национальную принадлежность, что и флаг, под которым оно плавает. Кроме того, в соответствии с международным правом, законы государства флага применимы к судну независимо от места его расположения. Поэтому вы как моряк имеете право на защиту со стороны законодательства государства флага, а также должны руководствоваться им, причем независимо от места пребывания судна, вашего гражданства или подданства. Таким образом, всегда помните, под каким флагом плавает ваше судно, а когда это необходимо, выясните, каковы законы вашего государства флага.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВА ПОРТА

Когда ваше судно входит в порт, государство порта приобретает определенные права в отношении вашего судна в течение всего времени, пока оно находится в порту. Вообще, государство порта не вмешивается во внутренние дела судна до тех пор, пока конфликт не касается мира и порядка в порту (например, если преступление произошло на борту судна). Однако многие юрисдикции в мире допускают, что если у вас есть право требования (например, на невыплаченную заработную плату), то вы можете начать судебное дело в судах государства порта.

ГОСУДАРСТВО, ГРАЖДАНИНОМ ИЛИ ПОДДАННЫМ КОТОРОГО ВЫ ЯВЛЯЕТЕСЬ

Вы можете апеллировать к законам вашего государства, если в соответствии с его законодательством был составлен ваш трудовой договор или контракт. В противном случае, если вы окажетесь в затруднительном положении за границей, ваша страна сможет оказать вам поддержку или помощь только через свои консульские учреждения. Поэтому обращайтесь за помощью к консульским работникам.



На международном и региональном уровне также существуют документы по правам человека, которые могут быть актуальны и при рассмотрении прав моряков. Кроме того, на международном уровне Конвенции Международной морской организации (ИМО) накладывают обязанности на государства, многие из которых создают определенные преимущества для моряков

ВАШ ТРУДОВОЙ ДОГОВОР

Ваш индивидуальный трудовой договор устанавливает ваши права в отношениях между вами и вашим работодателем. Ваш договор может быть

- индивидуальным договором,
- коллективным договором, заключенным профсоюзом или ассоциацией работодателей, и/или
- такой формой договора, в которой активную роль сыграло правительство (например, таким, как контракт РОЕА (Филиппинского агентства по трудоустройству за рубежом) — Стандартные условия трудоустройства филиппинских моряков на океанские суда).

Ваш договор может быть непосредственно заключен с судовладельцем или кроинговым агентом, либо с каким-либо другим агентом, уполномоченным судовладельцем.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Международное право — это законы, установленные между государствами на самом высоком уровне. Со дня своего основания в 1919 году Международная организация труда (МОТ) выпускает международные трудовые стандарты для всех работников, а специально для моряков она выпустила более 65 Конвенций и Рекомендаций. Собранные вместе, эти инструменты образуют всеобъемлющий комплекс стандартов, охватывающих практически все аспекты, связанные с условиями труда и жизни моряков. В феврале 2006 года была одобрена новая Конвенция о труде в морском судоходстве, которая является общим последовательным международным стандартом труда моряков. Конвенция о труде в морском судоходстве (2006 г.) вступит в силу тогда, когда будет осуществлено достаточное число ратификаций.





АКТУАЛЬНО

ДЕНЬ ФЛОТА

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПОЗДРАВЛЯЕТ ВАС С ДНЕМ ФЛОТА УКРАИНЫ!

Уважаемые моряки!
Профессиональный союз работников морского транспорта Украины поздравляет вас с Днем флота Украины!
Морской транспорт — одна из важных и надежных отраслей экономики страны, и в этом большая заслуга многих поколений, посвятивших свою жизнь нелегкому морскому труду, навсегда связавших свою судьбу и судьбу своей семьи с морем. Без прочных внешнеэкономических связей невозможно создать современное высокотехнологичное производство, развивать торговлю и промышленность, осуществлять перевозку грузов.
Я уверен, что сообщая мы сможем использовать свой трудовой потенциал на благо и процветание нашей страны.
Пусть морская дружба, морское братство и морские традиции объединяют нас всех для сохранения морского профессионализма и мужества по преодолению всех трудностей.
От всей души желаю всем работникам и ветеранам морского транспорта, а также их семьям крепкого здоровья, оптимизма, счастья, благополучия и процветания!

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



WWW.MTWTU.ORG.UA



Петр Хлызов, руководитель аппарата Одесской областной государственной администрации



Профессор Небожа Николич, Международная Ассоциация Морской Медицины, Хорватия





Подарок от немецкого профсоюза ver.di — медведь, символ Берлина. Теперь он стал также символом дружбы между профсоюзом ver.di и ПРМТУ



**ДЕНЬ ФЛОТА — ПРАЗДНИК НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ,
ОТДАВШИХ ЛЮБИМОЙ ПРОФЕССИИ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ
СВОЕЙ ЖИЗНИ. ДЛЯ МОЛОДОГО ПОКОЛЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ
ЭТОТ ПРАЗДНИК ЯВЛЯЕТСЯ ЗНАКОВЫМ СОБЫТИЕМ.**



Барбара Рутман, руководитель кампании ITF против удобных флагов, Арне фон Шпрехельсен, представитель немецкого профсоюза ver.di, Германия

Первое воскресенье июля не просто праздник людей, связавших свою судьбу с морем. Ставший традиционным со времен расцвета некогда могущественной морской державы — Советского Союза, этот праздник и сегодня объединяет тысячи людей, выбравших для себя трудную и важную профессию. Без моряков и речников пассажирского, торгового флота, без портовиков, судоремонтников и многих других специалистов, обеспечивающих деятельность морских и речных дорог страны, немыслимо прошлое, настоящее и будущее государства.

Невозможно переоценить значимость торгового флота для любой державы. Не зря во времена становления молодого советского государства особое внимание уделялось развитию флота как одной из составляющих экономической независимости страны.

В январе 1918 года началась национализация морского и речного транспорта. В собственность государства тогда перешло более 900 судов. Советский период был периодом расцвета торгового флота одного из самых могущественных государств мира. Именно в этот период были предприняты энергичные меры для его динамичного развития. В СССР коммерческий флот, являясь одним из основных факторов, влияющих на развитие национальной экономики и внешней

торговли, был мощным, независимым и соответствовал рангу страны как великой державы. Существенный вклад в развитие торгового флота был внесен в 70–80-е годы прошлого века, что способствовало значительному укреплению внешнеэкономических связей страны. В этот период советский торговый флот занимал 5-е место в мировом судоходстве по дедвейту, в его составе было более 1800 транспортных судов (и ежегодно тоннаж пополнялся более чем на 1 млн тонн дедвейта), 16 крупных парокходств с развитой инфраструктурой портов, судоремонтные заводы, научно-исследовательские и учебные заведения. Однако после распада СССР некогда мощный торговый флот оказался в критическом состоянии. Тысячи профессионалов остались не у дел.

С развитием нового государства — независимой Украины — новое звучание приобрела проблема возрождения утраченного некогда народного достоинства — торгового флота страны. К счастью, в Украине сохранился огромный потенциал профессионалов, для которых отечественный флот — часть жизни, часть души.

Накануне своего профессионального праздника — Дня флота Украины — в зале одесского морвокзала в торжественной обстановке собрались представители различных морских профессий.



МИХАИЛ ИВАНОВИЧ КИРЕЕВ РАССКАЗЫВАЕТ:

— Как-то раньше этот праздник касался больше береговых организаций. Традиционно люди собирались в своих трудовых коллективах, их торжественно поздравляло руководство. Вручались премии, почетные грамоты. Портовики, судоремонтники, научно-исследовательские учреждения, учебные заведения — все они чтут и отмечают этот праздник до сих пор. А вот с мореплавателями, в силу специфики их работы, такие встречи были проблематичными. моряки знают своего судовладельца, которого, как правило, в глаза не видят, знают тех, кто непосредственно отправляет их в рейс, — инспекторов круизных компаний. А вот как объединить тех, кто большую часть своей жизни проводит вдали от своих родных, близких? Собрать их вместе, чтобы люди увидели друг друга, почувствовали, что их много, что они сила, что их уважают и ценят? Мы старались в этот праздничный день уйти от излишней помпезности и вложить в этот праздник максимум души и тепла.

ХАЛЕЦКИЙ НИКОЛАЙ ЮРЬЕВИЧ:

— Я 28 лет отдал своей профессии. Еще в 1959 году, когда поступал в медучилище, уже готовился к работе в море. После окончания училища отслужил в армии, окончил Одесский медин. Стал хирургом. Вначале мне казалось, что в море больше романтики. Но в первом же рейсе я получил такой урок: романтика

есть, но прежде всего море — это тяжелый труд. Мне пришлось сразу применить свои хирургические знания. Я полюбил эту работу. А ведь думал пойти в море на один год, но потом, как говорят, засосало. Мне понравилось. Понравилась эта люди, вообще обстановка. Режим, дисциплина, четкое исполнение каждым своих обязанностей. Я уважаю моряков, до сих пор со многими из них перезваниваемся. Многих уже, к сожалению, нет. Но этих людей я помню, я уважал их и уважаю по сей день.

Мне очень понравился сегодняшний праздник. Много внимания уделили конкретным людям. Я видел их реакцию — того же боцмана, капитана, механика, моториста, работника круизной компании. Было приятно видеть и реакцию награжденных, и радость их жен, и то, как их поддерживали коллеги.

ИГОРЬ ВИКТОРОВИЧ САФИН,
ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «ВИ-ШИПС УКРАИНА»:

— Для меня этот праздник — прежде всего традиция, пришедшая из Советского Союза, когда у нас был мощный торговый советский флот, было мощное торговое Черноморское пароходство — самая большая судоходная компания в мире. Да и те принципы, которые были в пароходстве. Приоритеты остались прежними. Прежде всего, образование, далее хорошая не только теоретическая, но и практическая подготовка. Постоянное совершенствование своего уровня. Это очень важно.



ОЛЕГ ИГОРЕВИЧ ГРИГОРЮК, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ЧППОМ:

— Для меня это очень теплый торжественный момент. Мы все знаем, что морская профессия недооценивается в Украине. И акцент делается лишь на том, что у нас нет своего флота, а десятки тысяч талантливых молодых людей, опытных профессионалов работают на благо экономики других государств. И на том, что мы, как профсоюз, — единственная сила, которая защищает, заботится о моряках. Для меня этот праздник — как второй Новый год. Новое рождение. Новый год, который подчеркивает, что нужно начинать с новой силой работать, заниматься своим делом и помогать людям. Это самое главное. В этот день в первую очередь хочу пожелать, чтобы люди, которые уходят в море, заботились не только о своих профессиональных качествах, об уровне своей профессиональной подготовки, а также знали и помнили свои права, знали, как правильно ими воспользоваться. А профсоюз их всегда поддержит.



**В ЭТОТ ПРАЗДНИЧНЫЙ ДЕНЬ И МЫ ЖЕЛАЕМ
ВСЕМ ТРУЖЕНИКАМ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ,
БЛАГОПОЛУЧИЯ, УДАЧИ, ИСПОЛНЕНИЯ САМЫХ ЗАВЕТНЫХ
ЖЕЛАНИЙ И ДОСТОЙНОЙ ОЦЕНКИ ИХ НЕЛЕГКОГО ТРУДА
ГОСУДАРСТВОМ, НА БЛАГО КОТОРОГО ОНИ ТРУДЯТСЯ.**



Галина Гуменюк, начальник наградного отдела
Одесской облгосадминистрации



Дует «Домино» и шоу-балет «Авансцена»



Олег Осадчий, поэт и композитор



Ирина Борисюк, «Х-фактор»



WWW.MTWTU.ORG.UA



Дует Сергей Семенов
и Александр Павлик, «Х-фактор»



Мария Рак, «Х-фактор»



Алексей Гончаренко, заместитель председателя
Одесского областного совета



Поздравления от областной и городской власти, вручение ценных подарков, почетных грамот представителям разных морских профессий, бурные аплодисменты в адрес награжденных, радостные улыбки коллег и родных, пришедших на торжество, яркое выступление артистов — участников проекта «Х-фактор», никого не оставили равнодушными.



Виктор Бабаченко, ведущий



ЗАСЕДАНИЕ МОРСКОЙ СЕКЦИИ

13–18 июня 2011, Буэнос-Айрес, Аргентина



Один из самых экзотичных и интересных мегаполисов в мире Буэнос-Айрес стал местом проведения очередных заседаний морской и докерской секций Международной Федерации Транспортников, а также заседания Комитета Справедливой Практики МФТ

Майкл Фродл сообщил о текущих изменениях основных маршрутов судов, которые, следуя тенденциям сохранения максимальной безопасности, проходят широкой дугой более 1000–1200 морских миль от Сомали, вплотную к западному и юго-западному побережью Индии, Шри-Ланки, где концентрируется около трети всего мирового грузооборота.

В период с 13 по 18 июня, наряду с вышеуказанными событиями, прошло заседание координаторов — инспекторов МФТ. Профсоюз работников морского транспорта Украины был представлен делегатом морской секции Михаилом Киреевым (председателем ПРМТУ) и делегатом докерской секции Олегом Григорюком (первым заместителем председателя ЧППОМ ПРМТУ). В работе КСП МФТ и ее секций приняли участие — в статусе консультантов — Сергей Щербак, председатель профкома Феодосийского МТП, и Валерий Тернавский, заместитель председателя ПРМТУ, председатель профкома Херсонского МТП. После утверждения повестки дня заседание морской секции было открыто самым важным вопросом — о пиратстве. Обсуждение этой животрепещущей темы стартовало с развернутых презентаций Майкла Фродла, морского юриста из Вашингтона, и Питера Кука, эксперта из Sea Security.

Майкл Фродл, чей опыт не ограничивается исследованиями только вопросов морского пиратства (на его счету исследования международного значения, посвященные влиянию вулканического пепла на двигатели самолетов, вследствие извержений вулканов), начал с исторической справки и основ организации форм морского пиратства, которые привели нас в XXI век, где, казалось бы, на пике развития цивилизованного судоходства, осуществляющего львиную долю всех перевозок на планете, мы видим агрессию и терроризм, держащий в напряжении всё морское судоходство. Не останавливаясь на убытках, которые, по самым скромным подсчетам, равны 7–12 млрд долларов в год, Майкл сообщил о текущих изменениях основных маршрутов судов, которые, следуя тенденциям сохранения максимальной безопасности, проходят широкой дугой более 1000–1200 морских миль от Сомали, вплотную к западному и юго-западному побережью Индии, Шри-Ланки, где концентрируется около трети всего мирового грузооборота. В безопасном коридоре суда предпочитают проходить севернее Сомали, максимально приближенно к берегам Йемена. Майкл также отметил широко известные факты о том, что Сомали находится в бед-

ственном положении как в экономическом, так и политическом аспектах, и следует мыслить глобально, если речь идет о полном искоренении такого явления, как сомалийские пираты.

