

МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№34 АПРЕЛЬ 2013

АКТУАЛЬНО
ПИРАТСТВО

ИНТЕРЕСНО
ИСКЛЮЧЕНИЕ
ИЗ ПРАВИЛ

ЭКСКЛЮЗИВНО
ПРОЕКТ
HORIZON

ЭККУРСИЯ
ПОРТ
НИНБО

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ТУРБОХОД
«МАКСИМ ГОРЬКИЙ»

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГУА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛИЗ



БЕРМУДСКИЕ О-ВА



БОЛИВИЯ



БИРМА/МЬЯНМА



КАМБОДЖА



КАЙМАНОВЫ О-ВА



КОМОРСКИЕ О-ВА



КЮРАСАО



КИПР



ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ



ФАРЕРСКИЕ О-ВА (МЕЖД. РЕГИСТР)



ФРАНЦИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГРУЗИЯ



ГЕРМАНИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГИБРАЛТАР



ГОНДУРАС



ЯМАЙКА



ЛИВАН



ЛИБЕРИЯ



МАЛЬТА



МАРШАЛОВЫ О-ВА



МАВРИКИЙ



МОЛДОВА



МОНГОЛИЯ



КНДР



ПАНАМА



САУ-ТОМЕ И ПРИНСИПИ



ШРИ-ЛАНКА



СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ



ТОНГА



ВАНУАТУ



Это морские флаги, которые Международная федерация транспортников объявила «удобными». В дополнение к названным флагам есть ряд судовых регистров, где отдельные суда можно классифицировать, как работающие под «удобным» флагом.





Стр. **24**
В ОБЪЕКТИВЕ
ОТКРОВЕННЫЙ
РАЗГОВОР

Уважаемые наши читатели!

Мы рады представить вам очередной номер журнала «Морской», в котором вас, как всегда, ждет много интересной информации. В этом выпуске мы расскажем вам про результаты научно-исследовательского проекта Horizon, который направлен на выявление влияния усталости на когнитивные функции вахтенного, а также предоставим эксклюзивные статистические данные, которые были обнаружены в последнем отчете Международной торговой палаты и Международного морского бюро относительно уровня пиратских нападений.

Конечно, мы не оставили без внимания прекрасных женщин – вашему вниманию 5 женщин, которые смогли добиться успеха в мировом морском бизнесе.

В этом номере журнала в постоянной рубрике «История в деталях» вы сможете узнать о судьбе флагмана советского пассажирского флота, турбоходе «Максим Горький». В этот раз рубрику нам помог подготовить известный КВН-щик, журналист, а также моряк дальнего плавания Игорь Лосинский, который отдал 10 лет своей жизни этому поистине выдающемуся судну.

Также мы хотим представить вашему вниманию новую рубрику «В объективе», где мы приглашаем моряков поделиться своими историями, мнениями и просто мыслями. Станет ли эта рубрика постоянной или нет, зависит от наших читателей. Поэтому редакция журнала «Морской» приглашает вас к диалогу. Свои заявки вы можете, как обычно, присылать на электронный адрес журнала: morskoy@mtwtu.org.ua.

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



НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

4 Какие праздники отмечаем в апреле 2013 года?

АКТУАЛЬНО

6 Пиратство
10 Переговоры с Ver.di
11 Рабочий визит

ИНТЕРЕСНО

8 Исключение из правил
12 Аланг

ЭКСКУРСИЯ

14 Порт Нинбо

ЭКСКЛЮЗИВНО

16 Проект HORIZON

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

20 Турбоход «Максим Горький»

№ 34,
 апрель 2013

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

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

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

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

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

Тираж – 1200 экз.

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

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

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ФИНАНСИРУЕТ ПРОГРАММУ ПО БОРЬБЕ С ПИРАТСТВОМ

Правительство Великобритании выделит 3,5 млн. \$ на антипиратскую программу Управления ООН по наркотикам и преступности (УНП ООН).



Министр иностранных дел Алистер Берт заявил, что это финансирование поможет «снизить угрозу для международного судоходства и судоходства Великобритании, а также устранить сам корень пиратства».

В своем выступлении в парламенте Великобритании он отметил, что данная проблема относится не только к водам у побережья Сомали: «В течение нескольких последних лет наблюдается тревожный рост пиратства и вооруженного разбоя на море в Гвинейском заливе».

Финансирование будет покрывать завершение строительства новой тюрьмы и специального сооружения для содержания осужденных пиратов; проекты по борьбе с коррупцией в уголовно-исполнительной системе Сомали; совершенствование береговой охраны Сомали, а также развитие учреждений в республике Маврикий, занимающихся уголовным преследованием пиратов.

Обо всех нападениях и замеченных подозрительных случаях следует сообщать в Аналитический центр по борьбе с пиратством при ММБ, тел.: +603 2031 0014 (круглосуточно)

E-mail: imbkl@icc-ccs.org

ПРИЧИНА ПОЖАРА НА ЛАЙНЕРЕ CARNIVAL TRIUMPH – УТЕЧКА ТОПЛИВА

Стала известна причина пожара в двигательном отсеке круизного лайнера Carnival Triumph, который пять дней дрейфовал в Мексиканском заливе. Возгорание произошло из-за утечки топлива. Напомним, что круизный лайнер Carnival Triumph отплыл из техасского порта Галвестон 7 февраля в четырехдневный круиз. На третий день путешествия в машинном отделении случился пожар, судно потеряло управление и легло в дрейф примерно в 240 километрах от берега. Кроме того, на судне вышли из строя вентиляционная и канализационная системы. Пассажирам приходилось спать на открытой палубе, стоять в очереди за едой и водой. Представитель Береговой охраны США рассказал, что огонь вспыхнул после того, как топливо стало вытекать из



трубопровода, соединяющего бак с горючим и один из генераторов судна, и попало на горячую поверхность. Автоматическая система пожаротушения справилась с возгоранием, и никто из 4,2 тысячи человек на борту не пострадал, однако двигатели судна запустить не удалось.

Расследование причин аварии и поиски виновных займут не менее полугода. Морское управление Багамских островов в сотрудничестве с Береговой охраной США приступило к следствию сразу же после того, как судно причалило к берегу. Уже опрошены пассажиры и члены экипажа лайнера.

ФИЛИППИНЦЫ НЕ СОБИРАЮТСЯ ОТДАВАТЬ ПАЛМУ ПЕРВЕНСТВА

Новая череда проверок последует в этом году от Европейского агентства безопасности на море (EMSA), которое по поручению Еврокомиссии будет инспектировать уровень кадровой подготовки в странах, не являющихся членами ЕС.

Эксперты не верят, что ЕС откажется признавать сертификаты филиппинских моряков, если страна не пересмотрит остающиеся несоответствия Международной конвенции по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (STCW). В Маниле убеждены в том, комиссия не осмелится пойти на такие жесткие меры. Запрет филиппинских моряков на судах под флагами ЕС станет слишком серьезным шагом не только для европейских судовладельцев, но и для всего мирового судоходства.



Команда EMSA побывала на Филиппинах уже трижды – в 2006, 2010 и в начале 2012 года. В этом году EMSA собирается посетить страну в октябре. В любом случае, это будет их последней «вылазкой» перед тем, как в 2014 году Еврокомиссия примет решение: признавать или нет сертификаты филиппинских моряков. *По материалам sur.ru*

ВЛАСТИ МОМБАСЫ ПОСЕТИЛИ СУДНО ИЗ ШРИ-ЛАНКИ

Власти Момбасы, Кения, дали владельцам судна Махарола десять дней на выплату задолженности перед экипажем или будет объявлена забастовка, заявил работник морского профсоюза.



«Во вторник власти порта Момбасы, в состав которого также входит представитель ITF, посетили судно и проинформировали капитана и экипаж о последней возможности разрешения конфликта», – говорит Ranjan Perera, Национальный профсоюз моряков Шри-Ланки.

В связи с невыплатой заработной платы в течение нескольких месяцев, судно было задержано в порту Момбасы с начала этого месяца.

КОМПАНИЯ MOL ОБЪЯВИЛА О ВВОДЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ РУДОВОЗА ORE SALVADOR

Японская транспортная компания MOL (Mitsui OSK Lines, Ltd) объявила о завершении строительства и ввода в эксплуатацию рудовоза Ore Salvador дедвейтом 297000 тонн. Об этом 28 февраля 2013 года сообщила пресс-служба транспортной компании MOL.

Как отмечается, рудовоз Ore Salvador был построен на верфи Ariake японской корпорации Japan Marine United Corporation's. Рудовоз будет осуществлять перевозку руды согласно долгосрочного договора, заключенного между компанией MOL и горнодобывающей компанией Vale S.A. Отметим, что рудовоз Ore Salvador, IMO: 96 07 045, флаг Либерия, был введен в эксплуатацию 28 февраля 2013 года. Судостроитель: верфь Ariake японской корпорации Japan Marine United Corporation's. Владелец: японская транспортная компания MOL. Основные характеристики: водоизмещение 152000 тонн, дедвейт 297076



тонн. Длина 327 метров, ширина 55 метров, максимальная осадка 21,4 метра. Средняя скорость хода 14,8 узла.

Напомним, что транспортная компания MOL является ведущим оператором балкеров типоразмера Capesize. Компания располагает флотом из семи рудовозов (VLOCs) дедвейтом 300000 тонн каждый.

ПОЛЕЗНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ ДЛЯ МОРЯКОВ

Международный благотворительный фонд ITF помощи морякам выпустил приложение для Android, содержащее полные данные о судах, – The ITF Look up a Ship. Приложение было разработано для того, чтобы обеспечить моряков возможностью узнать основные сведения о судне, на которое они собираются пойти работать.



Достаточно установить программу на телефон и ввести IMO номер интересующего судна. Данные для отображения будут включать в себя название судна, флаг, наличие коллективного договора ITF. Далее, если приложение покажет, что на судне имеется соглашение между профсоюзом и работодателем, моряку станет доступна информация о состоянии соглашения, подписантах документа, количестве членов экипажа на борту и их национальности, а также данные о последней проверке МФТ. Найти судно можно будет не только по IMO номеру, но и по названию. В таком случае система может предложить несколько судов с одинаковым названием, моряку останется лишь выбрать нужный теплоход и получить все те же самые данные. Приложение уже доступно для Android и Blackberry, а в скором времени будет выпущено и для владельцев Iphone.

1 апреля

День смеха

Считается, что обычай раз в году разыгрывать друг друга и врать напропалую возник во Франции.

Но еще древние римляне отмечали 17 февраля «праздник глупых». В Восточной Индии традиция розыгрышей существует с незапамятных времен, но празднуется 31 марта.

Традиция живет и теперь. Причиной такой своеобразной традиции стала сама природа. Весенние капризы погоды люди старались задобрить шутками и розыгрышами.



7 апреля

Всемирный день здоровья

Вряд ли на нашей планете найдется уголок, жители которого не знают аббревиатуру ВОЗ. Так сокращенно называют Всемирную организацию здравоохранения (World Health Organization), которая была образована в 1948 году. За время, прошедшее с этого момента, членами Всемирной организации здравоохранения стали более 190 государств мира.

Украина стала членом Всемирной организации здравоохранения в 1948 году. С приобретением независимости в 1991 году обновила свое активное членство.

В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Украины от 04.04.2001 № 327 «О Едином государственном реестре международных организаций, членом которых является Украина» Министерство охраны здоровья Украины определено центральным органом исполнительной власти, который отвечает за координацию деятельности Всемирной организации охраны здоровья в Украине.



Двухгодичные Соглашения о сотрудничестве заключаются с 1994 года и обуславливают направления сотрудничества на двухгодичный срок, согласовывают стратегию последующей работы, определяют самые болезненные проблемы охраны общественного здоровья, которые нуждаются в мобилизации национальных усилий и помощи со стороны ВОЗ.

12 апреля

Всемирный день авиации и космонавтики

В этот день, 12 апреля, в 1961 году гражданин СССР старший лейтенант Юрий Алексеевич Гагарин на космическом корабле «Восток» впервые в мире совершил орбитальный облет Земли, открыв эпоху пилотируемых космических полетов. Он совершил один виток вокруг земного шара, продолжавшийся 108 минут.

Яркие успехи отечественной космонавтики – закономерный результат самоотверженного труда многих тысяч людей, десятков трудовых коллективов, которые делают все от них зависящее во имя прогресса космической отрасли.

По решению Международной авиационной федерации (ФАИ) 12 апреля отмечается, как Всемирный день авиации и космонавтики.



24 апреля

День солидарности молодежи

Международный день солидарности молодежи отмечается ежегодно с 1957 года по решению Всемирной федерации демократической молодежи.



Этот памятный день служит еще одним поводом, чтобы привлечь внимание государственных органов, общества и средств массовой информации к проблемам молодежи.

Объединение усилий молодежных, общественных организаций, широких слоев населения, людей неравнодушных, душой болеющих за будущее своих детей и внуков, позволит усилить контроль общества за соблюдением прав молодежи, повышением организованности и творческой активности молодежи в реализации экономических, социальных, научно-технических и нравственных проблем общества, укрепления преемственности поколений, законности и правопорядка.

Легко ли быть молодым – это зависит от степени сплоченности молодежи в решении своих проблем.

28 апреля

Всемирный день охраны труда

Международная организация труда (МОТ) объявила 28 апреля Всемирным днем охраны труда с тем, чтобы привлечь внимание мировой общественности к масштабам проблемы, а также к тому, каким образом создание и продвижение культуры охраны труда может способствовать снижению ежегодной смертности на рабочем месте. Впервые он отмечался в 2003 году.

Идея проведения Всемирного дня охраны труда берет начало от Дня памяти погибших работников, впервые проведенного американскими и канадскими трудящимися в 1989 году в память о работниках, погибших и пострадавших на работе.



В этот день более чем в ста странах мира проводятся мероприятия, направленные на привлечение внимания общественности к нерешенным проблемам охраны труда.

29 апреля

Международный день танца

Международный день танца отмечается с 1982 года по решению ЮНЕСКО в день рождения французского балетмейстера Жана Жоржа Новера, реформатора и теоретика хореографического искусства, который вошел в историю, как «отец современного балета».

Жан Жорж Новер (29.4.1727-19.10.1810) – французский балетмейстер, ученик балетмейстера Л. Дюпре. Выступал как танцовщик и возглавлял балетную труппу в театре «Друри-Лейн» в Лондоне.

Новер разработал принципы героического балета и балета-трагедии. В 1759 вышел его знаменитый труд «Письма о танце и балетах», где Новер обосновал принципы балета-пьесы, воплощаемого средствами действенных пантомимы и танца в содружестве композитора, хореографа и художника.

30 апреля

День ребенка в Мексике



В этот день принято поздравлять всех детей.

В ресторанах и коммерческих центрах им дарят сладости, а родители обычно выводят своих детей на прогулку или организуют для них дома праздник.

Источник: www.calend.ru

В 2012 ГОДУ КОЛИЧЕСТВО ПИРАТСКИХ АТАК СУЩЕСТВЕННО СНИЗИЛОСЬ

Но воды у Восточной и Западной Африки по-прежнему остаются опасными, заявляет Международное морское бюро

Пиратство на море достигло уровня пятилетней давности: в 2012 году было атаковано 297 судов, по сравнению с 439 нападениями в 2011 году, сообщается в глобальном отчёте по пиратству Международной торговой палаты (ИСС) Международного морского бюро (ИМБ). Данные, собранные по всему миру, показывают значительное сокращение сомалийского пиратства, хотя в Восточной и Западной Африке по-прежнему высока вероятность пиратских нападений, – 150 атак в 2012 году.

В прошлом году пиратами по всему миру было атаковано 174 судна, 28 были захвачены и 28 были обстреляны. Центр отчётности по пиратству Международного морского бюро также зафиксировал 67 попыток нападения. Количество моряков, взятых в заложники, снизилось с 802 в 2011 году, до 585 в 2012, в то время как еще 26 были похищены с целью получения выкупа в Нигерии. Шесть членов экипажа погибли и 32 были ранены или подверглись насилию.

«Предоставленные ММБ цифры показывают сокращение пиратских захватов и нападений на суда. Но экипажи должны сохранять бдительность, особенно в опасных водах Восточной и Западной Африки», – заявил капитан Поттенгал Мукундан, директор ММБ, организации, которая осуществляет мониторинг пиратства по всему миру с 1991 года.

В Сомали и Аденском заливе, всего 75 судов сообщили о пиратских нападениях в 2012 году, по сравнению с 237 сообщениями в 2011 году, что составляет 25% от всех нападений по всему миру. Число угонов судов сомалийскими пиратами снизилось вдвое с 28 в 2011 году до 14 в прошлом году.

ММБ говорит, что военно-морские силы сдерживают

пиратство у восточного побережья Африки, нанося крепкие удары и применяя решительные меры против пиратских плавбаз. Также широко используются частные вооруженные охранники для обеспечения безопасности, а экипажи успешно применяют «Лучшие практики управления».

Но угроза и возможности вооруженных до зубов сомалийских пиратов сегодня по-прежнему остаются на высоком уровне.

«Продолжающееся присутствие военно-морских флотов является жизненно важным для обеспечения низкого уровня сомалийского пиратства», – заявил капитан Мукундан. «Этот прогресс может легко остановиться, если военно-морские суда будут выведены из этого региона». Пиратские плавбазы и скифы были зафиксированы в Оманском заливе, южной части Красного моря и Сомалийском бассейне. По состоянию на 31 декабря 2012 года сомалийские пираты все еще удерживали 104 заложника на восьми судах и еще 23 заложника содержались на суше, в ожидании переговоров об их освобождении.

В Сомали и не только наиболее часто подвергаются пиратским атакам контейнеровозы, сухогрузы и танкеры, перевозящие нефть, химикаты и другие продукты. Рыболовные суда и другие небольшие суда также подвергаются риску быть атакованными пиратами.

Что касается Западной Африки, пиратство растет в Гвинейском заливе: в 2012 году было зафиксировано 58 нападений, в том числе 10 угонов судов, а 207 членов экипажей были взяты в заложники. Пираты в этой области особенно жестоки, они применяли оружие, по крайней мере, в 37 из этих нападений. Бенин является исключением: здесь наблюдается резкое снижение: с 20 нападений (в том числе восьми угонов) в 2011 году, до двух (в том числе один угон) в 2012 году.

Нигерия: 27 нападений в 2012 году (в том числе 4 угона судов, на борт 13 судов пираты сумели подняться, восемь судов было обстреляно, а также были зафиксированы две попытки нападения). В 2011 году были зарегистрированы только 10 случаев нападений, в том числе два угона.

В Того также наблюдается увеличение: с пяти нападений в 2011 году до 15 в 2012 году, в том числе четыре угона.





