

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№48 май 2014

Black sea of shame

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ ЕТС-2014

ВАЖНО
MLC, 2006

ПРОБЛЕМАТИКА
ОЖИДАНИЯ МОРЯКОВ

ИНТЕРЕСНО
МУЗЕЙ ШУСТОВА

ЭКСКУРСИЯ
PORT OF BREMERHAVEN

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ЗАВОД LLOYD WERFT

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГУА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛИЗ



БЕРМУДСКИЕ О-ВА



БОЛИВИЯ



БРУНЕИ



КАМБОДЖА



КАЙМАНСКИЕ О-ВА



КОМОРСКИЕ О-ВА



КУРАСАО



КИПР



ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ



ФАРЕРСКИЕ О-ВА (МЕЖД. РЕГИСТР)



ФРАНЦИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГРУЗИЯ



ГЕРМАНИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГИБРАЛТАР



ГОНДУРАС



ЯМАЙКА



ЛАТВИЯ



ЛИБЕРИЯ



МАЛЬТА



МАРШАЛЛОВЫ О-ВА



МАВРИКИЙ



МОЛДОВА



МОНГОЛИЯ



НИДЕР



ПАНАМА



САУ-ТОМЕ И ПРИНСИПИ



СРБИЯ



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.



ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

СОДЕРЖАНИЕ



Стр. 24
ФОТООБЗОР
ВЕСЕЛЫЙ
ВЫХОДНОЙ

Дорогие братья и сестры!

Конечно, все вы в курсе событий, которые потрясли наш город 2-го мая. Спасибо вам, за то, что переживали эти события вместе с нами, за ваши бесчисленные звонки и письма с предложениями помощи и поддержки. Трудно переоценить значимость такого внимания с вашей стороны.

Мы хотим сообщить, что, несмотря на все перемены, которые произошли за последние недели, Профсоюз работников морского транспорта Украины продолжает работать в штатном режиме.

Уничтожить Дом профсоюзов легко, но не так легко уничтожить профсоюзный дух! Поэтому мы приложили максимум усилий для того, чтобы открыть новые двери для вас — наших моряков, членов Профсоюза работников морского транспорта Украины. Теперь мы находимся на улице Гимназической, 8/10. По этому же адресу располагается инспектор ПФ Наталья Ефрименко. Мы ждем всех моряков, членов Профсоюза, членов их семей на новом месте. Мы продолжим работать и надеяться на лучшее и самый верный показатель этого — новый номер журнала, который вы держите в руках.

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

Уважаемые моряки! По всем вопросам вы можете обращаться к специалистам Профсоюза и к инспектору ПФ на Украине Наталье Ефрименко по новому адресу — улица Гимназическая, 8/10 (между Малой и Большой Арнаутской).

Наш телефон остался прежним 0482 42 99 01, e-mail: office@mtwtu.org.ua.

НОВОСТИ
2 В МИРЕ

ВАЖНО
4 MLC, 2006

ИНТЕРЕСНО
5 МУЗЕЙ ШУСТОВА

АКТУАЛЬНО
6 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
16 ИНСПЕКЦИЯ

ПРОБЛЕМАТИКА
10 ОЖИДАНИЯ МОРЯКОВ

ЭКСКЛЮЗИВНО
12 ЧЕРНОЕ МОРЕ ПОЗОРА

ЭКСКУРСИЯ
18 PORT OF BREMERHAVEN

ЛИЧНОСТЬ
20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
22 ЗАВОД LLOYD WERFT

№ 48
май 2014

УЧРЕДИТЕЛЬ:
Черноморская первичная
профсоюзная организация
моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «АЛЬФА ПРЕСС»

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

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

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

Тираж — 1800 экз.

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

Юридический адрес:
65028, г. Одесса,
пл. Шумилова поле, 1
Тел: +38 (048) 700-30-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua



ЛАЙНЕР COSTA DIADEMA СПУСЯТ НА ВОДУ В ГЕНУЕ

Церемония крещения нового круизного лайнера Costa Diadema генуэзской компании Costa Cruises состоится 07 ноября 2014 года в Генуе.

Круизный лайнер Costa Diadema класса Diadema (Dream) строится на верфи Маргеры (Венеция), итальянской судостроительной компании Fincantieri. Планируется, что 30 октября 2014 года состоится передача лайнера заказчику, а 1 ноября лайнер начнет свой первый круиз *Vergnissage cruise* из Триеста по маршруту: Триест — Дубровник — Кофту — Мальта — Неаполь — Генуя, куда прибудет 7 ноября.

Технический спуск лайнера Costa Diadema на воду успешно состоялся 15 ноября 2013 года.



ЯПОНСКАЯ КОМПАНИЯ ВВЕЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ БАЛКЕР ТИПА TESS45BOX

В конце 2014 года Tsuneishi Shipbuilding Co., Ltd. со штаб-квартирой в городе Фукуяма, Япония, спустила на воду первое судно нового проекта TESS45BOX — 45000 тонный балкер типа box. Церемония спуска на воду состоялась на верфи Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc.

Судно стало первым в серии из трех балкеров, заказанных в апреле 2012 года. Остальные два судна серии также строятся на Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding и должны быть введены в эксплуатацию до конца 2014 года.

Отметим, что проект TESS45BOX был разработан в

2011 году после проекта TESS45, по которому с 1990 года построено в общей сложности 69 сухогрузов.

Основные характеристики первого балкера типа TESS45BOX: валовая вместимость — 27700 тонн, дедвейт — 45400 тонн. Длина — 183 м, ширина — 30,4 м, высота — 16,5 м. Эксплуатационная скорость хода 14 узлов. Главный двигатель — дизельный двигатель Mitsui MAN B&W 6S50MC-C8.2.

ИЗМЕНЕНИЕ СФЕР ПРИМЕНЕНИЯ МОРСКИХ ДОКУМЕНТОВ

С 28 апреля по 2 мая 2014 года в Лондоне проходила 101-я сессия Юридического комитета ИМО, в рамках которой ИМО поддержала изменение сфер применения международных морских документов. Среди этих нормативов: Руководства по приему документации от страховых компаний, провайдеров финансового обеспечения и Международной группы клубов взаимного страхования в отношении Международной Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года, Протокола 2010 года к Международной Конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (Конвенция ОВВ), Найробийской международной Конвенции по удалению затонувших судов 2007 года,



а также Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года.