Питер Кук отметил, что использование частных вооруженных охранных агентств является наиболее эффективным инструментом борьбы с пиратскими нападениями, а также подтвердил использование подобных услуг многими сознательными судовладельцами. Приведенные примеры являются лучшим доказательством проявления заботы о морях со стороны социально ориентированных судовладельцев. Он также отметил, что появилась необходимость должного освидетельствования и установки стандартов качества предоставляемых этими агентствами услуг.



Затем было обсуждено большое количество вопросов, уточнений и идей о том, как сдвинуть вопрос с мертвой точки и вывести на должный уровень проблематику морского пиратства, с целью окончательного избавления от угрозы для членов профсоюза. Были высказаны как деликатные, демократичные способы изменения текущей ситуации в районах повышенной опасности, так и радикальные меры, которые могут быть применены, учитывая серьезное ухудшение ситуации, несмотря на самое пристальное внимание всех заинтересованных сторон. И действительно цифры не внушают оптимизма.

Одной из любопытных идей стало предложение председателя датского профсоюза Хенрика Берлау о запрете допуска судов малого тоннажа, с низким надводным бортом и сильно ограниченной скоростью, в зоны повышенного риска. Так как подавляющее большинство судов, которые подверглись пиратским нападениям и были захвачены, были небольших размеров и мало-мощные. Марк Дикинсон, генеральный секретарь Объединенного профсоюза Великобритании и Нидерландов НАУТИЛУС, настаивал на идее консолидации усилий всех профсоюзов-поставщиков рабочей силы и на коллективном отказе их членов профсоюза от работы в зонах повышенного риска.

Председатель турецкого профсоюза ДАДДЭР Урал Чигиричи убежден в том, что ответственность за каждое захваченное судно в зоне повышенного риска лежит на вооруженных силах государств, которые, обладая колоссальными военными мощностями, не желают оказывать должной поддержки в наведении порядка и взятии под контроль зоны повышенного риска. Итогом дискуссий, продолжавшихся весь секционный день, стала Резолюция МФТ о пиратстве Сомали. В этом документе нашли отражение все консолидированные идеи и высказанные позиции всех заинтересованных сторон морского бизнеса, включая судовладельцев, представителей государственных ведомств, профсоюзов, ООН, переговорного форума IBF, страховщиков, политиков.

Питер Кук отметил, что использование частных вооруженных охранных агентств является наиболее эффективным инструментом борьбы с пиратскими нападениями, а также подтвердил использование подобных услуг многими сознательными судовладельцами.



Михаил Киреев, Алексей Холоднюк, Олег Григорюк, Валерий Тернавский, Сергей Щербак

Следующим вопросом стало обсуждение информации о событиях в ИМО, принятии плана действий МФТ, который генерируется Конгрессом МФТ и морской секцией МФТ. Так как ИМО ведет свою работу по заранее оговоренному стратегическому плану, МФТ прибавила к методам работы ИМО требование полностью учитывать человеческий фактор во всех новых конвенциях, кодексах и резолюциях, а также во всех поправках к ним. Коротко план МФТ по работе в ИМО подразделяется на следующие категории: охрана и гигиена труда на борту, сохранение морских навыков, безопасность на море, права моряков, устойчивое развитие транспорта, поддержка интересов моряков.

1. ОХРАНА И ГИГИЕНА ТРУДА НА БОРТУ

ПИРАТСТВО

Благодаря эффективной работе МФТ и ее членских организаций, ИМО одобрила Передовой управленческий опыт отрасли по защите судов и моряков и Рекомендации для руководителей служб безопасности компаний по поддержке моряков и их семей в то время, когда моряки находятся в заложниках и в последующий период. МФТ совместно с отраслью создала Рабочую группу для работы с обращениями моряков, которые находились в заложниках.

БЕЗОПАСНОСТЬ СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПОК

Из-за продолжающихся несчастных случаев и человеческих жертв, связанных с работой со спасательными шлюпками на шлюпбалках с нагруженными спусковыми блоками, МФТ в сотрудничестве с судостроительной промышленностью работает над созданием более безопасных систем. Так как отрасль неоднократно отвергала неприемлемые изменения в законодательных актах ИМО, в этом году ожидается принятие приемлемого решения, влекущего за собой замену 90% блоков и установку вторичных систем безопасности.

ВЗРЫВЫ НА ТАНКЕРАХ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ХИМИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ. ВХОД В ЗАКРЫТЫЕ ПРОСТРАНСТВА

Вследствие многочисленных жертв на танкерах дедвейтом менее 20 000 тонн, перевозивших химические материалы и транспортировавших грузы с низкой температурой воспламенения (требующих использования инертного газа), а также вследствие многочисленных жертв, связанных с работой



Стивен Коттон, координатор морской секции ITF

членов экипажей, не обладающих достаточными навыками и знаниями для работы в замкнутых помещениях, было постановлено, при участии МФТ, обязательно использовать инертный газ на всех судах дедвейтом более 5000 тонн. В настоящее время продолжается дискуссия по поводу профессиональной подготовки и тренинга членов экипажей, которые должны работать в замкнутых пространствах.

2. СОХРАНЕНИЕ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ МОРСКИХ КАДРОВ ПЕРЕСМОТР КОНВЕНЦИИ ИМО О ПОДГОТОВКЕ, ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ (ПДНВ)

Пересмотр этой конвенции направлен на ее модернизацию и согласование с Конвенцией МОТ о труде в морском судоходстве без потери квалификации. МФТ прилагает максимум усилий, с целью отражения многочисленных атак на профессиональные стандарты моряков, и гарантирует, что моряки сегодня не будут поставлены в невыгодное положение какими-либо изменениями. Особое значение имеет тот факт, что матросы 1-го класса будут включены в конвенцию.

В результате пересмотр дал позитивные результаты, хотя не удалось сохранить требования к несущим вахту механикам. Теперь же МФТ стремится добиться от государств флага признания этих минимальных стандартов и недопущение их снижения в будущем. МФТ намерено выпустить пересмотренные рекомендации к ПДНВ в следующем году, до их вступления в силу.

Также были обсуждены темы содействия улучшенным карьерным перспективам в морской инфраструктуре. Как результат, МФТ постоянно проводит работу по выявлению экономических форм коммуникаций для использования их экипажами. В идеале МФТ стремится к использованию социальных коммуникаций, включенных в четвертую главу ПДНВ. Вопрос профессиональной подготовки, волнующий преимущественно профсоюзы-поставщики рабочей силы, упирается в проблему отсутствия учебных помещений на многих судах. МФТ работает над новой Конвенцией по обмеру судов, так как существующая препятствует созданию дополнительных учебных помещений и увеличению числа помещений социально-бытового назначения. Эта работа также включена в Резолюцию МОТ по рассмотрению Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве (2006). Несмотря на то что это проблему постоянно рассматривает Комитет ИМО по безопасности на море (MSC), и ожидается, что она будет принята как новое направление работы, МФТ скептически относится к действиям ИМО, считая, что не слишком много было сделано в ИМО для облегчения карьерного роста и расширения возможностей профессиональной подготовки.

3. БЕЗОПАСНОСТЬ НА МОРЕ ВЫПОЛНЕНИЕ НА ПРАКТИКЕ ТРЕБОВАНИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА БЕЗОПАСНОСТИ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ (ISPS)

МФТ неоднократно поднимала вопрос о проблеме отказа морякам в увольнении на берег и посетителям в доступе на суда. Наконец ИМО поддержала ратификацию Конвенции МОТ 185.

МФТ издало циркуляры, в жесткой форме указывая на те порты, в которых ситуация не соответствует духу ISPS Code, и рассмотрели инициативу ЕС о визах для моряков. Однако всё равно остается ряд проблем, связанных с частными терминалами.

4. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ОТ ПИРАТОВ

Определение уровня безопасности судов содержится в Передовом управленческом опыте отрасли (BMP), разработанном отраслью при непосредственном участии МФТ. До сих пор идет полемика о его включении в ISPS Code, поскольку, по мнению МФТ, он мог бы скомпрометировать ситуацию с выплатой выкупа пиратам или террористам. Также продолжаются дискуссии о применении вооруженной охраны, цитаделей и других эффективных мер, которые также рассматриваются на других форумах.

Благодаря успешным действиям МФТ, ИМО призвала ООН принять ряд резолюций, направленных на борьбу с пиратством, и резолюцию о признании этой проблемы приоритетной, наряду с выделением дополнительных ресурсов для ее решения. К сожалению, МФТ добилась меньших успехов в принятии законодательных актов, призывающих и заставляющих государства флага активизировать действия и обеспечить должную защиту моряков. Внедрение Системы дальнего опознавания судов и слежения за их местоположением (LRIT) становится всё более актуальным в борьбе с пиратством.



Абдургани Серанг, председатель профсоюза NUSI (Индия) и Михаил Киреев, председатель ПРМТУ

Коротко план МФТ по работе в ИМО подразделяется на следующие категории: охрана и гигиена труда на борту, сохранение морских навыков, безопасность на море, права моряков, устойчивое развитие транспорта, поддержка интересов моряков.

5. ПРАВА МОРЯКОВ КРИМИНАЛИЗАЦИЯ И СПРАВЕДЛИВОЕ ОТНОШЕНИЕ К МОРЯКАМ

На рассмотрении ИМО находятся Рекомендации ИМО / МОТ о справедливом отношении к морякам, за безусловное выполнение которых ратует МФТ. Также МФТ проявляет большую активность по недопущению в любое законодательство требований, которые вели бы к криминализации моряков. К другим проблемам, связанным с правами моряков, относятся: право на увольнение на берег, право на безопасное рабочее место, право на обоснованную продолжительность рабочего времени и отдыха, осуществление государственного портового контроля в интересах моряков, право на доступные или бесплатные средства социальных коммуникаций для моряков на борту судна.

6. УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

Было оговорено стремление ИМО достичь соглашения по техническим и эксплуатационным аспектам на заседании Комитета ИМО по защите окружающей среды (МЕРС). Вполне вероятно, что ИМО столкнется с трудностями в достижении соглашения по рыночным мерам.

СХЕМА АУДИТА СТРАН-УЧАСТНИЦ

ИМО, в рамках добровольного аудита «Реальная связь» между флагом и собственником, предложила добровольное участие в этом проекте. Так как аудит добровольный, его прошли всего 26 государств, и МФТ полностью поддерживает ИМО в том, чтобы сделать этот аудит обязательным, с целью выявления субстандартных фла-

гов и обеспечения полного выполнения конвенций или отлучения от бизнеса. На сегодняшний день в планах ИМО сделать аудит обязательным к 2015 году и сделать аудит прозрачным и доступным для проверок. МФТ продолжит пропагандировать это стремление на будущих сессиях.

7. ПОДДЕРЖКА ИНТЕРЕСОВ МОРЯКОВ

В рамках пункта поддержки интересов моряков была представлена обобщенная картина участия МФТ в организационных и проводимых совместно мероприятиях, таких как совместный ответ пиратству и организация Дня моряка. Также ИМО полностью поддержала социальные кампании «Петиция против пиратства» и «Спасите наших моряков».



Далее был представлен краткий отчет о работе МФТ и МОТ



Естественно, он был посвящен совместной работе представителей МФТ и специалистов МОТ над претворением в жизнь фундаментальной ратификации Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве (2006). Была представлена краткая информация о заседании Специального трехстороннего комитета (СТК), которое состоялось 20–22 сентября 2010 года (о нем журнал «Морской» рассказывал в восьмом номере). В 2011 году, на момент проведения заседания морской секции МФТ, эту конвенцию ратифицировала только Швейцария. Медленные темпы ратификации вызывают крайнюю озабоченность. Но приятным сюрпризом порадовали всех присутствующих представители морского профсоюза Сингапура. Председатель профсоюза Томас Тей объявил, что Сингапур стал первой азиатской страной, ратифицировавшей конвенцию. Затем были обсуждены вопросы работы руководящих органов, работа над Конвенцией 185 (удостоверение личности моряка), а также был представлен отчет по странам, о готовности к ратификации. Отчет был основан на информации, предоставленной странами в сентябре 2010 года на заседании СТК, поэтому вы можете подробнее узнать о нем из нашего октябрьского номера.

Следующим пунктом повестки дня стал вопрос претворения в жизнь новой Мексиканской политики МФТ. Был предложен план работы секретариата МФТ и представителей членских организаций, выбранных в руководящие группы по различным направлениям.

Затем была обсуждена возможность проведения морского круглого стола в 2012 году, темы которого были предложены членским организациям на рассмотрение. Морской круглый стол должен стать новым более демократичным и интерактивным собранием представителей членских организаций МФТ, причем одним из условий является участие представителей молодежи — будущих профсоюзных лидеров. Также одобряется соблюдение гендерной политики, то есть от каждого профсоюза приветствуется участие хотя бы одной девушки. Работу планируется проводить по группам, связанным по языковому и тематическому принципу.

Затем был озвучен доклад Элисон МакГэрри, координатора женского комитета МФТ. Она рассказала о проблемах, с которыми сталкиваются женщины по всему миру. Особенно ярко выражена проблема участия женщин в общественной работе, а также недопущение представительниц женского пола к руководящим должностям и ограничение их карьерного роста.

В завершение был озвучен вопрос работы МФТ с молодежью. В последние годы МФТ активно поддерживает молодежное движение в своих членских организациях и старается всеми возможными способами содействовать его развитию. В морской комитет МФТ в этом году был избран представитель, вернее, представительница от молодежи Английского профсоюза Nautilus Блоссом Белл, которая будет лоббировать вопросы молодежи в комитете и влиять на принятие ключевых решений комитета с учетом интересов молодых работников.