• фактические нападения • попытки нападения • подозрительные суда

У берегов Слоновой Кости были зарегистрированы пять случаев пиратских нападений в 2012 году, по сравнению с одним в 2011 году. В последнем квартале 2012 года танкер типа Rapatah был захвачен (как подозревается) нигерийскими пиратами из Абиджана, – это первый зафиксированный случай угона у Берега Слоновой Кости.

В Юго-Восточной Азии четыре судна были захвачены, в том числе танкер из Малайзии, который впоследствии был отбит во Вьетнаме в последнем квартале 2012 года.

Индонезийский архипелаг: 81 сообщение о мелких кражах, на которые приходится более четверти мировых инцидентов в 2012 году. Тридцать судов были атакованы в последнем квартале 2012 года. Количество сообщений о нападениях из Индонезии возрастает ежегодно с 2009 года. Пираты поднимались на борт судов в 73 случаях, а 47 членов экипажей были взяты в заложники. О четырнадцати нападениях было доложено из Белавана, Индонезия, где суда стояли на якоре или у причала.

О Центре отчётности по пиратству Международного морского бюро

Центр отчётности по пиратству ММБ (IMB PRC) является единственным в мире центром, который получает и распространяет доклады по пиратству и вооруженному разбою 24 часа в сутки по всему миру. Центр является независимой неправительственной организацией, созданной для наблюдения за пиратскими атаками вне политического вмешательства. ММБ настоятельно призывает всех капитанов и судовладельцев сообщать обо всех фактических нападениях, а также о попытках и подозрениях на нападение и вооруженный грабёж в Центр отчетности по пиратству ММБ. Такого рода реакция является важным шагом на пути к реагированию органов власти и закона на пиратство.

Обо всех нападениях и замеченных подозрительных случаях следует сообщать в Аналитический центр по борьбе с пиратством при ММБ, тел.: +603 2031 0014 (круглосуточно).

E-mail: imbkl@icc-ccs.org

Locations of **ACTUAL** and **ATTEMPTED** attacks, January – September 2007 – 2012

| | Locations | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------------|------------------------|-------|------|------|------|------|------|
| S E ASIA | Indonesia | 37 | 23 | 7 | 26 | 30 | 51 |
| | Malacca Straits | 4 | 2 | 2 | 1 | | 2 |
| | Malaysia | 7 | 7 | 14 | 13 | 14 | 8 |
| | Myanmar (Burma) | | 1 | 1 | | 1 | |
| | Philippines | 2 | 6 | 1 | 3 | 2 | 3 |
| | Singapore Straits | 3 | 2 | 6 | 2 | 7 | 6 |
| | Thailand | 2 | | 1 | 1 | | |
| | FAR | China | | | | 1 | 1 |
| EAST | Papua New Guinea | 1 | | | | | |
| | South China Sea | 3 | | 10 | 30 | 13 | 1 |
| | Vietnam | 4 | 8 | 8 | 9 | 6 | 4 |
| INDIAN SUB | Bangladesh | 13 | 9 | 12 | 18 | 7 | 9 |
| | CONTINENT | India | 7 | 10 | 10 | 4 | 6 |
| | Sri Lanka | 4 | 1 | | | | |
| AMERICAS | Brazil | 3 | | 4 | 2 | 1 | 1 |
| | Colombia | | | 5 | 2 | 3 | 3 |
| | Costa Rica | | | 3 | | 3 | 1 |
| | Ecuador | | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 |
| | Guyana | 3 | | | 2 | 1 | |
| | Haiti | 1 | 2 | 3 | 5 | 2 | 2 |
| | Jamaica | 1 | | | | | |
| | Peru | 5 | 3 | 10 | 8 | 1 | 2 |
| | Suriname | 1 | | | | | |
| Venezuela | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | | |
| AFRICA | Algeria | | | | | | 1 |
| | Angola | 1 | 2 | | | 1 | |
| | Benin | | | | | 19 | 2 |
| | Cameroon | | | 3 | 5 | | 1 |
| | Dem. Republic of Congo | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 2 |
| | Egypt | 2 | | | | 2 | 6 |
| | Equatorial Guinea | | 1 | | | | |
| | Eritrea | 1 | | | | | |
| | Ghana | 1 | 4 | 2 | | 2 | 2 |
| | Guinea | 1 | | | 3 | 5 | 2 |
| | Guinea Bissau | | | 1 | | | |
| | Gulf of Aden* | 10 | 51 | 100 | 44 | 32 | 13 |
| | Ivory Coast | | 3 | 2 | 3 | 1 | 3 |
| | Kenya | 4 | 1 | 1 | | 1 | 1 |
| | Liberia | 1 | 1 | | 1 | | |
| | Morocco | | 1 | | | | |
| Mozambique | | 2 | | | | 2 | |
| Nigeria | 26 | 24 | 20 | 11 | 6 | 21 | |
| Red Sea** | | | 15 | 24 | 36 | 13 | |
| Sierra Leone | 1 | | | | | 1 | |
| Somalia*** | 26 | 12 | 47 | 56 | 130 | 44 | |

Материал взят из: ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 01 January – 30 September 2012

Женщины у штурвала

Морской бизнес считается истинно мужским делом, однако не было в истории еще ни одного направления, в котором бы женщина не умудрилась достичь успеха. Хоть женщина на судне – это плохая примета, но реальные примеры из жизни доказывают, что из каждого правила есть исключения. Итак, вашему вниманию бизнес-леди, которые умудрились стать у руля морского бизнеса.



Ангелики
Франго

Navios Group,
Греция

Ангелики Франго ломает все гендерные стереотипы и на личном опыте доказывает, что и женщина может быть акулой бизнеса. Если бы все мужчины могли делать то, что делает Франго для своей компании, их бы непременно ждал успех.

Под контролем Navios Group на данный момент находится около 95 судов. В 2004 году бизнес-леди приобрела компанию за «каких-то» 200 млн. долларов и за 8 лет сделала из нее миллиардера с активами размером в 3,5 млрд. долларов. За эти годы компания расширилась и разместила свои представительства в нескольких местах. В то время как другие компании вынуждены были сократить свои расходы, Франго набирала обороты.

Ее восхождение к вершине началось 20 лет назад, вскоре после того, как она окончила Колумбийский университет со степенью магистра в сфере машиностроения. «Я представительница пятого поколения в своей семье, которая занимается морским бизнесом, – говорит Франго. – Это у меня в ДНК».



Анетт
Олсен

Fred.Olsen & Co.,
Норвегия

Компания была основана Питером Олсеном в 1848 году и имела в своем распоряжении 16 судов. Сегодня это холдинг с центральными компаниями Bonheur и Ganger Rolf, которые представляют интересы семейства Олсен. Анетт Олсен является единственным владельцем конгломерата Fred. Olsen & Co.

Она стала партнером компании в 1993 году, унаследовав это право от своего отца. Анетта является представителем 5-го поколения семьи Олсен, занимающимся морским бизнесом. Она тщательно готовилась к управлению компанией с первых курсов университета Херриот-Ватт (Шотландия), а позже в Государственном университете Сан-Франциско.

Сегодня холдинг имеет свои компании, занимающиеся бурением морских скважин, производством новых судов, круизными перевозками, разработкой возобновляющихся источников энергии, недвижимостью, потребительскими товарами и даже СМИ.

Fred. Olsen Windcarrier представляет услуги по транс-

портировке, монтажу и техническому обслуживанию оффшорных электростанций. Компания была одним из пионеров в разработке новых технологий в этой сфере, которая считается очень перспективной.

По состоянию на январь 2011 года флот состоит из 2 танкеров типа «suezmax», 1 большого сухогруза и 2 судов «suezmax», переоборудованных в плавучие установки добычи, хранения и выгрузки нефтепродуктов.



Сабрина Чо была официально назначена главой Wah Kwong Maritime Transport Holdings.

Занимаясь делами своей семейной фирмы, которую ее дедушка основал в начале 1950-х годов, к 2007 году она стала вице-президентом компании и с тех пор играла важную роль в экономической политике компании.

Госпожа Чо уже несколько последних лет принимает активное участие в ведении дел компании. Она приняла обязанности от своего отца, так как у него начались проблемы со здоровьем.

В 38 лет, заняв пост главы Wah Kwong Maritime Transport Holdings, она является одной из самых молодых руководителей среди компаний морской отрасли.

В своем первом интервью журналистам на новом посту Чо поделилась прогнозами на 2013 год. По ее словам, морскому бизнесу следует ожидать снижения деловой активности.

В прошлом году Wah Kwong Maritime Transport Holdings была признана одной из 50 лучших судовладельцев в мире.

Прогнозисты ожидают, что вектор компании немного изменится, так как Чо хоть и уважает семейные ценности, имеет современный взгляд на бизнес. Назначение ее на главенствующий пост означает поворот в традиционной гонконгской модели судовладельческих компаний. Сабрина Чо представляет собой новое поколение судовладельцев.

Винсент Лай был назначен главным финансовым директором и директором компании, а Том Хаксли остается исполнительным директором. Wah Kwong — одна из крупнейших гонконгских судовладельческих компаний, с флотом из тринадцати балкеров, пяти танкеров и десяти LPG-судов.



Садан Каптаноглу родилась в 1972 году в Стамбуле. После окончания философского факультета Стамбульского университета она изучала судоходство в Лондонском городском колледже. Получила степень магистра в области морских перевозок, финансов и торговли в лондонской школе Cass Business School. В настоящее время работает над диссертацией на соискание ученой степени кандидата наук. С 2000 года Sadan занимает должность управляющего директора судоходной компании Н. Kartanoglu Ship Management Company и является членом правления холдинга Kartanoglu с момента его создания.

