

# МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№33 ФЕВРАЛЬ/МАРТ 2013



## НАМ UNION PARTY!

**АКТУАЛЬНО**  
НОВОГОДНИЕ  
УТРЕННИКИ

**АКТУАЛЬНО**  
COSTA  
CONCORDIA

**ЭКСКЛЮЗИВНО**  
ПРОЕКТ  
HORIZON

**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ**  
МАРТА  
ВАШИНГТОН



**ГОДА!**

# «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  
**ФОТООБЗОР**

«Данаос  
Украина»

№ 33,  
март 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](mailto:morskoy@mtwtu.org.ua)

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

**Дорогие читатели журнала «Морской»!**

Как быстро летит время, и вот наше издание празднует 3 года со дня своего первого выпуска. На протяжении этих лет мы создавали специализированное, информационное пространство для моряков, родных, а также работников судоходных компаний по всей Украине. Мы предоставляли самую актуальную, живую, а главное правдивую информацию обо всём, что происходит в морской жизни нашего родного города, Украины и мира.

Весь коллектив, который работает над изданием журнала «Морской», благодарит всех наших читателей, которые за эти 3 года успели стать постоянными. Мы с удовольствием принимаем похвалу в нашу сторону и объективно воспринимаем критику.

По доброй традиции «Морской» в этом номере расскажет вам о событиях и новостях, которые происходят в мировой морской жизни, а также о новогодних утренниках, которые Профсоюз работников морского транспорта Украины организовал для детей моряков.

Специально для наших читателей мы начинаем новую рубрику «Эксклюзивно», в которой будем предлагать вашему вниманию действительно эксклюзивную информацию. В этом и следующем номере мы расскажем о научно-исследовательском проекте Horizon, который был нацелен на оценку влияния усталости на принятие решений и производительность моряков.

Мы искренне надеемся, что каждый из вас с нетерпением ждет новых выпусков журнала «Морской» так же, как и мы. Мы будем рады прочитать ваши отзывы о журнале, которые вы можете направлять нам на электронную почту [morskoy@mtwtu.org.ua](mailto: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 марте 2013 года?

**АКТУАЛЬНО**

**6** Новогодние утренники

**10** ОНМА

**12** UNION PARTY.

В Профсоюзе начался год молодежи

**20** Costa Concordia.

Год после трагедии

**ЭКСКЛЮЗИВНО**

**16** Проект HORIZON

**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ**

**22** Martha Washington

## В ВОСТОЧНОЙ АЗИИ СТАРТОВАЛА ПЕРВАЯ НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ

При сотрудничестве инспекторов ИТФ и членов профсоюзов моряков и докеров 28 января, в Восточной Азии, стартовала первая неделя морских действий 2013 года. Неделя действий затронет порты Японии, Кореи, России, Тайваня и продлится до 1 февраля.



Совместные инспекционные группы будут проверять своевременность выплат заработной платы морякам, а также условия труда на борту судов. Особое внимание будет уделяться информированию моряков об их правах согласно Конвенции «О труде в морском судоходстве» (MLC, 2006), перед ее вступлением в силу в августе нынешнего года.

В Корею порты Кунсан и Данчжин будут добавлены в список портов, в которых будет проводиться проверка судов. В Японии, в помещении компании KotokuKaipu будет проведен массовый митинг. Компания обвиняется в препятствии встрече представителей профсоюза и моряков, работающих на судах этой компании.

## РАТИФИКАЦИИ MLC, 2006 В НОВОМ ГОДУ БЫТЬ!

В списке стран, ратифицировавших Конвенцию MLC, 2006, который опубликован на официальном сайте Международной организации труда, добавилось три страны. Так 4 января Конвенцию ратифицировала Греция, 9-го – Финляндия, а 22-го – Мальта. Мальта стала 34 государством-членом Международной организации труда и 12 государством-членом Европейского союза, ратифицировавшим эту важную Конвенцию, которая устанавливает достойные условия труда и жизни моряков, и в то же время создаёт все условия для справедливой конкуренции между судовладельцами. Под мальтийским флагом ходят суда, представляющие 4,3% мирового тоннажа судов, чей общий регистровый тоннаж составляет 45,6 млн. тонн.

При передаче документа о ратификации, Д-р Джон Пол Греч, посол и постоянный представитель Мальты при Организации Объединенных Наций в Женеве, заявил: «Являясь небольшим государством-архипелагом в самом центре Средиземного моря, Мальта традиционно уделяет

судоходству жизненно важное значение, как средству для достижения экономического развития государства. Мальта гордится тем, что имеет наибольший судовой регистр в Европейском Союзе, который с 2006 года находится в «белом списке» Организации Парижского меморандума (Paris MOU), что поддерживает хорошую репутацию мальтийского флага... Ратификация MLC, 2006 демонстрирует приверженность Мальты обеспечению качественного судоходства и социальной защиты моряков и знаменует собой окончание долгого подготовительного процесса, прошедшего в полной консультации с нашими социальными партнерами и включившего в себя, в том числе, и внесение поправок в Закон торгового судоходства в 2010 году. Мальта приветствует предстоящее вступление в силу Конвенции MLC, 2006 и готова к реализации её положений в интересах флага Мальты, достойных судовых операторов и, прежде всего, мужчин и женщин, работающих на борту мальтийских судов».

Напоминаем, что MLC, 2006 вступит в силу 20 августа 2013 года, то есть через 12 месяцев после того, как были выполнены главные условия: Конвенцию ратифицировали 30 государств-членов, представляющих не менее 33% мирового валового тоннажа судов.

## ГРЕЧЕСКИЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ВЫВЕДУТ СТРАНУ ИЗ КРИЗИСА

Греческие суда под иностранными флагами, которые находятся под менеджментом и в собственности греческих компаний и размещены в Греции, будут облагаться тоннажным налогом. Такие меры правительство Греции предприняло для борьбы с кризисом и в надежде привлечь в казну 80 млн. евро в 2013 году и 60 млн. евро в 2014 году.



Этот налог коснется 762 греческих компаний, которые освобождены от уплаты налогов на прибыль согласно закону 1967 года. Однако судовладельцы и управляющие компании избежали налогообложения прибыли, и оплате будет подлежать только тоннажный сбор с зарегистрированных под иностранными флагами судов. В итоге, грече-

ским судовладельцам придется дважды платить тоннажный сбор: Греции и стране-флагу.

По состоянию на март 2011 греки контролировали 3848 судов суммарной валовой вместимостью 153.1 миллиона тонн, что составляло 16.2% мирового валового тоннажа. Вводимый налог вызвал ожидаемое недовольство греческих судовладельцев, считающих, что временное пополнение казны сменится резкими убытками, когда греческие компании будут вынуждены уйти из страны или из бизнеса вовсе, потому что налог явно несправедлив и был принят в спешке, без предварительного уведомления и консультаций.

### НОВОЕ НАЗНАЧЕНИЕ В ИТФ

Г-н Р. М. Mohammed Haneef был назначен заместителем председателя регионального бюро Международной федерации транспортных рабочих Азиатско-Тихоокеанского региона. Решение о его назначении было принято во время заседания ИТФ в Маниле, 16-19 января 2013 года.

Г-н Haneef является действительным президентом профсоюза докеров Индии CochinPortStaffAssociation, генеральным секретарём профсоюза портовиков и докеров Индии AIPDWF (AllIndiaPortandDockWorkers' Federation), а также попечителем совета Трастового фонда порта Кочин.

### СЛИЯНИЕ КОМПАНИЙ NORDDEUTSCHE VERMÖGEN GROUP И CONTI GROUP

Norddeutsche Vermögen Group, Гамбург, и CONTI Group, Мюнхен, определили компанию H. Schuldt Shipbrokers для выполнения маркетинга объединённого контейнерного парка компаний с января 2013 года.

CONTI Group приобретёт 50% акций компании H. Schuldt Shipbrokers, офисы которой находятся в Гамбурге и Сингапуре, у компании Norddeutsche Reederei H. Schuldt.

