

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№36-37 ИЮНЬ/ИЮЛЬ 2013

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

СЪЕЗД ЕТФ В БЕРЛИНЕ



ETF Congress '13

АКТУАЛЬНО
МОЛОДЕЖЬ

АКТУАЛЬНО
ЗАСЕДАНИЕ ЕТФ
В БРЮССЕЛЕ

ЭКСПУРСИЯ
ПОРТ
КОНСТАНЦА

ЭКСКЛЮЗИВНО
ПИРАТСТВО

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ТУРБОХОД
VIET-NAM

ФОТООБЗОР
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ

«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



САН-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

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ**Уважаемые наши читатели!**

Вновь мы рады представить вам свежий номер журнала «Морской». В этом номере мы расскажем о событиях, которые произошли в морской жизни нашей страны, и мира в целом, за прошедший месяц.

Несомненно, одним из самых важных событий в морской жизни нашего города, и Украины в целом, стал Международный форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков», который прошел в конце апреля в Одессе.

Форум собрал представителей морской элиты со всего мира, и мы, как информационные партнеры этого масштабного мероприятия, хотели бы поблагодарить организаторов и выразить надежду на то, что этот Форум станет регулярным.

Но особое внимание мировой морской общественности привлекло другое событие, которое стало ключевой темой нашего номера, – Неделя действий против субстандартного судходства на Черном море.

В период с 13 по 15 мая в шести странах Черноморского бассейна прошла кампания ITF в рамках Черноморского регионального проекта, который стартовал в 2012 году.

Под эгидой ITF на Украине кампанию провели Профсоюз работников морского транспорта Украины, при непосредственном участии инспектора ITF в Украине Натальи Ефрименко, координатора ITF Роберто Аларкона.

Неделю действий поддержали членские организации ПРМТУ в 12 портах страны. Эксклюзивно об акции и ее итогах вы сможете прочитать на страницах нашего журнала.

Еще одним немаловажным событием, которое прошло в мае, стал 4-й Конгресс Европейской федерации транспортников в Берлине.

И как всегда в этом номере наши постоянные рубрики – История в деталях, Экскурсия и другие.

В очередной раз напоминаем вам, дорогие читатели, что мы рады получать от вас любые отзывы и предложения о работе, темах и рубриках нашего издания. Ждем ваших писем на адрес электронной почты 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 июне/июле 2013 года?**ЭКСКЛЮЗИВНО****6** Неделя действий**18** Пиратство**АКТУАЛЬНО****12** Съезд ЕТФ**14** Молодежь**15** Съезд ЕТФ. Брюссель**ЭКСКУРСИЯ****16** Порт Констанца**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ****22** Турбоход VIET-NAM№ 36-37,
июнь/июль 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
крюинговых 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

В ПОРТУ МОНРЕАЛЬ ДЛЯ МОРЯКОВ ДОСТУПЕН WI-FI

Порт Монреаль является одним из немногочисленных портов, где моряки могут воспользоваться беспроводным доступом к сети.



Wi-Fi в канадском порту появился благодаря инспектору МФТ Патрису Карону. Когда он посещал очередное судно, ошвартовавшееся в Монреале, инспектор обратил внимание на то, что практически каждый моряк имел при себе нетбук, при помощи которого из интерклуба он связывался со своей семьей. Так в его голове родилась идея организации беспроводного доступа к интернету на борту.

В октябре 2011 года инспектор МФТ, оказавшись бок о бок с капитаном порта Патрисом Кароном, решил озвучить ему свою идею. «В наши дни происходит такое значительное сокращение экипажей, что многие просто не имеют времени, чтобы сойти на берег, поэтому они вынуждены быть в изоляции от любимых по несколько недель! Капитан обещал проработать этот вопрос».

К приятному удивлению инспектора, через полтора месяца он в числе других получил от капитана порта Монреаль e-mail, в котором тот информировал об успешной реализации проекта. Исключительными пользователями беспроводной связи признавались моряки.

— Оглядываясь назад, я уверенно могу сказать: результат, который я вижу сегодня, впечатляет, — говорит Патрис Карон. — В прошлый понедельник я посещал судно в порту Сорель-Трэси. В разговоре капитан упомянул, что экипаж сильно огорчился из-за того, что им пришлось изменить порт захода, а изначально планировался Монреаль. Оказывается, моряки знали, что в нашем порту есть беспроводной Wi-Fi!

«Наш безопасный и многофункциональный Wi-Fi охватывает всю территорию порта Монреаль, — сказал представитель администрации господин Виньо. — При заходе в порт моряк может получить логин и пароль, которые меняются каждую неделю, и свободно пользоваться услугой беспроводного интернета. Бесплатный Wi-Fi позволяет морякам общаться со своими близкими 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, 365 дней в году через электронную почту, социальные сети, Skype, при этом не покидая судна».

Добавим, что на сегодняшний день очень немногие члены экипажей имеют доступ к интернету: 12% моряков могут пользоваться бесплатной связью, имея при этом неограниченный доступ, большинство — 61% — вообще не имеют доступа к интернету, остальные 27% могут пользоваться всемирной паутиной, но с какими-либо видами ограничений, например, по времени.

К слову, в Одесском порту также можно поймать беспроводную сеть, однако чтобы подключиться к ней, необходимо приобрести карточку, и доступен Wi-Fi далеко не на всей территории порта.

ПРОФЕССИЯ МОРЯКА РЫБОЛОВНОГО СУДА ИНОГДА ОПАСНЕЕ ТРУДА ШАХТЕРА И ЛЕСОРУБА

Профессия моряка рыболовного флота по степени опасности сопоставима с трудом шахтера и лесоруба. В 2012-м она была признана самой опасной работой в США,

И # СМЕРТЕЛЬНОЕ ПЛАВАНИЕ (ГРУЗОВЫЕ И ПРОМЫСЛОВЫЕ СУДА)

Дата	Судно	Страна	Потребованы
18.03.13	GUANG YANG XIN GANG	Китай	12
10.02.12	XINYUANSHUN 6	Китай	8
15.03.12	EASY RIDER	Новая Зеландия	8
01.05.12	AL DEEBEL	Катар	7
16.05.13	TAIGAN	Камбоджа	6
31.10.12	PRATIBHA CAUVERY	Индия	6
19.03.12	OCEAN GLORY	Тайвань	6
18.10.12	SHINLINE 8	Малайзия	5
05.12.12	BALTIC ACE	Багамы	4

ИСТОЧНИК: ОТЧЕТЫ В ДАННОЕ (2012-2013 гг.)

с уровнем смертности в 121,2 человек на 100 тыс. работников в год — против среднего по стране показателя в 3,5. За прошлый год, по данным Министерства труда, домой не вернулись 40 американских рыбаков. В «черном списке» британских профессий рыболов также лидирует: шанс погибнуть на рабочем месте у работника рыболовного судна составляет 1:20. Ежегодно в этой стране гибнет 10–15 представителей профессии.

ПРОФСОЮЗЫ НАЧАЛИ КАМПАНИЮ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ АВТОМАТИЗАЦИИ ПОРТОВ

Около 160 представителей 11 морских профсоюзов из 10 стран встретились в Сиднее, Австралия, на конференции, которая была задумана, как начало профсоюзной кампании по глобальной автоматизации портов.