Она также является членом совета директоров Палаты судоходства Турции, Морского университета Piri Reis, членом исполнительного комитета совета директоров BIMCO и Председателем Комитета Регистра Ллойда в Турции. В 2008 году в Лондоне в рамках ежегодной церемонии награждения достижений в области безопасности мореплавания Seatrade Awards Садан победила в номинации «Молодой человек года». Садан Каптаноглу замужем, у неё две дочери.



Ханна Серенсен была назначена на пост Генерального директора компании Maersk Tankers 13 февраля 2012 года. Предыдущей должностью Ханна была пост коммерческого директора контейнерного подразделения Maersk Line.

Ханна Соренсен присоединилась к компании AP Moller - Maersk Group в 1994 году и занимала должность экономиста. До 2001 года Ханна работала на посту финансового директора в подразделениях Maersk Line в Индии, Италии и Сингапуре. В 2006 году она была назначена региональным менеджером в Генуе, а в 2008 году — коммерческим директором Maersk Line.



Ver.di является крупным немецким профсоюзом, объединяющим 2,2 млн. членов. Ver.di – это аббревиатура от Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, что означает «Объединенный профсоюз работников сферы услуг». Штаб-квартира профсоюза находится в Берлине.

Профсоюз Ver.di был сформирован в 2001 году, когда Профсоюз рабочих Германии (DAG) объединился с четырьмя профсоюзами (DPG, HBV, ЦТВ, IG Medien), принадлежащими к Конфедерации профсоюзов Германии (DGB).

В период с 24 по 26 февраля этого года представители ПРМТУ приняли участие в ряде встреч с коллегами из братского профсоюза Ver.di. В переговорах по пересмотру и внесению изменений в Меморандум о понимании, заключенный между ПРМТУ и Ver.di много лет назад, приняли участие первый зам. Председателя ПРМТУ – Олег Григорюк и инспектор МФТ в Украине – Наталья Ефрименко. Ver.di представляли: член исполкома, курирующая транспортную секцию Кристина Биеле, руководитель отдела МФТ по борьбе с «удобными флагами» Берндт Лош и координатор международной деятельности Арне фон Шпрекельсен.

Встреча проходила в офисе Ver.di, вотчине рабочего класса Германии, где располагаются профсоюзы всех отраслей промышленности, транспорта и сферы услуг. Это настраивало участников на конструктивный диалог и братское взаимопонимание. В приветственном слове Кристина Биеле рассказала о тенденциях и проблемах морского транспорта в Германии, о скором принятии Германией Сводной морской конвенции, о специфике немецкого законодательства и перспективах сотрудничества с представителями украинских моряков – ПРМТУ. В ответном приветствии Олег Григорюк высказал надежду на конструктивную беседу и рассказал о необходимости близкого сотрудничества и обмена опытом между профсоюзами. Берндт Лош сообщил о критическом сокращении рабочих мест на судах немецких судовладельцев. «Под влиянием кризиса и особенностей немецкого законодательства, устанавливающего высочайшие требования к судовладельцам на государственном уровне, многие судовладельцы переводят свои суда и менеджменты в Сингапур

и Гонконг, где на них снижается налоговое давление, а также упрощаются некоторые процедуры управления флотом», – пояснил Берндт.

Олег Григорюк заметил, что на сегодняшний день критически важным для украинских моряков остается вопрос налогообложения, а также получения доступа к социальным инициативам профсоюза, таким как межрейсовое медицинское страхование, частичная компенсация санаторно-курортного оздоровления, дополнительное пособие на рождение ребенка и др. «Принципиально важным остается также вопрос интеграции стандартов коллективного договора ПРМТУ в уже существующие договоры Ver.di и включение фондовых элементов на осуществление социальных инициатив для украинских моряков. В этом и состоит суть социального диалога между работодателем и профсоюзом – принятие совместных решений на благо работников и для осуществления их социальной поддержки», – заметил Олег Григорюк. Также в планах ПРМТУ и Ver.di совместный проект, в рамках которого лучшие кадеты из Одесской национальной морской академии смогут принять участие в работе летнего лагеря – семинара для желающих узнать больше о профсоюзной работе и будущих трудовых правоотношениях. Лучшие курсанты, предварительно прошедшие через собеседование с руководством ПРМТУ, будут отобраны для участия в этом мероприятии. По окончании летнего лагеря у лучших из лучших появится шанс пройти обучение в одном из морских учебных заведений Германии.

В целом визит ПРМТУ оставил только положительные эмоции и послужил дополнительным стимулом к взаимопомощи и плодотворной работе для успешной защиты интересов украинских моряков.





ВСТРЕЧА В ЕВРОПЕЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ

Европейская федерация транспортников (ETF) является общеевропейской профсоюзной организацией, которая охватывает профсоюзы транспортной отрасли Европейского союза, Европейской экономической зоны, а также Центральной и Восточной Европы.

ЕФТ объединяет членов Федерации транспортников Европейского союза с европейским филиалом Международной федерации транспортников (ITF). Профсоюзы обеих структур приняли решение о сотрудничестве и объединили обе существующие организации, в результате чего на учредительном съезде в Брюсселе 14-15 июня 1999 года была создана Европейская федерация транспортников.

В ЕФТ входят профсоюзы, которые представляют интересы работников железной дороги, автомобильного транспорта, морского транспорта, портовиков и докеров, внутреннего водного транспорта, гражданской авиации, рыболовства и туризма.

ЕФТ объединяет более чем 2,5 млн. работников транспорта из 223 транспортных союзов и 40 европейских стран в следующих секторах: железные дороги, автомобильный транспорт и логистика, морской транспорт, внутренний водный транспорт, гражданская авиация, порты и доки, туризм и рыболовство.

4 марта в Брюсселе, в штаб-квартире Европейской федерации транспортников состоялась встреча представителя ПРМТУ первого заместителя председателя Олега Григорюка с руководителем ЕФТ – Генеральным секретарем Эдуардо Чагасом и куратором морской секции ЕФТ Филиппом Алфонсо.

Встреча была посвящена получению более полного

представления о тех реорганизационных процессах, которые происходят в морской отрасли Украины, какие цели и задачи являются приоритетными для руководства ПРМТУ, в решении каких проблем необходима поддержка ЕФТ?

Олег Григорюк рассказал о том, что в свете грядущей концессии морских портов Украины и прихода частных инвесторов, основной задачей для ПРМТУ является сохранение рабочих мест членов профсоюза, а также уровня заработной платы и социальных гарантий работников, предусмотренных Отраслевым соглашением, заключаемым ПРМТУ с Министерством инфраструктуры; профсоюз установил конструктивный социальный диалог с Министерством, а также Федерацией работодателей транспорта Украины, что позволяет проводить реформы под контролем Профсоюза и учитывать все нужды работников отрасли.

Одним из наиболее актуальных вопросов для украинских моряков и крюингов остается сложность и дороговизна подачи и получения Шенгенской визы. «С целью попытаться облегчить процедуры и обеспечить правильное толкование документов, регламентирующих выдачу виз Шенгенской зоны, по просьбе членских организаций, ЕФТ разработало специальное пособие, которое разъясняет посольствам и консульствам реальные требования к выдаче транзитных и рабочих виз морякам из стран, не входящих в ЕС», – пояснил Филипп Алфонсо. «Это первый шаг в попытке заняться этим вопросом на уровне Еврокомиссии. Будем надеяться на позитивные изменения в процессе рассмотрения и сокращения сроков выдачи, а также уменьшения стоимости виз».

АЛАНГ - КЛАДБИЩЕ ПОГИБШИХ КОРАБЛЕЙ

Аланг находится на севере западного штата Индии Гуджарата, в 50 км от города Бавнагар. Побережье Аланга идеально подходит для разделки судов на металлолом – дело в том, что дважды в месяц здесь случается по-настоящему высокий прилив, во время которого суда подтягиваются к берегу, или, проще сказать, выбрасываются на берег, а во время отлива вода отступает на 16-18 метров, и судно оказывается практически на суше.

Первым судном, посаженным на мель здесь, в Аланге, стало Kota Tenjong, и случилось это 13 февраля 1983 года.

Побережье Аланга разбито на 400 разделочных площадок, которые местные жители и приезжие рабочие разборок называют «платформами». Платформы занимают 10 километров береговой линии и на них одновременно работает от 20 до 40 тысяч рабочих, которые разбирают суда вручную. В среднем над одним судном трудятся около 300 рабочих, и за два месяца от него не остаётся буквально ничего.

В год «разделяется» порядка 1500 судов, практически всех мыслимых классов и типов – от военных кораблей, до супертанкеров, от контейнеровозов, до научно-исследовательских судов.

Наиболее экономичный способ утилизации – когда транспортное судно отправляется на лом своим ходом. Как правило, оно уходит в последний рейс в Индию, Пакистан, Китай или Бангладеш с дешевым навалочным грузом (руда, уголь, металлолом). После выгрузки в порту назначе-

ния судно продают по цене судового лома фирме-посреднику.