Обе компании, и Norddeutsche Vermögen Group, и CONTI Group, в настоящее время контролируют контейнерные парки приблизительно одинакового размера, и передача их маркетинговой и фрахтовательной деятельности компании H. Shipbrokers Schuldt (которая имеет представительства в Гамбурге и Сингапуре), отражает их стратегическое позиционирование. Совместный флот компаний



(около 135 судов, всех основных классов и размеров, общей грузоподъемностью 631,100 TEU) позволит H. Schuldt Shipbrokers расширить свой бизнес в качестве основного фрахтователя. H. Schuldt Shipbrokers будет продолжать свою посредническую деятельность в секторах конкуритив-фрахтования и S&P.

H. Schuldt Shipbrokers будет тесно взаимодействовать с такими судовыми менеджерами, как компания Bremer Be-reederungsgesellschaft (BBG), Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft (NSB) и Norddeutsche Reederei H. Schuldt (NRS), которые по-прежнему будут заниматься операционными вопросами.

### США ОБВИНЯЕТ НОВОЗЕЛАНДСКУЮ РЫБОЛОВНУЮ КОМПАНИЮ В ЗАГРЯЗНЕНИИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В САМОА

Суд в Вашингтоне, округ Колумбия, США, оштрафовал Новозеландскую рыболовную компанию Sanford Ltd и приговорил к тюремному заключению бывшего старшего механика рыболовного судна San Nikunau за совершение экологического преступления и препятствование отправлению правосудия.



Компания была вынуждена заплатить уголовный штраф в размере 1,9 млн. \$ и штраф в размере 500 000 \$, который будет заменён на общественные работы в Национальном фонде морских заповедников. Бывший старший механик Джеймс Пог был оштрафован на 6000 \$, а также приговорён к 30 дням тюремного заключения, а затем два года он будет находиться под наблюдением.

Когда Береговая охрана США проверила судно по его возвращению в Паго-Паго, Американское Самоа, в июле 2011 года, они обнаружили, что с судна регулярно выливались нефтесодержащие сточные воды, и, возможно, были сделаны ложные записи в журнале нефтяных операций.

Судовладелец, компания Sanford Ltd, была признана виновной в намеренном фальсифицировании данных нефтяных операций, а также выгрузке трюмных отходов в порту без использования оборудования по предотвращению загрязнения с судов.

## 13 марта

### Национальный день слона в Таиланде

Данное торжество в Таиланде проходит ежегодно, начиная с 1998 года. Тогда правительство Таиланда объявило 13 марта Национальным днем слона. Это животное является символом государства на протяжении тысячи лет.

Его изображение встречается на сиамском флаге, монетах, а также на стенах буддистских храмов.

Для того чтобы выразить свое почтение этим животным, тайцы устраивают настоящий пир для слонов. Торжественная церемония проходит в парке Maesa Elephant Camp, недалеко от города Чианг Май, в 700 километрах к северу от Бангкока.



## 15 марта

### День защиты прав потребителей

Отмечается в годовщину выступления Президента США Джона Ф. Кеннеди в Конгрессе в 1961 году. В выступлении были сформулированы четыре основных права потребителя: право на безопасность, право на информацию, право на выбор и право быть услышанным.



Позднее к ним добавились еще четыре: право на возмещение ущерба, право на потребительское образование, право на удовлетворение базовых потребностей и право на здоровую окружающую среду.

В 1983 году день 15 марта был закреплен в международном календаре праздничных дат, как Всемирный день защиты прав потребителей.

Законодательная основа для осуществления потребительской политики в Украине была заложена еще с момента принятия в 1991 году Закона «О защите прав потребителей».

Усиление защиты прав потребителей происходило постепенно, с принятием соответствующих законодательных актов и воплощением их в жизнь.

28 июля 1996 была принята Конституция Украины, согласно которой человек, его жизнь и здоровье, честь и достоинство, неприкосновенность и безопасность определены как основа.

## 17 марта

### День святого Патрика

17 марта – это день памяти покровителя Ирландии, святого Патрика. Святой Патрик, по преданию, принес христианство на языческий остров и изгнал всех змей. В честь святого Патрика устраивается парад с песнями и плясками, ирландское пиво льется рекой. 17 марта – праздник не только ирландского святого, но и ирландской души.



Этот праздник перерос национальные границы и стал своего рода международным днем Ирландии. В разных городах мира (в Нью-Йорке, Буэнос-Айресе, Мельбурне) празднуют день святого Патрика. Яркие шествия, парады и гулянья людей, одетых в зеленое (национальный цвет Ирландии) заметны всюду, где проживают ирландцы. В петлицу в этот день вдевают клевер, символ Ирландии и удачи.

Святой Патрик – один из самых почитаемых во

всем мире святых. Западная церковь отмечает день его памяти 17 марта, в ряде православных церквей его память чтится 30 марта по новому стилю (17 марта по старому стилю).

Традиционно в День святого Патрика устраиваются парады. На улицы выходят люди, одетые в экстравагантные костюмы, и также духовые оркестры, которые не могут обойтись без знаменитой волынки. Народная молва гласит о том, что эта традиция родилась в Ирландии. Нью-Йорк и Бостон оспаривают пальму первенства. Ньюйоркцы утверждают, что первый парад состоялся в 1762 году именно в их городе. Тогда Ирландия находилась под властью англичан, и вполне возможно, что жители непокорных североамериканских колоний выражали таким образом свою с ними солидарность.

## 21 марта

### Всемирный день поэзии

В 1999 году на 30-й сессии генеральной конференции ЮНЕСКО было решено отмечать Всемирный день поэзии 21 марта. Первый Всемирный день поэзии отмечался в Париже, где находится штаб-квартира ЮНЕСКО.

«Поэзия, — говорится в решении ЮНЕСКО, — может стать ответом на самые острые и глубокие духовные вопросы современного человека — но для этого необходимо привлечь к ней как можно более широкое общественное внимание. Кроме того, Всемирный день поэзии должен дать возможность шире заявить о себе малым издательствам, чьими усилиями, в основном, доходит до читателей творчество современных поэтов, литературным клубам, возрождающим извечную традицию живого звучащего поэтического слова».

Этот День, считает ЮНЕСКО, призван послужить созданию в средствах массовой информации позитивного образа поэзии, как подлинно современного искусства, открытого людям.



## 27 марта

### Международный день театра

Международный день театра установлен в 1961 году IX конгрессом Международного института театра (МИТ).



Деятельность организации, согласно ее уставу, должна быть направлена на «укрепление мира и дружбы между народами, на расширение творческого сотрудничества всех деятелей мира».

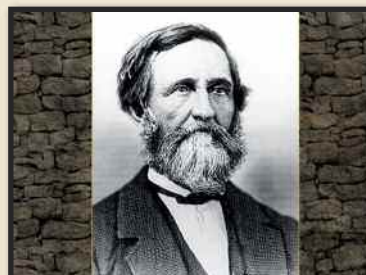
Членом МИТа Советский Союз стал еще в 1959 году. С 1961 года СССР – постоянный член исполнительного комитета МИТа.

Международный день театра отмечается 27 марта. Это не просто профессиональный праздник мастеров сцены, это праздник миллионов зрителей.

## 30 марта

### День доктора в США

Первое празднование Дня доктора (Doctors' Day) произошло 30 марта 1933 года в Бэроу Кантри, штат Джорджия. Идея празднования принадлежит Эдоре Элмонд – жене доктора Чарльза Элмонда. Отмечать праздник именно в этот день было предложено в ознаменовании годовщины со дня первого применения анестезии доктором Крауфордом Лонгом в 1842 году.



Источник: [www.calend.ru](http://www.calend.ru)



## НОВОГОДНИЕ УТРЕННИКИ

Профсоюз работников морского транспорта Украины вновь порадовал детей моряков новогодними шоу в Концертно-выставочном комплексе Морвокзала. В канун 2013 года в течение новогодних зимних каникул прошел очередной шестнадцатый сезон детских новогодних представлений, которые по праву считаются лучшими детскими мюзиклами в Украине. Творческая группа, под руководством заслуженного деятеля искусства Украины Анны Семеновны Чернобродской, представила юным одесситам сказку-мюзикл «Синдбад и волшебный огонь».