Делегаты конференции, проходившей 29-30 апреля, изложили амбициозную стратегию, основанную на четком принципе: работники морской отрасли принимают автоматизацию, как реальный жизненный факт и открыты для чест-



ных переговоров о путях внедрения автоматизации в практику, но никоим образом не принимают антипрофсоюзные действия руководства под видом внедрения технологических новшеств.

Пэдди Крамлин, национальный секретарь морского профсоюза Австралии, президент МФТ, говорит: «Мы едины в своем мнении о том, что автоматизация не будет навязана, она будет реализовываться через переговоры. Мы создаем наиширочайший возможный альянс, чтобы обеспечить соблюдение интересов трудящихся, и работодателям следует понять, что глобальная сеть профсоюзов укрепляется, готовясь дать решительный отпор любым навязанным в одностороннем порядке инициативам по внедрению автоматизации».

Он продолжает: «Докеры являются профессионалами высокой квалификации, которые обладают ценным опытом и знаниями, и они видят автоматизацию, как возможность обучения докеров новым навыкам и умениям, дальнейшего повышения квалификации. Их место — за столом переговоров, где обсуждается пригодность новых технологий. Автоматизации без переговоров быть не должно. Профсоюзы привержены идее открытого и честного диалога с работодателями. Однако те работодатели, которые пытаются использовать автоматизацию, как попытку уничтожения профсоюзов, введения избыточного сокращения штатов, устранения существующих, условий труда, должны понимать, что мы готовы дать им отпор».

Делегаты приветствовали представителей работодателей из США, оператора контейнерного терминала Лонг-Бич (компания OOCL) и Группы «Порты Америки». У обеих компаний заключены коллективные договоры с американским профсоюзом ILWU (International Longshore and Warehouse Union). Крамлин сравнил практику работы этих компаний со стивидорной компанией «Патрик». «Оператор OOCL открыто пригласил профсоюз ILWU за стол переговоров, чтобы вместе проработать проблемные вопросы», — говорит он. «Они знали, что это будет трудно... однако было желание достичь понимания вместе с трудящимися, как будет реализовываться новая технология. И наоборот, компания «Патрик» прикрывалась секретностью, которая выглядит, кажется и ощущается, как откровенный подрыв профсоюзов».

Рэй Фамильяте, вице-президент профсоюза ILWU, и

Шарон Джеймс, секретарь секции докеров МФТ, также выступили на конференции.

Фамильяте говорит: «Портовые работники часто говорят, что если работодатели не в состоянии нас победить, они постараются сократить нашу численность так, чтобы нами было легче управлять. Они надеются, что внедрение в доках новых технологий 21 века приведет к сокращению штатов и сократит численность и мощь профсоюзов. Наша цель — защитить штатных работников, всех зарегистрированных профессиональных докеров во всем мире, будь то на традиционных грузовых терминалах или на новых, полностью автоматизированных контейнерных терминалах».

ДЕНЬ МОРЯКА 2013 ПО ВЕРСИИ ИМО

Международная морская организация (ИМО) проводит очередной конкурс, приуроченный ко Дню моряка. «Лица моря» — вот тема Дня моряка в этом году — эволюция успешной темы прошлого года «It came by sea and I can't live without it», которую можно перевести, как «Это пришло с морем и без этого невозможно жить».



В основе кампании этого года лежит привлечение внимания к неотмеченным ранее героям судоходства — самим морякам. Кампания «Лица моря» поможет сформировать общее человеческое лицо судоходства, покажет нам, чем жертвуют моряки, работая в морях.

Как и в прошлые годы, Международная морская организация призывает моряков со всего мира принять участие в конкурсе и прислать свою фотографию во время работы в море, на борту судна, в порту или в нестандартной ситуации, либо же при обстоятельствах, которые могли бы вдохновить или заинтересовать людей, которые не знакомы с морской работой.

Выкладывать свои фотографии надо на странице в Facebook: <https://www.facebook.com/IMOHQ>

Напомним, что День моряка, по версии Международной морской организации, ежегодно отмечается 25 июня, профессиональный праздник украинских моряков — День флота Украины — отмечался в первое воскресенье июля, но в 2011 году Президент Украины Виктор Янукович, в своем указе № 1209/2011 от 30.12.2011 перенес празднования Дня флота Украины на последнее воскресенье июля.

13 июня**День булавки**

13 июня 1825 года житель Нью-Йорка Уолтер Хант запатентовал безопасную булавку. Сделать это его заставила необходимость покрыть долг в 15 долларов. Подумав в течение трёх часов и сделав эскиз, он продал права на своё изобретение за 400 долларов.

17 июня**День борьбы с опустыниванием и засухой**

Генеральная Ассамблея провозгласила 17 июня «Всемирным днем борьбы с опустыниванием и засухой» в 1995 году в связи с годовщиной со дня принятия Конвенции Организации Объединенных Наций по борьбе с опустыниванием 17 июня 1994 года.



Государствам предлагалось посвящать Всемирный день повышению информированности о необходимости международного сотрудничества в борьбе с опустыниванием и последствиями засухи и о ходе осуществления Конвенции по борьбе с опустыниванием.

Опустынивание — это один из наиболее тревожных мировых процессов деградации окружающей среды. Оно угрожает здоровью и источникам средств к существованию более 1 млрд. людей.

Каждый год опустынивание и засуха приводят к потерям сельскохозяйственной продукции ориентировочно на сумму в 42 млрд. долл. США.

23 июня**Международный Олимпийский день**

В июне 1894 года в Париже состоялся Международный конгресс по проблемам физического воспитания, в котором участвовали представители 12 стран.

23 июня свой доклад представил энтузиаст возрождения олимпийского движения барон Пьер де Кубертен. В нем он познакомил собравшихся с разработанными им организационными основами олимпийских игр. Именно тогда был создан Международный олимпийский комитет. Пост генерального секретаря МОК занял Пьер де Кубертен. Конгресс принял решение о проведении Игр I Олимпиады в 1896 году в Греции. В 1967 году Международный Олимпийский комитет принял решение: 23 июня считать Международным Олимпийским днем.

25 июня**День моряка!**

Ежегодно 25 июня отмечается День моряка или, другому, День мореплавателя (Day of the Seafarer).



Решение о праздновании было принято в 2010 году.

Государства-члены Международной морской организации, входящие в ООН, подписали на конференции в Маниле резолюцию №19, послужившую основанием учреждения этого профессионального праздника. Праздник посвящен именно морякам торгового флота, которые, в отличие от военных моряков, своего праздника до сих пор не имели — дни работников морского и речного флота отмечались в основном людьми, не имеющими непосредственного отношения к работе в море.

6 июля**Всемирный день поцелуя**

Всемирный день поцелуев впервые придумали в Великобритании.



В этот день все желающие могут «обмениваться своими душами» на полных правах. А два десятка лет назад он был утвержден Организацией Объединенных Наций. Во многих городах в этот день проходят различные конкурсы поцелуев, участники которых имеют шанс выиграть различные призы и подарки.