ЗАСЕДАНИЕ ДОКЕРСКОЙ СЕКЦИИ

Во время заседаний докерской секции делегаты заслушали доклады представителей профсоюзных организаций Новой Зеландии, США, Голландии, Норвегии, Дании, Латвии, Ямайки, Японии, России, Мексики, Перу, Франции, Аргентины и др. Докладчики информировали делегатов о насущных проблемах рабочих и их интересах в современном производстве



Крепкие профсоюзы в главных транспортных узлах во всем мире — необходимое условие устойчивого развития и укрепления профсоюзного движения!

Освещены способы реализации интересов рабочих с учетом опыта профессиональных союзов рабочих в странах мира. Выделены следующие основные проблемы в портах мира:

1. Кампания против «удобных» портов. С большим интересом было выслушано сообщение секретаря Секции докеров МФТ Френка Лейса, руководителя Программы кампании против «удобных» портов. Кампания против «удобных» портов состоит из семи ключевых проблем:

- появление терминалов глобальной сети;
- глобальная и региональная конкуренция;
- приватизация и либерализация;
- перевод постоянных работников в категорию временных (тенденция к разовым контрактам с работниками вместо включения в штат);
- атаки на права профсоюзов (попытки ущемления прав профсоюзов);
- охрана и гигиена труда;
- гарантия занятости.

Работа в области совершенствования и стандартов труда в каждом порту, а также разрешение любой из вышеперечисленных проблем означает активную работу в рамках кампании против «удобных» портов.

Примером необходимости кампании против «удобных» портов стало заявление Секции докеров по порту Пирей (Греция), где глобальный контейнерный оператор терминалов COSCO заключил в ноябре 2010 года концессионный договор сроком на 35 + 5 лет с властями порта Пирей на управление причалами 2 и 3 и создал новую компанию — контейнерный терминал Пирея. В заявлении было отмечено, что работники на терминале не имеют профсоюзного объединения и не охвачены коллективным договором, что противоречит их праву иметь такую организацию и такой колдоговор, что гарантировано Европейским Социальным Уставом. Руководство терминала производит на стороне наем работников трудовыми подрядчиками и пятью субподрядными компаниями, что приводит к найму случайного труда без гарантированного доступа к социальному страхованию. В результате чего выдача субподрядов по наемному труду приводит к трудоустройству необученных работников. Отсутствие соответствующего об-

Самый важный вопрос трудовых отношений — заработная плата рабочих. Для защиты интересов рабочих необходимо объединение рабочих в союзы по профессиям



учения или использования необученных работников в портах и терминалах, которые являются общепризнанными опасными рабочими местами, может и будет приводить к несчастным случаям на работе.

2. Самый важный вопрос трудовых отношений — заработная плата рабочих. Для защиты интересов рабочих (заработная плата, условия труда, охрана труда, нормы труда, защита рабочих мест, бытовые условия на производстве) необходимо объединение рабочих в союзы по профессиям. Нормальное развитие производства, а соответственно, и рост прибыли обеспечиваются именно увеличением производительности труда рабочих, путем повышения уровня содержания заработной платы, введением на производстве новых

технологий, расширением производства путем увеличения его объемов. За счет всего этого уменьшается себестоимость продукции или оказываемых услуг. Производство становится более привлекательным для клиентов или заказчиков, следовательно, увеличивается его конкурентоспособность, растет прибыль предприятия.

3. Условия труда рабочих необходимо регулировать, естественно, улучшая их через профессиональные союзы рабочих путем заключения коллективного договора с работодателем.

4. Важнейшая проблема трудовых отношений рабочих и работодателя — охрана труда рабочих. Для того чтобы Положение по охране труда и здоровья действовало и защищало рабочего от травм и несчастных случаев на производстве, необходим контроль за его соблюдением, в том числе и со стороны рабочих. Это можно осуществить только через профессиональный союз рабочих, когда представители рабочих входят в комиссию по расследованию несчастных случаев и чрезвычайных происшествий на производстве. Необходимо, чтобы Положение по охране труда было согласовано с администрацией и представителями рабочих и записано в коллективном договоре.

5. Один из важнейших вопросов трудовых отношений рабочих и работодателя на современном производстве — вопрос сокращения численности или штата, увольнений, в том числе и по инициативе работодателя. Это один из важнейших вопросов в современном обществе, так как он затрагивает серьезнейшую проблему — проблему сохранения рабочих мест.

6. В одиночку свои интересы не реализовать. Один в поле не воин, — гласит мудрая народная пословица. Испокон веков люди для защиты своих интересов объединялись, будь то защита Отечества, защита своих прав, защита своих экономических, политических, национальных и других интересов. Другое дело, когда рабочие действуют коллективно, сплоченно и солидарно. Поэтому необходимо объединяться в союзы по профессиям и путем заключения коллективного договора добиваться от работодателей реализации своих интересов на современном производстве!

7. Без солидарности рабочих, без понимания важности защиты своих интересов невозможно плодотворно бороться за свои права. Поэтому еще одна задача профессионального союза работников — разъяснение и пропаганда интересов, прав и необходимости их отстаивания вышеперечисленными методами борьбы рабочих.

8. Рассмотрены вопросы гигиены труда, трудовых споров, а также роль женщины и молодежи на региональном уровне и уровне членских организаций.

9. На заседаниях делегаты обсуждали вопросы укрепления связей между портами, совместной борьбы против удобных флагов и удобных портов.





Во время заседания делегаты почтили память погибших в Японии. После этого председатель Профсоюза докеров Японии проинформировал делегатов о ситуации, возникшей после землетрясения 11 марта 2011 года, которое произошло на северо-востоке Японии (силой 9 баллов по шкале Рихтера). В результате цунами (высота волны до 10 метров) стране нанесен большой ущерб. Из-за стихийного бедствия пострадало 13 портов, в которых около 1500 контейнеров смыло в море, более 300 до сих пор не найдено. Восстановительные работы не всегда идут гладко. В некоторых портах остается высоким уровень радиации. Выступающий поблагодарил всех оказавших помощь пострадавшим от землетрясения.

Комитет докерской секции принял решение о недопущении сокращения заработной платы, ухудшения условий труда, сокращения рабочего времени и численности коллективов.

МФТ ведет активную борьбу с попытками использования неквалифицированных рабочих взамен профессиональных докеров, против использования моряков для проведения грузовых операций, традиционно проводимых докерами. Профсоюзы, объединенные Международной федерацией

транспортников, готовы и будут отстаивать свои интересы всеми законными способами.

В очередной раз комитет докерской секции обсуждал возможность создания объединенной информационной системы портов, которая даст представление о социальных процессах, происходящих в портах мира. Эта система станет дополнительным инструментом в совместной борьбе докеров и моряков против «удобных» портов и портов, в которых не соблюдаются условия коллективных договоров, права работников, ухудшаются условия труда и безопасности.

ЗАСЕДАНИЕ КОМИТЕТА СПРАВЕДЛИВОЙ ПРАКТИКИ

На заседании Комитета справедливой практики (КСП) рассматривались вопросы:

- по объявлению новых регистров «удобными» флагами;
- о ходе Международного Переговорного Форума;
- о проведении Морского круглого стола в 2012 году.

В состав рабочей группы КСП входят представители моряков и докеров по всему миру. Задачами членов комитета являются: укрепление политики Федерации против удобных флагов, а также контроль за соблюдением на судах минимальных стандартов МФТ в части оплаты и условий труда.

По итогам заседания удобными флагами были признаны два новых регистра — молдавский флаг и второй регистр Турции. Молдавский флаг объявлен удобным по итогам анализа собранной информации о регистрации судов в указанном регистре. Инициатором исследова-

ния выступил Российский профсоюз моряков, столкнувшийся с жалобами моряков на условия труда на судах под молдавским флагом.

Тему вовлечения в профсоюзы работников транспорта планируется обсудить в ходе работы Морского круглого стола в 2012 году. Главной идеей мероприятия станет вовлечение большего количества молодых профсоюзных работников в эту работу. Кроме того, будут обсуждаться вопросы взаимодействия профсоюзов по ратификации консолидированной морской Конвенции МОТ 2006 «О труде в морском судостроении» и укрепления сотрудниче-

ства между профсоюзами моряков и докеров в достижении лучших результатов кампании против удобных флагов и удобных портов.

На совместном заседании секции моряков и докеров делегаты пришли к согласию: **морякам не обойтись без поддержки докеров, а докерам никуда без моряков.**

Делегация Профсоюза работников морского транспорта Украины приняла активное участие в обсуждении и принятии всех важных резолюций и решений.

ПРМТУ — активный участник международного профсоюзного движения.

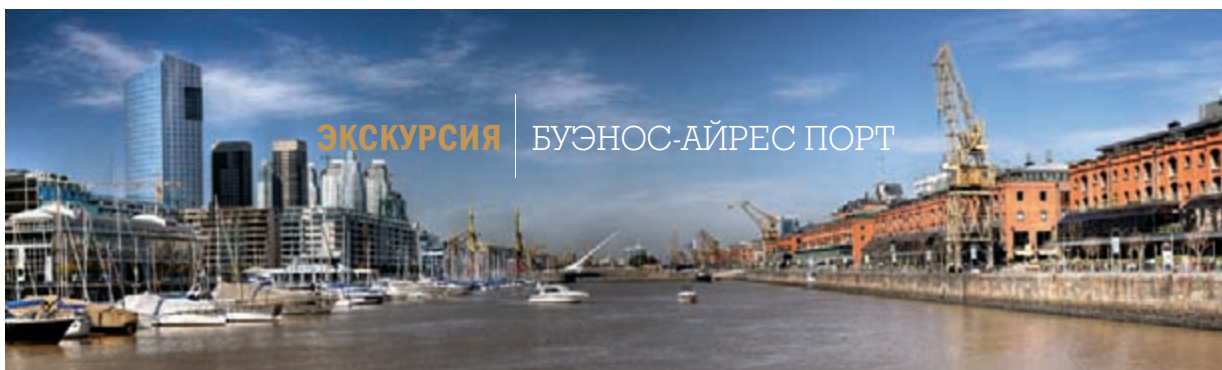
Благодарим за помощь в написании статьи Тернавского В.В. и Щербака С.В.

Порт Буэнос-Айрес расположен в устье реки Ла-Плата в Аргентине, в 240 км от места, где река впадает в Атлантический океан

Порт Буэнос-Айрес является культурным, промышленным, коммерческим и финансовым центром Аргентины. Через него поддерживается связь с Бразилией, Парагваем и Уругваем, что делает порт Буэнос-Айрес транспортным центром большей части южноамериканского континента. Буэнос-Айрес входит в число крупнейших портов мира, через него Аргентина поставляет на международный рынок мясо, молочные продукты, шерсть, кожу, зерно и табачные изделия. Основные промышленные отрасли в порту Буэнос-Айрес – нефтепереработка, машиностроение, автомобильная промышленность, металлообработка, а также производство текстиля, одежды, напитков, химических веществ. Порт Буэнос-Айрес является также популярным туристическим центром.



PUERTO BUENOS AIRES



ЭКСКУРСИЯ | БУЭНОС-АЙРЕС ПОРТ

ИСТОРИЯ ПОРТА

В 1536 году исследователь Педро де Мендоса, первый губернатор региона, основал порт Буэнос-Айрес, но из-за нехватки поставок, а также из-за нападений со стороны местных народностей поселенцы были вынуждены переместиться вверх по реке, к городу Асунсьон. Через 50 лет, в 1580 году, порт Буэнос-Айрес был восстановлен на прежнем месте Хуаном де Гарайем.

Порт Буэнос-Айрес рос медленно, на протяжении почти двух веков. Правительство Испании было заинтересовано только в развитии портов, которые могли бы поддержать международную торговлю, вследствие чего монополистом торговли с Испанией стал порт Лима. Налаживание торговли с Лимой заняло около двух лет, в результате чего порт Буэнос-Айрес по-прежнему оставался незначительным областным центром.

ТОРГОВЛЯ

Administracion General de Puertos (AGP) является органом управления порта Буэнос-Айрес. Основанный как государственное предприятие в 1956 году, AGP управлял всеми морскими и речными портами Аргентины. После приватизации порта в середине 1990-х годов AGP взял на себя операции в порту Буэнос-Айреса.

Порт Буэнос-Айрес является крупнейшим портом в Южной Америке и принимает суда со всего мира, которые привозят потребительские товары, машины, а увозят сельскохозяйственную продукцию, а также побочные продукты и отходы. Однако и транспортная инфраструктура города, и портовые объекты Буэнос-Айреса являются неэффективными и устаревшими. Длинные очереди грузовиков ожидают разгрузки судна, суда ожидают своей очереди на выход из порта через узкий канал.

В 2008 году порт Буэнос-Айрес принял 2228 судов и перевалил в общей сложности 12,7 млн тонн грузов, включая 6,8 млн тонн импорта и 5,9 млн тонн экспорта. Большей частью были перевалены генеральные грузы (10,8 млн тонн), импорт включал наливные грузы, а экспорт — навалочные грузы. В 2008 году преобладали контейнерные перевозки грузов (10,3 млн тонн в более 1,1 млн ДФЭ).

Основной импорт грузов, обработанных в порту Буэнос-Айреса, включал промышленные товары (2,8 млн тонн), горючее (1,8 млн тонн), а также химические продукты, железо и сталь, автомобили и автозапчасти, бумагу, мясо, машины, а также древесину. Основными экспортными грузами были промышленные товары (3,4 млн тонн), мясо и мясные продукты (737 200 тонн), фрукты и соки (722 200 тонн), а также химические продукты, древесина и многое другое.

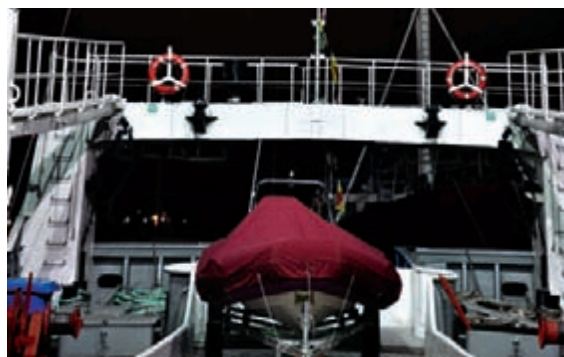
Терминалы 1 и 2 порта Буэнос-Айреса были перестроены, чтобы соответствовать современным требованиям. Терминалы занимают почти 43 га и работают 24 часа в сутки. Годовая мощность терминалов — 478,5 тыс. TEU. Третий терминал порта Буэнос-Айрес был открыт в 2001 году и яв-

ляется терминалом для круизных лайнеров. Он расположен менее чем в километре от центра города и обслуживается автобусами и такси для удобной транспортировки туристов и гостей города. Общая длина причалов третьего терминала — 585 метров, глубина — 9,8 метров. Годовая мощность третьего терминала составляет 120 тыс. TEU. Этот терминал занимает 16 гектаров.