На Морской вокзал детей ведут в основном мамы: малышей несут на руках, кто постарше – вприпрыжку поспевает за взрослыми, сжимая в руке заветную открытку с Приглашалкой. Зал постепенно наполняется детским смехом. Здесь мы познакомились с белобрысым мальчиком Кириллом, сыном стармеха Николая Сергеевича. Для малыша в этот день, можно сказать, первая осознанная новогодняя елка. Папа в рейсе, поэтому на утренник малышку привела мама Светлана Григорьевна.

Нужно отметить, что папы на новогодней елке – явление редкое. Однако Наташе, Коле, Марине и Ксеничке в этом году повезло: их отцы-моряки сейчас на берегу, поэтому с удовольствием привели детей на праздник.

**“ – СЮДА Я ПРИХОЖУ НЕ В ПЕРВЫЙ РАЗ. В ЭТОМ ЗАЛЕ ВСЕГДА КРАСИВО И ТЕПЛО. МЫ СМОТРИМ НА ЕЛКИ И НА СПЕКТАКЛЬ. КАЖЕТСЯ, ЧТО ИДЕТ БЕЛЫЙ СНЕГ, И МОГУТ СБЫТЬСЯ РАЗНЫЕ МЕЧТЫ. ПОЭТОМУ Я ЗАГАДАЛА ТАКОЕ ЖЕЛАНИЕ: ЧТОБЫ СО МНОЙ ВСЕГДА ХОДИЛА БЕЛЕНЬКАЯ КОШЕЧКА, – ГОВОРIT МАЛЕНЬКАЯ КСЕНИЧКА. “**





Что же касается отцов этих малышей, то мнения моряков суммируются так:

1-хорошо, что утренник и спектакль проходит в Концертно-выставочном комплексе: много места, есть два гардероба, близко и удобно расположена сцена;

2-пока дети смотрят спектакль можно встретить своего морского знакомого, выпить чашечку кофе и обсудить последние круинговые новости, получилось своеобразное «место встречи изменить нельзя»;

3-уже не первый год зимние утренники организывает и проводит Профсоюз работников морского транспорта Украины. Его специалисты умеют организовать такие мероприятия, им можно поставить оценку «отлично». Общее пожелание: продолжайте и так держать!

Конечно, дети на этом празднике – основные гости. Они, не теряя времени, рассматривают игрушки, знакомятся со сверстниками, играют, бегают, пока в зале горит свет, ждут подарков, появления Деда Мороза и Елочки.

**Пока идет подготовка к их прибытию, к взрослым и детям обращается Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев:**

- Новый год – это замечательный праздник для каждого из нас. Он всегда светлый и радостный, дарит нам общение с близкими людьми, особое настроение и веру в то, что все задуманное сбудется.

Каждый из нас живет этой верой, и я убежден, что 2013 год оправдает наши надежды. Давайте смотреть в будущее с оптимизмом, верить в себя, работать для своих семей!

Новый год и Рождество – традиционно семейные праздники. Пусть Звезда Рождества объединит нас: тех, кто встречает эти праздники в кругу близких людей, и тех, кто вдалеке от семьи. Пусть сказочная атмосфера нынешних праздников принесет в ваши дома мир и согласие, веру и любовь, надежду и благосостояние!

Пусть тепло свечей Рождества и Нового года согревает ваши сердца! Будьте счастливы!



**ЭТА СКАЗКА НАЗЫВАЕТСЯ “СИНДБАД И ВОЛШЕБНЫЙ ОГОНЬ”. ВСЕ УВЛЕКАТЕЛЬНО С САМОГО НАЧАЛА. СИНДБАД С КРАСАВИЦЕЙ ЖАСМИН НАМЕРЕНЫ СЫГРАТЬ СВАДЬБУ. НО ЗЛОЙ ВОЛШЕБНИК БРОСАЕТ ЕГО В ТЕМНИЦУ И ЗАБИРАЕТ ЖАСМИН. ГЕРОЙ НАХОДИТ ВЕРНЫХ ДРУЗЕЙ: ГЕРАКЛА И БАГДАДСКОГО ВОРА. КАК ВЫБРАТЬСЯ ИЗ КЛЕТКИ? ИХ ВЫРУЧАЕТ ДЕВУШКА, ПЕРЕОДЕТАЯ В ЮНОШУ, ЗАБРАВ КЛЮЧИ У СТРАЖА, ОНА ДАЕТ ИМ СВОБОДУ.**

Конечно, эти пожелания Председателя ПРМТУ были встречены горячими аплодисментами. В такой благоприятной атмосфере детей поудобней усаживают в первых рядах, а сами взрослые располагаются далее, за ними. Итак, начинается представление.

Ход действий одновременно передается на два огромных экрана: мы видим море, по которому плывут путешественники, остров, пещеру, в которой встречают Циклопа.

Впечатляет огромная птица Феникс, которая указывает дорогу странникам.

На первом месте в этом детском мюзикле дружба. Одиноким быть грустно. «Так хочется иметь семью», – признается багдадский вор. Он великодушно отдает мешок золота юноше, который мечтает о своем ко-

рабле, и помогает ему создать семью.

Сюжет спектакля запоминается потому, что автор опирается на нравственность человеческих отношений. Жасмин не соглашается выйти замуж за колдуна. Она ждет и верит в Синдбада. багдадскому вору злой волшебник предлагает мешок золота, чтобы утопить волшебный огонь. Все затаенно наблюдают, как Синдбад передает багдадскому вору то, что спасет мир от зла. Затем волшебный огонь сжигает и колдуна, и все зло, которое есть на земле. Спектакль предназначен для детей, но он с некоторым подтекстом для взрослых. Запомнились такие слова: «Большого счастья мне в жизни не надо, только быть рядом с тобой!».

В мюзикле заняты артисты Русского драматического театра, Театра музыкальной комедии, детских студий.



Электромеханик Богдан Юрьевич пришел вместе со своим сыном Максимом и его друзьями из другой морской семьи, Костей и Женей. Максим, как он мне сообщил, занимается танцами и ходит в городской хореографический центр, что возле Воронцовского дворца. С этой точки зрения ему понравилось, как танцует девушка, которая исполняет роль юнги. Да и само слово «юнга» ему тоже очень нравится. Ему нравится все морское. Например, морская техника, которая передвигалась в мюзикле. Море он любит в разное время года и в любую погоду, вместе с папой иногда поет:

**“ ТОТ, КТО РОЖДЁН БЫЛ У МОРЯ,  
ТОТ ПОЛЮБИЛ НАВСЕГДА  
БЕЛЫЕ МАЧТЫ НА РЕЙДЕ,  
В ДЫМКЕ МОРСКОЙ ГОРОДА,  
СВЕТ МАЯКА НАД ВОЛНОЮ,  
ЮЖНЫХ НОЧЕЙ ЗАБЫТЬЁ,  
САМОЕ СИНЕЕ В МИРЕ  
ЧЁРНОЕ МОЁ!.. ”**

Максим знает также, кто такой «дядя Леня Утесов», ему нравится памятник певцу, который стоит в Одессе на Дерибасовской. К нему присоединяются Женя, который сообщил, что его папа изобрел и сделал настоящую мини-подводную лодку и плавает в ней. А его младший брат Костя признался, что ему не понравилась Медуза, он больше любит ... крабовые палочки.

Старпом Евгений и его жена Елена (кандидат наук, диссертацию, кстати, она защитила по вопросам экономики морских портов) пришли на новогодний праздник вместе со своей кумой Илоной, тоже женой моряка. С ними были их дети, прекрасные подружки Дарья и Алина. На профсоюзном утреннике семья уже не первый раз, и всегда у них новые впечатления. На этот раз девочкам особенно понравились костюмы, танцы и прекрасная Жасмин.



Но это еще не все. В Рождественский вечер встретились в семейном кругу все крестники этих семей. К нашим героиням пришли Михаил, Алексей, Вероника, Владимир, Александр и Елизавета и принесли калачи.