Также на сессии было решено продолжить работу по вопросу ответственности и компенсации за ущерб в связи с трансграничным загрязнением, которые возникают в результате деятельности по прибрежной разведке. Кроме того принято решение по дальнейшей разработке мероприятий с целью возможной подготовки руководства для государств-членов Международной морской организации по заключению двусторонних или региональных соглашений.

При обсуждении вопросов имплементации Протокола 2010 года к Конвенции ОВВ комитет подтвердил, что государства-стороны Конвенции не могут устанавливать в своем национальном законодательстве различные регулирования пределов ответственности для судовладельцев государств, в зависимости от участия государства в Конвенции.

Комитет также информировал о вступлении в силу, с 23 апреля 2014 года, Протокола 2002 года к Афинской Конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа 1974 года, а также о вступлении в силу, с 14 апреля 2015 года, Найробийской международной Конвенции по удалению затонувших судов 2007 года.

Кроме того, Юридический комитет особо подчеркнул, что в рамках Всемирного дня моря темой 2014 года Генеральным секретарем объявлена тема «Конвенция ИМО: эффективное выполнение». Важным моментом этой инициативы является выявление и устранение препятствий на пути к ратификации конвенций ИМО, которые не вступили в силу, а также препятствий на пути к прогрессу в деле достижения широкого и эффективного осуществления уже согласованных мер. В этой связи Комитет призвал государства-члены направить усилия на скорейшую ратификацию и принятие мер по эффективной имплементации правовых документов Международной морской организации.

НAPAG-LLOYD ЗАПУСКАЕТ НОВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС

Нарag-Lloyd, имеющая разветвленную сеть морской доставки контейнерных грузов на линии Средиземное море — Северная Америка (в частности к восточному побережью США), намерена запустить новый сервис из Средиземноморья к восточному побережью США — MES (Средиземноморье — Восточное побережье США) заменит действующие сервисы MAS и ZCX.

Ротация портов на сервисе MES включает: Пирей — Хайфа — Ливорно — Генуя — Барселона — Таррагона — Валенсия — Нью-Йорк — Норфолк — Саванна — Валенсия — Таррагона — Ливорно — Пирей.

Новый средиземноморско-американский сервис (MES) будет обслуживаться совместно Нарag-Lloyd и ZIM. При условии окончательного утверждения Федеральной морской комиссией США (FMC), новый сервис планируется запустить в 3-м квартале 2014 года.



CONTAINERSHIPS LTD ЗАКАЗЫВАЕТ ДВА НОВЫХ СУДА

Containerships Ltd подписали контракт на строительство двух контейнеровозов ледового класса, которые



могут работать на двух видах топлива — LNG и дизеле. Вместимость каждого из заказанных судов составит 1368 TEU, что равно 639-ти 45-футовым контейнерам.

Владельцем новых судов будет GNS Shipping/Nordic Hamburg, оператором выступает ARKON Shipping, Containerships Ltd фрахтует контейнеровозы в долгосрочный чартер. Сумма сделки не раскрывается, а получит заказчик свои суда не раньше 2016 года.

Благодаря этому контракту Containerships Ltd станет первым short-sea оператором в Европе, работающим с контейнеровозами на LNG.

ИМВ КОНСТАТИРУЕТ САМОЕ НИЗКОЕ КОЛИЧЕСТВО ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЙ

В первом квартале 2014 года была зафиксировано самое низкое с 2007 года число пиратских нападений на море, сообщает International Maritime Bureau. Всего, за три месяца 2014 года, произошло 49 инцидентов — в 2007 году их было — 41. Захвачено было 2 судна, на борт удалось высадиться 37 пиратам, пять судов подверглось обстрелу, плюс еще пять сообщили о попытках нападения. Было взято в заложники 46 моряков, еще двое человек было похищено с судна.

В водах Сомали произошло пять инцидентов — столько же, сколько и за первый квартал 2013 года. У берегов Западной Африки произошло 12 нападений, в том числе два случая захвата судов с 39 моряками на борту и похищение двух моряков. Шесть инцидентов, включая один захват судна, произошли в Нигерии, одно судно было захвачено в Анголе. Среди прочих регионов самым опасным остается Индонезия — там было 18 нападений, против 25 за первый квартал прошлого года.



Новые поправки к MLC, 2006 в отношении брошенных моряков и жалоб членов экипажей

В Международной организации труда в Женеве для проведения первого заседания Специального трехстороннего комитета, созданного в соответствии с Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, (MLC, 2006), встретились правительства, представители морских работодателей, координируемые Международной федерацией судоходства, и их коллеги из Международной федерации транспортников, в том числе представители профсоюзов-поставщиков рабочей силы. Об этом мы писали в предыдущем номере журнала Морской.

В ходе встречи была достигнута договоренность о внесении поправок в Конвенцию, с целью обеспечения систем финансовой поддержки моряков, в случае, если они были брошены судовладельцем, а также для выплаты компенсаций за смерть или ввиду получения травмы.

«Мы считаем, что первое заседание Специального трехстороннего комитета было переломным в истории Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве», — заявил Артур Бауринг, представитель Международной федерации судоходства, возглавлявший Группу Судовладельцев на обсуждениях. Он также добавил: «MLC, 2006 предназначена для организации социальной справедливости и справедливой конкуренции в судоходной отрасли. Отсутствие конкретного положения, касательно брошенных моряков в обязательных инструментах МОТ и ИМО — это упущение, которое требовало безотлагательной корректировки.

Новые поправки не только предусматривают наличие гарантий, но и определяют роль, которую должны играть государства флага и государства-поставщики рабочей силы».

Только очень незначительная часть моряков во всем мире испытывает отчаяние, будучи брошенными судовладельцем на произвол судьбы, но от этого данная проблема не становится менее важной, в глазах пострадавших моряков и их семей.

Заседание Специального трехстороннего комитета также внесло ясность в Стандарт А4.2, чтобы претензии по контракту, касательно смерти или травм на море, впредь закрывались должным образом.