12 июля**День смайлика**

Ещё в 1969 году Владимир Набоков в одном из своих интервью упоминал о том, что стоит создать специальный знак пунктуации для графического отображения эмоций: «Мне часто приходит на ум, что надо придумать какой-нибудь типографический знак, обозначающий улыбку, — какую-нибудь закорючку или упавшую навзничь скобку, которой я бы мог сопроводить ответ на ваш вопрос». Однако Скотт Фалман (англ. Scott E. Fahlman) 19 сентября 1982 года первым в мире предложил смайлик в том виде, в котором он популярен сейчас, в переписке.



Однако точно установить, кто придумал смайл, вряд ли возможно, так как есть свидетельства, что этот знак использовали ещё в 1960-х годах.

28 июля**День флота Украины**

Впервые у украинских моряков появился свой праздник 29 июня 1993 года, согласно Указу первого президента Украины Леонида Макаровича Кравчука «О Дне работников морского и речного флота».

24 марта 2006 года глава государства Виктор Андреевич Ющенко издал новый Указ «О Дне Военно-морских сил Вооруженных сил Украины», в котором выделял отдельную дату праздник военнослужащих Военно-морского флота Украины.



Приблизительно два года спустя, 18 ноября 2008 года, президент Ющенко издал еще один указ «О дне флота Украины», которым предписывал считать утратившими силу «Указы президента Украины от 29 июня 1993 № 236 «О Дне работников морского и речного флота» и от 24 марта 2006 № 259 «О Дне Военно-морских сил Вооруженных сил Украины».

В президентском указе № 259 от 18.11.2008 в числе прочего говорилось:

«Установить на Украине профессиональный праздник работников морского и речного флота и военнослужащих Военно-морских сил Вооруженных сил Украины — День флота Украины, который отмечать ежегодно в первое воскресенье июля».

Затем, президент Украины Виктор Янукович, перенес празднование Дня флота Украины на последнее воскресенье июля, таким образом совместив его во времени с празднованием дня Военно-морского флота Российской Федерации.

Однако, бывалые моряки продолжают отмечать свой праздник в первое воскресенье июля.

Источник: www.calend.ru



Black Sea of shame – Черное море позора

В последнее время внимание Международной федерации транспортников (ITF) привлекают многочисленные жалобы моряков на проблемы, с которыми им приходится сталкиваться, работая на судах, курсирующих в регионе Черного моря.

Судоходство на Черном море характеризуется старыми судами малого размера, которые часто работают на пределе своих возможностей, в условиях непосредственно угрожающих безопасности мореплавания.

В преддверии вступления в силу Сводной конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года (MLC, 2006) профсоюзы Черноморского региона (Украины, России, Болгарии, Румынии, Грузии и Турции), которые входят в Международную федерацию транспортников, начали изучение сложившейся ситуации и практик, широко применяющихся в регионе. Они определили для себя задачу: представить в истинном свете последствия субстандартных операций и донести до морской общественности свою обеспокоенность в отношении недостаточного контроля судоходства в данном регионе.

Черноморский бассейн является мощным транспортным узлом мирового значения, играющим определяющую роль для экономики государств Черноморского региона. На сегодняшний день в Черном море зарегистрировано порядка 2400 каботажных судов, общая грузоподъемность которых составляет 11,5 млн DWT, при этом возраст судов, в основном, составляет 20 лет, примерно 800 из них – старше 30 лет, и всего 500 – моложе 10 лет. В регионе преобладают флаги Турции, России, Грузии, Мальты, Панамы, Сент-Винсент и Гренадин, Белиза, Молдовы, Словении и Камбоджи. Значительное число судов класса река-море относятся к числу Российского Речного Регистра.

С 13 по 15 мая в портах Черноморского бассейна прошла Неделя действий в рамках Черноморского регионального проекта (ЧРП), который был инициирован Международной федерацией транспортников (ITF) в 2012 году. Неделя действий стала апогеем ЧРП – кампании, направленной на борьбу с субстандартным судоходством на Черном море.

Специально для акции был подготовлен Черноморский информационный бюллетень, изданный на русском, английском, турецком и арабском языках, и распространен среди членских организаций ITF в Черноморском регионе.

По итогам акции инспекторы ITF и представители аффилированных профсоюзов посетили порядка 120 судов в 30 портах Черноморского бассейна, затронув при этом тысячи моряков.

Так, по официальному отчету ITF, профсоюзы Болгарии и Грузии посетили по 5 судов, профсоюз Румынии – 29, чуть меньше, а именно 26 судов, посетила инспектор ITF в России Ольга Ананьина и представители Российского профсоюза моряков, но больше всего судов подверглось проверке инспектора ITF на Украине Натальи Ефрименко и представителей Профсоюза работников морского транспорта Украины. Неделя действий на Украине параллельно прошла в 12 портах и охватила 36 судов.

Во время посещения судов инспекторы ITF и представители аффилированных профсоюзов общались с членами экипажей, выясняя у них уровень заработной платы, условия труда и отдыха и другие важные моменты, с которыми могут столкнуться моряки в работе. Кроме того, в рамках

Черноморского регионального проекта, специалистами ITF и представителями профсоюзов Черноморского региона был разработан Черноморский Коллективный договор, который будет устанавливать единый минимальный уровень заработной платы для моряков, независимо от национальности, так что в скором будущем можно будет смело заявить, что условия труда и найма для всех моряков Черного моря равны. Проект нового договора уже был рассмотрен Руководящей группой Комитета справедливой практики Международной федерации транспортников, и теперь морякам побережья Черного моря можно уверенно смотреть в будущее: совсем скоро данный договор будет защищать их.



“ Инспекторы ITF и представители аффилированных профсоюзов посетили порядка 120 судов в 30 портах Черноморского бассейна, затронув при этом тысячи моряков. ”



НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ УКРАИНА



То, что Неделя действий стартовала сразу после затянувшихся майских праздников, не помешало команде Профсоюза работников морского транспорта Украины посетить 36 судов в 12 портах Украины и стать беспорным лидером по итогам Недели действий.

«Посещение судов прошло в активном ритме. Общались с экипажами, доносили информацию на русском, английском и даже турецком языках. Кстати, именно на турец-

лись далеки от идеала, но проявленный интерес судовладельцев к коллективному договору ITF TCC для Черного моря может изменить ситуацию. Многие экипажи были удивлены тем, что даже в небольших украинских портах есть представители профсоюза, входящего в ITF.

«Сейчас очень важно обратить внимание мировой морской общественности на то, что происходит в Черно-

“ Посещение судов прошло в активном ритме. Общались с экипажами, доносили информацию на русском, английском и даже турецком языках. Кстати, именно на турецком судне мы очень плотно пообщались на счет членства моряков в профсоюзе ”

– говорит Наталья Ефрименко, инспектор ITF на Украине.

ком судне мы очень плотно пообщались на счет членства моряков в профсоюзе», – говорит Наталья Ефрименко, инспектор ITF на Украине. Помимо Натальи в команду ПРМТУ в Одессе вошел координатор ITF Роберто Аларкон и первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк.

На некоторых судах условия работы моряков оказа-

морском регионе. Здесь курсируют суда, которые установили как физически, так и морально. Уровень заработной платы находится ниже стандартов Международной организации труда, отсутствуют нормальные условия для труда и быта на борту. В последнее время растет травматизм на таких судах, случаются аварии, которые влекут за собой человеческие жертвы. Мы, как членские организации ITF,



ПОДВОДИМ ИТОГИ

как защитники моряков, не можем позволить, чтобы это продолжалось дальше. Сегодня в пяти странах Черноморского региона профсоюзные активисты поднимаются на суда, общаются с моряками, слушают их проблемы и помогают их решить», — отмечает Олег Григорюк.