Суда своим ходом выбрасываются на отведенный участок побережья носом к берегу в короткие часы полной воды. В течение 7-10 дней после схода воды идёт демонтаж оборудования. Причем разделка поражает своей тщательностью: сначала снимается абсолютно все, что можно снять и отделить, как нечто отдельное и годное к дальнейшему употреблению, а, соответственно, продать – двери и замки, части двигателей, кровати, матрасы, камбузные комбайны и спасательные жилеты. После этого начинается собственно разделка: к борту судна подтягивают на салазках строительные леса, с которых газорезчики вертикальными резами разделяют корпус на секции – так, чтобы в середине каждой был отсек, ограниченный поперечными переборками, сохраняющий плавучесть. Днище разрезают изнутри. При очередном приливе лебедками медленно под-



тягивают секции к берегу и отодвигают их друг от друга, расширяя фронт работ. Каждую секцию разрезают и разваливают на крупные блоки отдельно, начиная сверху от двойного дна. Блоки вытягивают на берег для окончательной разрезки на крупногабаритный лом. При всех операциях используется минимум оборудования. После этого металлолом вывозят на грузовиках напрямую на переплавку или на места сбора металлолома, а запчасти, которые еще годны к употреблению, свозят на громадные склады, протянувшиеся по дороге, ведущей от побережья.

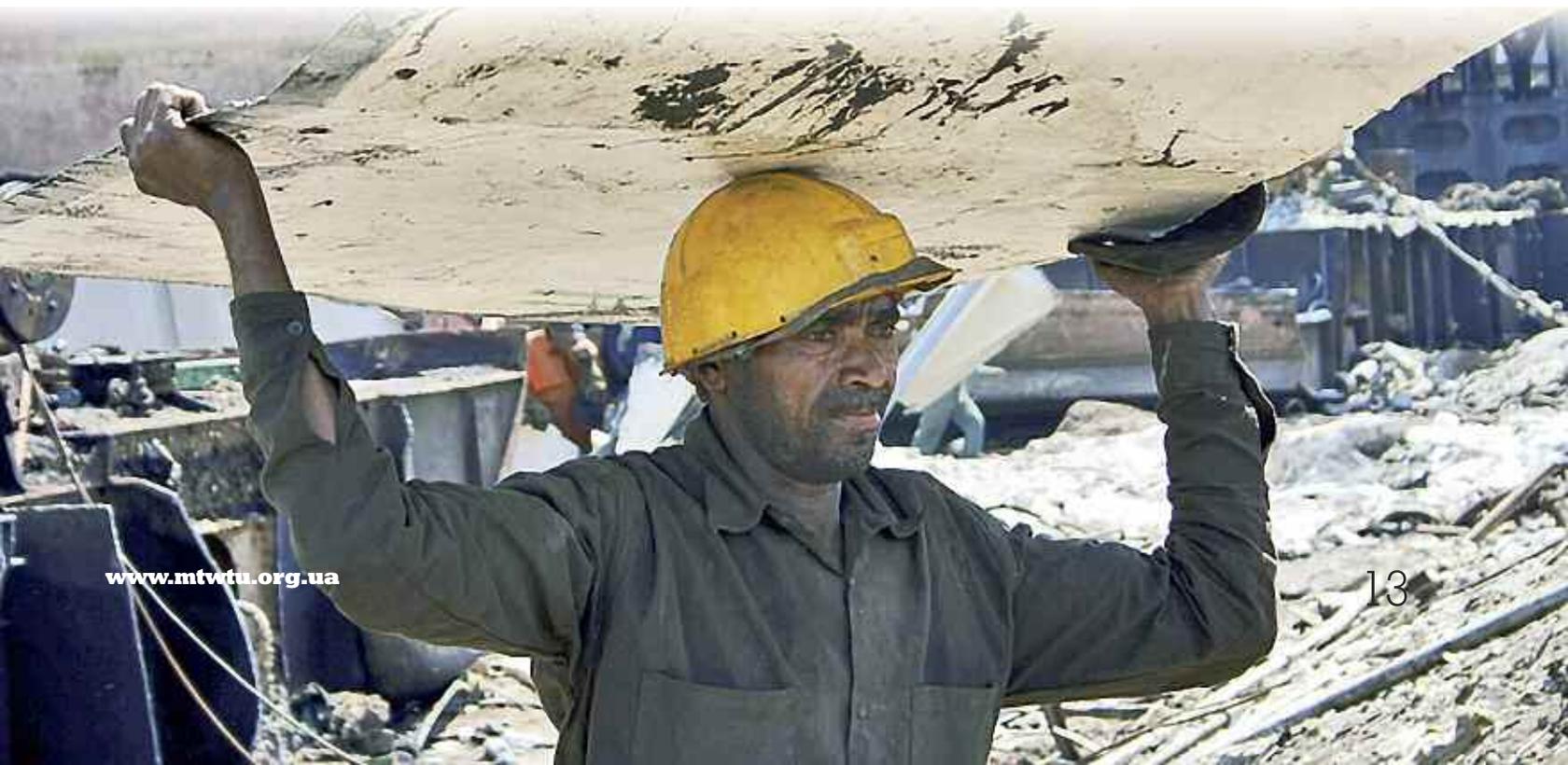
Поскольку условия работы неопишимо ужасны и тяжелы, а техника безопасности отсутствует как таковая, Аланг стал магнитом для бедняков Индии, готовых на всё ради шанса получить хоть какую-то работу. В Аланге работает очень много жителей штатов Орисса и Бихар, одних из самых бедных в Индии.

По данным Морской администрации Гуджарата, в Аланге за последние 11 лет погибло около 400 рабочих. Также особое беспокойство сегодня вызывают и экологические проблемы: при разделке судов загрязняется океан. Оставленные на дне моря до дня большой воды куски металлолома уносятся на глубину на многие десятки километров от береговой черты. В воду попадает загрязненный остатками нефтепродуктов поверхностный слой песка. Наибольший же ущерб окружающей среде наносят пожары и выгорание судовой краски.

Корпус морского судна многократно покрывается специальными судовыми антиобрастающими красками, в состав которых входят ртуть, свинец, сурьма и пр. При обжиге неочищенного от краски лома эти вредные вещества выделяются в окружающую среду. Днем, под тропическим солнцем, палуба судна нагревается до 80 °С, и при большом количестве остатков нефтепродуктов, а также при массовом применении огневых работ, пожара избежать трудно. Когда наступает отлив, судовые противопожарные системы лишаются воды.

А через несколько дней после вырезки медных вентилях и демонтажа электросети эти системы вообще становятся неработоспособными. Руководство ломозаготовителей не заинтересовано в изменении ситуации, т.к. отожженный лом стоит дороже.

Но почему именно Аланг стал местом всемирной корабельной свалки? В действительности Аланг и другие ему подобные мусорные свалки никогда не могли бы существовать ни в одной цивилизованной стране. Просто потому, что они эксплуатируют людей, не считаясь ни с какими законами, и человеческая жизнь здесь не стоит вообще ничего. Об Аланге на западе предпочитают помалкивать, именно потому, что в пропагандистском плане это совершенно проигрышная тема, показывающая, что за последние четыреста лет сущность капитализма нисколько не изменилась.





PORT OF NINGBO

心连心

Порт Нинбо сегодня является одним из самых важных и оживленных портов в материковом Китае и находится на южной стороне Залива Ханчжоувань. Он лежит на перекрестке основных сухопутных маршрутов и важных путей реки Янцзы и служит связующим звеном в торговле между севером и югом страны. Портный комплекс Нинбо объединяет несколько портов: Бейлунь, Чженьхай, старый порт Нинбо, Дакси и Чуаньшань.

Недавно порт Нинбо был объединен с соседним портом Чжоушань, что привело к образованию совместного центра обработки грузов. Объединенный порт Нинбо-Чжоушань перевалил 627 млн. тонн грузов в 2010 году, что делает его вторым по величине портом в мире (после Шанхая) по объемам переваленных грузов.

Порт Нинбо был основан 738 году. Во время правления династии Тан (618-907 г.г.) порт носил название «Мингжоу» и был известен, как один из трёх основных морских портов, осуществляющих внешнюю торговлю, наряду с портами Янчжоу и Гуанчжоу. Во времена правления династии Сун, порт по-прежнему занимал лидирующие позиции в осуществлении внешней торговли Китая, но уже совместно с портами Гуанчжоу и Цюаньчжоу.

Основной скачок в развитии порта пришелся на 1992 год. Добавились места для контейнеров, расширились нефтяные, угольные и рудные терминалы, началась общая техническая реконструкция порта, что повлекло за собой значительное увеличение его ежегодной пропускной способности.

Сегодня порт Нинбо является современным многоцелевым глубоководным портом, состоящим из внутренних, устьевых и прибрежных гаваней. Это один из немногих портов в Китае с пропускной способностью более 100 млн. тонн. В общей сложности в порту находится 191 причал, в том числе 39 глубоководных причалов, мощностью 10 тыс. тонн и более, а также терминал для обработки сырой нефти (мощность 250 тыс. тонн) и добавочный терминал для погрузки руды (200 тыс. тонн). Существует также специально построенный терминал для обработки контейнеровозов шестого поколения и причал по перевалке жидких химических продуктов, рассчитанный на переработку 50 тыс. тонн.

Единственный недостаток, который стоит на пути расширения порта и его многоцелевой деятельности, – сильное загрязнение воды в портовой зоне.



Project Horizon – звонок к пробуждению



www.project-horizon.eu

В этом номере журнала «МОРСКОЙ» мы завершаем знакомство читателей с результатами научно-исследовательского проекта Horizon. Этот проект представил результаты исследования влияния усталости на когнитивные функции вахтенного на судне. В этом проекте, стоимостью 3.78 миллионов евро, широко использовались тренажеры мостика, машинного отделения и грузовых операций для получения реальных сценариев, где могло быть оценено влияние усталости (или сонливости) на принятие решений и производительность.