Подвалы легендарного завода принимали моряков

Приобщиться к миру изысканного напитка и попробовать себя в качестве дегустатора, — что может быть увлекательнее?! Продолжая цикл культурных мероприятий, Профсоюз работников морского транспорта Украины предложил морякам посетить Музей коньячного дела имени Николая Леонтьевича Шустова.

Моряки проследовали по подвалам музея, где они насладились прекрасной экспозицией. Эксклюзивность дизайна Музея прослеживается во всех деталях интерьера, начиная удивлять прямо со входа. Одна из таких особенностей — уникальная дизайнерская люстра из фирменных коньячных бутылок, в виде колокола. Каждый экспонат Музея поражает своей уникальностью. Есть целые стенды, как например, полки со старинными бутылками Шустова, которые можно рассматривать продолжительное время, удивляясь каждой мелкой детали.

Также гости увидели палноразмерную модель революционной конки, воссозданную по чертежам 1912 года. Такой общественный транспорт неспешно курсировал по одесским улицам, а сверху обязательно была размещена реклама шустовского коньяка.

Впечатлил моряков и фильм о происхождении коньяка, об истории коньячного завода «Шустов», который был продемонстрирован в собственном кинозале Музея.

Заключаящим аккордом посещения Музея, стала дегустация марочных коньяков. Всем участникам предложили попробовать 4 вида напитка, оценить их вкус и аромат. Букет соцветий предложенных марок впечатлил и оставил приятное послевкусие. Участникам дегустации было предложено оценить коньяки и выбрать наиболее понравившийся, ведь у каждого свой вкус и свои предпочтения.

Мероприятия, которые организывает Профсоюз для моряков и их семей, всегда направлены на целостность и единство морской семьи, поэтому особенно приятно получать слова благодарности не только от самих моряков, а и от их самых близких людей.



ВТОРОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

«Образование, подготовка и трудоустройство моряков»



23-24 апреля 2014 года Одесский Морвокзал стал эпицентром морской жизни Украины. Именно в эти дни состоялся Второй международный форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков» (ETC-2014), который получил поддержку Международной морской организации (ИМО) и ведущих международных морских ассоциаций и институтов: Международной федерации транспортников (ITF), Международного совета морских работодателей (ИМЕС), Балтийского и международного морского совета (ВІМСО), Международной ассоциации морских университетов (ІАМУ), Института морской техники, науки и технологии (ІМагЕСТ), Черноморской ассоциации морских институтов (BSAMI), InterManager и Морского института Великобритании (The Nautical Institute). Кроме того форум был посвящен 70-летию со дня основания Одесской национальной морской академии.

Форум объединил выставку и конференцию. В ходе конференции ведущие специалисты морской отрасли обсудили насущные проблемы и ближайшие перспективы морской индустрии, вопросы подготовки и квалификации моряков и многое другое. Однако самой ожидаемой и востребованной стала тема относительно Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве.

В форуме приняли участие представители международных морских организаций и ассоциаций, судоходных и круизных компаний, компаний-производителей тренажерного оборудования и программного обеспечения, учебных заведений, тренажерных центров, банков, страховых компаний и других организаций, деятельность которых связана с подготовкой и трудоустройством моряков. Одними из ключевых участников конференции были представители Профсоюза работников морского транспорта Украины, членской организации МФТ на Украине и, собственно, Международной федерации транспортников (ITF), в лице Кэти Хиггинботтом, руководителя проектов и кампании морской секции ITF. Так, Черноморский региональный проект — кампания, которой руководит Кэти в Черноморском регионе, вызвала необычайный ажиотаж в мае 2013 года. В рамках проекта прошла Неделя действий на Черном море, во время которой представители профсоюзов и ITF посещали суда и общались с моряками.



« Черноморский региональный проект концентрирует свою работу на уничтожение субстандартного судоходства в регионе. Хотим совместно с нашими профсоюзами в странах Черноморского бассейна, при поддержке администрации улучшить стандарты работы моряков в регионе. Обучение моряков, ознакомление их с теми правами, которыми они обладают. В частности сейчас вступила в силу Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве. Также вступили в силу поправки к Конвенции в отношении того, что моряки могут подавать жалобы. Процедура рассмотрения жалоб была обновлена, например, в случае, если моряки были брошены.

Наш проект, в том числе затрагивает такие моменты, как желание убедиться в том, что Конвенция имплементирована должным образом и соблюдаются все ее пункты. Мы хотим убедиться в том, что моряки защищены в своих правах и знают это, в том, что их права будут соблюдаться и что они имеют более широкий доступ к защите собственных прав. Так как Конвенция вступает в силу повсеместно, очень важно, чтобы государство порта и государство флага полностью участвовали в соблюдении норм Конвенции», — отметила Кэти Хиггинботтом.





Неделя действий на Черном море также пройдет в конце мая 2014 года и Профсоюз работников морского транспорта Украины, как и в прошлом году, примет в акции активное участие. Совместный стенд Профсоюза работников морского транспорта Украины и Международной федерации транспортников могли посетить все желающие в рамках выставки, которая проходила одновременно с конференцией. моряки, курсанты и все посетители выставки могли пообщаться с инспектором ИТФ на Украине Натальей Ефрименко. Стоит отметить, что в ходе работы выставки Наталья Валерьевна тут же обрабатывала жалобы, поступающие от моряков. Кроме того на выставке проводили консультации компетентные сотрудники Профсоюза работников морского транспорта Украины.

« Морской форум призван привлечь внимание судовладельцев, круизных компаний, к нашему региону, его возможностям и перспективам. И, конечно же, дает возможность обменяться опытом ведущим специалистам отрасли. Выставка же стала площадкой для открытого общения моряков непосредственно с представителями Профсоюза и ИТФ. Для нас очень важно, чтобы члены Профсоюза и все остальные украинские моряки ощущали открытость Профсоюза и ИТФ и готовность быстро реагировать на любые обращения моряков», — отметил Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк. »

Форум проводился с целью повышения качества формирования экипажей морских судов, демонстрации современных достижений в области морского образования и практической подготовки моряков, обмена опытом ведущими специалистами отрасли. Основными секциями конференции были: человеческий фактор в судоходстве, условия работы и жизни моряков, морское образование и дипломирование, подготовка и оценка знаний моряков с использованием тренажеров, специ-

альная подготовка. В рамках конференции проведены 4 круглых стола, посвященные управлению человеческими ресурсами, дистанционному обучению, имплементации Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве и практическим вопросам юридической помощи морякам и компаниям.