В том, что Профсоюз работников морского транспорта Украины дарит детям моряков и портовиков самые лучшие в Одессе новогодние праздники, сомневаться не приходится. Это уже установившееся в городе мнение, и оно подтверждается в каждом ожидаемом декабре. Профсоюз к этому первому месту привык и на каждый Новый год держит свой Знак качества.

Благодарим за помощь в подготовке статьи  
Алексея Егорова,  
главного редактора газеты «МОРЯК»



# ТЕТ-А-ТЕТ С РАБОТОДАТЕЛЕМ

В Одесской национальной морской академии состоялась встреча выпускников 2013-го года с их будущими работодателями. 23 января на ежегодной сессии распределения курсантов ОНМА присутствовало 20 ведущих крьюинговых компаний, которые определяли будущее молодых кадров.



Идея организовывать встречи выпускников с их будущими работодателями возникла давно. Еще в далеких 80-х существовала практика подобных мероприятий, и сейчас руководство академии старается поддерживать эту добрую традицию.

Важность этого дня в академии никто не отрицает. Выпускники прекрасно понимают, что сейчас они имеют шанс устроить будущую карьеру.

В этом году ОНМА выпускает в плавание 388 курсантов по шести специальностям. Одесская морская академия – одно из немногих высших учебных заведений Украины, которое гарантирует почти 100% трудоустройство по специальности. Связано это не только с авторитетом ВУЗа в глазах работодателей, но и с конкурентоспособностью украинских специалистов на международном морском рынке труда.

Конечно, многие из выпускников академии уже имеют практический опыт работы.

«Авторитет академии безусловен. Думаю, если бы я получила морское образование не в ОНМА, а в каком-то другом учебном заведении, мои шансы на успешное трудоустройство были бы меньше. Диплом академии открывает многие двери», – говорит выпускница 2013-го года **Маргарита Погребная**.

Хотя сам факт прохождения практики кадетом на судах компании еще не значит 100-процентного трудоустройства.

В отличие от многих морских учебных заведений за границей, которые делают упор на практику (из-за чего страдает теория), ОНМА все-таки акцентирует внимание на теоретической базе. Именно благодаря этому выпускники академии могут работать на судах разных типов, что расширяет их конкурентоспособность. После окончания академии курсанты получают два диплома – учебный и рабочий. Последний помогает моряку претендовать на занятие штурманской должности или вахтенного механика. Для этого ему нужен плавательный ценз в 12 месяцев. Хотя не-

которым курсантам удастся не только получить необходимое количество месяцев практики на борту, но и продвигаться по карьерной лестнице до офицерской должности. Так, выпускник 2013-го года **Сергей Антонов** уверен в своем будущем.

«Проплавав в компании «Укрферри» два года, я получил звание третьего помощника», – говорит выпускник.

Во время встречи обсуждали не только достоинства, но и недостатки современных украинских моряков. **Игорь Сафин**, в прошлом капитан дальнего плавания, а сейчас директор крьюинга V.Ships Украина, одной из проблем отечественных моряков называет слабое знание английского языка.

«Ребята, которые имеют за плечами хорошую академическую базу и владеют английским языком, без проблем находят себе работу. Но, к сожалению, у нас есть проблема с последним. Из-за недостаточной языковой базы в будущем мы будем терять свои позиции на мировом рынке. Поэтому важно сейчас сосредоточить свое внимание на этой проблеме», – говорит господин **Сафин**.

Из-за слабого английского у наших моряков возникают проблемы с коммуникацией с другими моряками, так как сейчас многим приходится работать на судах со смешанным экипажем. Кроме языковой проблемы на таких судах назревает и еще одна – расовая.

Кроме проблем с моряками, внимание аудитории привлекла и тема кризиса морской индустрии. По словам **Петра Пашегора**, директора представительства крьюинговой компании ASP в Украине, кризис повлиял на ведение дел в судовладельческих компаниях.

«Того значительного пополнения флота, которое мы ожидали получить от судовладельца, не произошло. В этом году мы готовы взять 15 человек», – говорит господин **Пашегора**.

Тем не менее, любые трудности закаляют характер, поэтому всем выпускникам хочется пожелать целеустремленности и выдержки, которые являются неотъемлемыми чертами характера настоящего моряка.



# ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

Если да, то вы можете обратиться в МФТ через одного из инспекторов или на «горячую линию» помощи морякам МФТ

по e-mail [help@itf.org.uk](mailto:help@itf.org.uk)

по телефону **+44 (0)20 7940 9285**

по факсу **+44 (0)20 7357 7871**

Сведения, которые необходимо сообщить:

## О себе:

- ФИО
- Должность
- Гражданство
- Контактные сведения – номер телефона и адрес e-mail

## О судне:

- Название
- Флаг
- Номер ИМО
- Местонахождение в данный момент
- Численность экипажа / гражданство

## О проблеме:

- Опишите проблему
- Сколько времени вы служите на этом судне?
- Относится ли эта проблема ко всем членам экипажа?



**Международная федерация транспортников**

# UNION PARTY

## В ПРОФСОЮЗЕ НАЧАЛСЯ ГОД МОЛОДЕЖИ



Ночной клуб в историческом центре Одессы. Здесь – вечеринка для молодежи морских учебных заведений города, ее проводит Профсоюз морского транспорта Украины. Сюда пришли студенты и преподаватели Одесской национальной морской академии, Одесского национального морского университета, Ильичевского морского колледжа ОНМУ, учащиеся Одесского профессионального лицея морского транспорта, Ильичевского профессионального судоремонтного лицея, Одесского морского колледжа технического флота. Вечеринка посвящена Году молодежи ПРМТУ, который стартовал совсем недавно.

Заходим в клуб. Все пришедшие ожидают начала действия. Пока же они активно ищут и выглядывают друзей, знакомых и прочих; находят, приветствуют, переговариваются о делах и планах; фотографируются на память; расходятся, снова выглядывают знакомых в зале и так далее... Всего такой морской молодежи в клубе собралось более тысячи человек.

Но недолго продолжалось это затишье. Два динамичных парня, ведущих мероприятия, профессионально используя «нарезку» из популярных хитов, начали «раскачивать аудиторию» так, что весь танцевальный диск за несколько минут превратился в одну вибрацию. Получилось то, что в прежние времена прибавляло седины излишне переживающим мамашам. Теперь, наверное, они к этому делу относятся спокойней.

Примерно таким было начало. Но всему свое время. Музыка по асимптоте стихла. Начался фильм-презентация о Профсоюзе работников морского транспорта Украины, где представлена его 20-летняя история и факты движения. После завершения фильма на сцену приглашается Михаил Киреев, председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины. Обращаясь к молодым членам Профсоюза, он сказал:

– Мы рады приветствовать многотысячную армию молодежи, которая учится в морских учебных



заведениях. Профсоюз прилагает много усилий, чтобы в начале взрослого жизненного пути вы получили верный и надежный ориентир в своей трудовой деятельности, чтобы на предприятиях морской отрасли знали свои социальные и трудовые права и умели отстаивать их.

Поэтому президиум Центрального совета Профсоюза работников морского транспорта Украины принял решение 2013 год объявить Годом молодежи ПРМТУ. Провести его намерены с наибольшей эффективностью и достичь поставленной цели. Мы разработали план проведения ряда мероприятий для того, чтобы рассказать вам об общественной деятельности Профсоюза, направленной на благо развития морской отрасли страны. Мы желаем вам крепкого здоровья, благополучия, успехов в учебе и многих достойных начинаний. Поздравляю вас с началом Года молодежи ПРМТУ, который мы эффективно проведем вместе!

Эти слова были встречены аплодисментами. Затем прошла первая викторина. Ее тема – международное профсоюзное движение и ПРМТУ. Те, кто правильно отвечал на нетрудные вопросы, возвращались в зал с призами от ПРМТУ. Потом вновь включилась музыка. С каждой новой песней сидящие за столиками постепенно присоединялись к танцующим перед сценой, подпевали, пританцовывали, приветствовали знакомые ритмы. Когда смотришь сверху, в свете прожекторов и картинок двух плазменных экранов, это напоминает водоворот плюс играющий под ногами морской прибой.