Работа над проектом уже закончена, и сегодня принимается решение, каким образом данная бесценная информация может быть использована в интересах моряков, пассажиров судов, безопасности, а также защиты морской среды.

Как были получены результаты исследований?

Данные о бдительности и сонливости участников эксперимента были собраны с использованием как субъективных, так и объективных методов исследования, в том числе с применением устройства для измерения активности (Acti-watches), компьютерных тестов измерения бдительности и производительности, а также электродов для записи мозговой активности. Субъективная информация была взята из трёх дневников, которые должны были вести участники эксперимента: дневника сна (заполнялся по пробуждению), рабочего дневника (заполнялся во время несения вахты) и дневника бодрствования (заполнялся во время периода отдыха, свободного от сна). В рабочем дневнике участники

отмечали, как они себя чувствуют во время работы в различных временных точках при помощи Каролинской шкалы сонливости. Эта шкала ранжирована от одного (опасное состояние) до девяти (критический уровень усталости, при котором требуется прилагать огромные усилия, чтобы не заснуть). Эта шкала измеряет производительность и данные ЭЭГ во многих исследованиях. Опасные уровни начинаются с 7 по 9 баллы по шкале. На двух этапах «реальной работы на судне» на головах участников эксперимента были закреплены 10 электродов, при помощи которых измерялась их мозговая активность на протяжении двух периодов несения вахты и двух периодов сна. Полученные данные позволили исследовательским группам проанализировать, засыпали ли члены экипажа во время несения вахты и были не способны выполнять ключевые задачи. В

университете Чалмерса навигационное моделирование проводилось с использованием двух различных графиков несения вахты: 30 моряков работали по системе 4/8, а 20 – по системе 6/6. Была смоделирована работа на небольшом каботажном судне с применением тренажера грузовых операций на крупнотоннажном танкере 3 класса (210000 тонн). Данные, полученные от этих моделирований, были проанализированы отдельно.

Двухчасовое моделирование также включало в себя эксперимент с прерыванием одного свободного периода отдыха, во время которого сон не был разрешен, чтобы исследовать влияние дополнительных нагрузок, возникающих при заходе в порт.

В Морской академии Ворсаш тренажеры машинного отделения использовались для изучения влияния моделей несения вахты 6/6 на работу. Моделирование погрузочно-разгрузочных работ было проведено в обоих местах проведения эксперимента. В эксперименте Морской академии Ворсаш тренажеры были соединены, чтобы оценить эффект от «пребывания» в море. В Ворсаше тренажеры были связаны, так что участники вели продуктовый танкер Fawley водоизмещением 17071 тонн в Роттердам и обратно, дважды, с разнообразной нагрузкой, включая погрузку и разгрузку, а также взятие на борт и высадку лоцманов. Для того чтобы варьировать нагрузку бдительности и уровня моделирования включены некоторые «явно скучные» секции, а также ряд реальных событий и обязанностей, в том числе:



- ведение судового журнала
- фиксация местоположений судна на карте
- обмен информацией по окончании вахты
- сеансы радиосвязи
- случаи расхождения с судами с нарушенным управлением
 - пересечение курса и обгон судов
 - «человек за бортом» с другого судна
 - ошибка гирокомпаса
 - мониторинг основного и вспомогательного оборудования
 - сигналы о поломке механизмов и технические неисправности

Использование тренажеров позволило исследователям «перезапустить» рейс в конце каждой вахты, так что каждый следующий заступающий на вахту офицер повторял ту часть рейса, которую только что закончил предыдущий участник.

Так как «передачи вахты» осуществлялись работниками, действующими в роли капитана или главного механика и других членов экипажа, участники не знали, что этапы рейса повторяются в данной манере. Стандартные условия экспериментов и повторяющиеся ситуации позволили исследователям сделать обоснованные сравнения при статистически надежных условиях, осуществляя контроль затем, что и как влияло на суждения и деятельность офицеров-добровольцев в разное время в течение недели. Деятельность добровольцев также проверялась большим количеством показателей – преподаватели осуществляли мониторинг таких аспектов, как их коммуникативность, поведение, язык тела и способность правильно воспринять 10 стандартных элементов информации при каждой смене вахты. Во время каждой вахты на мостике, операторы тренажеров наблюдали за участниками и оценивали их. Система оценки включала общую производительность труда в течение всей вахты, смены вахты, во время «особых» случаев – таких, как расхождение с близко идущими судами, и «нестандартных» ситуаций – таких, как непреднамеренное расхождение с близко идущими судами.

Оценка производительности труда во время несения вахты была основана как на экспертной шкале (например, насколько хорошо соблюдались правила предотвращения столкновений), так и на объективных показателях (например, количество и время нанесения на карту местоположений судна). Похожие системы оценки «ситуаций» применялись и на тренажерах машинного отделения и грузовых операций.

Достигли ли исследования успеха?

Проект Horizon, несомненно, достиг успеха в своей основной задаче достичь более информированного и строго научного понимания того, как различные модели несения вахты в море влияют на производительность труда офицеров судов. Диапазон измерений и высокая степень реализма, полученная в результате использования тренажеров, дали возможность получить подробные и достоверные данные, на основе которых производились оценка и анализ результатов. Данные, полученные в ходе исследования, являются достаточно надежными, чтобы внести свой вклад в математически подтвержденные модели прогнозирования усталости на море в рамках системы управления рисками усталости.

Засыпали ли участники?

Да. Во всех четырех вахтенных подгруппах (4/8 и 6/6 в Чалмерсе и 6/6 навигаторы и механики в Ворсаше) имеется свидетельство полного сна. Инциденты со сном на

вахте в основном происходили в ночное время и ранние часы утра. По крайней мере, один случай микро-сна был обнаружен у 40% группы 1, 4/8, в Чалмерсе (вахта 00:00-04:00), около 45% из команды 1, 6/6, Чалмерс (вахте 00:00-06:00) и около 40% для команды 2, 6/6, Чалмерс (вахте 06:00-12:00). В Ворсаше показатели варьировались от более чем 20% на вахте 18:00-00:00, до 0% на вахте 06:00-12:00. Засыпание на мостике является основным индикатором влияния вахты на опасные состояния членов экипажа. Участники всех групп сообщили о высоком уровне субъективной сонливости по шкале KSS, близких к уровням опасности для автомобилистов.

Достаточное ли время спали участники?

Нет. Наблюдались различные степени недостаточности сна, варьировавшиеся в зависимости от систем несения вахты. Общая продолжительность сна для тех, кто стоял вахту по системе 4/8, была определена, как относительно нормальной, около 7,5 часов в день для тех, кто был в команде 1 в Чалмерсе и около 6 часов для команды 2. Было отмечено, что участники, стоявшие вахту 6/6 по расписанию 6/6, получили гораздо меньше сна, чем те, кто стоял вахту 4/8, а данные исследований показали, реальный «разрыв» в режиме сна, при котором режим ежедневного сна при системе 6/6 был разделен на два периода – один состоял из трех-четырёх часов, а другой, в среднем, от двух до трех часов.

Страдала ли производительность труда?

Да. Тесты PVT на время реакции, проведенные в начале и в конце каждой вахты, показали явное свидетельство ухудшения – самое медленное время реакций было обнаружено в конце ночных вахт и во время вахт по системе 6/6. Вахтенные офицеры оказывались наиболее уставшими ночью и в послеобеденное время, а уровни сонливости, как было обнаружено, стремились к своему пику к концу ночных вахт. Режим 6/6 оказался более утомительным, чем расписание 4/8, а «нарушенные» часы отдыха после вахты приводили к очень высоким уровням усталости. Было установлено, что в обеих системах несения вахты нарушение периода послевахтенного отдыха имеет серьёзное влияние на уровни сонливости. В целом, уровень стресса оставался довольно низким и в значительной степени не различался между двумя системами несения вахт. Тем не менее, нарушение периодов после вахтенного отдыха приводило к немедленному увеличению уровня стресса. Исследователи отметили незначительные различия в процессе несения вахт в целом во время моделирования рейсов, хотя наблюдалось снижение производительности труда при задачах на устойчивое внимание. Имеются доказательства того, что рутинные и методичные задачи, как правило, осуществляются практически без ухудшения, в то время как участникам оказалось труднее иметь дело с неожиданными «инцидентами», такими, как предотвращение



столкновений или технических сбоев, в процессе «рейсов». Руководители также отметили снижение качества информации, предоставляемой участниками при смене вахт.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ

Что из этого следует?

Предполагалось, что результаты проекта могут быть использованы для оказания помощи в разработке стандартов «лучшей практики» и политики. Анализ и оценка результатов позволили исследователям разработать прочное исследование в виде предлагаемого инструментария управления усталостью. Этот набор инструментов предназначен для обеспечения практического руководства для моряков, судовладельцев и операторов, портовых властей, государственных органов и официальных органов государств флага, инспекторов и других соответствующих органов, охватывающих:

- характер усталости или сонливости в море
- указатели, чтобы помочь распознать такие условия
- меры, с помощью которых можно достичь их смягчения
- конкретные указания, как таких условий можно было бы избежать изначально, и каким образом результаты проекта могут быть применены на практике

Почему необходим инструментарий управления усталостью?