Особенное внимание участники форума акцентировали на том, что благодаря подписанию соглашения об ассоциации с ЕС, открывают новые перспективы сотрудничества в сфере судоходства. Это позволяет облегчить решение многих вопросов, связанных с трудоустройством украинских моряков на суда иностранных судовладельцев.



ОЖИДАНИЯ МОРЯКОВ

в 2014 году

Со вступлением в силу в 2013 году Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC, 2006), моряки во всем мире могут рассчитывать на неукоснительное соблюдение их «основных прав», а также, на справедливое обращение при любых обстоятельствах.

Помимо этого моряки хотят, чтобы, по крайней мере, еще несколько изменений произошли в 2014 году. Ряд морских организаций по всему миру выразили свою озабоченность вопросами, беспокоящими моряков уже довольно продолжительное время.

Хотя уже были предприняты шаги в направлении решения этих проблем, для получения положительного результата в 2014 году еще многое предстоит сделать. Мы предлагаем вам рассмотреть пять наиболее важных морских вопросов, которые нуждаются во внимании в 2014 году:



1. Запрета от сомалийских пиратов

Хотя количество пиратских атак вдоль побережья Сомали в 2013 году снизилось, значительно увеличилось число пиратских нападений вдоль побережья Западной Африки. Несмотря на то, что в 2013 году наблюдался самый низкий уровень пиратства в открытом море за последние семь лет, некоторые эксперты заявляют, что пиратства невозможно победить. Поскольку регион Западной Африки стал горячей точкой пиратства, Европейский Союз не только объявил об усилении антипиратских мер, но и продлил свой проект EU NAVFOR Operation Atalanta до 2016 года, чем обеспечил большую защиту морякам.

Одной из самых горячих тем дебатов в отрасли стал найм вооруженных охранников на суда для обеспечения защиты от пиратов. В то время как некоторые заявляли, что вооруженные охранники могут быть опасны, такие страны как Индия, Франция, Япония и некоторые другие разрешили найм вооруженных охранников на суда для обеспечения безопасности своих моряков.

Несмотря на все шаги, которые были предприняты на сегодняшний день, пиратские нападения по-прежнему происходят в зонах высокого риска. Таким образом, моряки, пересекающие зоны повышенного риска, ожидают, что в этом году будут предприняты строгие меры безопасности в целях обеспечения защиты от пиратов.



2. Адекватное увольнение на берег

Увольнение на берег является правом каждого моряка, но в последнее время в некоторых портах по всему миру оно было запрещено из-за вопросов безопасности и иммиграции. Некоторые морские организации понимают важность увольнения на берег для моряков и призвали порты по всему миру пересмотреть политику увольнения на берег. Международная федерация судоходства (ISF), которая представляет морских работодателей по всему миру, призвала государства порта облегчить реализацию права моряков на увольнение на берег, в соответствии с международными договорными обязательствами правительства, предложив новый прагматичный подход к визовым требованиям.

Организации по обеспечению благосостояния моряков, такие как Морской церковный институт (SCI), также просят порты, особенно в США, поднять вопрос об увольнении на берег, обращаясь к властям по

вопросам выдачи виз для моряков. Кроме того, Индия также издала циркуляр о том, что все индийские порты обязаны включать в свои Планы Безопасности необходимые процедуры для облегчения увольнения на берег моряков, посещающих их порты.

Учитывая увеличение осведомленности о проблеме увольнения на берег по всему миру, моряки ожидают конкретного решения или, по крайней мере, некоторого «облегчения» в этом вопросе.

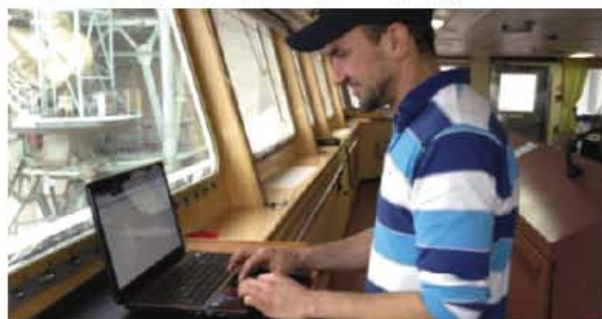


3. Снижение бремени бумажной работы

По мере увеличения числа морских норм, количество бумажной работы, которую должны выполнять моряки, также растет. Почти все моряки жалуются на размеры бумажных работ, которые они должны выполнять на борту судов, пренебрегая более важной работой. По данным исследования Датской морской администрации (DMA), моряки чувствуют, что они тратят слишком много времени на задачи, которые, по их мнению, являются лишней бумажной работой.

Принимая во внимание увеличившееся количество бумажной работы, которую должны выполнять моряки, DMA рассматривает возможность разработки «умного» и простого в использовании цифрового решения для снижения количества бумажной работы и времени, потраченного на ее выполнение, особенно в связи с процедурами при заходе в порт.

Увеличивающееся количество бумажной работы является серьезной проблемой для моряков, и они ожидают решения данной проблемы в этом году.



4. Улучшенные средства связи

В наше время, когда люди по всему миру легко общаются между собой посредством сети Интернет, моряки — единственные, кому трудно оставаться на связи со своими родными и остальным миром. Приличный доступ

в сеть Интернет и средства связи требуются морякам по всему миру. Хотя целый ряд судоходных компаний сегодня предлагает своим экипажам подключение к сети Интернет, соединение часто прерывается, а также подключение ограничено в то время, когда судно находится в море. Моряки так отчаянно жаждут подключения к сети интернет, что в ходе проведенного опроса, более 70% моряков заявили, что готовы заплатить за него, если бы им предоставили такую возможность. Моряки также ожидают, что в портах будет доступно WiFi Интернет соединение (бесплатное или платное), благодаря которому они смогут пообщаться со своей семьей и друзьями, в то время, когда их судно стоит у причала. Моряки во всем мире ожидают более дешевых и доступных средств коммуникации, как на море, так и в портах.