... Но всему свое время. Стихла музыка, и ведущий объявил начало квеста, победа в котором принесет команде Сертификат на установку бесплатного интернета в учебном заведении победителей. Целью квеста было как можно быстрее собрать предметы, которые ведущий перечислил для каждой команды. Выиграла та команда, которая быстрее принесла все названные вещи. После эмоций, громких реакций, восхищений и разочарований побе-





# “ PLEASE, STOP

дила команда Одесского национального морского университета. Ее капитану, Евгению Белецкому, заместителю председателя профкома студентов Морского университета, был вручен Сертификат из рук Олега Григорюка, первого заместителя Председателя ПРМТУ.

Потом начался второй музыкальный тайм. Звуки уплотнялись и усиливались. Это нельзя было назвать мелодией, это – ритм! Вокруг сцены возникло несколько танцующих групп и колец. Предлагаю тавтологию «время в это время остановилось». Была только в свете аритмичных прожекторов пульсирующая площадка людей. В такие моменты начинает доходить смысл слов режиссера Ингмара Бергмана, Швеция, о том, что настоящее представление должно убеждать, попадая в сердце и минуя промежуточную посадку в области размышлений. Всё, что мы видели, затягивало, наблюдали мы с интересом.

И снова ведущий объявляет перерыв. Началась вторая интрига – розыгрыш новой профсоюзной викторины, призовой фонд – планшетный компьютер Amazon Kindle Fire HD. Самые активные столпились у сцены, предлагая свою персону. Наконец, от каждого учебного заведения выбрали по одному участнику. Ведущие задавали новые вопросы на проф-





# DON'T THE MUSIC!

“

союзную тематику. Мы слышали удачные и неудачные ответы. Но дело не столько в участниках, сколько в реакции зала. Здесь не было фанатов, но таких участия и эмоций мы не видели ни на одном футбольном матче. Казалось, эти волны проходили над головой, и нас, как серфингистов, уносит плотная и крутящаяся интрига. Наконец, сквозь возгласы, поднятые руки и оценки зрителей, добрались до финала. В него вошли двое: представительница ОНМА и представитель ОНМУ. Борьба была очень напряженной, и приз достался Станиславу Гулиеву из ОНМУ.

Вместе с объявлением его победителем вжарила музыка, и все закружилось по-новому. И каждый парень или девушка могли в это время чувствовать себя на общей вершине.

Все разошлись – что осталось на прощанье? Скажу, что для многих участников время разделилось на «до» и «после» этой студентческой профсоюзной вечеринки. Чувствовалось, что наступили какие-то новые времена. Как сказал на вечеринке один продвинутый знаток английского из Морской академии: «Please, don't stop the music!».

Не останавливай, пожалуйста, музыку, Профсоюз!



# Project Horizon – звонок к пробуждению



[www.project-horizon.eu](http://www.project-horizon.eu)

В этом и следующем номере журнала «МОРСКОЙ» вы сможете ознакомиться 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.

## Что такое проект Horizon?

Проект Horizon является одним из основных многосторонних европейских научных исследований, в котором приняли участие 11 академических учреждений и судоходных организаций. В соответствии с целями проекта были собраны эмпирические данные для обеспечения лучшего понимания того, каким образом модели несения вахты могут повлиять на уровни усталости моряков, несущих вахту на судах.

## Почему он был создан?

Проект был создан с целью:

- определить и применять научные методы для измерения усталости в различных реалистичных сценариях с использованием тренажеров мостика, машинного отделения и грузовых операций
- определить влияние систем несения вахты и их компонентов на усталость
- собрать эмпирические данные по сознательному выполнению обязанностей вахтенными офицерами, работающими согласно реалистичным сценариям
- оценить влияние усталости на принятие решений
- разработать инструменты для оценки потенциальных рисков различных систем несения вахты при помощи математических моделей
- определить механизм минимизации рисков, угрожающих судам и грузам, морякам, пассажирам и морской среде.

### Как это работает?

В основу проекта легло широкое применение тренажеров для управления судном в Швеции и Великобритании для изучения принятий решений и когнитивной деятельности командного состава во время их реальной работы на судне в рейсе, в реальном времени, с нагрузками и рабочими перерывами. В исследовании приняли участие в общей сложности 90 добровольцев, опытных судоводителей и механиков. Они приняли участие в строгом тестировании, проведенном Техническим университетом Чалмерса в Гётеборге и Морской академией Ворсаш (WMA) при университете Solent в Саутгемптоне, для оценки уровня усталости и производительности труда во время их работы в море и порту на тренажерах мостика, машинного отделения и грузовых операций.



Проект стремился поднять знания об усталости на принципиально новый уровень, для этого к проекту были привлечены ведущие мировые транспортные эксперты и эксперты в области стресса. Академические эксперты WMA, исследовательский институт в Стокгольмском университете Чалмерс и Исследовательский институт стресса Стокгольмского университета (SRI) разработали модели сценариев, определяющие требования к измерениям усталости, и определили меры снижения производительности

для вахтенных, а SRI проанализировал результаты недельных программ. В конце концов, по результатам исследований партнеры проекта Horizon разработали инструментарий для применения в судоходной отрасли, который может стать руководством для судовладельцев, судовых операторов, морских инспекторов и моряков, чтобы помочь им в организации работы на море самым безопасным и здоровым способом из всех возможных.

### Что такое усталость? В чём различие между усталостью и сонливостью?

Усталость обычно описывается как состояние физического и/или психического истощения, причиной возникновения которого может стать целый ряд факторов: долгие часы работы, недостаточный отдых, международные перелеты. Всё это может привести к прогрессивному снижению бдительности и производительности, потере энергии и замедленным движениям и реакциям. Несмотря на то, что понятие «сонливость» часто используется для описания состояния усталости, оно, как правило, выделяется отдельно как особое состояние, в котором человек пытается оставаться бодрствующим. Лабораторные опыты и исследования на других видах транспорта показали, что повышенная сонливость (и даже засыпания) и снижение производительности широко распространены среди работников, которые несут ночные вахты. Усталость также является важной проблемой здравоохранения, которая, тем не менее, может продемонстрировать, каким образом долгосрочное отсутствие сна может стать фактором риска, когда человек страдает от таких заболеваний, как сердечно-сосудистые, а также ожирением и диабетом.

### Почему усталость настолько важна для судоходства?

Судоходство является никогда не спящей отраслью. По своей сути судоходная отрасль является глобальной, сложной, капиталоемкой и всё более технологически сложной, а также имеет огромное экономическое и экологическое значение. Более 80% мировой торговли обслуживается морским транспортом, также как и 90% внешней торговли ЕС и около 40% внутренних грузоперевозок.

Около 40% мирового флота контролируется странами-членами Европейского экономического пространства (ЕЭП), и тоннаж, зарегистрированный Европейским Союзом, составляет более чем 20% от мирового тоннажа. В среднем, около четырех миллионов пассажиров садятся и сходят в портах Европейского Союза ежегодно – подавляющее большинство пассажирских перевозок осуществляются при помощи паромов. Более интенсивный характер судоходных операций означает, что морякам часто приходится работать дольше, и их рабочий день не нормирован. И такие факторы, как шум, вибрация, судозаходы в порт, погрузочно-разгрузочные и другие виды деятельности могут снизить качество сна моряков во время периодов отдыха. Существуют строгие законы, запрещающие или

строго ограничивающие употребление алкоголя в море. Исследования показали, что около 22 часов бодрствования будет также ухудшать производительность человека, как и алкоголь в крови в количестве 0,10% (в два раза выше, чем допустимая норма алкоголя в крови водителей в большинстве государств-членов ЕС).