Терминал 4 порта Буэнос-Айрес находится в районе города под названием Пуэрто-Нуэво, недалеко от центра Буэнос-Айреса. Это удобное расположение обеспечивает удобный доступ к сети автомобильных дорог страны. Терминал 4 обслуживает контейнеры и многоцелевые суда, а также полностью оснащен для перегрузки машин, труб и плит, тяжеловесных грузов, бумаги, фруктов, скота, проектных и навалочных грузов. Терминал работает 24 часа в сутки, 7 дней в неделю.

Терминал 5 порта Буэнос-Айрес занимает площадь 24 гектара, а его мощность составляет 450 TEU. Общая длина причалов — 495 метров, глубина — 9,8 метра.

Терминал SA порта Буэнос-Айрес расположен в южной части дока D. Главные грузы, которые обрабатывает терминал, — зерно, побочные продукты сельского хозяйства, животноводства, а также удобрения. Также в этом терминале работают несколько частных операторов. Терминал занимает 100 тысяч квадратных метров, его вместимость — 175 тыс. тонн. Терминал SA может принимать 18 тыс. тонн грузов каждые 12 часов. Экспортный причал терминала занимает 770 метров, а его глубина составляет 9,4 метра.



ЗАСЕДАНИЕ SCOCEEN в Стокгольме

6 июня 2011 года в Стокгольме прошло очередное заседание SCOCEEN (Морской Комитет стран Центральной, Восточной Европы и Норвегии), который традиционно собирается под эгидой норвежских профсоюзов с целью выработки единой стратегии переговорного процесса профсоюзов стран-поставщиков рабочей силы и Норвежской ассоциации судовладельцев. Первым и основным вопросом повестки дня стал доклад Ханса Сандэ, заместителя председателя Норвежской Ассоциации Морских Офицеров

Темой доклада стала животрепещущая тема пиратства — Аденский залив, условия, правила и руководящие принципы на судах, находящихся в зоне повышенного риска (зонах пиратских нападений). Ханс привел интересную свежую статистику, представленную на рисунках. В 2010 году было совершено 142 пиратских нападения, из них 97 у побережья Сомали, хотя в 2010 году международный судоходный трафик смещается к востоку от берегов Сомали, тем самым оставляя пиратов у побережья без добычи. Ханс отметил, что до сих пор не существует эффективных инструментов для предания задержанных пиратов законному суду и это серьезная юридическая препона, не позволяющая решать проблему мирового пиратства в правовом поле. Основной идеей доклада стал вопрос об использовании вооруженной охраны на судах под норвежским флагом, причем норвежские



Бернард Ли Нильсен

Игорь Павлов

профсоюзы предложили государству предоставлять охрану из числа национальной армии Норвегии. Так как это предложение было отвергнуто правительством, норвежские профсоюзы провели консультации и рассматривают возможность участия частных охранных агентств в процессе предоставления охраны судам и экипажам, проходящим зону высокого риска.

Однако есть несколько определенных условий, которым данные частные агентства обязаны следовать. Таковыми условиями являются: обязательная аккредитация данного агентства, то есть уровень подготовки должен соответство-

вать уровню национальной армии, определенный опыт и навыки работы в подобных условиях, беспрекословное следование указаниям и приказам капитана судна, на котором находится вооруженная охрана, разрешение на использование оружия, охрана должна быть застрахована соответствующим образом, охрана должна обладать специфическими медицинскими знаниями. Ханс Сандэ рассказал о проведенных среди 212 капитанов полномасштабных исследованиях, некоторые пункты которых были представлены в виде вопросов-ответов. На вопрос, сколько капитанов имеют на борту Best Management Practices III (описывающие все рекомендованные процедуры и руководящие принципы, которым необходимо следовать в различных ситуациях, связанных с угрозой нападения пиратов, превентивные меры и рекомендованные действия в случае попадания членов экипажа в пиратский плен), 72% ответили, что имеют и поль-

Минимальный состав вооруженной охраны — 3 человека (лидер группы и два помощника). За один проход зоны повышенного риска охранные агентства по различным данным получают от 55 000 долларов США до 80 000 евро.

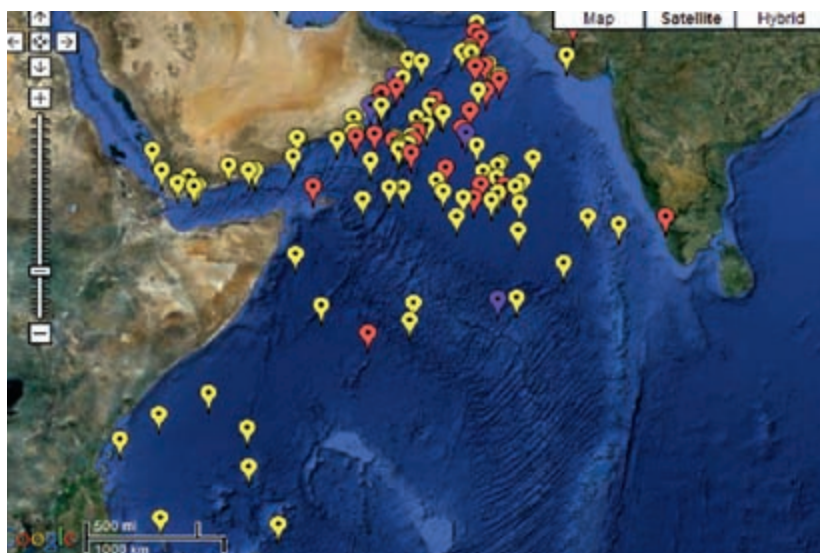
ются подобными рекомендациями, а 18% ответили отрицательно. На вопрос, необходимо ли использовать вооруженную охрану на борту, 97% ответили утвердительно. На вопрос, кто должен предоставлять охранные услуги, отвечали по-разному: 53% считают, что это должны быть национальные войска, а 41,9% сказали, что это должны быть mutual war risk insurance (эквивалент охранных агентств). Ханс также отметил, что существует определенная проблематика в вопросе внедрения вооруженной охраны на судах.

Прежде всего это юридические аспекты ответственности капитана судна, отсутствие опыта управления охраной у капитана, последствия при отказе охраны следовать указаниям

До сих пор не существует эффективных инструментов для предания задержанных пиратов законному суду и это серьезная юридическая преграда, не позволяющая решать проблему мирового пиратства в правовом поле.



Была высказана четкая позиция касательно компенсаций: необходимо компенсировать риски, а не последствия рисков



Было высказано предложение обратиться к ITF с просьбой предварительно проводить консультации с членскими организациями ITF — участниками SCOCEEN, с целью выработки единой переговорной стратегии и привлечения к переговорам профсоюзов-поставщиков рабочей силы.

капитана. В процессе доклада возник ряд резонных вопросов: а каково же оптимальное количество вооруженных охранников на судах, какова стоимость подобных услуг и на каком участке осуществляется охрана. Ханс ответил, что минимальный состав вооруженной охраны — 3 человека (лидер группы и два помощника). За один проход зоны повышенного риска охранные агентства по различным данным получают от 55 000 долларов США до 80 000 евро. Дистанция лимитируется необходимостью, определяемой капитаном и судовладельцем, а также особенностями судовой конструкции.

Норвежские профсоюзы выработали рекомендации, в которых отметили новые уровни компенсаций при прохождении зон повышенного риска и предложили судовладельцам изменить и расширить зону повышенного риска, захватив значительную часть Индийского океана. Проблема состоит в том, что судовладельцы берут за основу зону повышенного риска, принятую Международным Переговорным Форумом IBF, ссылаясь на то, что IBF является международным стандартом (и как следствие, предложения норвежских профсоюзов отклонены). Поэтому было высказано предложение обратиться к ITF с просьбой предварительно проводить консультации с членскими организациями ITF — участниками SCOCEEN, с целью выработки единой переговорной стратегии и привлечения к переговорам профсоюзов-поставщиков рабочей силы. Также была высказана четкая позиция касательно компенсаций: **необходимо компенсировать риски, а не последствия рисков.**

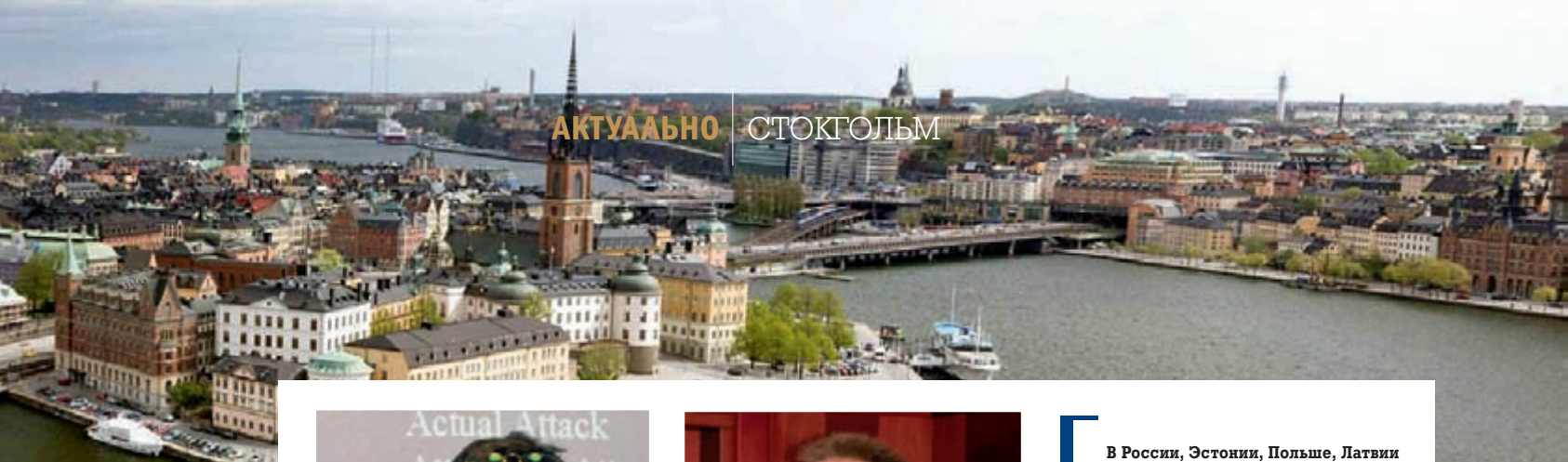
Председатель SCOCEEN Игорь Павлов заметил, что Военная зона (war risk zone) и Зона повышенного риска (high risk area) имеют ключевое отличие — у моряка нет

За прошлый год было совершено 142 пиратских нападения, из них 97 у побережья Сомали

права отказаться от работы в зоне повышенной опасности. Большинство судов следует в безопасном коридоре, где моряк также не может отказаться от продолжения контракта в зоне повышенной опасности. Однако пиратские нападения происходят на всей территории Индийского океана. Последние расширения зоны IBF не совсем применимы на практике, так как моряки получают двойной basic только в день атаки. Поэтому основной профсоюзной задачей является — добиться от судовладельцев четкого права моряка на отказ от продолжения работы, если судно идет в зону повышенного риска, а также потребовать прописать в коллективных договорах двойную компенсацию в случае смерти, травмы вне зависимости от рода нападения и района плавания, так как пиратские нападения происходят у побережий 57 государств.

Также была выражена надежда на то, что переговорный форум SCOCEEN будет признан эквивалентом Международного переговорного форума (IBF).

Следующим на повестке дня комитета стал вопрос об увеличении минимальной ставки MOT. Минимальная ставка MOT с 01.01.2012 увеличивается с 545 USD до 555 USD, с последующим увеличением до 568 USD к 01.01.2013 и 585 USD к 31.12.2013, которая сохранится на протяжении всего 2014 года, в первом квартале которого состоятся переговоры, на которых будет рассмотрено следующее уве-



АКТУАЛЬНО | СТОКГОЛЬМ



личение, которое в свою очередь вступит в силу с 01.01.2015. Этот минимальный стандарт составляет 65% от уровня ТСС.

Биргер Мордт, морской адвокат, презентовал следующий пункт повестки дня, касающийся ратификации Сводной Морской Конвенции MLC 2006 в Норвегии.

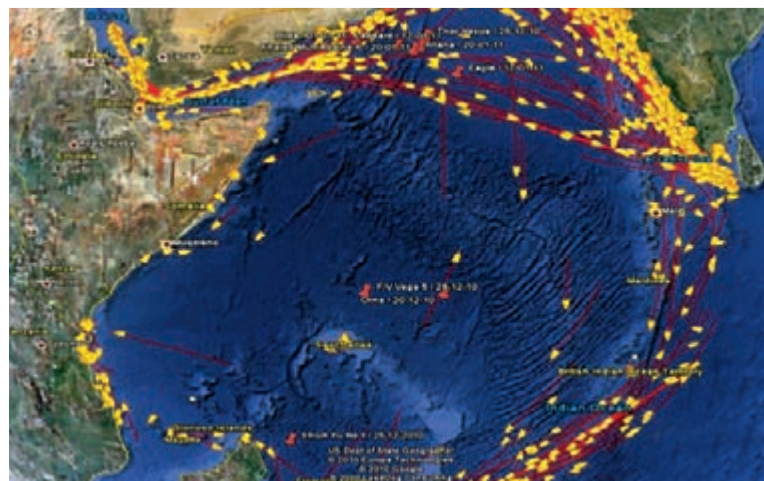
Как известно, Норвегия ратифицировала Конвенцию, а затем правительство с помощью социальных партнеров принялось приводить несоответствующие нормативные акты к нормам Конвенции. Впоследствии был принят закон о морях, закон о первом морском регистре. Все изменения и поправки, подготовленные социальными

Минимальная ставка MOT с 01.01.2012 увеличивается с 545 USD до 555 USD, с последующим увеличением до 568 USD к 01.01.2013 и 585 USD к 31.12.2013, которая сохранится на протяжении всего 2014 года.