“Сейчас очень важно обратить внимание мировой морской общественности на то, что происходит в Черноморском регионе. Здесь курсируют суда, которые устарели как физически, так и морально. Уровень заработной платы находится ниже стандартов Международной организации труда, отсутствуют нормальные условия для труда и быта на борту. В последнее время растет травматизм на таких судах, случаются аварии, которые влекут за собой человеческие жертвы. Мы, как членские организации ИТФ, как защитники моряков, не можем позволить, чтобы это продолжалось дальше. Сегодня в пяти странах Черноморского региона профсоюзные активисты поднимаются на суда, общаются с моряками, слушают их проблемы и помогают их решить”

”

— отмечает Олег Григорюк.

Профсоюз работников морского транспорта Украины выражает благодарность за активное участие и солидарную поддержку всем первичным профсоюзным организациям портовиков, которые поддержали проведение Недели действий.





ГРУЗИЯ



Неделя действий в Грузии началась со встречи инспектора МФТ (в порту Батуми) Мераба Чиджавадзе с Морской администрацией Грузии, которая полностью поддержала кампанию на Черном море.

Также ему удалось провести встречи с представителями всех кривинговых агентств, которые занимаются наймом грузинских моряков на суда, и рассказать о коллективном договоре ИТФ ТСС по Черному морю.

Что касается проверок, то в порту Поти было проинспектировано два судна, в Батуми – три. Судовладельцам были направлены четыре предупредительных письма, касающихся условий труда моряков.



БОЛГАРИЯ

Во время проведения акции в Болгарии было проинспектировано пять судов.

На задержку заработной платы пожаловались шестеро моряков, двое из которых – матрос класса АВ и повар – не получали ее в течение четырех месяцев.



В ходе проверки слова моряков полностью подтвердились, и открылись другие не менее интересные факты, характеризующие работу в Черноморском регионе.

Так, у членов экипажа не оказалось трудовых договоров, заработная плата не соответствовала ставкам МФТ – второй помощник капитана получал \$900, а по ставкам МФТ матрос должен получать больше.

Переговоры с судовладельцем прошли успешно, и экипаж получил часть долга – \$10 тысяч.

Однако спустя два дня моряки сообщили, что работодатель начал их запугивать и некоторым из них пришлось отозвать свои требования на счет погашения задолженности: дело дошло до угрозы увольнения.

Болгарские профактивисты не растерялись. Они снова посетили судно и пообщались с судовладельцем.

Итог – в следующем порту захода должна состояться выплата второй части долга в размере \$10 тысяч и репатриация трех моряков за счет компании.





ТУРЦИЯ

Здесь к проведению Недели действий команда морского профсоюза и инспектор МФТ подошли творчески.



Помимо проверок условий труда и быта моряков профактивисты снимали документальный фильм о работе на Черном море и кампании «Черное море позора» и отвечали на вопросы членов экипажей, а также приняли участие в пикете в поддержку членов профсоюза HAVA IS.



РОССИЯ

В рамках акции активисты Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков и инспектор МФТ в порту Новороссийск Ольга Ананьина проверили 26 судов и помогли вернуть морякам более \$73 тысяч задержанной заработной платы.



Помимо стандартных проверок, представители РПСМ вели разъяснительную работу среди морской общественности юга России: морских агентов, классификационных обществ, портовых властей и судовладельцев.



РУМЫНИЯ

В Румынии по поводу проведения первой акции против удобных флагов была организована пресс-конференция, вызвавшая огромный интерес со стороны СМИ.

Статьи о проверках на судах появлялись в прессе каждый день. Всего же в четырех морских портах страны профактивисты посетили 29 теплоходов.





ОТ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА, К ГЛОБАЛЬНОЙ СПРАВЕДЛИВОСТИ!



Европейская федерация транспортников (ETF) была основана на учредительном Съезде в Брюсселе 14-15 июня 1999 года. ETF представляет более 2,5 млн. транспортных рабочих из 231 профсоюза 41 европейской страны. Членскими организациями ETF являются профсоюзы, объединяющие рабочих железнодорожного сектора, дорожного транспорта и логистики, морского транспорта, портов и доков, внутренней навигации, гражданской авиации, рыболовства и туризма.

ETF объединяет бывших членов Федерации транспортных профсоюзов рабочих Европейского Союза (FST – сегодня распущена) и европейские членские организации Международной федерации транспортников (ITF). В 1999 году членские организации обеих федераций приняли решение объединить обе существующие структуры.

ETF и является результатом этого решения: от-

ныне есть только один орган, представляющий транспортных рабочих Европы.

ETF является признанным Социальным партнером в Европейском социальном диалоге и представляет интересы работников транспорта всей Европы в качестве Европейского региона ITF и Европейской конфедерации профсоюзов (ETUC).

Основной задачей ETF является представление и защита интересов транспортных рабочих всей Европы.

Она формулирует и координирует транспортную и социальную профсоюзную политику, проводит отраслевые мероприятия, участвует в обеспечении образования и профессиональной подготовке и проводит инновационные исследования различных направлений: от здоровья и безопасности рабочих, до исследования воздействия занятости.

Штаб-квартира Европейской федерации транспортников находится в Брюсселе, Бельгия.

European Transport Workers' Federation 

Под боевым лозунгом: «От глобального кризиса, к глобальной справедливости – европейские транспортные рабочие наносят ответный удар!». Европейская федерация транспортников собрала более 400 участников из 30 стран Европы на своем Четвертом Съезде, организованном, на этот раз, в Берлине.

Заседание Съезда 29 мая 2013 года открыл Президент ETF Ларс Линдгрэн, который обратился к 400 участникам из более чем 30 европейских стран, собравшихся в отеле Estrel в Берлине, Германия, чтобы обсудить приоритеты работы ETF в будущем и ее достижения на сегодня.

Съезд созывается каждые четыре года и является самым важным органом правления в ETF, где членские организации анализируют результаты работы федерации за период между съездами и определяют будущую стратегию организации в борьбе за социальную Европу. На Съезде также избираются Президент, Генеральный секретарь и Исполнительный комитет.

Будучи Европейским социальным партнером в шести, а скоро и в семи европейских комитетах по отраслевому социальному диалогу, ETF уверена, что работникам транспорта, как части всего европейского движения профсоюзов, принадлежит решающая роль в мобилизации ради социальной и солидарной Европы с целью установления глобальной справедливости.

5 основных приоритетных направлений работы

Пятью основными темами, которые обсуждались на Съезде, были:

- политика и гармоничное развитие в сфере транспорта
- трудовое и профсоюзное право
- крепкие профсоюзы: глобальная организация
- крепкие профсоюзы: обучение и образование – создание потенциала
- международное представительство и взаимодействие.

Важность женщин-транспортных рабочих и молодежи

28 мая, накануне Съезда, состоялась конференция женщин ETF с целью оценить прошлые достижения и разработать план действий для обеспечения гендерного равенства. В конце конференции был избран новый Женский комитет ETF.