5. Достойный отдых

Работа в море никогда не останавливается. Морякам иногда приходится непрерывно работать в течение нескольких часов, особенно во время чрезвычайных ситуаций, за которыми часто следуют вахты. Такие многочасовые периоды работы приводят к усталости и снижению когнитивных способностей, что является основной причиной несчастных случаев на борту судов.

Ожидается, что благодаря вступлению в силу MLC, 2006, эта проблема решится, так как Конвенция гарантирует, что у моряков будет достаточно времени на отдых. Период отдыха должен быть дополнен увольнением на берег, о котором говорилось в одном из вышеуказанных пунктов. Такие проекты, как MARTHA были инициированы с целью исследования способов снижения усталости и связанных с ней рисков на борту судов. Морские организации по всему миру работают в направлении решения вопроса усталости моряков и ее негативных последствий.

Моряки ожидают получения достаточного количества часов отдыха на борту судов, что обеспечит безопасный и надежный рейс.

Однако это не все. Хотя вопросы, перечисленные здесь, являются наиболее важными из тех, что требуют внимания в 2014 году, такие проблемы, как безработица, низкая заработная плата, и более короткие периоды контракта также нуждаются в должном внимании.

Как вы думаете, есть ли другие морские проблемы, которые нуждаются в неотлагательном внимании?

По информации <http://www.marineinsight.com/maritime-life-at-sea/5-things-seafarers-expect-maritime-industry-2014/>



Обновленный доклад членских организаций ИТФ Черноморского региона

В июне 2012 года профсоюзы — членские организации ИТФ составили отчет под названием «Черное море позора», чтобы осветить часто встречающиеся серьезные аварии и низкие условия жизни и труда, выпавшие на долю моряков на судах, работающих в Черноморском регионе.

С тех пор как Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC, 2006) вступила в силу 20 августа 2013 года, и в настоящее время действует в двух странах в регионе: Болгарии (ратифицировала 12 апреля 2010 года) и России (ратифицировала 20 августа 2012 года). До сих пор, однако, не ощущается значительное влияние этой Конвенции.

Регион по-прежнему является прибежищем для старых судов с недостаточным страхованием, которые находятся под управлением судовладельцев с очень ограниченными обязательствами перед их экипажами.

Кроме того, политическая нестабильность и отсутствие политической воли усложняют разработку надежного национального законодательства и механизмов для обеспечения эффективной имплементации стандартов, принятых на международном уровне.

Пять ИТФ инспекторов региона, базовыми портами которых являются Батуми, Констанца, Стамбул, Новороссийск и Одесса, продолжают работать с многочисленными случаями невыплаты заработной платы, обращениями вследствие несоблюдения международных стандартов, жалобами на низкие условия жизни и труда, а порой и с фактами оставления моряков на берегу и их гибели.

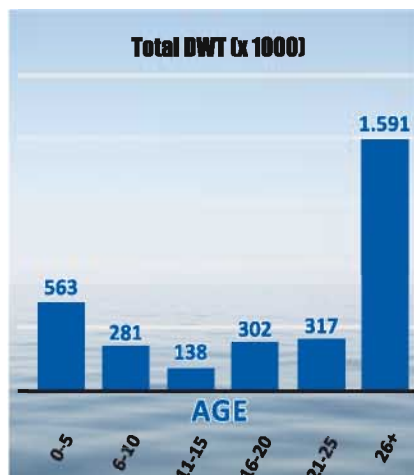
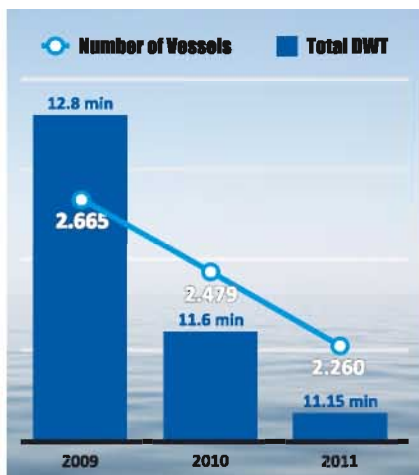
Этот обновленный доклад собрал вместе примеры случаев, которые указывают на то, насколько большой объем работы необходимо проделать, прежде чем регион сможет «отряхнуть» с себя позорное звание «Черное море позора».

МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ В ЧЕРНОМ МОРЕ

В регионе работают около 2200 активных судов, грузоподъемностью от 2000 до 12000 тонн, общая грузоподъемность которых составляет 11,5 млн. тонн. Это суда для перевозки генеральных грузов: балкеры, цементовозы, суда река-море и многоцелевые суда. Около 1000 из общего числа — водоизмещением 2000 — 4000 тонн.

Главным образом компании нанимают экипаж из Черноморского региона: преобладают русские, украинские и турецкие моряки, а затем следуют моряки из Грузии и Азербайджана.

В торговле в Черноморском регионе преобладают 20-летние суда, и примерно 800 из них — старше 30 лет. Из 2200 судов менее 500 — моложе 10 лет.



В регионе преобладают флаги Турции, России, Грузии, Мальты, Панамы, Сент-Винсент и Гренадин, Белиза, Молдовы, Словении, Камбоджи и Танзании. Значительное количество судов класса река-море зарегистрированы в Российском Речном Регистре.

Наиболее часто перевозятся следующие грузы: металлолом, сталь, чугун, уголь, зерно, цемент и удобрения. Кроме того, осуществляются пассажирские перевозки между Северной Турцией и портами России и Украины, а также торговля нефтепродуктами из России и Румынии в Турцию и Израиль.

Традиционная форма договора перевозки грузов — из расчета за метрическую тонну, тайм-чартеры являются редкостью.

USD / day	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
This Week	2,053	3,126	4,246	6,094
Last Week	2,022	3,079	4,182	6,003
Last Month	1,989	3,028	4,113	5,903
Last Year	1,700	2,590	3,520	5,050



Так как прибыль невелика, судовладельцы должны убедиться, что их суда заняты перевозками большую часть каждого месяца, чтобы избежать дефицита торговли.

В таблице ниже приведены примеры потенциального дохода и затрат для судов разного размера. Таблица составлена на основе материалов переговоров между профсоюзами и судовладельцами.

Этот пример основан на 2 поставках угля, 10 дней перехода, и 10 дней простоя в течение месяца. Если спрос падает, экономика бизнеса быстро перестает быть жизнеспособной, а морякам и кредиторам перестают осуществлять выплаты.