Следует признать, что морской транспорт отличается от некоторых других видов транспорта природой рисков и чрезвычайно изменчивой способностью реагировать и действовать. Данные проекта Horizon показывают, что вероятность опасности в море будет выше, если ночные вахты сочетаются с сокращением возможности уделить время сну, в сочетании с проходами через узкие или очень насыщенные судоходством воды, или во время ограниченной видимости. Результаты проекта Horizon предполагают, что судовладельцы, инспекторы, моряки и другие должны обратить особое внимание на потенциальные риски в

сложных водах в сочетании с системой вахт 6/6 (из-за меньшего количества сна), на ночные вахты, на последнюю часть большинства вахт (особенно ночных) и вахты после ограниченной возможности уделить время сну. Могут использоваться различные методы (некоторые из которых уже широко применяются), направленные на уменьшение этого потенциального риска: системы сигнализации, чтобы предупредить экипаж о прохождении важных этапов рейса; отсутствие стульев на мостике во время ночных вахт; дополнительные члены экипажа; обучение экипажа распознавать симптомы усталости; специальная защита периодов сна для тех, кто несёт вахты. Инструментарий предлагает эти меры предосторожности, основываясь на использовании научно проверенных данных, которые могут быть использованы для предсказания того, какие части конкретного рейса могут быть критическими с точки зрения усталости, что позволяет заблаговременно запланировать специальные меры защиты.

Как будет работать инструментарий управления усталостью?

Известно, что рабочие часы, которые отличаются от обычных моделей (сменная работа, работа по вахтам и нерегулярный график несения вахт) всегда влекут за собой высокую вероятность сокращения сна и повышенной утомляемости, с последующим риском аварии. В последние годы ученые разработали математические модели для предварительной подготовки к повышенной готовности или выполнению действий – и они были, прежде всего, применены в авиационной промышленности. Исследователи проекта Horizon использовали результаты их работы по развитию морской версии этих моделей регулирования бдительности – **MARTHA**.



Компьютерная система будет обеспечивать интерфейс с возможностью выбора графика вахт и возможностью самостоятельного составления графика вахт. Пользователи смогут ввести свои рабочие расписания на срок до шести недель и получить предсказанные оценки наиболее рискованных периодов времени и периодов наиболее высокой потенциальной сонливости для каждой вахты и на всё рас-

писание вахт, а также на время, свободное от вахт. Основной дисплей содержит оценки для каждого 24-часового периода, а второй дисплей служит для описания каждого 24-часового периода с периодами сна и непрерывной оценкой сонливости. Эта информация также может отображаться в виде уменьшенной копии на основном дисплее.

MARTHA может быть использована на борту во время рейса для того, чтобы планировать системы вахт, которые будут эффективнее и будут учитывать минимизацию рисков. Судходные компании могут использовать эту систему при планировании графика рейса и количества экипажа. Этот инструмент также может оказать серьезное содействие применению Международного кодекса управления безопасностью, как части Системы управления рисками усталости (FRMS), и может быть использован для целей страхования и классификации.

MARTHA могла бы также помочь государствам флага и органам государственного портового контроля, предоставляя солидную документацию, если, например, судно будет задержано для того, чтобы позволить экипажу отдохнуть перед продолжением рейса. Она также может быть использована для предотвращения и расследования несчастных случаев.

Консорциум проекта Horizon

Университет Solent в Саутгемптоне
 Морская академия Ворсаш (Координатор) (WMA)
 Bureau Veritas – Научно-исследовательский отдел (BV)
 Технический университет Чалмерса – Отдел судоходства и морских технологий (Chalmers)
 Европейская федерация транспортных рабочих – NatilusInternational (ETFN)
 Исследовательский институт Стресса Стокгольмского университета (SRI)
 Charles Taylor & Co – P&I Клуб (CTPI)
 Ассоциация судовладельцев стран Европейского Сообщества (ECSA)
 Комитет капитанов европейских портов (EHMC)
 Международная ассоциация независимых владельцев танкеров – Intertanko (INTKO)
 Инспекторы Бюро расследований происшествий на море Великобритании (MAIB)
 Морская и береговая охрана Великобритании (MCA).
 Таким образом, Проект Horizon достиг своей главной цели – получения более глубокого и строгого научного понимания того, каким образом сонливость влияет на несущих вахту в море. Так как сегодня основным виновником аварий на судах и морских катастроф является именно усталость, повышенное внимание к исследованиям последней несёт чрезвычайную важность. Результаты проекта Horizon, несомненно, найдут широкое применение в мировом судоходстве: разработанный инструментарий обеспечит практическим руководством моряков, судовладельцев и операторов, инспекторов, портовые власти, государственные органы и официальные органы государств флага.



ТУРБОХОД «МАКСИМ ГОРЬКИЙ»

Кино и немцы

Бог морей Нептун дарит судам разную историю. Большинство из них, любимые или ненавидимые своими экипажами, скромно, в трудах и лишениях проводят свою жизнь и незаметно уходят на металлолом. Некоторые становятся известными после своей смерти.

И только единицам суждено стать легендой ещё при жизни.

**Гвозди бы делать из этих людей –
не было б в мире крепче гвоздей!**

Н. Тихонов.

Турбоход «Максим Горький» родился под счастливой звездой. Его жизнь была яркой и необыкновенной, полной взлётов и падений, романтических путешествий и захватывающих приключений, исторических событий и трагических случайностей.

Люди, которые задумывали это судно, с самого начала решили сделать его уникальным. И немецкие судостроители в 1969 году с блеском выполнили задуманное. Это было первое крупное пассажирское судно, которое Германия, тогда капиталистическая, Федеративная, построило после Второй мировой войны.

Не нужно говорить, какой урон был нанесён немецкому флоту в годы войны. Достаточно вспомнить только один рейс подводной лодки С-13 капитана А.Маринеско.

И вот – на воду спущено судно, по своим техническим решениям значительно опередившее время. Это – не просто круизное судно. Это – океанский лайнер, предназначенный для регулярного сообщения между Германией, Южной Америкой и Соединёнными Штатами. Толщина и прочность корпуса вызвала уважение даже после 40 лет эксплуатации. Две мощнейшие турбины дей-

ствовали безотказно и требовали минимального ремонта. Прекрасные мореходные качества обеспечивали устойчивость к качке и крейсерскую скорость в 18 узлов. Удобные каюты, роскошная палуба Променад, два музыкальных салона, два ресторана (позволявшие кормить туристов в одну смену), пять баров, сауна, магазины, спортзал, кино-театр и даже собственная церковь – всё это позволило лайнеру войти в десятку лучших пассажирских судов планеты.

И, конечно же, этому лидеру от рождения, флагману по жизни, суждено было сниматься в кино. В роли героического лайнера, на борту которого разворачиваются самые разнообразные, порою драматические события.

“ Дебютом в кино для лайнера, тогда ещё только поменявшим девичью фамилию Hamburg, на мужественную «Максим Горький», стал фильм под интригующим названием Juggernaut («Неумолимая сила»). “

Серп и молот на трубе покрасили, а сам турбоход отправился в северные широты навстречу штормам, потому что именно такая погода была нужна создателям фильма, исходя из замысла режиссёра. Сюжет фильма прост. Ирландские террористы закладывают бомбы на борту судна, а сами остаются на берегу. При этом они требуют смешной по сегодняшним меркам выкуп в 500 тысяч фунтов стерлингов (одна четвёртая часть от стоимости приличного дома на Фонтане в XXI веке) и требуют выполнить их революционные ирландские требования. Английский спецназ высаживается на судно, чтобы обезвредить заряды. В это время главный террорист, имя которому Джаггенот, устраивает мини-взрывы на борту судна, которые ранят членов экипажа. Всё постепенно устраивается, естественно, к лучшему, правда, не для террористов.

Единственное, что забыли устроители этого шоу – это то, что моряки были, есть и будут людьми суеверными. Во-первых, есть старинное и проверенное морское поверье, что менять имя судна нельзя. Это не к добру. И менее старинное, но тоже проверенное кинематографическое правило, что играть в кино собственную болезнь и смерть – это не то что не к добру, это напрямик к неприятностям самым что ни на есть реальным.

И вот вам результат. Уже в ноябре 1974 года в порту Сан Хуан, что в стране Пуэрто Рико, в час ночи по местному времени с причала на борт судна была брошена граната. В результате взрыва пострадали два матроса и электромеханик.

А ровно через год и ровно в это же время – в час ночи – террористы попытались просто-напросто потопить судно. Кому было выгодно это, кроме как американским спецслужбам, понять трудно. Посудите сами. Роскошное советское судно, да с немецкими туристами, да в Соединённые Штаты Америки заходить собирается. Мало того, что враги по мировой войне, плюс враги по холодной войне, так ещё и судов подобного класса в Штатах тогда просто не было. Но история эта тайной покрыта до сих пор, а в ту

ноябрьскую ночь рванули ниже ватерлинии две бомбы, и никто не знал, что будет дальше. А дальше советские моряки своими силами заделали пробоину, поставили на место сорванные с фундаментов многотонные агрегаты и благополучно отшвартовались курсом на Нью-Йорк. Экипаж героически провёл ремонт, туристы все до единого героически остались на борту и пошли на завтрак, а мировой империализм и терроризм были в очередной раз посрамлены.

Для того, кто один раз вкусил лавры киношной славы, все слова, предупреждающие от дальнейших попыток быть именно киноактёром, тщетны.

“ Прошло десять лет, и «Максим» согласился сыграть небольшую, но значимую роль в фильме «Колье Шарлотты». ”

Вот содержание этого советского, прошедшего, увы, незамеченным на экранах, боевика: расследование убийства выводит сотрудников КГБ на след преступной группы, переплавляющей за границу ценные произведения ювелирного искусства. Поединок с опытными и хитрыми преступниками оказывается для чекистов серьезным испытанием...