Во второй половине дня, 29 мая, темой дискуссии Съезда стала «Молодежь на транспорте». Транспортная

молодежь имеет огромное значение, как для профсоюзов, так и для европейской и национальной политики. Делегаты Съезда обсудили важность инвестирования в молодых работников Европы.

Выборы на руководящие посты ETF

В последний день Съезда были избраны Президент (Л. Линдгрэн), Генеральный секретарь (Э. Чагас) и общественные аудиторы ETF, а также члены Исполнительного комитета, выдвинутые субрегиональными избирательными группами. Членские организации ETF из Украины, России, Белоруссии и Грузии отдали свои голоса председателю Профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Украины В.М. Ткачеву и Председателю Российского профессионального союза моряков Ю.Ю. Сухорукову, которые и будут представлять интересы рабочих этих стран на заседаниях Исполнительного комитета ETF.

Ларс Линдгрэн, Президент ETF: «Я очень доволен результатами Съезда 2013. Съезд определил основные направления работы федерации, установил четкие задачи: что должно быть сделано в течение ближайших четырех лет для укрепления профсоюзов и увеличения нашего влияния на европейскую политику».

Эдуардо Чагас, Генеральный секретарь ETF: «Съезд ETF 2013 подтвердил важность инвестирования в создание потенциала, и дискуссия, которую мы провели в отношении молодых работников, показала, что мы можем полагаться на них, и мы обязаны активно привлекать молодое поколение к полноценному участию в нашей борьбе за социальную Европу и сильное профсоюзное движение. Теперь пришло время всем членским организациям ETF реализовать программу работы федерации и, таким образом, мы сможем выступить единой сильной организацией».

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины является членской организацией ETF уже с 1999 года. На Съезде ETF 2013 ПРМТУ представляла делегация во главе с первым заместителем Председателя ПРМТУ О.И. Григорюком. Делегация активно участвовала в работе Съезда, и по всем пунктам поддержала программу работы ETF на ближайшие четыре года.



ЗАСЕДАНИЕ «МОЛОДЁЖЬ НА ТРАНСПОРТЕ – TRANSUNION TRAINING SESSION»



В период с 27 по 29 мая 2013 года молодые активисты профсоюзов Европы собрались в Берлине, Германия, на заседание в рамках проекта Transunion Training Session, поддерживаемого Европейской федерацией транспортников и её членскими организациями в Германии – профсоюзами Ver.di и EVG.



В последние годы все более остро встает вопрос о необходимости уделять больше внимания молодежи — транспортникам. Заседания молодых профсоюзных активистов из членских организаций ETF, представляющих 41 страну Европы, проводятся уже второй год. В этом году в Берлин прибыли 53 молодых профсоюзных активиста, а само заседание было приурочено к Съезду Европейской федерации транспортников (ETF) 2013.

27 мая 2013 г.

Помощник Координатора от Международной федерации транспортников (ITF) Ален Клиффорд провёл обучающий семинар для молодых профсоюзных активистов по оптимизации профсоюзной организационной структуры с целью обеспечения более качественного сбора и обработки информации. Знания, полученные на данном семинаре, смогут быть применены молодыми профсоюзными лидерами в работе с профсоюзной молодёжью.

В ходе работы заседания участники были поделены на рабочие группы для исследования трёх важных проблем, с которыми сталкивается транспортный сектор, а в частности молодёжь на транспорте сегодня:

- экономический кризис
- гендерная политика
- климатические изменения

Молодые профсоюзные активисты подготовили свои конкретные предложения, где идентифицировали ключе-

вые аспекты данных проблем и варианты их решения. На основе этих предложений была составлена резолюция для представления на рассмотрение делегатам Съезда ETF 29 мая 2013 года.

28 мая 2013 г.

Президент ETF Ларс Линдгрэн и Генеральный секретарь ETF Эдуардо Чагас выступили перед участниками заседания, пообещав, что Европейская федерация транспортников будет всячески поддерживать транспортную молодёжь Европы. С этой целью планируется формирование Молодёжного комитета, а также введение профсоюзных активистов в возрасте до 35 лет в состав Исполнительного и Руководящего комитетов ETF.

А тем временем продолжилась работа над анализом глобальных проблем молодёжи на транспорте, а в частности, проблемы трудоустройства. Участники снова были поделены на рабочие группы: они занимались поиском решений проблем молодёжи в Европе и, в частности, проблем профсоюзной молодёжи.

29 мая 2013 г.

В этот день подводились итоги работы, и была окончательно составлена финальная резолюция для представления на Съезде ETF. Каждый активный участник заседания Transunion Training Session подготовил презентацию, в которой представил идеи, разработанные рабочими группами, которые, в свою очередь, могут быть использованы для решения обозначенных ранее проблем.

Презентация идей прошла более чем успешно. Руководство ETF, а также делегаты Съезда одобрили работу молодёжи и единогласно проголосовали за принятие поправок к Конституции ETF в отношении формирования Молодёжного комитета ETF.

Напомним, что Профсоюз работников морского транспорта Украины объявил 2013 год годом молодёжи в Профсоюзе. ПРМТУ проводит активную работу по исследованию проблем транспортной молодёжи в Украине и готов способствовать решению этих проблем на всех уровнях. О результатах работы Молодёжного совета ПРМТУ вы можете прочитать на нашем сайте www.mtwfu.org.ua.

ЕЖЕГОДНОЕ СОВЕЩАНИЕ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕКЦИИ В БРЮССЕЛЕ



16 мая 2013 г. в штаб-квартире Европейской Федерации транспортников прошло ежегодное совещание представителей профсоюзов-стран Евросоюза, стран-кандидатов, а также представителей России и Украины в качестве наблюдателей, в рамках Морской транспортной секции ЕТФ.

Основными темами для обсуждения стали: имплементация Рабочей программы МТС на период 2013-2017, основанной по принципу работы системы SMART, информация о развитии Паромной кампании ЕТФ (ETF Ferry Campaign), совместные проекты ЕТФ и Европейской Ассоциации судовладельцев (ETF-ECSA), устный доклад рабочей группы по имплементации Балтийского регионального стандарта, а также различные проекты и активности, касающиеся работы Евросоюза на морском транспорте.

Украину представили руководители Профсоюза работников морского транспорта Украины, в лице Председателя Михаила Киреева и первого заместителя Олега Григорюка.

Участники заседаний обменялись мнениями о развитии морского транспорта в Евросоюзе, о попытках представителей судовладельцев путем лоббирования различных законопроектов отстаивать свои интересы и обеспечивать сверхприбыли за счет ущемления трудовых прав и свобод

работников, что явно противоречит европейскому законодательству, а также подрывает принципы цивилизованного демократического общества. Одной из таких порочных практик является получение судоходными компаниями, зарегистрированными в Евросоюзе, государственной финансовой поддержки. При этом судовладельцы продолжают использовать рабочую силу третьих стран и регистрируют суда под удобным флагом.

Также была показана презентация интернет-ресурса Seaweb, предоставляющего самую полную и обновленную информацию о судах, судовладельцах, нарушениях, обнаруженных в ходе проверок судов по всему миру. Этот полезный портал признан качественным и широкоиспользуемым в работе профсоюзов по всему миру.

Агис Целентис, председатель МТС ЕТФ, призвал членские организации обратить внимание на отличную работу, проделанную секретариатом ЕТФ по подготовке амбициозного плана работы МТС на 2013-2017 годы, также попросил не забывать о коллективной работе, которую призваны осуществлять представители профсоюзов, при помощи секретариата ЕТФ, так как результаты этой работы, вместе с ответственностью за ее невыполнение, лягут на членские организации ЕТФ, которые, по сути, должны служить локомотивом в любых начинаниях, коллективно принятых на заседаниях МТС.





PORT OF CONSTANTZA



Констанца — крупнейший морской порт Румынии и второй на Чёрном море.

Порт Констанца, расположенный на юго-востоке города, способен принимать все суда, проходящие через Суэцкий канал. На данный момент порт имеет территорию в 1313 га и акваторию в 2613 га, действует 140 причалов, общей протяжённостью почти 30 км, а глубины у причальной стенки доходят до 18,5 м. Длина волнорезов — 14 км. Румынский порт может обрабатывать суда осадкой до 19 м, что позволяет швартоваться у причалов гавани танкерам дедвейтом 165 тыс. т, сухогрузам дедвейтом 220 тыс. т и контейнеровозам дедвейтом 79 тыс. т (Post Panamax). Глубины украинских портов заметно проигрывают: в Одессе — не более 13-ти, в Ильичёвске — 14-ти и в Южном — 15-ти метров.

Пропускная способность порта Констанца составляет 120 млн т в год.

В январе 2007 года Констанца получила статус свободного порта.

Порт может обрабатывать практически все виды грузов. Здесь имеются специализированные терминалы для руды и угля, нефти и нефтепродуктов, химических продуктов и удобрений, цемента и стройматериалов, зерновых, замороженных продуктов, масла и мелассы. Помимо вышеперечисленного, порт Констанца также имеет современные паромные и контейнерные терминалы.

Экспорт: нефтепродукты, зерно, древесина, цемент

Импорт: машины, оборудование, апатиты

Администрация морских портов Констанцы является прибыльной компанией. Ее доходы в 2012 году составили 269,7 млн леев (83,4 млн долл.), а прибыль — 22,6 млн леев (7 млн долл.)



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СТОИМОСТЬ СОМАЛИЙСКОГО ПИРАТСТВА В 2012 ГОДУ

Стоимость урона,

который наносит морское пиратство мировой экономике, снизилась на 12,6%, с 7000 млрд. \$ в 2011 году, до \$ 5,7 – 6,1 млрд. в 2012 году. Больше всего сократились расходы, связанные с увеличением скорости хода в опасных водах – на 43,3% и составили \$1,5 млрд.

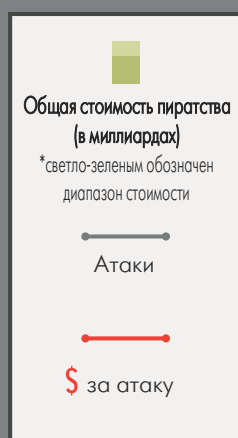
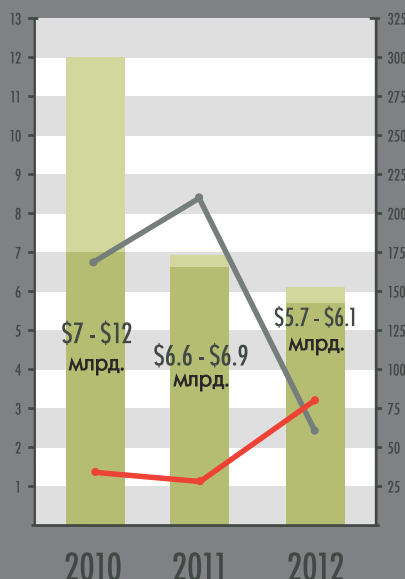
Самое большое увеличение расходов было связано с более широким использованием вооруженных охранников на судах: на 79,7% – \$ 1,15-1,53 млрд. за период 2011-2012 г.г. Хотя снижение стоимости пиратства является, безусловно, положительным моментом, количество пиратских нападений также сокращается. Это означает, что стоимость одного нападения в 2012 году была более высокой, чем в 2011 году.

Основные тенденции 2012 года:

- сокращение нападений сомалийских пиратов на 70%
- увеличение стоимости одного пиратского нападения
- осталось без изменений соотношение стоимости долгосрочных решений

Атаки, угоны и стоимость

2010 – 2012 г.г.



Общая стоимость: \$ 6 млрд.



1. Выкупы и компенсации: \$ 63,5 млн.

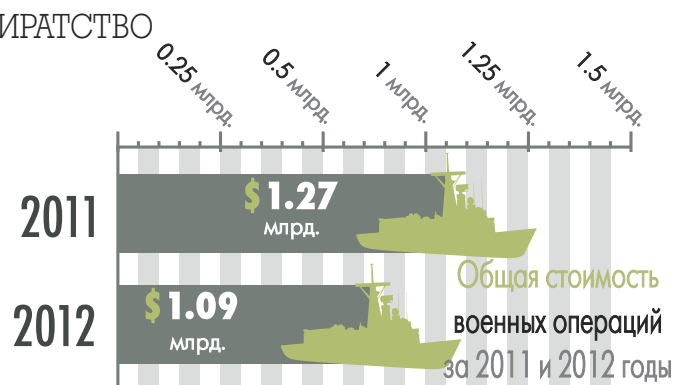
Сумма выплаченных выкупов сократилась примерно на 80% с 2011, до \$ 31,75 млн., что объясняется меньшим количеством судов, которые были освобождены в 2012 году. Также сюда включены \$ 31,75 млрд. расходов на логистику, связанных с выплатами выкупов, включая стоимость доставки выкупа, повреждения судна за время его нахождения в плену, расходы на ведение переговоров, консультанта и адвоката составили в общей сложности \$ 63,5 млн.



2. Военные операции:

\$ 1,09 млрд.

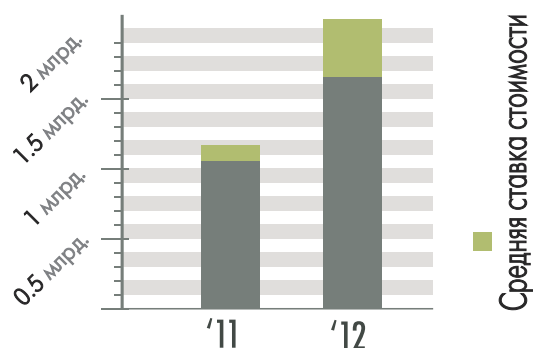
Стоимость военных операций содержит в себе использование разведывательных самолетов и беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), отрядов по защите судов (VPD), административные бюджеты военно-морских операций и проведение конференций Shared Awareness and Deconfliction (SHADE).



3. Оборудование и охранники:

\$ 1,65 - 2,06 млрд.