партнерами, вступят в силу только тогда, когда Конвенция станет фундаментальной и обязательной для выполнения.

Далее было предложено участникам комитета дать обновленную информацию по регионам.



В России, Эстонии, Польше, Латвии и Литве созданы специальные комитеты, комиссии и органы власти активно занимаются вопросом ратификации при активном участии профсоюзов и представителей судовладельцев. В Украине в связи с ликвидацией Министерства транспорта и связи вопрос ратификации Конвенции застыл, так как Минтранс был профильным органом, ответственным за продвижение и последующую ратификацию Конвенции в Украине.

Далее слово взял Бернард Лилльсен — старший переговорщик Норвежской Ассоциации Морских

В России, Эстонии, Польше, Латвии и Литве созданы специальные комитеты, комиссии и органы власти активно занимаются вопросом ратификации при активном участии профсоюзов и представителей судовладельцев.

Офицеров. Он рассказал о достигнутом профсоюзами увеличении общей ставки на 3% с 01.01.2011, увеличении компенсации смерти. Профсоюзы России и Литвы заложили дополнительный 1% увеличения ставки, начиная с 01.01.2012. Таким образом, на двухлетний период для этих профсоюзов переговоры завершены. Также они завершены и для профсоюза Латвии, который договорился с Ассоциацией о дополнительном отпуском дне, на-

чая с 01.01.2012. Остальные же профсоюзы, включая Профсоюз работников морского транспорта Украины (единственный профсоюз на Украине, ведущий переговоры с Норвежской Ассоциацией Судовладельцев на благо украинских моряков-членов профсоюза), будут выходить на промежуточный этап переговоров, который должен пройти в период до 31.12.2012.

Следующим местом проведения очередного заседания SCOCEN в 2012 году, по предложению польских профсоюзов, станет Гдыня.

Социально-бытовое ОБСЛУЖИВАНИЕ МОРЯКОВ

В период с 6 по 9 июня 2011 года в Москве состоялись заседания Исполкома МКПРВТ и Регионального комитета по социально-бытовому обслуживанию моряков



В ходе работы Исполкома были представлены доклады Георгия Столяренко, Сергея Столяренко и Николая Суханова.

Отчет о работе МКПРВТ за период с 1 июня 2010 по май 2011 был представлен председателем МКПРВТ Георгием Столяренко. За указанный период МКПРВТ плодотворно работала в направлении улучшения СБО моряков, участвовала в солидарной кампании ВКП, внесла проекты резолюций на 42-м Конгрессе ИТФ. МКПРВТ приняла активное участие в подготовке и проведении Конференции Международного Комитета по СБОМ в Копенгагене.

Постановлением Исполкома было решено одобрить отчет, учесть все замечания и принять к сведению информацию, высказанную при обсуждении отчета.

В последующих докладах, представленных Сергеем Столяренко и Николаем Сухановым, были подняты вопросы интенсификации труда на судах морского и речного транспорта, вопрос о соглашении с КТС СНГ, вопрос о выполнении требований ратифицированных морских конвенций МОТ в странах СНГ и действиях профсоюзов по ратификации Сводной Морской Конвенции, а также вопрос о морском пиратстве и Международном Дне моряка.

Также были рассмотрены внутренние вопросы относительно созыва, подготовки и проведения V съезда МКПРВТ, а также была утверждена смета доходов и расходов МКПРВТ на 2011 год.

На заседании Регионального комитета по СБОМ традиционно обсуждались вопросы, касающиеся работы, обслуживания, финансирования морских

клубов стран СНГ, находящихся в орбите национальных профсоюзов — членов МКПРВТ. Представители всех профсоюзов отметили проблематику в работе морских центров, критический недостаток финансирования начатых, но не завершенных проектов и другие вопросы, относительно проблемы самоокупаемости морских центров. Ведь зачастую директора морских центров не являются профессиональными управленцами в сфере предоставления социальных услуг и содержания некоммерческих и коммерческих

предприятий. Тем не менее, представители всех профсоюзов отметили необходимость усиления активности в отношении развития СБОМ в своих регионах. Наличие СБОМ в портах является неотъемлемым условием, которому должно отвечать каждое государство, которое в перспективе собирается ратифицировать Сводную Морскую Конвенцию и соответствовать ее положениям.

“

На заседании
Регионального комитета
по СБОМ традиционно
обсуждались вопросы,
касающиеся работы,
обслуживания,
финансирования морских
клубов стран СНГ

“

АДРЕСА АГЕНТСТВ

DANAOS

г. Одесса, ул. Дерибасовская, 14
Тел.: (0482) 348-078
Факс: (0482) 347-947
E-mail: Danukr@Danaos.od.ua
www.danaos.od.ua
г. Мариуполь, ул. Гагарина, 3
Тел.: (0629) 47-03-20
Факс: (0629) 47-45-47
E-mail: danaos@mrpl.dn.ua

MSC CREWING SERVICES

65114, Украина, Одесса,
Люстдорфская дорога, 140-В
Тел.: +38 (0482) 333-891
(многолинейный)
Факс: +38 (0482) 333-892
E-mail: info@msccs.com
www.msccs.com

V.SHIPS

65114, Украина, Одесса,
ул. Маршала Жукова, 37/2
Тел.: +38 (048) 734-03-40
E-mail: Application@odessa.vships.com
73000, Херсон,
ул. 21 Января, 37, оф. 511
Тел.: +38 (0552) 45-48-21

99011, Севастополь,
ул. Синявина, 1, офис 308
Тел./факс: +38 (0692) 54-50-21

WILSON CREWING AGENCY, ODESSA

65000, Украина, Одесса,
пер. Маяковского, 7
Факс: +38 (048) 711-75-07
моб.: +38 (050) 392-70-74

UNIVIS.LTD

65044, Украина, Одесса,
пер. Пироговский, 6
Тел./факс: +38 (0482) 37-22-06,
+38 (0482) 37-22-64
Факс: +38 (0482) 37-16-25
Телекс: 732116 UX
E-mail: office@univis.upitel.net

ДП «ТОМЕКС»

65012, Одесса, пер.
Мукачевский, 6/5, оф. №4
Тел.: +38 (0482) 34-88-87
Факс: +38 (0482) 34-80-07
E-mail: office@tomexteam.com

ООО «Украинское морское агентство»
65026, Одесса, ул. Бунина, 10

(Морской бизнес-центр,
1-й и 7-й эт.)
Тел.: +38 (0482) 307-805
www.uma.od.ua

ДП «СИГАЛ»

Одесса, ул. Княжеская, 27
Тел.: (0482) 34-98-05;
(0482) 34-92-65
Факс: (0482) 34-78-54
E-mail: crewmail@seagullco.com

STAFF CENTRE

Одесса, пл. Екатерининская, 6,
комн. 16
Тел.: (0482) 34-75-73, 34-75-70
Факс: (0482) 34-77-84

ММС

Одесса, ул. Большая
Арнаутская, 44
Тел.: +38 (048) 785-04-70
+38 (048) 734-21-70
Факс: +38 (048) 235-62-85
Email: crew@mmc.co.ua
Сайт: http://mmc.co.ua

УКРФЕРРИ

Одесса, пер. Сабанский, 4-а
Тел.: +38 (0482) 34-86-31,

+38 (0482) 34-86-58
Факс: +38 (0482) 348-297,
+38 (0482) 348-108
Телекс: 732124 FERRY UX
Инмарсат-С: (581) 492558010
E-mail: crew@ukrferry.com

БАРБЕР

Одесса, бул. Французский
бульвар, 11-Б
Тел.: +38 (048) 784-05-69;
+38 (048) 784-05-71;
+38 (048) 784-05-72
E-mail: crew@wilhelmsen.com.ua
www.wilhelmsen.com.ua

VITA MARITIME

Одесса, ул. Посмитного,
д. 9-а, оф. 32
Тел.: +38 (0482) 329-426
E-mail:
vitamaritime@email.com.ua
www.vita-maritime.com

МОРСКОЕ БЮРО

Одесса, пр. Александровский, 4,
оф. 12
Тел.: +38 (0482) 347-752
E-mail: mb@mb.od.ua
www.mb.od.ua

ЮРИДИЧЕСКОЕ БЮРО
СЕРГЕЕВЫХ

Открытие круизных
компаний «под ключ»

Подготовка Контрактов
с иностранными
судовладельцами

Организация работы
и документооборота
круизной компании

Консультации
по налогообложению

Другие виды
юридических услуг



Нужен совет?

Портал "Помощь морякам" ответит на все твои вопросы!

www.seafarer.in.ua



СОРОК ЛЕТ ГОСПОДСТВА НА МОРЕ

На встрече в Одессе руководство компании и старший командный состав говорили о безопасности мореплавания, стратегии развития и будущем компании MSC



Великий русский адмирал Нахимов говорил, что «матрос есть главный двигатель на военном корабле». Иными словами, есть квалифицированный персонал — есть будущее! Перед компанией MSC, мировым лидером морских контейнерных перевозок, вопрос качества и количества не стоял никогда. Все сотрудники этого морского гиганта являются профессионалами своего дела. При этом их десятки тысяч.

В то же время руководство MSC никогда не останавливается на достигнутом, помогая персоналу становиться лучше, квалифицированнее, совершеннее. Профессиональный рост украинских морских офицеров, безопасность их жизней и судов — всё это стало темой семинара, организованного в Одессе компаниями MSC Shipmanagement LTD (Кипр) и MSC Crewing Services (Одесса).

Украинцы — полноправные члены семьи MSC

Место для приема гостей, прибывших практически со всего мира, руководство компании MSC Crewing Services (Одесса) выбрало весьма символическое. Ведь если речь идет о морях и их перспективах, то где как не на берегу моря и состояться встрече! Для участников семинара распахнул свои двери один из лучших отелей Одессы Grand Pettine. Но перед началом серьезного разговора всем желающим дали возможность полюбоваться прекрасными видами Одессы.

Для того чтобы лично пообщаться с высшим командным составом своих судов, на семинар в Южную Пальмиру прибыли первые лица компании MSC, штаб-квартира которой находится на Кипре, а главный офис — в Женеве. Визит столь высоких гостей далеко не случаен, ведь ни для кого не секрет, что MSC Crewing Services (Одесса) является лидером по трудоустройству украинских моряков. Луч-



Анил Абдулла

шие вакансии, лучшие суда и лучшие условия. Стать мировым лидером в области контейнерных перевозок компании MSC позволило наличие классно подобранных и подготовленных кадров. И украинские моряки в этом успехе сыграли далеко не последнюю роль.

— Мне хотелось бы отметить, что на судах, находящихся в управлении наших офисов в Гонконге и Сорренто, работает много украинских офицеров. Мы гордимся этим, ведь они отлично выполняют

свою работу. Украинцы очень открытые люди, и это прекрасно, — считает сотрудник департамента контроля MSC (Женева) Анил Абдулла.

Безопасность — главный приоритет

Любой даже самый опытный моряк не застрахован от неприятностей и экстремальных ситуаций. Компания, которая на протяжении многих лет с успехом трудоустраивает украинских моряков, всегда ставила вопрос безопасности на первое место.

— Главная задача для нас — чтобы судно и люди на нем находились в безопасности, — говорит начальник департамента безопасности судоходства MSC Shipmanagement (Кипр) Судханшу Синха. — Для этого в нашей компании существуют специальные системы оценки. Мы регулярно проводим на судах тренинги по безопасности, где анализируется личный опыт экипажей, моделируются ситуации, в которых судно может оказаться, и методы выхода из них.



Судханшу Синха



Парабат Джа

Больше судов — больше рабочих мест

Желание лично разобраться в проблемах своего персонала, удовлетворить его насущные потребности является отличительной чертой руководства MSC Crewing Services (Одесса). По словам директора Руслана Бундюка, успешная работа возможна только тогда, когда руководство и сотрудники могут общаться напрямую. Тем более, если речь идет о безопасности мореплавания.

— Данный семинар — прекрасный повод для того, чтобы руководство компании напрямую могло пообщаться с моряками, выслушать их, узнать об их проблемах и пожеланиях. Я убежден, что всё это позволит выработать правильную и эффективную стратегию улучшения работы судов и их технического состояния. В ближайших планах на текущий год — открытие представительств в круп-

ных морских городах по всей Украине и пополнение флота MSC Crewing Services (Одесса). Увеличив его на 60 судов, мы тем самым доведем общее количество судов, находящихся в управлении MSC Crewing Services (Одесса), до 100. А это означает увеличение количества рабочих мест для украинских моряков, стабильность и улучшение благосостояния семей украинских моряков, — отметил директор MSC Crewing Services (Одесса) Руслан Бундюк.

Лучшая компания для лучших моряков

Семинар, несмотря на плотный рабочий график и многообразие обсуждаемых вопросов, прошел словно на одном дыхании. А это верный признак того, что в MSC очень комфортная и приятная рабочая атмосфера. Генеральный директор MSC Shipmanagement (Кипр) Парабат Джа, подводя итоги, отметил, что с MSC Crewing

Services (Одесса) связаны большие перспективы.

— Мы постоянно совершенствуемся сами и совершенствуем наш персонал, — говорит Парабат Джа. — И для этого компания не жалеет средств, так как обучение моряков и обеспечение их безопасности — это самые надежные инвестиции. Я уверен, что и в дальнейшем мы будем привлекать лучших украинских офицеров для работы на наших контейнеровозах. Мы верим в Украину и ее моряков!

Затянувшаяся беседа между моряками и руководством компании плавно перетекла в праздничный ужин, во время которого по-домашнему теплая и душевная обстановка помогла всем морякам почувствовать себя частью большой и сплоченной семьи MSC...



Руслан Бундюк



ТОВ «М.Е.С. СІ КРОУНГ СЕРВІСЕС»
Ліцензія міністерства праці та соціальної політики України АВ №399910 від 19.06.2008р

Награда принцессы для лидера мирового масштаба

Весной нынешнего года компания MSC получила очередное признание, на сей раз от Королевского двора Великобритании. Основатель и владелец компании Джанлуиджи Апонте получил из рук английской принцессы Анны престижную награду Seatrade Personality 2011 Award за многолетний вклад компании MSC в развитие мореплавания и международных контейнерных перевозок. Сорок лет качественной и профессиональной работы, сорок лет господства на море...