Тайны, преследования, неминуемое наказание. Какое отношение могло это иметь к судьбе славного лайнера, давшего Стране Советов стабильные 8 миллионов ЧВВ – чистой валютной выручки? И тем не менее – самое прямое. В 1987 году на судне случается страшное ЧП – чрезвычайное происшествие. С борта судна сигает в иностранные воды и благополучно добирается до берега – страшно подумать кто – буфетчица капитана. И не просто капи-



тана, а многолетнего мастера турбохода «Максим Горький», заслуженнейшего С.Л. Дондуа (Героя Социалистического Труда). КГБисты снимают с должности капитана, судно практически расформируется. Как потом под страшным секретом рассказывал агент госбезопасности на судне, буфетчица унесла с собой секретные карты из сейфа капитана. Только сейчас, с высоты прожитых лет, можно понять, что никаких государственных секретов в капитанском сейфе быть просто не могло. А сыграла тут свою трагическую роль кинематография и злосчастные сюжеты детективных фильмов.

“ Одним из фильмов, реально повлиявших на судьбу талантливого лайнера, стала «кинушка» под названием «Последний круиз». “

Компьютерные съёмки запечатлевают, как круизное судно идёт ко дну. Медленно задирается корма, уходит в суровые тёмные воды нос судна, и вот уже видны винты, и лайнер со страшным гудком сирены вертикально уходит в небытие. Как можно такое играть? Ужас. И что самое страшное, такой ужас мог стать самой что ни на есть реальностью летом 1989 года. «Горький» не стал вторым «Титаником» исключительно благодаря героизму экипажа, мощи судовых механизмов и отсутствию паники среди пассажиров. Ночью судно на полном ходу столкнулось с огромной льдиной. Полный ход требовала немецкая дирекция круиза, чтобы не опоздать на очередную экскурсию в порту захода. В полном смысле слова расхлёбывать последствия пришлось рядовым и офицерам судна. С риском для жизни была заделана пробоина. С риском для жизни остались на своих местах мотористы и механики. С риском для жизни были эвакуированы все пассажиры и экипаж. Ка-

питан и те, кто решили до конца бороться за жизнь судна, остались на борту...

Полузатопленный, накрённый на нос лайнер остался на плаву и буквально через месяц, после ремонта, продолжил круизные рейсы. Купить билет на это судно было невозможно. Вопреки опасениям немецких турбюро, билеты на непотопляемый лайнер были выкуплены на год вперёд.



“ Героём первых полос газет и новостных передач «Максим» стал буквально за два месяца до аварии. Тогда на борту судна состоялась историческая встреча Президента СССР Михаила Горбачёва и Президента США Джорджа Буша. “

Буш жил на Мальте в резиденции, охраняемый спецгруппой снайперов. Горбачёв жил в каюте капитана лайнера в окружении трёх сотен лиц охраны, obsługi и прислуги в погонах. Не считая экипажа. Как признавался первый и последний президент Советского Союза, так вкусно, как на борту лайнера, его в Кремле не кормили и близко. Толком сверхдержавы ни до чего не договорились, и это аукнулось талантливому «Горькому» на финальной стадии его блистательной карьеры.

Самое удивительное заключается в том, что когда общественность Германии узнала, что лайнер – любимец немецких туристов, загруженный на все 100 процентов в любом рейсе, готовится своими нерадивыми хозяевами к продаже по причине мирового кризиса, по всей стране была организована подписка на сбор денег, чтобы этот ветеран флота нашёл своё достойное последнее прибежище в Гамбурге, как плавучая гостиница и памятник славному прошлому. Но высокие договаривающиеся стороны не договорились. И виной тому послужил сам турбоход. Крупновская, не имеющая в современном мире аналогов по своей крепости сталь, стала решающим фактором в том, что индусские покупатели-заводчики отказались уступить это судно немцам даже на самых выгодных условиях.

Индийское кино не заинтересовалось актёрскими данными судна преклонного возраста. А жаль. Возможно, именно это кино изменило бы судьбу роскошного лайнера. Ему не хватило буквально нескольких месяцев, чтобы с триумфом возвратиться к себе на родину и стать одним из символов ушедшей эпохи. Но это было бы уже другое кино...

Hamburg (1969-1973)
Hanseatic (1973-1974)
«Максим Горький» (1974-1991)
Maxim Gorkiy (1991-2009)
Maxim G (2009)

Благодарим за помощь в написании статьи Игоря Лосинского

“ 25 января 1974 года, в день Святой Татъяны, в Гамбурге, на судне был поднят советский флаг, а 23 февраля 2009 года, в День Советской Армии и Военно-морского флота страны, которой больше нет, через 25 лет большого и славного морского пути, в простом индийском порту Аланг флагман пассажирских судов Германии, СССР и России был списан на гвозди. “





В ОБЪЕКТИВЕ

ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

гих ребят, которые только после школы, еще зеленые и неуверенные в своих силах, поступают в «вышку», первый рейс может стать шоком, а выбор ВУЗа может показаться ошибкой. Для нас же с братом учеба в училище стала испытательным сроком, проверкой наших стремлений на прочность. Мы хотели проверить разобьются ли наши желания о рифы реальности, о будни морского труда. А труд этот очень тяжелый, кто бы что ни говорил.

Конечно, когда ты в рейсе, у тебя есть те кратковременные возможности увидеть мир, познакомиться с интересными людьми и другими культурами. Но когда ты в море, тебя одолевает тоска по твоим близким, жизнь которых мирно протекает вдали от тебя. И от этих мыслей страдает каждый моряк. Поэтому в нашей профессии так важно терпение и умение концентрироваться на своей работе, независимо от обстоятельств. В таких ситуациях спасает братское плечо. Брат — это постоянная, пусть и мысленная, поддержка. Братское плечо — это преимущество в жизни, в работе, во всем.

Хотя мы никогда не ходили вместе в рейс, но мы всегда советуемся, обсуждаем и делимся своим опытом. Как говорится, одна голова хорошо, а две — лучше. Поэтому духа конкуренции между нами нет. То, что мы работаем в одной сфере, и то, что мы всегда на одной волне, очень помогает. С первых наших шагов по карьерной лестнице мы всегда шли синхронно, не подставляя подножек, радуясь успеху друг друга.

И вот сейчас мы старпомы. Мы находимся у самой вершины, и для осуществления нашей мечты остался один рывок. Поэтому сейчас мы можем дать несколько советов молодым ребятам, которые так же, как и мы когда-то, думают о своем будущем.

В первую очередь, нужно поставить перед собой правильную цель и делать осмысленные шаги на пути к ее реализации. На пути будет много преград, но доказывать что-либо нужно в первую очередь самому себе, а не окружающим. Во-вторых, чем выше должность ты занимаешь, тем большая ответственность ложится на твои плечи. В нашей жизни нам приходится порой руководить людьми, которые старше нас. И тут нужно быть не просто старпомом, но и психологом, который находит подход к каждому. В третьих, не стоит спешить взбираться по карьерной лестнице, если ты боишься ответственности, которая ожидает тебя на новой должности. Ведь если ты не ощущаешь уверенности в собственных силах, как ты можешь вселить веру в окружающих. Но если же ты решительно выбрал приоритеты в жизни, нужно вести себя соответственно своей должности.

Сейчас у нас уже многое позади, но есть одна мечта, которую мы стремимся воплотить в реальность — через несколько лет хотелось бы занять капитанское место. Это реально, если идти целеустремленно. Стать капитаном — значит достичь вершин морского мастерства. Это та суперцель, которую мы поставили себе еще юными моряками в «рыбке». И если до сегодняшнего дня все желаемое исполнялось, тогда нам остается добавить усилий и добиться воплощения своих идей в реальность.

Братья Евгений и Игорь Беседенко

Причин, почему человек выбирает для себя морской труд, может быть много. В большинстве случаев, Вам скажут, что они всегда мечтали много путешествовать или их притягивает романтика этой профессии. Но эти люди будут не совсем искренними.

Ни для кого не секрет, что в наше время осталось не так много честных путей заработка денег. Не скажу, что нам не нравится работа в море, но мы реалисты — для нас морской труд всегда был средством, а не целью. Работа на судне — это хороший старт для твоих будущих начинаний. Сейчас мы старпомы и к своим неполным 26 годам добились того, чего мы желали. Мы доказали себе и своим близким, что цели, которые ты перед собой ставишь, осуществимы.

Все началось в Одесском мореходном училище рыбной промышленности, которое так нежно называют среди морского народа «рыбкой». Мысли о работе в море появились еще в школе, но обучение в морском училище стало первым реальным шагом на пути к воплощению наших идей. Братское плечо всегда выручало в трудных ситуациях, а поддержка родителей помогала уверенно идти к своей цели. За годы в училище мы с братом четко определились, что хотим связать свою жизнь с морем. Для мно-



- Медицинское страхование
- Специальные программы лояльности
- Консультации инспектора ИТФ на Украине

**Когда мы вместе,
каждый значит больше!**



**ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ
ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ**

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



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти
Регистрация

ГЛАВНАЯ

НОВОСТИ

МОРЯКАМ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

МОЛОДЕЖЬ

ИНСПЕКТОРАТ ITF

АКЦИИ

МЕДИА



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

Самые морские
новости

Вопросы
инспектору ITF
on-line

Только
полезная
информация

Последние
изменения в
законодательстве

Морские издания
on-line

Фото
и видеогалереи

ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ
ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ