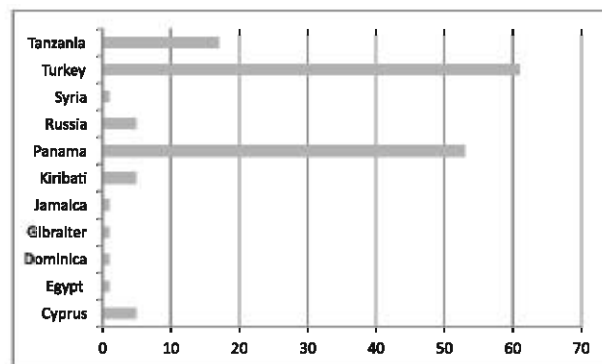
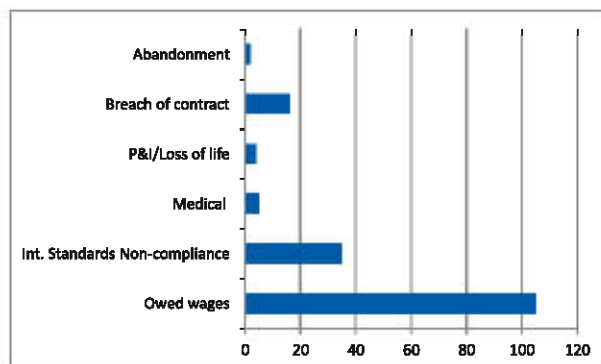
DWT	ДОХОД	СТОИМОСТЬ ЭКИПАЖА	БУНКЕРОВКИ	ПОРТЫ И ПР.	ДОХОДЫ (USD)
2,000-4,000	66,000	20,000	37,800	5,000	3,200
4,000-6,000	110,000	25,000	73,500	7,000	4,500
6,000-8,000	154,000	28,000	105,000	7,000	14,000
8,000-12,000	220,000	35,000	147,000	10,000	28,000

ПРОБЛЕМЫ, ОБНАРУЖЕННЫЕ ITF ИНСПЕКТОРАМИ



С момента публикации предыдущего доклада в июне 2012 года, инспекторы ITF посетили в портах Черного моря 151 судно и обнаружили на этих судах проблемы, которые могут быть расценены как прямое нарушение Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве. На диаграмме показаны в процентах проблемы, наиболее часто встречающиеся на Черном море, которые были обнаружены ITF инспекторами региона в период с 1 июня 2012 года по 12 мая 2014 года. Наибольший сегмент на сегодняшний день занимает

«задолженность по заработной плате» — 105 случаев. И хотя примеры «брошенных» моряков встречаются относительно редко, это может быть связано с теми случаями, о которых было своевременно сообщено, например, с информацией о невыплате заработной платы, которая имеет тенденцию впоследствии перерастать в случаи, когда экипажи оказываются «брошенными». Суда, на которых были обнаружены проблемы, в большинстве своем ходят под флагами Турции, Панамы и Танзании.



ВЫВОДЫ ИЗ ДОКЛАДА 2012 ГОДА

1. Высокая частота аварий на море, посадок на мель и потопления судов в Черном море

В дополнение к плохим погодным условиям и географическим особенностям региона, причиной аварийности, похоже, является быстрое увеличение количества старых судов, работающих в ненадлежащих условиях.

Также наблюдается недостаток капиталовложений и плохое обслуживание судов, причиной чего выступает неудовлетворительная экономическая модель, которая не обеспечивает минимальные меры безопасности.

Кроме того, использование судов класса река-море, которые могут быть не оборудованы для работы в суровых погодных условиях Черного моря, особенно в зимние месяцы, способствует высокому уровню несчастных случаев и аварий.

2. Система удобных флагов (FOC) и отсутствие P&I покрытия/страхования

Когда случаются аварии, снова и снова возникает тема отсутствия покрытия P&I. Это сопровождается особенностями регистрации. По документам, компа-

нии-судовладельцу принадлежит только одно судно, а сама компания зарегистрирована в таких юрисдикциях, как Каймановы острова, Маршалловы острова, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис. Все это зачастую приводит к невозможности получения компенсации за потерю жизни. При отсутствии связи между судовладельцем и флагом — характерная черта системы «удобных» флагов — возможность осуществлять эффективное регулирование отрасли ограничена. Трагедии преумножаются, так как в результате таких несчастных случаев семьи остаются без средств к существованию.

3. Постоянные невыплаты или несвоевременные выплаты заработной платы

Практики невыплат, или задержек по выплатам заработной платы являются укоренившимися характеристиками морской отрасли в этом регионе. Опять же, экономическая модель не в состоянии поддерживать достойные условия жизни и труда. Создается впечатление, что для части судовладельцев приемлемым поведением, является покрытие нехватки наличных денег, отказом в выплате заработной платы.

Это демонстрирует полное неуважение к основным правам человека. В таких условиях трудовые отношения абсолютно нежизнеспособны, что вынуждает моряков бастовать, инициировать разбирательства в судах, или, в некоторых случаях, идти на более крайние меры, как, например, голодовки.

4. Трудности в осуществлении прав моряков.

На рынке труда Черного моря преобладают моряки находящиеся либо в начале, либо в конце своей карьеры. Моряки полагают, что у них нет другого выбора,

кроме как принять условия, которые были бы невыносимы на берегу или в других регионах мира. Кроме того, есть серьезные основания полагать, что кривинговые компании в регионе широко используют черные списки, с целью запугать экипажи и препятствовать подаче жалоб. Следует надеяться, что, со вступлением в силу Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, моряки будут иметь больше шансов на защиту, что позволит им реализовывать свои права на достойные условия жизни и труда на борту, в том числе и на регулярные (по крайней мере, ежемесячные) выплаты заработной платы и упразднение практики черных списков.

5. Влияние субстандартной отрасли на моряков и членов их семей

Хотя некоторые усилия для улучшения жизни в регионе уже были предприняты посредством Черноморского меморандума (Соглашения о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Черноморском бассейне), подписанного в апреле 2000 года, впереди лежит еще долгий путь с точки зрения уничтожения субстандартного судоходства и защиты моряков, условия труда которых, часто близки к современному рабству.