Цена пиратства

В конце 2010 года около 500 моряков из восемнадцати стран стали заложниками пиратов. Пиратство прямым образом влияет на транспортную промышленность всего мира, но вопрос в том, во сколько пиратство обходится миру?

Проjekt Oceans Beyond Piracy («Океан без пиратства») завершил исследование экономической стоимости морского пиратства. Цель проекта — вычислить стоимость пиратства в трех регионах: 1) Африканский Рог; 2) Нигерия и Гвинейский залив; 3) Малаккский пролив. Основное внимание уделялось расходам на сомалийских пиратов, так как в этом регионе сконцентрировано современное пиратство и, как следствие, этот регион является крупнейшим источником актуальных данных и информации. Проект в первую очередь проводит анализ прямых затрат, но также рассматривает некоторые вторичные (косвенные) расходы. Мы надеемся, что модель, отчет и расчеты, произведенные в данном исследовании, станут полезным инструментом для аналитиков и политиков, работающих в направлении борьбы с пиратством. Этот проект создан с целью объединения всех заинтересованных сторон, и мы принимаем и делимся любыми предложениями, комментариями и фактами.

ВЫКУПЫ

Наибольший выкуп был заплачен за южнокорейский танкер Samho Dream. Это судно было выкуплено за рекордные \$9,5 млн в ноябре 2010 года. К концу 2010 года общая сумма выкупов, заплаченных сомалийским пиратам, составила около \$238 млн.

СТРАХОВЫЕ ВЫПЛАТЫ

Грузоотправители обычно приобретают четыре основных вида страхования на случай: угрозы нападения пиратов, похищения и выкупа (K & R), повреждения груза и корпуса. Наиболее значительные выплаты были произведены в отношении «угроз нападения пиратов» и K & R. Аденский залив был признан Lloyds Market Association (LMA) Joint War Committee «зоной военного риска» в мае 2008 года, а следовательно, стали про-

изводиться конкретные страховые выплаты. Стоимость «пиратства» включает в себя дополнительные расходы на страхование в судовой отрасли, где есть нижняя граница оценки (10% судов приобретают эти страховые полисы) и верхняя граница оценки (70% судов). Из этих расчетов следует, что общие расходы на страхование в области сомалийского пиратства составляют суммы между \$460 млн и \$3,2 млрд ежегодно.

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ

Стоимость использования военно-морских сил выражается в двух формах: 1) стоимость каждого участвующего в операциях военного судна. Мы рассчитываем сумму этих расходов, используя приблизительную стоимость использования судна в день, умноженную на количество судов, используемых ежегодно (в настоящее время около 43); 2) административные и кадровые расходы «большой тройки» военно-морских операций: операции «Атланта», операции

ОРГАНИЗАЦИИ, ЗАНИМАЮЩИЕСЯ СОКРАЩЕНИЕМ ПИРАТСТВА

Целый ряд межправительственных организаций работает в направлении сокращения морского пиратства. Эти организации покрывают операционные расходы, а также обеспечивают созданные целевые фонды. Общий бюджет этих организаций составляет приблизительно \$24,5 млн.

Организация	Стоимость
Контактная группа по проблеме пиратства у берегов Сомали	\$3,7 млн
ИМО кодекс Джибути	\$13,8 млн
Соглашение о региональном сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (ReCAAP)	\$2 млн
Управление ООН по наркотикам и преступности (ЮНОДК)	\$5 млн
Общая стоимость организаций по борьбе с пиратством	\$24,5 млн

ИЗМЕНЕНИЕ МАРШРУТОВ СУДОВ С ЦЕЛЬЮ ИЗБЕГАНИЯ ПИРАТСКИХ АТАК

Некоторые суда, особенно медленные и с низкой посадкой, подвергаются наибольшей опасности быть атакованными пиратами, и для них обход зон высокого риска может стать наиболее безопасным и дешевым вариантом. Общий перерасход в связи с изменением маршрута для этих судов составит, по оценкам, от \$2,4 до \$3 млрд в год.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Судовладельцы могут попытаться защитить свое имущество и экипаж от пиратских нападений, оснастив свои суда необходимым оборудованием и/или обеспечив охрану судна на период прохождения через зону высокого риска. Общая стоимость такого оборудования составляет от \$363 млн до \$2,5 млрд в год.

СУММИРУЯ РАСХОДЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПИРАТСТВОМ

Основываясь на расчетах, приведенных выше, проект «Цена пиратства» полагает, что общая стоимость пиратства в 2010 году составила от \$7 до \$12 млрд. Эта цифра не является окончательной, но довольно близка к истине. Мы надеемся на сотрудничество с заинтересованными сторонами в продолжение этого исследования в будущем, а также на дальнейшее развитие проекта.

Стоит напомнить, что так как в данный момент международная экономика восстанавливается после экономического спада, указанные цифры могут быть существенно изменены.

Фактор стоимости	Стоимость
Выкуп: (доп. расходы)	\$148 млн
Страховые выплаты	от \$460 млн до \$3,2 млрд
Изменение маршрутов судов	от \$2,4 до \$3 млрд
Оборудование для обеспечения безопасности	от \$363 млн до \$2,5 млрд
Военно-Морские Силы	\$2 млн
Преследования	\$31 млн
Антипиратские организации	\$19,5 млн
Затраты на региональную экономику	\$1,25 млрд
Общие расходы	от \$7 до \$12 млрд в год

ВТОРИЧНЫЕ (МАКРО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ) РАСХОДЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПИРАТСТВОМ

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Пан Ги Мун заявил в ноябре 2010 года: «Пиратство ... оказало огромное влияние на страны Восточной Африки, а также и на весь мир... Маршруты международной торговли находятся под угрозой, а товары в таких регионах, как Сомали, становятся всё дороже».

Страна	Главный фактор стоимости	Потери за год
Египет	Потеря доходов от Суэцкого канала (суда изменили маршрут в обход Аденского залива)	\$642 млн
Кения	Влияние на торговлю	\$414 млн
Йемен	Влияние на торговлю	\$150 млн
Нигерия	Потери в нефтяной промышленности и рыбном промысле	\$42 млн
Сейшельские острова	Потери рыбного промысла и туризма	\$6 млн
Общие макроэкономические издержки		\$1,25 млрд

О ПРОЕКТЕ «ОКЕАН БЕЗ ПИРАТСТВА»

Частная организация One Earth Future (OEF) занимается поиском эффективных решений проблем, возникающих в управлении. Первый проект OEF является стратегической приверженностью «Океану без пиратства». «Океан без пиратства» стремится привлечь и мобилизовать заинтересованные стороны для разработки глобальных мер для сдерживания, пресечения и преследования пиратства.

«Океанский щит» и операции многонациональной объединенной оперативно-тактической группы 151.2.

ПРЕСЛЕДУЯ ПИРАТСТВО

Более 750 подозреваемых в пиратстве сомалийцев были либо осуждены за пиратство, либо ожидают суда в более чем 11 странах мира. Для расчета стоимости преследования пиратов мы проанализировали уголовные дела в трех регионах: Африка и Индийский океан, Европа и Северная Америка. Затем мы умножаем количество этих дел на приблизительную среднюю стоимость судебного преследования пиратов в каждом регионе. Приблизительная стоимость судебного преследования и тюремного заключения пиратов в 2010 году составила около \$31 млн.

БОРЬБА С ПИРАТСТВОМ: НОВЕЙШИЕ ДАННЫЕ

На заседании морской секции ИТФ, которое состоялось в Буэнос-Айресе (подробнее об этом мы писали на страницах 16–20), была пересмотрена политика ИТФ относительно проблемы морского пиратства и составлена резолюция о борьбе с пиратством. Ниже мы приводим неофициальный перевод этого документа на русский язык



РЕЗОЛЮЦИЯ О БОРЬБЕ С ПИРАТСТВОМ

Текущая ситуация в пиратских водах у побережья Сомали, в Индийском океане и Аденском заливе широко обсуждалась членскими организациями ИТФ, собранными в Буэнос-Айресе 13–14 июня 2011 года, а также двумя спикерами, представляющими области морской безопасности и разведки.

ПРИМИТЕ К СВЕДЕНИЮ, что ситуация достигла уровня, который членские организации ИТФ больше не могут терпеть.

ВЕРИМ, что настало время оказать решительное сопротивление бедствиям, причиняемым сомалийскими пиратами.

ОТМЕТИМ ТАКЖЕ, что тысячи моряков были подвергнуты обстрелу, избиению, лишению свободы, а в некоторых случаях пыткам и убийствам. Только в 2010 году подверглись нападению 4185 моряков, 1090 были взяты в заложники и удерживались в течение многих месяцев, а в настоящее время 16 судов и 483 члена экипажа находятся в плену.

НАПОМНИМ, что, несмотря на насильственный характер этих преступлений в отношении моряков, количество человеческих жертв занижено и недооценено общественностью.

ПОЛАГАЕМ, что если не будут приняты меры в отношении этих морских бандитов, то эта проблема будет обостряться и распространяться и в других частях мира.

УБЕЖДЕНЫ также в том, что ни один моряк не должен рисковать своей жизнью из-за своей работы.

ИТФ ПОЛАГАЕТ, что если правительства, в том числе и государства флага, не удвоят свои усилия по искоренению проблемы сомалийского пиратства, то не за горами момент, когда ИТФ больше не сможет соглашаться, что прохождение Зоны является безопасным.

ПРИЗЫВАЕТ все членские организации ИТФ удвоить усилия для поддержания кампании ИТФ с целью остановки пиратства и готовы поддержать отказ моряков проходить через Зону.

ПОЭТОМУ РЕШЕНО организовать целевую группу высокого уровня, чтобы в срочном порядке организовать необходимые мероприятия с целью призвать моряков отказаться от перехода через Зону.

ВО ВРЕМЯ ОБСУЖДЕНИЯ НА ЗАСЕДАНИИ БЫЛИ ПОДНЯТЫ СЛЕДУЮЩИЕ ВОПРОСЫ:

ГОСУДАРСТВА ФЛАГА:

- На них лежит ответственность за защиту торгового судоходства с соблюдением норм международного права;
- Они должны принять законодательство, которое позволяет государствам флага привлекать пиратов к ответственности и заключать их в тюрьму в случае необходимости;
- Они должны убедиться, что судовладельцы информируют семьи моряков обо всём, что происходит, а также оказывают им поддержку и продолжают выплачивать заработную плату задержанных моряков;
- Они не должны пытаться переложить ответственность на судовладельцев;
- Они должны преследовать пиратов в судебном порядке;
- А также государства флагов, которые не могут воспользоваться Военно-Морскими Силами для безопасного возвращения, должны внести свой вклад в стоимость патрулирования Зоны и защиты моряков, работающих на судах;
- Случай с судном ICEBERG 1 (панамский флаг) является важным напоминанием о недостатках системы FOC и является напоминанием всем о том, каким образом разобщённость между некоторыми государствами флага и собственниками судов приводит к тому, что жизни и здоровье моряков подвергаются опасности;
- Они должны обеспечить применение лучших методов управления (ВМР) на своих судах.



СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ:

- Приветствуется поддержка международного судоходства в борьбе с пиратством, а также соблюдение Тактики по борьбе с пиратством (Industry Counter Piracy Policy);
- Кампания «Спасите наших моряков (SOS)» оказалась весьма эффективной, однако она должна быть построена и расширена для того, чтобы обеспечить общественную поддержку государственного вмешательства;
- Поддержка со стороны судовладельцев, с целью обратить внимание общественности на бедственное положение моряков, должна включать признание права моряка на отказ от перехода через Зону;
- Мы призываем судовладельцев убедиться в том, что договора, заключенные с моряками, соблюдаются, когда моряки находятся в плену, а их представители получают полную информацию;
- Напоминаем судовладельцам об их обязанности заботиться о своих сотрудниках, включая обеспечение их благосостояния после освобождения из плена и поддержку семей захваченных моряков.

ООН:

- Призывает Совет Безопасности Организации Объединенных Наций ответить на угрозу пиратства, для чего необходимо обеспечить достаточный военный потенциал для поддержания операций;
- Приветствует соглашение IMO, которое содержит предварительные руководящие указания и рекомендации в отношении найма и использования частных вооруженных охранников;

- Отмечает обязанности государства флага, вытекающие из этих рекомендаций, приветствует разъяснение роли капитана и требует, чтобы было предусмотрено страхование;
- Призывает представителей моряков участвовать в распространении руководства и настоятельно призывает государства флагов обеспечить достаточное количество моряков на борту судов, заходящих в Зону.

НАНЯТЫЕ ПО КОНТРАКТУ ВООРУЖЕННЫЕ ОХРАННИКИ (PCASP):

- Признает, что судовладельцы уже активно пользуются услугами PCASP для обеспечения безопасности своих моряков;
- Приветствует в этой связи создание отраслевой ассоциации, задача которой проводить проверки PCASP и обеспечивать внедрение и поддержание стандартов качества.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПЕРЕГОВОРНЫЙ ФОРУМ (IBF):

- Приветствует заключение соглашения по вопросам выплат заработной платы во время пребывания моряков в плену, а также помощь и обеспечение благосостояния семей плененных моряков;
- Приветствует заключение договора, охватывающего вопросы, касающиеся границ Зоны высокого риска и Расширенной зоны высокого риска;
- Приветствует, что соглашение IBF требует реализации лучших методов управления (BMP), а также требует принятия ряда других защитных мер;
- Несмотря на такие позитивные сдвиги, призывы к пересмотру договора, охватывающего вопросы, касающиеся границ Зоны высокого риска и Расширенной зоны высокого риска, должны обеспечивать право моряков отказаться от прохождения через эти опасные зоны.

СТРАХОВЩИКИ:

- Выражает беспокойство относительно жизнеспособности некоторых страховых продуктов и настоятельно призывает

поставщиков страховых услуг обеспечивать, чтобы страховые продукты были оценены с учетом полагающихся стимулов для поощрения внедрения лучших методов управления и использования проверенных PCASP и т.д.

- Существует потребность в эффективном страховании, которое производит выплаты вовремя, без неоправданной задержки, которая обычно приводит к более долгосрочному удержанию моряков в плену.

МОРСКИЕ И ДРУГИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ СИЛЫ:

- Призыв создать целевые инициативы для обезвреживания самых жестоких пиратских групп, нейтрализации пиратских лидеров, судебного преследования и заключения их под стражу.