**Есть ли доказательства наличия проблем безопасности?**

Роль усталости и сонливости в других небезопасных отраслях и на других видах транспорта уже и ранее широко исследовалась. Но необходимо обратить внимание, что проводилось чрезвычайно мало исследований на морском транспорте, как и изучений продолжительности рабочего времени моряков. Проект Horizon был создан в ответ на растущую обеспокоенность недостаточным вниманием, которое уделяет морская общественность роли усталости и сонливости в происшествиях на море. Поэтому проект тесно связан с Конкурсами седьмой рамочной программы (FP7 Sustainable Surface Transport 2008 RTD-1), которая направлена на повышение безопасности, а также снижение количества смертельных исходов. За последние 20 лет судходство стало оказывать всё больше внимания важности «человеческого фактора» в безопасных перевозках. Повышенная сложность систем судов и увеличение технологической сложности бортового оборудования оказывают большое влияние на производительность моряков и вахтенных в частности.

Заметное увеличение в размерах пассажирских и грузовых судов также напрямую влияет на увеличение количества смертей или загрязнения в случае аварии. Сегодня всё более ценится важность человеческого фактора в морских перевозках, но также всё больше внимания уделяется вопросам усталости и их влиянию на морскую безопасность. Имели место несколько громких и часто дорогостоящих аварий, в которых усталость моряков являлась ключевой причиной их возникновения.

**Сюда относятся:**



• Крушение танкера **ExxonValdez** в 1989 году. Национальный совет по безопасности транспорта США устано-

вил, что за 24 часа до катастрофы вахтенный спал всего пять или шесть часов

- Посадка на мель грузового судна **Jambo** в Шотландии в июне 2003 года. Старший помощник заснул и пропустил изменение курса

- Посадка на мель балкера **PashaBulker** недалеко от порта Ньюкасл в Австралии в июне 2007 года. Расследование выявило, что «капитан становился все более перегруженным и страдал от усталости и тревоги»



- Посадка на мель контейнеровоза **Cita** близ островов Силли в марте 1997 года. Старший помощник заснул, и судно шло без контроля на протяжении двух с половиной часов

- Гибель филиппинского моряка в результате падения за борт с судна **ThorGitta** в мае 2009 года. В расследовании использовалась компьютерная программа оценки усталости, и при помощи неё было обнаружено, что из-за применения системы шестичасового рабочего дня (6 часов на отдых, 6 – на сон) уровень усталости достиг своего критического уровня – отметки 111.

- Посадка на мель балкера **ShenNeng 1**, Большой барьерный риф, апрель 2010 года. Расследование, проведенное Австралийским бюро безопасности на транспорте, установило, что катастрофа произошла потому, что старший помощник не изменил курс судна согласно заданному. Он неверно определил положение судно, и на его действия напрямую повлияла усталость. Исследования показали, что он располагал всего двумя с половиной часами сна на протяжении 38,5 часов до катастрофы.

**Разве нет контроля за рабочим временем моряков?**

Нормы Международной организации труда допускают, чтобы моряки работали вплоть до 91 часа в неделю; а стандарты Международной морской организации (ПДНВ) разрешают 98-часовую рабочую неделю, но не более двух недель подряд, и только при наличии «исключительных» обстоятельств. Манильские поправки 2012 года требуют минимум 77 часов отдыха в любой семидневный период.

Часы отдыха могут быть разделены не более чем на два периода в день, один из которых должен быть не короче шести часов, а интервалы между последовательными пе-

риодами отдыха не должны превышать 14 часов. Исключения допускаются в случае чрезвычайной ситуации или в других случаях первостепенного значения. Участники Конвенции ПДНВ (как правило, администрации государства флага) также могут допускать исключения из установленных часов отдыха при условии, что период отдыха в целом составляет не менее 70 часов в течение любого семидневного периода – и эти исключения не могут допускаться более двух недель подряд. Интервалы между двумя периодами таких исключений по своей длительности должны быть вдвое длиннее, чем продолжительность исключения.

**Как осуществлялся исследовательский проект Horizon?**

Исследовательский проект Horizon был основан на очень строгих научных принципах, включая беспрецедентное и передовое использование тренажеров мостика, машинного отделения и грузовых операций для создания реалистичных семидневных моделируемых сценариев рейса для офицеров-добровольцев. Такая модель рейса была разработана, чтобы обеспечить высокую степень достоверности: реальные переменные нагрузки, заходы в порт, изменения в заказах, обязательные предоставления отчётов, а также встречный трафик.



**Кто принимал участие в исследовании?**

К участию в проведении моделированных рейсов были привлечены в общей сложности 90 офицеров. Все участники (87 мужчин и три женщины) являлись квалифицированными и опытными вахтенными офицерами и механиками из Западной и Восточной Европы, Африки и Азии, были здоровы и не имели никаких нарушений сна. Добровольцы были набраны при помощи объявлений и через крьюинговые агентства тем же способом, как если бы они шли работать в море. Во время проведения исследований участникам были созданы условия жизни максимально приближенные к судовой жизни: они жили в помещениях исследовательского типа WMA и на борту специального судна в Чалмерсе. Во время проведения проекта участникам разрешалось потреблять не более четырех чашек кофе в день и не разрешалось употреблять алкоголь.



**Как строилось рабочее время?**

Задачей проекта Horizon было изучение последствий использования двух наиболее распространенных моделей несения вахты – шесть часов работы, шесть часов отдыха (6/6) и четыре часа работы, восемь часов отдыха (4/8). Для отражения реальных условий, таких, как заходы в порты, тренировки и чрезвычайные ситуации, часть исследований включала прерывание периодов отдыха. Общее время, проведенное на «работе» в течение недельных запусков тренажеров составило 64 часа для тех, кто работал по системе 4/8, и 90 часов для тех, кто работал по системе 6/6 (учитывая также прерывание периодов отдыха). В одной серии экспериментов участники были случайным образом распределены в системе несения вахты и на тренажерах и были предупреждены заранее, что один из периодов отдыха будет прерван, хотя не сообщалось, какой именно. Во время прерванного периода отдыха участники находились под наблюдением, и им пришлось выполнять грузовые операции и «бумажную работу», а также читать и смотреть телевизор. Во время этого периода им не разрешалось спать. Этот элемент программы был введен, чтобы имитировать реальные условия, в которых модели работы могут быть прерваны такими факторами, как заходы в порт, проверки, погрузочно-разгрузочные работы, тренировки и чрезвычайные ситуации. Чтобы сбалансировать эксперимент, в первой вахтенной системе (6/6) период отдыха был нарушен в первой половине рабочей недели, а во второй (4/8) – во второй половине.





## КРУШЕНИЕ ЛАЙНЕРА. ГОД СПУСТЯ

“ Пятница, 13 января 2011 года, 19:00. Лайнер Costa Concordia вышел из итальянского порта Чивитавеккья, следуя по своему обычному круизному маршруту «7 ночей зимнего Средиземноморья». Этим маршрутом судно проходило 52 раза в год – каждую неделю. На борту находилось 3 206 пассажиров и 1023 члена экипажа. Costa Concordia являлся одним из крупнейших круизных лайнеров, и в 2006 году, когда судно было спущено на воду, находилось на 10-м месте в Top-10 самых больших круизных судов в мире. “

При длине в 290 метров Costa Concordia была почти на 20 метров длиннее «Титаника». Конструкция проста – очень широкое и длинное судно с низким центром тяжести для компенсации палубной высоты. Чтобы плыть, Costa Concordia нужно было всего 8 метров глубины, что позволяло ей заходить во все порты Средиземноморья. Управлял судном 51-летний капитан Франческо Скеттино. В этом звании он находился уже 6 лет и был хорошо знаком с круизным маршрутом.

Судно было уже более двух часов в пути, когда капитан Скеттино решил направить его к маленькому тосканскому острову Джилио. Круизные лайнеры часто проходят вблизи берега острова – это является одним из развлечений для пассажиров. 14 августа 2011 года Costa Concordia уже проходила этим маршрутом, однако в этот раз капитан решил провести судно гораздо ближе к берегу и поприветствовать жителей острова и бывшего капитана Costa Concordia салютом.

Судно шло со скоростью около 31 км/час и находилось уже в километре от берега острова Джилио. Через минуту до берега оставалось уже около 200 метров, а глу-

бина под килем продолжала уменьшаться. До скалистого дна оставалось менее 2,5 метра, и судно должно было выполнить резкий поворот вправо, однако высокая скорость не позволила вовремя избежать столкновения.