Отрицательное воздействие субстандартной отрасли на моряков и их семьи не может быть недооценено. Преднамеренную невыплату заработной платы можно приравнять к кабальному труду, а это невыносимо в 21 веке. Идущая следом неуверенность в семейной жизни противоречит международным конвенциям по правам человека. На индивидуальном уровне, такие условия работы вредны для физического и психического благополучия моряков.

Так как близится повсеместное вступление в силу Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, ситуацию, сложившуюся в «Черном море позора», дальше терпеть нельзя.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ В 2014 ГОДУ

К сожалению, на сегодняшний день невозможно предоставить никаких доказательств существенного улучшения условий жизни и труда моряков Черноморского региона. Довольно часто имели место случаи, когда моряки оказывались брошенными судовладельцем, или близко к тому, а задержки по выплатам заработной платы уже по большей части привычны. Вопросы безопасности, касающиеся окружающей среды Черного моря и состояния груза, также не отрабатываются должным образом.

Тем не менее, следует отметить, что с момента вступления в силу Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, благодаря активному контролю инспекторов ИТФ, мы располагаем некоторыми доказательствами, что государства флага и порта, ратифицирующие конвенцию, принимают меры для имплементации и соблюдения ее требований.

Два судна, работающие в Черном море, получили запрет на плавание от Белиза с требованием полного соответствия с МLC. Кроме того, следует отметить, что государственные портовые контроли России и Болгарии начали задерживать суда за несоблюдение положений МLC касательно выплат заработной платы. Это только начало, и перед нами лежит длинный путь, но уже есть основания рассчитывать на значительные перемены. К сожалению, пока правительства и заинтересованные стороны в регионе не начнут брать на себя ответственность за регулирование и не станут серьезно относиться к правам моряков, позорное положение вещей так и будет продолжать беспрепятственно развиваться.



АКТУАЛЬНО

ИНСПЕКЦИЯ



Очередная инспекция судов в Одесском порту

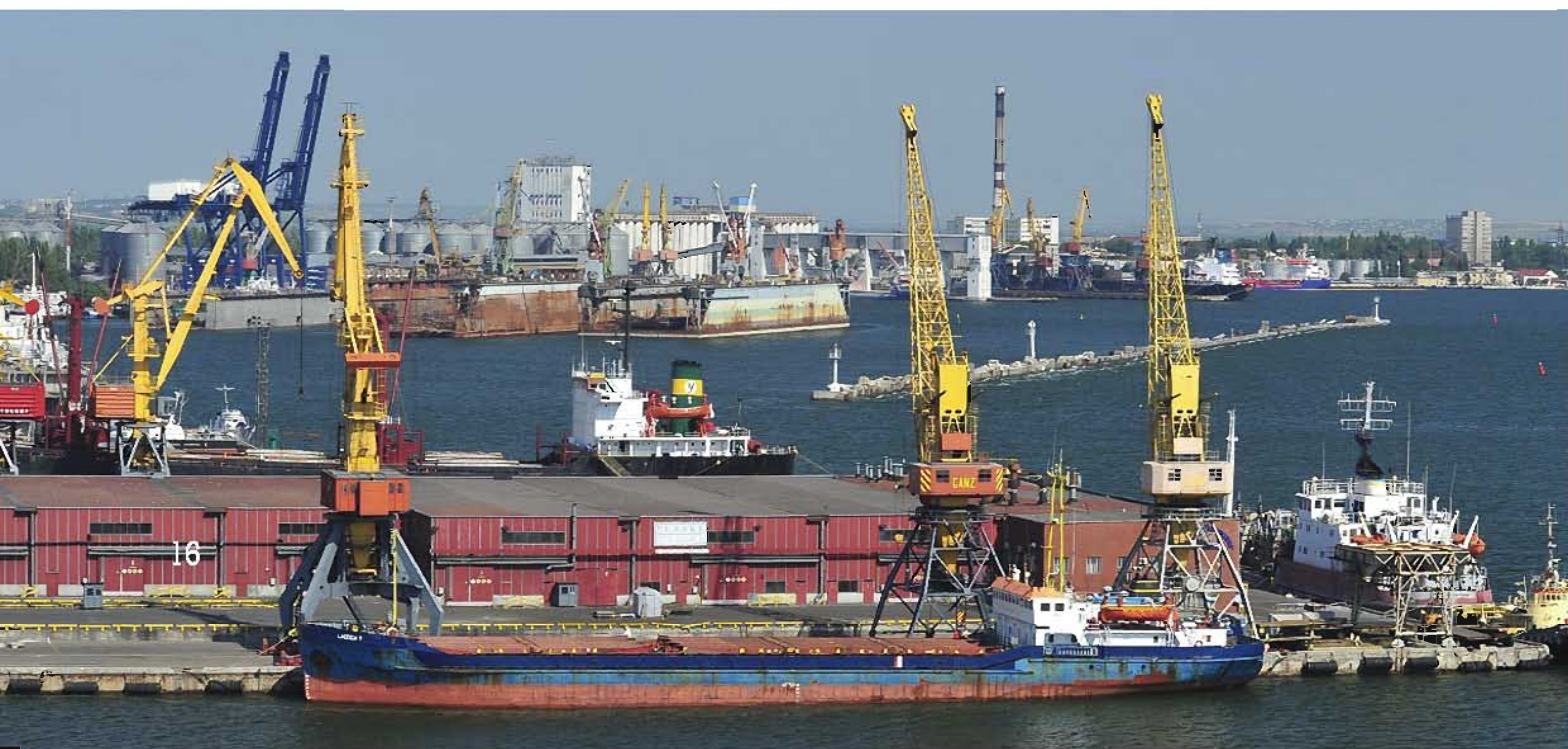
29 апреля инспекторы Профсоюза работников морского транспорта Украины провели очередную инспекцию судов в Одесском порту. На этот раз инспекторы поднялись на борт двух судов под «удобными» флагами: CAPTAIN YANNIS L (Мальта) и KING EDWARD (Барбадос).