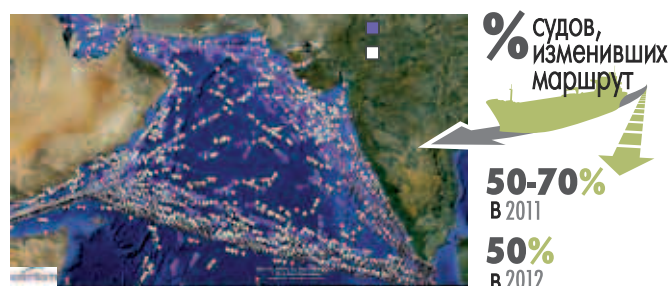
Стоимость охранного оборудования снизилась на 11% с 2011 года, стоимость частных вооруженных охранников выросла до \$ 1,15 - 1,53 млрд. Это произошло в значительной степени в связи с более частым использованием частных вооруженных охранников, как государствами флага, так и судоходными компаниями. Общая стоимость охранного оборудования и услуг охранников в 2012 году составила \$ 1,65 - 2,06 млрд.



4. Изменение маршрутов:

\$ 290,5 млн.

Для того чтобы избежать прохождения через Зону высокого риска, были изменены схемы судовых путей: суда обходили Аравийский полуостров, шли вдоль побережья Индии. Это обошлось судоходным компаниям в \$ 290,5 млн. 2012 году. В то время как сумма, потраченная на изменение судоходных маршрутов, снизилась на 0,17% по сравнению с 2011 годом, количество судов, изменивших свой маршрут, снизилось всего на 10%. Только танкеры и навалочные суда, проходящие через Суэцкий канал, рассматривались в качестве кандидатов на изменение маршрута. Новые данные АИС содержали подсчеты затрат этого года. Данные по судоходству с зимы 2012 года показывают схемы судовых путей в Зоне высокого риска.



5. Увеличение скорости:

\$ 1,53 млрд.

В 2012 году судоходные компании потратили \$ 1,53 млрд. на топливо, чтобы обеспечить более высокие скорости своих судов с целью предотвращения пиратских нападений. Хотя не было никаких изменений в рекомендациях в отношении увеличения скорости судов при прохождении через Зону высокого риска, стоимость данных практик снизилась на 43,3% по сравнению с 2011 годом.



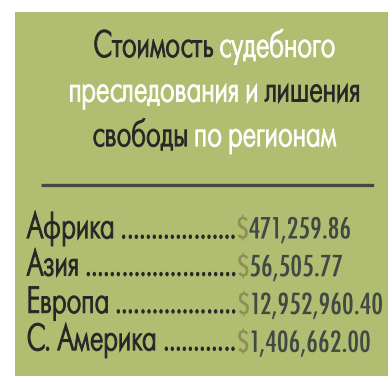
6. Труд: \$ 471,6 млн.

Соглашения между представителями моряков и работодателей содержат положения в отношении двойной базовой зарплаты, положенной морякам за работу в опасных условиях при прохождении через Зону высокого риска. Если судно захвачено, большинство судоводных компаний обязаны выплачивать моряку заработную плату на протяжении всего времени, пока тот удерживается в плену. Затраты на двойную зарплату и компенсационные выплаты, связанные с содержанием в плену, в 2012 году составили \$ 471,6 млн.



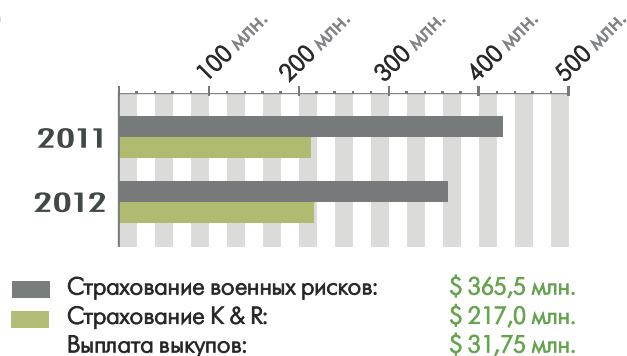
7. Судебное преследование и лишение свободы: \$ 14,89 млн.

Общая сумма расходов на судебное преследование и тюремное заключение пиратов в 2012 году составила \$ 14,89 млн., снизившись приблизительно на 9% с 2011 года. Затраты на судебное преследование снизились, что объясняется общим уменьшением числа подозреваемых; в то время как затраты на содержание осужденных пиратов под стражей увеличились.



8. Страхование: \$ 550,7 млн.

Затраты на страхование, связанное с пиратством, снизились примерно на 13% с \$ 635 млн. в 2011 году, до \$ 550,7 млн. в 2012 году. Это является результатом снижения страховых премий, связанных с увеличением использования частных вооруженных охранников на борту коммерческих судов.



9. Организации по борьбе с пиратством: \$ 24,08 млн.

Содержание антипиратских организаций, включая агентства ООН и неправительственные организации, в 2012 году составило \$24,08 млн.



**Общая стоимость сомалийского пиратства
в 2012 году составила \$6 млрд.**

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
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

ИСТОРИЯ ТУРБОХОДА VIET-NAM

С июля 1951 по октябрь 1952 г. на французских верфях спустили на воду девять грузо-пассажирских лайнеров, построенных для компании Messageries Maritimes (М.М.). Это были почти однотипные суда, однако шесть из них являлись теплоходами, имевшими скорость 17 узлов, предназначавшимися для рейсов во французские владения Тихого океана и в Австралию, с периодическим посещением Маврикия.

Три других планировались для Индокитайской линии с заходами в Гонконг и порты Японии. Они не являлись соперниками турбохода La Marseillaise, оставшегося флагманом компании М.М., построенного в 1949 г., имевшего вместимость 17000 б.р.т. и скорость 20 узлов.

Вероятнее всего, ввод в строй группы достаточно дорогостоящих судов стал ответом компании на политические изменения в Индокитае, связанные с новой колониальной политикой, требовавшей перемен в транспортном обслуживании, как гражданского населения, так и военнослужащих, расквартированных во Вьетнаме, Лаосе и Камбодже.

Турбоход Viet-Nam, созданный на верфи Chantiers Navals de La Ciotat, стал головным в новой серии. Третий, получивший название Laos, построили там же, а киль второго судна Cambodge заложили на верфи Societe des Ateliers & Chantiers в Дюнкерке (верфь принадлежала компании М.М. и построила за столетие более 100 судов).

Турбоход Viet-Nam имел в качестве силовой установки две группы паровых турбин фирмы CEM-Parsons, по три в каждой группе, и два двухступенчатых редуктора, построенных на заводе Ateliers & Chantiers de Bretagne. Паровые турбины, суммарной мощностью 24000 л. с., обеспечивали скорость 21 узел. Во время ходовых испытаний установили, что расход топлива превысил

величину, оговоренную контрактом, и судно возвратилось на завод для устранения недостатка.

Формы корпуса лайнера были округлыми. Вероятно, проектанты не ставили перед собой цель применения более стремительных очертаний штевня и корпуса, входивших в моду в те годы. Кожух дымовой трубы имел вертикальные прорезы в носовой и кормовой частях, что значительно уменьшало выпадение сажи на открытые палубы. Каждое из судов оборудовали активными стабилизаторами качки и системой кондиционирования воздуха. Внутренний дизайн пассажирских помещений разрабатывался различными дизайнерами, однако был выполнен с большим вкусом и мастерством. Во всём доминировал французский стиль, тем не менее, в декорациях присутствовали украшения, связанные с азиатскими мотивами.