ПОЛИТИКИ:

- Настоятельно призывать правительства позволить военноморским и другим силам взаимодействовать с пиратами без политического вмешательства.

ГЕОПОЛИТИКА:

- Помним, что геополитическое окружение требует настоящего вмешательства государств региона — взятия на себя инициативы и решительного вмешательства как на берегу, так и в море, с целью уничтожения проблемы пиратства; а также подчеркивает, в частности, роль, которую должны исполнять Египет, Индия и Китай.

СВЯЗЬ:

- Кампания «Спасите наших моряков (SOS)» направила более 13 000 писем главам государств, а также собрала контактные данные 13 000 представителей общественности, приверженных нашему делу;
- Призывает все заинтересованные стороны распространять информацию о судьбе похищенных моряков и условиях, которые они были вынуждены терпеть, посредством рассылки писем, электронной почты, социальных сетей и короткометражных фильмов.

МОРСКОЕ ПИРАТСТВО — ГУМАНИТАРНЫЙ ОТВЕТ



24 июня 2011 года прошла конференция, инициированная The ITF Seafarers Trust «Морское пиратство — гуманитарный ответ»



No. on map	Name	Flag	Pirated	Crew
1	MV ICEBERG1	Panama	29 March 2010	24
2	FV JIH CHUN TSAI NO 68	Taiwan	30 March 2010	4
5	FV PRANTALAY 12	Thailand	18 April 2010	24
9	MV SUEZ	Panama	02 August 2010	24
10	MV OLIP G	Malta	08 September 2010	18
15	MV POLAR	Panama	30 October 2010	24
19	MV ALBEDO	Malaysia	25 November 2010	23
21	MV MSC PANAMA	Liberia	10 December 2010	23
23	MV ORNA	Panama	20 December 2010	19
25	FV SHIUH FU NO 1	Taiwan	25 December 2010	26
28	MV BLIDA	Algerian	01 January 2011	27
30	MV EAGLE	Cyprus	07 January 2011	24
31	HOANG SON SUN	Mongolia	19 January 2011 (reported)	24
34	MVSAVINA CAYLYN	Italy	8 February 2011	22
36	MV SININ	Malta	12 February 2011	23
37	FV ALFARDOUS	Yemen	13 February 2011	8
38	MV DOVER	Panama	28 February 2011	20
40	MV ZIRKU	United Arab Emirate	28 March 2011	29
41	MV SUSAN K	Antigua & Barbuda	8 April 2011	10
42	MV ROSALIA D'AMATO	Italy	21 April 2011	21
43	MV GEMINI	Singaporean	30 April 2011	25



Число в первой колонке означает номер судна на карте, которая дана на следующей странице.

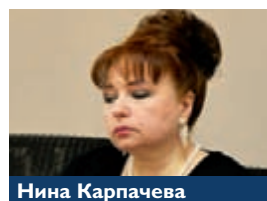
Когда судно освобождается из плена, его номер также удаляется из приведенного выше списка. Поэтому некоторые номера не указаны.

Общее число плененных судов: 21
Количество взятых в плен моряков: 464 (приблизительно)

Количество взятых в плен моряков включает:
• 6 человек с MV Leopard
• 7 человек с яхты ING
• 7 человек с Asphalt Venture
• 2 человека с яхты Choizil
• плюс неизвестное количество мелких судов.



Юрий Крук



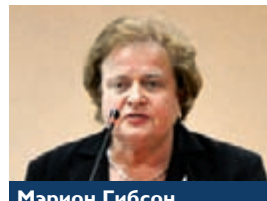
Нина Карпачева



Игорь Сафин



Олег Григорюк



Мэрион Гибсон



Рой Пол

В конференции приняли участие Нина Ивановна Карпачева (Уполномоченный Верховной Рады Украины по правам человека), Игорь Викторович Сафин (капитан дальнего плавания, директор компании V.Ships, кандидат технических наук, депутат Одесского городского совета), Юрий Борисович Крук (народный депутат, заместитель председателя Комитета по вопросам транспорта и связи, председатель подкомитета морского и речного транспорта) и другие представители Морской администрации. В программе конференции прозвучали выступления Роя Пола (ITF) по Программе гуманитарного ответа морскому пиратству и Мэрион Гибсон (ITF) относительно Программы подготовки ответных действий, а также другие выступления на тему кризисных ситуаций и методов социальной защиты моряков и их семей, переживших стресс.

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморскую первичную профсоюзную организацию моряков представляли первый заместитель председателя Олег Игоревич Григорюк и инспектор ITF Наталья Валерьевна Ефрименко.

В ходе конференции были подняты важные вопросы психологической реабилитации моряков и членов их семей после перенесенного стресса, а также рассмотрены перспективы развития реабилитационных координационных центров, которые смогли бы предоставить профессиональную психологическую помощь морякам и членам их семей.



Працевлаштування з нами — це:

- Постійна та стабільна робота для командного та рядового складу
- Робота на супернових автоматизованих судах
- Можливість оформлення одиничного контракту від 5 місяців для офіцерів
- Можливість швидкого кар'єрного росту
- Система бонусів за тривале працювання
- Щомісячна підтримка родини за допомогою системи MONTHLY CREW ALLOTMENTS
- Розширена кадетська програма з подальшим підвищенням та працевлаштуванням
- Зарплата в доларах США

Всі послуги з працевлаштування надаються БЕЗКОШТОВНО!

ДК «ДАНАОС УКРАЇНА» запрошує на постійну роботу командний та рядовий склад для праці на контейнеровозах під керівництвом Danaos Shipping Co. Ltd



Наша адреса:

м. Одеса, вул. Дерибасівська, 14

Тел.: (0482) 348-078, факс: (0482) 347-947

e-mail: Danukr@Danaos.od.ua

www.danaos.od.ua

м. Маріуполь, вул. Гагаріна, 3

Тел.: (0629) 47-03-20, факс: (0629) 47-45-47

e-mail: danaos@mrpl.dn.ua



8 звеньев безопасности

Есть много веских причин для того, чтобы судовладельцы сосредоточили свое внимание на культуре безопасности на судне. Помимо мелей и кораблекрушений, нет, пожалуй, ничего, что нарушает работу на судне больше, чем промышленные аварии



CAUTION

Промышленные аварии зачастую влекут за собой тяжелые последствия как для отдельного лица, так и для компании в целом: потерю хороших моряков, дополнительные расходы по найму и подготовке новых кадров, потери от работы менее опытного экипажа, задержки в графике рейса, ремонт судна. Все эти неприятные последствия могут негативным образом отразиться на репутации компании.

Одним из важнейших критериев при выборе компании сегодня является безопасность ее работы. Безопасность теперь стоит на уровне с финансами и является одним из главных направлений работы современных компаний. Когда безопасности не уделяется должное внимание, страдает и конкурентоспособность компании. Именно поэтому всё больше внимания сегодня уделяется культуре безопасности моряков.

Для создания или совершенствования культуры безопасности всегда необходима ответственность, исходящая и от компании в целом, и от отдельных моряков. Каждый в компании должен быть уверен, что вся организация ставит безопасность на первое место. Но всё это перестает иметь какой-либо смысл, если о безопасности вспоминают только в отдельных случаях,

либо если соблюдение норм безопасности является слишком дорогим или неудобным. Компания играет главную роль в создании основ и возможностей для безопасной работы, а также для беспрепятственного внедрения желаемого подхода в систему.

Модель «8 звеньев безопасности» от Seahealth предлагает судовладельцам целый ряд инструментов для развития и укрепления культуры безопасности.



ВСЁ ДЛЯ ЛЮДЕЙ

Культура безопасности является в первую очередь проявлением заботы о людях. Каково поведение экипажа и какое поведение следует поощрять? Например, следует ли делать что-то для снижения рисков и необходимо ли уделять отдельное время расчёту рисков?

В компаниях с высокой культурой безопасности она стала неотъемлемой частью работы и жизни



людей. Люди считают себя, своих товарищей и компанию в целом единой организацией, для которой безопасность является неотъемлемой частью работы всего судна. Каждый чувствует себя ответственным за безопасность и ежедневно прилагает усилия для ее поддержания.

Моряки, работающие на судне с высокой культурой безопасности, делают больше, чем просто свою работу. Они выявляют небезопасные ситуации в работе и поведении и вовремя вмешиваются для их исправления. Коллеги перенимают этот подход, таким образом защищая друг друга.



ЧТО ТАКОЕ КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ?

Когда речь идет о безопасности и работе, есть много факторов, которые влияют на исполнение повседневной работы: стандарты, предположения, ценности, взгляды, вымыслы и истории. Они влияют на всех без исключения: на компанию, членов экипажа, руководителей и сотрудников.

В настоящее время, большинство компаний внедрило технические решения и системы, разработали политику и методы повышения уровня безопасности на борту. Но несмотря на это, команда не всегда ответственно относится к вопросам безопасности. Никто из нас не хочет получить травму, так почему бы нам не выполнять то, о чем

нас попросили? Ответ совершенно прост: «Потому что мы люди...».

Правила, прописанные в системах и пособиях, наверняка очень важны, но, возможно, они не кажутся такими людьми, которые должны соблюдать их на практике. Появляется огромное количество разных других вопросов, которые являются более насущными, чем безопасность. Что люди выделяют как более важное в конкретной ситуации? Есть что-то, что определяет наши действия, мысли и отношение.

Когда моряк поднимается на борт судна, он становится частью культуры безопасности судна. В большинстве случаев он сразу может определить, уделяется ли должное внимание безопасности на судне. То, что и как окружающие рассказывают ему о безопасности, определяет его отношение к работе. Если существуют четкие правила безопасности и «привычка» соблюдать их на борту, новая команда, вероятнее всего, также будет поддерживать эту традицию.

Мы люди, а это значит, что мы адаптируемся к социальным системам и отношениям, что напрямую влияет на наши действия. Если мы хотим повлиять на поведение экипажа, мы должны обеспечить поддержку экипажа, а также принять комплексный подход, принимая во внимание описанные выше особенности.



КАК УКРЕПИТЬ КУЛЬТУРУ БЕЗОПАСНОСТИ?

Укрепление культуры безопасности требует принятия определенных мер одновременно в нескольких областях. «8 звеньев безопасности» покажут вам наиболее важные ступени, которые необходимо преодолеть для создания достойной культуры безопасности. Дело в том, что необходимо работать с каждым звеном, подниматься на каждую ступень, чтобы проект увенчался успехом.



Старая поговорка гласит, что цепь не крепче своего самого слабого звена. «8 звеньев безопасности» также демонстрируют, что культура безопасности в целом не крепче своего самого слабого звена. Каждое из «8 звеньев безопасности» напрямую связано с инструментами. Инструменты помогают создать и поддерживать достойное безопасное поведение. И чем большему количеству звеньев безопасности компания уделяет внимание, тем сильнее вся цепь.

Хотя Safety Management System и руководства по избеганию рисков уже разработаны и функционируют, поведение экипажа может отличаться от прописанных правил, и только в случае наступления какого-либо травмирующего события будет на самом деле видно, насколько высока развита культура безопасности на данном конкретном судне.

Всегда интересно, почему прописанные правила не были соблюдены или выполнены. Причины могут быть разные: не уделялось достаточно внимания привлечению работника к культуре безопасности; прописанные правила невозможно применить на практике; управляющий не демонстрировал должного отношения к проблемам безопасности, а следовательно, не являлся достойным образцом для подражания; отсутствовало единство в борьбе с несоблюдением требований техники безопасности.

Операция «Оверлорд»

В последних числах апреля 2004 года на борт т/х «Van Gogh» прибыл представитель судовладельца, компании Club Cruise, и сообщил, что с 3 по 9 июня судно будет арендовать правительство Великобритании для мероприятий, связанных с 60-летним юбилеем нормандской десантной операции «Оверлорд». На Западе она получила название «D-day», в СССР дату 6 июня 1944 года отождествляли с открытием Второго фронта. Судну предстояло доставить во Францию 500 участников операции «Оверлорд», ветеранов Второй мировой войны, служивших в Королевском Британском Легионе



Теплоход «Van Gogh», построенный в Финляндии в 1975 году, ранее принадлежал ЧМП и носил название «Грузия». После развала ЧМП судно (с названием «Odessa Sky») более двух лет находилось под арестом в Канаде и Германии. В конце августа 1998 года его приобрела с аукциона голландская компа-

ния Eltek. Она выполнила большое переоборудование и переименовала теплоход сначала в «Club I», а затем в «Van Gogh».

До 3 июня 2004 года экипажу необходимо было решить ряд технических проблем, связанных с доставкой во Францию почетных пассажиров и с пребыванием на судне телевизионных и радиокompаний, обязавшихся транслировать мероприятия, посвященные юбилею. Основной задачей грандиозного празднования 60-летнего юбилея было освещение и популяризация торжества боевого братства стран антигитлеровской коалиции, без которой одолеть фашизм было невозможно.

На празднование пригласили 15 глав государств и канцлера Германии Герхарда Шредера. Впервые на юбилей присутствовал и В. В. Путин, президент России — страны, которая вместе со всеми республиками Советского Со-

юза заплатила самую высокую цену за победу в войне, которую в СССР называли Великой Отечественной.

Во время подготовки беспрецедентной высадки десанта в Нормандии экспедиционные силы США, Великобритании, Канады, Австралии и других стран воевали в Атлантике, Тихом океане и Средиземном море, в Африке, Италии и Норвегии. Одновременно США, Великобритания и Канада осуществляли колоссальные поставки по ленд-лизу союзникам.

Всё это доставляли морским транспортом через Атлантику и Тихий океан, а сухопутным путем — через Иран. В Северных конвоях, доставлявших грузы в СССР, принимали участие 581 торговое судно и 368 военных кораблей. Количество торговых судов по принадлежности распределялось следующим образом: под флагом США — 292 судна, Великобритании — 184, СССР — 56, Панамы — 29, Норвегии — 11, Голландии — 5, Гондураса — 2, Бельгии и Польши — по одному судну. Отдельные суда выполняли по несколько рейсов, как в составах конвоев, так и в одиночных плаваниях. За все военные годы 1400 торговых судов доставили, в рамках программы ленд-лиза, военные грузы, следуя через Атлантику и Тихий океан в порты СССР. Только Великобритания потеряла в Северной Атлантике, во время следования в составе конвоев, 85 торговых судов и 16 боевых кораблей.