“ На борту было много пассажиров. Хоть лайнер и большой, рестораны не могли вместить всех. Поэтому ужин разделили на две смены. Мы были в первой смене и, поужинав, вспомнили, что сегодня пятница 13-е, поздравили друг друга со старым Новым годом и пошли смотреть представление иллюзиониста. Представление должно было начаться в 21:00, но он немного опоздал. Очередной номер, и вдруг нас резко бросает в сторону и первое, что мы увидели, это занавес, который наклонился в сторону. Тем временем иллюзионист по инерции продолжал выступление. Все в зале, и я в том числе, подумали «Ничего себе Копперфильд, прям весь зал повернул!». Потом выключился свет, и включился запасной генератор. Иллюзионист попятился со сцены, и все

начали покидать зал. По пути в каюту мы услышали информацию, которая прозвучала по внутреннему радио на 6 языках, что необходимо сохранять спокойствие, что вышел из строя электрогенератор, и команда будет устранять поломку своими силами – вспоминает Сергей, один из российских туристов Costa Concordia.

Прошло менее трех часов с начала семидневного круиза, когда в 21:44 Costa Concordia налетела на подводную скалу. Сначала судно задело по касательной, однако корму занесло в бок, и она ударилась о гранитную скалу, которая вскрыла судно, как консервную банку. Вода хлынула в 70-метровую пробоину.

Вода быстро поступала в корпус Costa Concordia и она начала тонуть. Дрейфуя, судно ушло от острова почти на 2,5 км. Порывами ветра его накренило вправо, и вся вода хлынула на правую сторону.

«Страшный удар, и все было понятно с самого начала – мы идем на бок. Команда вообще не знала, что делать! Они пытались замазать все – объявляли, что небольшая поломка электроники. Кричали, чтобы все шли в затонувший отсек по своим каютам. Когда я выглянул в окно, было видно, что мы просто воткнулись в берег на полном ходу, и судно заваливается на бок, тонет. На самом деле, меньше людей бы пострадали, если бы сразу начали эвакуацию. Мы около часа стояли возле шлюпок, но команды начать эвакуацию с мостика не поступало», – говорит Вадим, которому повезло эвакуироваться с судна в числе первых.

В 22:34 с мостика, наконец, объявили общесудовую тревогу. С момента удара о скалу прошло около 50 минут. Выжить удалось не всем. Эта трагедия унесла жизни 30 человек и еще двое объявлены пропавшими без вести.

Прошел год, в течение которого вся Италия и мировая общественность пристально наблюдала за судебным процессом между экспертами, свидетелями и адвокатами главного обвиняемого – экс-капитана судна Франческо Скеттино, чей необдуманный маневр, по мнению прокуратуры, привел к гибели 30 людей.

Скеттино, обвиняемый в халатности, непреднамеренном убийстве, побеге с судна во время спасательной операции, а также нанесении экологического ущерба, до недавних пор считался единственным виновником трагедии. Благодаря подробнейшей экспертизе бортовых самописцев и анализу многочисленных телефонных переговоров, число подозреваемых разросло до 12 человек, среди которых оказались помощник Скеттино Джиро Амброзио, а также глава кризисного центра компании-судовладельца Роберто Феррарини.

При этом представитель обвинения Франческо Веруцио предложил дать Скеттино 15 лет тюрьмы за причинение смерти по неосторожности, 10 лет за крушение

лайнера, по 8 лет за каждого из более чем 300 пассажиров, которых капитан бросил на борту Costa Concordia, и по столько же лет за каждого из тех, кто так и не дождался помощи спасателей. Таким образом, в общей сложности, Скеттино грозит 2697 лет тюремного заключения.

Тем временем, судно водоизмещением 114 тысяч тонн, из которого удалось вовремя откачать все топливо, по-прежнему находится напротив порта Джилио. Работы по подъему лайнера обойдутся компании-судовладельцу в рекордные 300 тысяч евро и закончатся не ранее сентября 2013 года.

Несмотря на то, что лайнер причинил и продолжает причинять немало хлопот островитянам, на Джилио трепетно берегут память о погибших. В день годовщины смерти лайнера в море был спущен осколок скалы, пробившей днище лайнера. Также открыты две бронзовые плиты: одна в память жертв трагедии, другая – в знак солидарности жителей острова.

Год спустя мы все еще выживаем. Когда я в помещении, я ищу глазами запасной выход. Те пассажиры, которые были в момент крушения в ресторане, до сих пор вздрагивают, когда слышат звон посуды. Некоторые после трагедии вообще не могли говорить. Кто-то больше не может водить автомобиль, боится воды или не выносит звук детского плача. У всех разные последствия пережитого...

Анна Декре, глава ассоциации пострадавших пассажиров Costa Concordia во Франции.

#### Costa Concordia

Лайнер Costa Concordia относился к новому поколению мега-судов, призванных, чтобы тысячи человек могли путешествовать в окружении роскоши.

Построено в 2006 году на верфи Fincantieri в Сестри Поненте (Генуя, Италия), судами-близнецами являются Carnival Splendor, Costa Pacifica, Costa Favolosa, Costa Fascinosa и Costa Serena. Собственность компании Costa Crociere, дочерней компании международного концерна Carnival Corporation & plc. Имя лайнера в дословном переводе означает «берег мира, согласия, гармонии». Costa Concordia являлось самым большим судном в компании Costa Crociere. Церемония спуска судна состоялась 7 июля 2006 года. Крёстной матерью судна стала чешская супермодель Ева Герцигова, которая не смогла разбить бутылку шампанского о борт судна, что является дурной приметой.

Цены на билеты начинались от четырехсот пятидесяти долларов за 8 дней. По международным законам жизнь каждого пассажира была застрахована на сумму не менее ста тысяч долларов. Costa Concordia была оснащена 26 спасательными шлюпками на 150 человек каждая. Морское право требует, чтобы все пассажиры были эвакуированы с судна в течение 90 минут после объявления Шлюпочной тревоги.



# ПАРОХОД MARTHA WASHINGTON

Пароход Martha Washington строили на верфи Russell & Co, в Глазго, по заказу компании S.A. Unione Austriaca di Navigazione из Триеста. Спуск на воду произвели в начале 1908 г., а 16 апреля работы завершили и пароход передали судовладельцу.

Судно предназначалось на линию Austro-American Line, для рейсов из Триеста в Нью-Йорк. Его валовая вместимость составляла 8312 б.р.т., нетто тоннаж 5379 н.р.т., водоизмещение 12700 т, длина 140.3 м, ширина 17.1 м, осадка 7.5 м. Силовая установка – две паровые машины трёхкратного расширения пара. Пар вырабатывался в шести односторонних, цилиндрических паровых котлах фирмы Rankin & Blackmore-Greenock. Два гребных винта, скорость 16 узлов. Судно имело 5 грузовых трюмов вместимостью 7099 м<sup>3</sup> и 16 спасательных шлюпок. Пассажирская вместимость – 60 человек в первом классе, 130 – во втором и 2000 человек в третьем классе.

16.04.1908 г. п/х Martha Washington вышел из Глазго в Нью-Йорк, где приняв на борт пассажиров, взял курс к берегам Италии, а 23 мая начался первый регулярный рейс из Триеста в Патрас, Палермо и Нью-Йорк. Судно оказалось весьма привлекательным и его загрузка, как правило, всегда была полной. 20.11.1911 г. пароход следовал Ионическим морем из Патраса и вечером неожиданно подвергся обстрелу итальянским военным кораблём, который принял его за турецкий корабль. Снаряды падали на расстоянии 130-150 м от лайнера. Обстрел прекратили только после ламповых сигналов, поданных лайнером, сообщившим свою идентичность. В то время

шла Итало-Турецкая война, и пассажирский пароход приняли за турецкое судно. В марте, апреле 1912 г. Martha Washington выполнила один специальный рейс из Триеста в Буэнос-Айрес.