Наибольшая длина корпуса составляла 166 м., длина между перпендикулярами – 162 м., ширина – 22 м., осадка – 7.9 м., валовая вместимость – 13162 б.р.т. Судно имело 6 грузовых трюмов, две мачты, две пары грузовых колонн и 10 спасательных шлюпок. Корпус, надстройку, мачты, грузовые устройства и дымовую трубу покрасили в белый цвет, таким являлось требование французского правительства, так как компания М.М. была частично национализирована. Полная пассажирская вместимость – 347 человек в каютах, расположенных на 7-ми палубах (117 человек в первом классе, 110 во втором и 120 в третьем классе). Каюты первого класса находились в центральной части сравнительно короткой надстройки, каюты второго класса разместили в кормовой части, а третьего класса – в носо-



вой части корпуса судна.

Спуск на воду произвели 14 октября 1951 г., однако, все работы завершили только в июне 1953 г. Задержка была связана с трудовыми спорам рабочих и служащих судостроительной компании. 17 июля лайнер вышел в свой первый рейс из Марселя, взяв курс на порты – Джибути, Коломбо, Сингапур, Сайгон, Гонконг и Иокогама. **(Летом 1954 г. были подписаны Женевские соглашения, предусматривавшие полную независимость Вьетнама, Лаоса и Камбоджи).** Традиционные рейсы на этой линии, продолжительностью по 60 суток, выполнялись до момента закрытия Суэцкого канала в 1957 г., и суда вынуждены были следовать на Дальний Восток, обогнув Африку. В том же году в расписание включили заходы в Бомбей, Карачи и Бангкок. В начале 60-х годов все три лайнера подвергли модернизации, построив новые каюты с вместимостью 4, 6, 8 человек и кубрики для 10 человек. Подобная реконструкция стала возможной благодаря удлинению палуб за счёт твиндеков, и пассажирская вместимость увеличилась на 214 мест. Тогда же достроили бар и столовую для пассажиров 4-го класса.

В 1966 г. компания Club Mediterranee арендовала лайнер на 8 рейсов, однако было выполнено только три рейса, а оставшиеся 5 отменили по причине очередного закрытия Суэцкого канала. Вместе с тем дальнейшая эксплуатация на линии Марсель-Япония стала убыточной, и компания М.М. переименовала судно в Pacificque, планируя использовать для кругосветных плаваний.

В сентябре 1967 г. турбоход вышел из Марселя, взяв курс на Панамский канал, затем последовал в южную часть Тихого океана и Австралию, прибыв в Европу, обогнув южную оконечность Африки. Затем лайнер отправили в порт Дюнкерк для 4-х месячного переоборудования пассажирского комплекса. В дальнейшем судно совершало рейсы в южную часть Тихого океана, заходя по пути в Маврикий и Реюньон. Во время своего последнего рейса под управлением компании М.М., начавшегося 17 марта 1970 г., турбоход заходил в порты – Папэте, Вила, Нумея, Сидней и др. После возвращения в Марсель Pacificque выполнял короткие рейсы в Северную Африку, находясь в аренде у французской компании Generale Transmediterrannee.

В конце августа 1970 г. судно продали компании Cia de Navegacion Abeto S.A., зарегистрированной в Панаме, обслуживавшей судоходные линии Дальнего Востока, известной под названием Fir Line, доставлявшей паломников в Джиду. Эта компания приобрела и однотипный Laos.

После оформления покупки турбоход Pacificque оставался в Марселе до 11 февраля 1971 г., когда вышел из порта с новым названием Princess Abeto, взяв курс на восток. Во время рейса было несколько поломок, происшедших из-за непрофессионализма нового экипажа, и только 18 апреля судно прибыло в Гонконг. Новые судовладельцы

выполнили полную реконструкцию пассажирских и грузовых помещений с целью увеличения пассажирской вместимости до 1612 человек. В грузовых трюмах оборудовали помещения для паломников, а нижнюю часть надстройки корпуса продлили до носовой мачты. Однако количество спасательных шлюпок оставили прежним.

В ноябре 1971 г. судно переименовали в Malaysia Baru, и оно начало транспортировать паломников из Сингапура, Порты Светтенхам и Пенанга в Джиду. Сезон перевозки паломников длился около 5 месяцев, а 7 месяцев судно находилось в порту. Второй сезон с паломниками турбоход Malaysia Baru начал, как Malaysia Kita. Во время последующих рейсов с паломниками, после прибытия в Джиду и выгрузки пассажиров, турбоход следовал в ближайшие порты Красного моря и доставлял из них паломников в Джиду, а затем забирал возвратившихся из Мекки своих же пассажиров, доставляя их в порты Малайзии.

Утром, 12 мая 1974 года, во время ремонта в Сингапуре на судне возник пожар. В процессе тушения образовался опасный крен. Портовые буксиры вывели турбоход за пределы порта, где он опрокинулся и затонул.

Работы по подъёму судна производились с марта до



конца июня 1975 года, а 20 апреля следующего года его доставили на Тайвань, для разделки на лом металла.

Однотипный турбоход Malaysia Raya, носивший первое название Laos, погиб от пожара в 1976 г.

Лайнер Cambodge в 1973 г. был переоборудован компанией Sun Lines для круизного бизнеса в Perama (Греция) и переименован в Stella Solaris. В 2001 году судно получило повреждения гребных валов. После выполненного ремонта проблему не удалось устранить, и в 2002г. руководители компании приняли решение продать его на слом в Аланг. Турбоход переименовали в S. Solar, и 8 декабря 2003 г. он был доставлен к месту разделки на лом металла.

Статью составил
Братушенко Валерий Сергеевич



В ОДЕССЕ ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ, ПОДГОТОВКИ И ТРУДОУСТРОЙСТВА МОРЯКОВ



В конце апреля в Одессе свои двери открыл Международный форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков», организованный Одесской национальной морской академией при поддержке партнеров: компании Transas (Морские тренажерные системы) и крупного судового менеджера – компании Epsilon Hellas.



Параллельно с Форумом проходила конференция при поддержке ключевых участников украинской морской отрасли: представителей Международной федерации транспортников (ITF), Международной морской организации (IMO), Международного совета морских работодателей (IMEC).

Форум и конференция сфокусировались на самых актуальных сегодня вопросах судоходства – в частности, подготовке квалифицированных морских кадров в условиях постоянно меняющейся технологической среды для укрепления лидирующей позиции Украины на международном рынке труда. Также обсуждались предполагаемые последствия вступления в силу Сводной конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 года, а также Манильские поправки к Конвенции ПДНВ. Участники конференции представили свои передовые практики, а также инновационные подходы для удовлетворения будущих потребностей отрасли. Конференция завершилась призывом к инвестированию кадетских программ для курсантов, эффективной ратификации и имплементации Манильских поправок и Сводной конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 года теми правительствами, которые еще этого не сделали этого. На выставке вниманию гостей были представлены стенды крупных судоходных компаний, образовательных учреждений, кроинговых агентств, а также профсоюзов – ITF и Профсоюза работников морского транспорта Украины, который вызвал большой интерес гостей выставки.

Сегодня можно с уверенностью заявить, что Международный форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков» стал одним из самых ярких морских событий этого года в Украине.





- 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](#)



NO MORE SUBSTANDARD SHIPPING IN THE BLACK SEA!



MARINE TRANSPORT WORKERS'
TRADE UNION OF UKRAINE
ODESSA, KULIKOVO POLE, 1,
+380482429901
WWW.MTWTU.ORG.UA

<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