Весь этот период, особенно во время воздушной «Битвы за Британию» летом 1940 года, немцы бомбили ее бомбами, сделанными из руды, закупаемой в СССР, начиненными компонентами для взрывчатки, поставляе-

мыми СССР, самолетами, заправляемыми керосином, изготовленным из нефти, привозимой из СССР. Вплоть до 22 июня 1941 года Советский Союз продавал в Германию эшелоны стратегического сырья и продовольствия, предпочитая не замечать, что всё это идет на нужды немецкой армии.

Экспедиционные силы союзников, готовившиеся для высадки в Нормандии в 1944 году, во главе с генералом Дуайтом Эйзенхауэром, состояли из 1-й и 3-й американских армий, 2-й английской и 1-й канадской армии; всего 39 дивизий, в том числе 12 бронетанковых (6 американских, 3 английских, 1 французская, 1 канадская и 1 польская); четырех воздушно-десантных (3 американских, 1 английской), 12 отдельных бригад, 10 отрядов коммандос и рейнджеров. Военно-воздушные силы США и Великобритании насчитывали около 11 000 боевых самолетов, 2316 транспортных самолетов и 2591 планер.

В распоряжении военно-морских сил имелось 1213 боевых кораблей и катеров, 4128 десантных судов, 736 вспомогательных и 364 торговых судна. Общая численность экспедиционных сил составляла свыше 2 876 000 человек.

Планом операции предусматривалось высадить морские и воздушные десанты на побережье Сенской бухты, захватить плацдарм глубиной 15–20 километров, а накопив силы и материальные ресурсы, предпринять наступление в восточном направлении и на 20-й день операции выйти на рубеж Авранш-Донфрон-Фалез.

Следует отметить, что за годы войны СССР получил от США и Великобритании 128 морских судов и около 500 единиц боевых кораблей. Только в СССР было поставлено вооружения, сырья, механизмов, топлива и продовольственных товаров на сумму 10 миллиардов долларов США





В советских учебниках истории послевоенных лет с возмущением писали о том, что Англия и США затягивали время с открытием второго фронта, но совершенно не упоминали факт, что с 1939 по 1941 год (22 месяца) Британия в абсолютном одиночестве вела войну со всей колоссальной германской военной машиной, а с 10 июня 1940 года и с Италией

За время подготовки операции были проведены многочисленные тренировки войск на специальных полигонах, схожих по характеру местности с пунктами высадки десанта. В восточной части Англии создали все виды инженерных заграждений и препятствий, какие могли использовать в обороне немцы. Подготовка личного состава, корабельных сил десанта и авиации вылилась в ряд специальных, длительных по времени и сложных мероприятий. В процессе подготовки шло строительство, переоборудование, вооружение десантных средств и военных кораблей.

Важную роль в обеспечении внезапности вторжения сыграла обширная дезинформация. Союзники при помощи различных средств пытались убедить немцев в том, что масштабные боевые действия начнут в Норве-



3 июня 2004 года т/х «Van Gogh» ошвартовался в порту Саутгемптон, а на следующий день начали прибывать почетные гости, участники тех тяжелых боев за освобождение Европы от фашистов. Такси вереницей выстроились у причальной линии, из них выходили ветераны (средний возраст большинства из них — от 80 до 85 лет)

гии, с последующей оккупацией Швеции и Дании. Они преследовали цель ввести противника в заблуждение относительно района вторжения и убедить его, что союзники будут готовы к вторжению не раньше, чем через шесть недель после фактически намеченной даты.

В ночь на 6 июня 1944 года более 2000 бомбардировщиков союзников нанесли удары по немецким береговым укреплениям, артиллерийским батареям, скоплениям войск, штабам и тылам противника. После массовой бомбардировки началась высадка воздушных, а затем и морских десантов. Флот союзников с соединениями морского десанта в ту же ночь преодолел Ла-Манш и к рассвету вышел в район разветывания, расположенный в 15–20 километрах от побережья Франции. В 06.30 под прикрытием артиллерии началась высадка союзных войск на пяти участках в Нормандии.

Союзники только за период с 6 июня по 24 июля потеряли 122 000 человек (49 000 англичан и канадцев и около 73 000 американцев). Потери немецких войск составили 113 000 человек убитыми, ранеными и пленными, а также 2117 танков и 345 самолетов. Однако впереди солдатам и офицерам предстояло выдержать еще более 9 месяцев кровопролитных боев.

Все они были в клубных костюмах, с орденами, у многих на беретах были эмблемы воинских подразделений, в которых они воевали. Одни прибыли самостоятельно, других сопровождали родственники, а некоторых доставили в инвалидных колясках, поскольку они уже не могли сами передвигаться. После торжественного ужина и весь следующий день на судне было много мероприятий, посвященных чествованию победителей, включая молебны в память о погибших.

5 июня в 10.00 теплоход вышел из порта в сопровождении эскорта военных кораблей, как головное судно, и взял курс к берегам Франции. В 16.00 «Van Gogh» окружили малые десантные суда, а затем в воздухе появился бомбардировщик времен Второй мировой войны, сопровождаемый истребителями. Они описали

в воздухе круг над судном, и при втором заходе на бомбардировщике открылся бомбовый люк, из которого на теплоход сбросили миллион красных гвоздик.

Поздно ночью, с приливом, «Van Gogh» поставили в шлюз одного из французских курортных городков. На рассвете следующего дня, когда мы вышли на палубу, моря не увидели. Оно ушло с отливом, и до самого горизонта был только песок с лежавшими в нем рыболовецкими судами. Подошедшие автобусы увезли ветеранов на мемориальные кладбища США, Великобритании и Канады, где были захоронены их товарищи, погибшие в боях. Церемонии возложения венков, речи ветеранов и глав государств транслировали большинство европейских теле- и радиоканалов.

Следует отметить, что 60-летний юбилей грандиозностью превосходил все предыдущие и последующие юбилеи. Во время 65-летнего юбилея, состоявшегося в 2009 году, президент Франции Николя Саркози не пригласил на торжества британскую королеву Елизавету II, что у многих вызвало недоумение. Хотя в военные годы молодая принцесса не была активной участницей тех событий, однако она получила сертификат шофера-механика и водила грузовики с военными грузами. Елизавета II осталась единственным пережившим те годы европейским главой государства. В конце концов, она монарх державы, без которой никакой высадки в Нормандии не могло быть, поскольку грандиозная по своим масштабам операция «Оверлорд» готовилась именно на Британских островах.

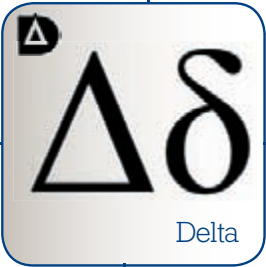
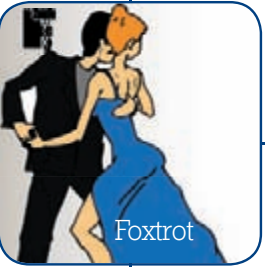
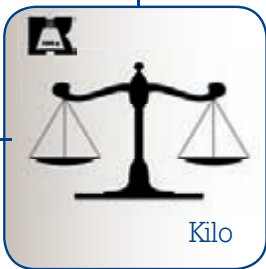
После завершения торжеств ветераны прибыли на борт судна, и поздней ночью теплоход вышел из шлюза, взяв курс на Саутгемптон. На следующий день герои войны покидали лайнер. Они были уставшими и безучастными. В выражении их лиц мы видели разочарование и грусть. Большинство из них, некогда безрассудно храбрых солдат, искалеченных на фронтах войны, понимали, что возможно это их последняя встреча и последний юбилей.

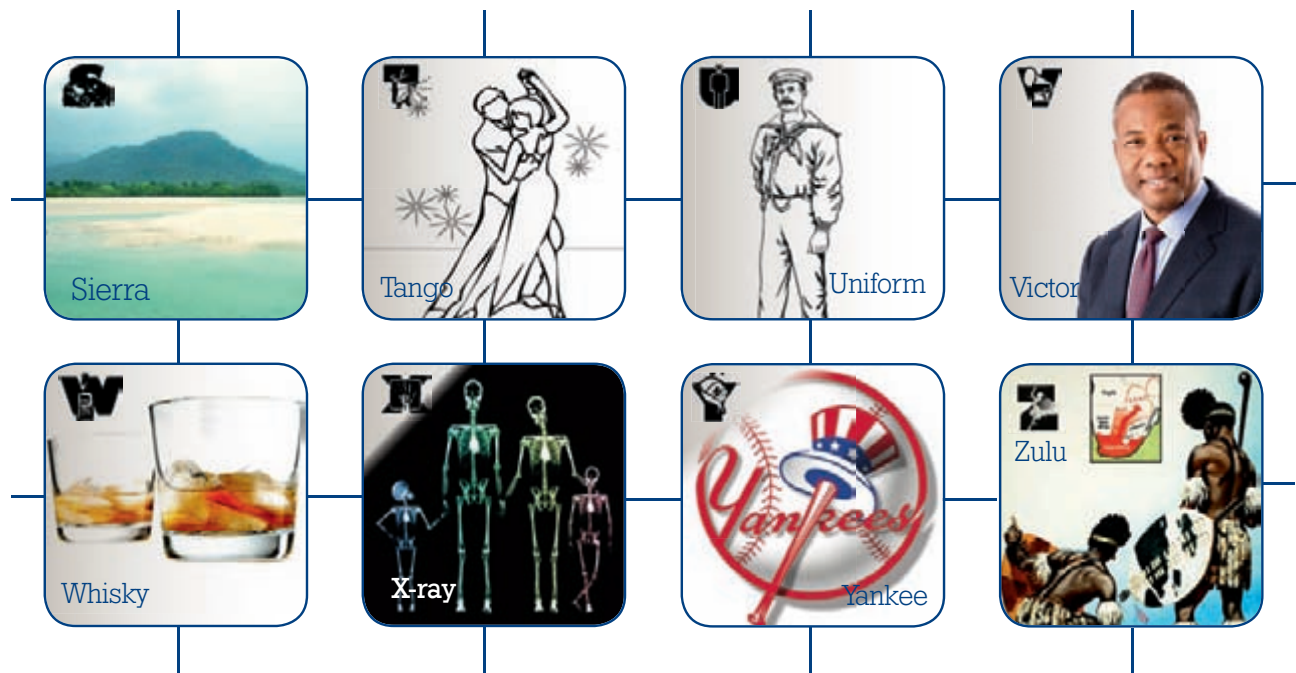
За помощь в подготовке материала благодарим Валерия Сергеевича Братушенку, бывшего старшего механика теплохода «Van Gogh».

Фонетический алфавит для моряков и не только!

Часто приходится диктовать по телефону чью-нибудь фамилию или название компании. Если слышно плохо, то даже раздельное произношение по буквам не помогает. Поэтому вместо букв мы называем какие-нибудь понятные слова, начинающиеся на нужные буквы.

Чаще всего в дело идут простые имена — Алла, Боря, Вера, Гриша. Так как точного списка никто не знает, приходится выдумывать имена на ходу. На некоторые буквы имена быстро не придумаешь. А вот для латинского алфавита эта проблема давно решена. Так что если вы диктуете на английском, не надо вспоминать имена на букву X или Y. Фонетический алфавит придуман чуть ли не сто лет назад и он есть в любой книге вроде «Школы яхтенного рулевого». Вот этот алфавит:

 Charlie	 Delta	 Echo	 Foxtrot
 Golf	 Hotel	 India	 Juliet
 Kilo	 Lima	 Mike	 November
 Oscar	 Papa	 Quebec	 Romeo



Все считают, что этим алфавитом пользуются лишь моряки, военные и радиолюбители. Но оказывается, он весьма распространен. Например, им пользуются девушки в агентстве по бронированию авиабилетов. Им нужно точно вписывать имена пассажиров, а по телефону очень легко перепутать буквы.



Без застави
КРЕДИТИ
МОРЯКАМ
 до 80 000 ГРИВЕНЬ терміном до 5 місяців

За більш детальною
 інформацією звертайтеся за телефонами:
(048) 786-83-00, 785-44-50.

Акціонерний Банк «Порто-Франко»
 м. Одеса, вул. Пушкінська, 10.
 (048) 786-83-00, 785-44-50,
www.porto-franco.com

м. Одеса, Новощепний ряд, 2.
 (048) 728-12-20
 м. Іллічівськ, вул. Леніна, 3-А
 (04868) 33-340, 62-120,
 (0482) 30-45-64.

ИНТЕРЕСНО

Гаспачо — холодный освежающий томатный суп. Помидоры — основной ингредиент гаспачо.

Подавать к столу гаспачо надо холодным. Перед подачей в качестве украшения в гаспачо можно положить мелко нарезанные овощи и крутоны.

ХОЛОДНЫЙ СУП «ГАСПАЧО»

ИНГРЕДИЕНТЫ:

- Лимон — 1 шт.
- Масло оливковое для обжаривания — 1 ст. л.
- Соль по вкусу
- 1 кг мясистых помидоров
- 2 сладких красных перца
- 1 острый красный перчик
- 1 огурец
- 1 пучок тимьяна
- 2 зубчика чеснока
- 1 батон белого хлеба
- Красный винный уксус
- Несколько капель соуса «табаско»

ПРИГОТОВЛЕНИЕ:

1. Все овощи и зелень вымыть и обсушить. Помидоры обдать кипятком, снять кожицу. Разрезать плоды на четыре части и удалить семена. Перцы разрезать пополам и удалить сердцевину. Огурец очистить от кожицы. Нарезать помидоры, перцы и огурец небольшими кубиками. Чеснок очистить и измельчить. С хлеба срезать корку, мякоть нарезать кубиками.
2. Сложить помидоры и перцы в большую миску. Добавить огурец. Веточки тимьяна раздавить обратной стороной ножа и добавить в миску вместе с чесноком и хлебом. Приправить солью. Размять овощи с хлебом руками до получения густой однородной массы.
3. Кубики льда положить в плотняное полотенце и измельчить с помощью молоточка. Добавить 1 стакан дробленого льда в миску с супом. Оставить суп на несколько минут в теплом месте, пока не растает лед.
4. Добавить в суп уксус и 2–3 капли соуса «табаско».
5. Выдавить сок лимона.
6. Взбить гаспачо в блендере, затем протереть через сито. Добавить оливковое масло. Подавать очень холодным.