Спустя 3 дня после начала Первой мировой войны, 01.08.1914 г., судно интернировали в порту Hoboken, штата New Jersey, однако только 07.04.1917 г. его передали организации U.S. Shipping Board для военного департамента снабжения, а 01.01.1918 г. пароход перешёл в аренду ВМФ США, и судно начали переоборудовать в военный транспорт после трёхлетнего бездействия. Командование принял военный моряк Chauncey Shackford. Под



его наблюдением установили вооружение, походные койки, оборудовали дополнительный камбуз и туалеты, увеличив вместимость до 3380 человек.

10.02.1918 г. транспорт с бортовым номером ID-3019 был готов выйти в первый Трансатлантический рейс в составе конвоя. Всего по заданию военного департамента снабжения было выполнено 8 круговых рейсов из США во Францию, за время которых корабль перевёз 24005 военнослужащих и всевозможные грузы. Во время первого рейса с пароходом *Martha Washington* следовали грузопассажирские суда *Antigone*, *President Lincoln*, *Von Steube* и военный транспорт *Finland*, охрану конвоя осуществлял крейсер *Pueblo*. 14 марта *Martha Washington* возвратилась в Нью-Йорк, а 23 марта снялась в следующий рейс совместно с транспортом *El Occidente*, *Powhatan*, *Finland*, под охраной крейсера *Pueblo* и 22 апреля благополучно прибыла в Нью-Йорк.

Последующие 3-й, 4-й, 5-й, 6-й и 7-й круговые рейсы завершились успешно. При этом во время третьего и седьмого рейсов в составе конвоев были транспорты, перешедшие под управление Великобритании, но принадлежавшие ранее Добровольному Флоту России – *Czaritzta* и *Kursk*.

Финальный военный рейс через Атлантику судно начало выполнять из Newport News 21.10.1918 г. Спустя 5 дней после окончания боевых действий *Martha Washington* находилась на пути в США. Затем судно выполнило ещё восемь дополнительных рейсов по заданию правительства, продолжавшихся с 26 ноября 1918 года по 11.11.1919 г. За это время было перевезено 19687 военнослужащих и гражданских лиц, возвращавшихся из Европы в Америку. Во время седьмого рейса пассажирами были 945 интернированных немцев, проживавших в Роттердаме. Завершающий, восьмой, рейс начался 14.08.1919 г. Затем судно отправили из Бреста в Турцию, под флагом американского генерала Джэймса Харборда. Первые две недели оно находилось в Константинополе, затем, 18 сентября, прибыло в Россию, в порт Батуми, где оставалось три недели и, приняв на борт 324 человека поляков и беженцев из Армении, доставило их в Константинополь.

Только 15.10.1919 г. лайнер взял курс к берегам США, совершив попутные заходы на Мальту, в Марсель и Брест. 18 ноября пароход возвратили военной организации U.S. Shipping Board. В 1920 г. он арендовался компанией *Munson Line* из Нью-Йорка для рейса Нью-Йорк, Буэнос-Айрес,



*Martha Washington* - 1908.



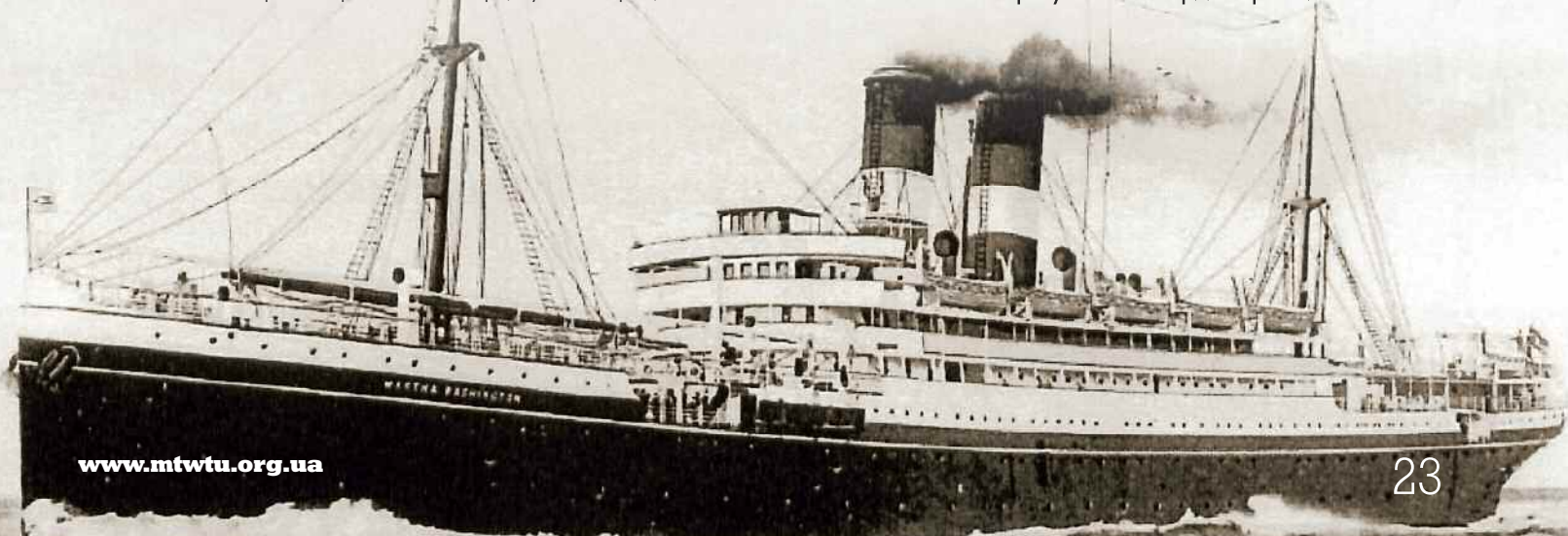
*Martha Washington* - 1923.

а затем оставался на отстое до ноября 1922 г., когда был продан итальянской компании *Cosulich, Societa Triestina di Navigazione*.

В январе 1923 г. началось переоборудование судна на верфи *Cantiere Navale Triestino*, в порту Монфалькона. После реконструкции его пассажирская вместимость составила 72 человека в первом классе, 284 – во втором классе и 972 человека в третьем классе. Количество шлюпок увеличили до 30 единиц. Первый рейс после модернизации начался 27.06.1923 г. из Триеста в Неаполь, Алжир и Нью-Йорк. В октябре 1927 г. судно перевели на линию Триест, Буэнос-Айрес.

В январе 1932 года компания *Italia Flotte Riunite* (английское название *United Fleets Italy*) приобрела компанию *Cosulich Line*, и пароход *Martha Washington* передали генуэзской компании *Italian Line*. 05.09.1932 г. пароход оставался в Триесте после круизов в Адриатическом и Эгейском море, организованных компанией *Lloyd Triestino*. 26.02.1933 г. судно выполнило первый рейс на линии Адриатика, Кипр, Палестина, а в марте 1934 года пароход переименовали в *Tel Aviv*, передав в аренду компании *Lloyd Triestino*. 18 марта того же года, во время переоборудования на заводе *Cantiere San Rocco di Muggia*, на судне начался пожар, разрушивший большую часть помещений, и 02.06.1934 г. пароход продали на слом в *Cantiere Riuniti dell'Adriatico*, а 08.04.1936 г. завершили разделку в *San Rocco*.

Братушенко Валерий Сергеевич



# «СТАРЫЙ» НОВЫЙ ГОД В КРУГУ КОЛЛЕГ

Дочерняя компания ДК «Данаос Украина» уже давно зарекомендовала свое хорошее имя, и это касается не только трепетного отношения руководства компании к квалификации своего плавсостава. Мы неоднократно писали в журнале «Морской» о тренингах, организованных компанией как для рядового, так и для офицерского состава. Но 13 января 2013 года моряков вместе с семьями собрало другое событие – корпоративная встреча «Старого» Нового года. Весь вечер в зале царил праздничное настроение. Уже традиционным для сотрудников и моряков компании стало исполнение греческого танца Сиртаки под предводительством греческого представителя Danaos Shipping Co. LTD Георгиоса Эконому.





- 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](mailto:LBSTUS@mtwtu.org.ua)  
web: [mtwtu.org.ua](http://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