M/V CAPTAIN YANNIS L 1995 года постройки, регистровой вместимостью 26828 тонн. На борту судна 23 члена экипажа: большинство моряков — филиппинцы, а также граждане Индии и Румынии. В числе прочих документов, инспекция проверила индивидуальные контракты моряков на борту, и в ходе проверки было отмечено, что некоторые филиппинские моряки находятся на судне гораздо дольше, чем установлено индивидуальным контрактом. Несколько моряков проработали на судне более 12 месяцев, что является прямым нарушением международных норм. Инспекторы предупредили капитана о необходимости незамедлительно организовать репатриацию моряков, на что получили заверение, что репатриация уже организована в следующем порту захода — в Турции.

M/V KING EDWARD 1985 года постройки, регистро-

вая вместимость — 29660 тонн. Экипаж — 24 моряка: в основном граждане Сирии, а также Египта и Ливана. Хотя судно и не покрыто ИТФ договором, инспекция нашла условия труда и жизни моряков на борту M/V KING EDWARD весьма удовлетворительными: моряки получают зарплату без задержек посредством банковского перевода, замена осуществляется вовремя, а ставки заработной платы, хотя и выше ставок Международной морской организации, но немного ниже ИТФ стандартов. Проверка также выявила соблюдение норм Международной Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, как например: ежегодный оплачиваемый отпуск исчисляется из расчета 2,5 календарных дня за каждый месяц работы; продолжительность рабочего дня не превышает 14 часов в течение 24-часового периода; а продолжительность времени отдыха составляет не менее 77 часов в течение семидневного периода.

В целом инспекторы Профессионального союза работников морского транспорта Украины были удовлетворены результатами обеих инспекций судов. Мы будем и далее сообщать нашим читателям о результатах инспекций в Одесском порту.



ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

- Репатриация за свой счет
- Недобросовестный работодатель
- Невыплата зарплаты
- Травма на рабочем месте
- Нарушение прав моряка
- Нарушение условий контракта
- Частичная задолженность
- Субстандартные условия труда и жизни на борту

**Обращайтесь в национальный профсоюз –
ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**



**членская организация ITF
по e-mail: office@mtwtu.org.ua
по телефону: +38 0482 42 99 01
по адресу: Одесса, пл. Куликово поле, 1
www.mtwtu.org.ua**



ЭКСКУРСИЯ

ПОРТ БРЕМЕРХАФЕН



Port of BREMERHAVEN



Бремерхафен — один из важнейших портов Германии. Он расположен на берегу Северного моря, к востоку устья реки Везер. На другом берегу реки находится город Норденхам. Оба эти города входят в состав северогерманской земли Бремен. Хотя сам Бремерхафен является довольно молодым городом, история его торгового порта корнями уходит в далекое прошлое.

Порт Бремерхафена является четвертым по величине в Европе и 16-м в мире. Ежегодно через него проходит больше автомашин, чем через любой другой порт старого континента, за исключением Роттердама. Каждый год через территорию Германии проходит около 1 350 000 автомашин.

Порт Бремерхафен может обеспечить базирование кораблей всех классов. Он включает закрытый рейд, две группы гаваней с камерными шлюзами, причал, набережные на реках Везер и Гесте. Гавани и набережные реки Гесте доступны для малых судов, а бассейны северного ее устья — для океанских пассажирских и крупных грузовых судов. Вновь построенный участок порта Везерпорт способен принимать рудовозы грузоподъемностью до 80 тыс. тонн.

Длина причального фронта порта около 20 км с глубинами до 14 м. Крупнейший в Европе контейнерный терминал порта Бремерхафен способен разместить до 12 тыс. контейнеров (в один ярус). У причалов терминала одновременно могут обрабатываться 6 — 8 судов перевозящих контейнеры, грузоподъемность которых до 40 тыс. тонн.

В порт Бремерхафен ввозятся следующие морские грузы: железная руда, нефть и нефтепродукты, сталь, хлопок, лес. Из порта вывозятся: автомобили, промышленное оборудование, цемент. Суммарный оборот морских грузоперевозок порта 14,2 млн. тонн. Судостроительные и судоремонтные предприятия, располагающие 4 сухими и 10 плавающими доками, эллингами, обеспечивают ремонт судов и кораблей всех классов. В порте Бремерхафен имеется несколько центров и школ по подготовке различных специалистов рядового, унтер-офицерского и офицерского состава для ВМС Германии.



ДОСЬЕ

Шинжибаев Тимур

МАТРОС

«Армию отслужил в Афганистане. В те времена мы получали и любили газету «Комсомольская правда», где на последней полосе всегда печатались приглашения на поступления в различные учебные заведения. И я, как и многие, написал туда. Мне ответили какие я документы должен был предоставить. Так я после армии стал курсантом Измаильского мореходного училища.

В те времена Советско-Дунайское пароходство полностью обеспечивало эти учебные заведения, а после учебы еще и трудоустраивало. Мне повезло.

Я тогда был молодой и мне все казалось в розовом цвете. Сначала отработал в техфлоте месяцев восемь. Потом меня пригласили в отдел кадров и предложили идти на пассажирский флот — пароход «Осетия». Первый рейс был в Турцию. Впечатления передать нельзя. Все-таки это была граница».

«Если выбрали себе такую профессию, то нужно согласиться с тем, что вся жизнь будет экзамен».

ПОЧЕМУ ВЫБРАЛИ ПРОФЕССИЮ МОРЯКА?

У меня моя мама, бабушка и дед из Керчи. Дед, бывший военный разведчик. Жили в Крыму. Бабушка работала тогда на флоте (на рыбацком, т.к. была развита рыбная промышленность). Мне с детства рассказывали, про эту работу и получается, что я с детства понимал о том, что моя жизнь тоже будет связана с флотом.

ГЛАВНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ: РОМАНТИЧЕСКАЯ ИЛИ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ?

Конечно, романтическая. Это 99.9% — романтика. Посмотреть страны. Эта работа, конечно, скрывала тайны, но я еще не знал, с чем они связаны.

Мы не имели понятия, что такое шторм, морская болезнь. Это все нужно было испытать на себе. Не каждый это может перенести. Многие вообще к этому не привыкают.

Первый шторм застал меня в Мраморном море. Может, на тот момент и были мысли сойти на берег, но потихоньку привыкал. Я не могу сказать, что я, отработав столько лет на море, и если завтра пойду снова в рейс, и меня не будет качать — это не так. Будет какой-то дискомфорт. Потом учился, закончил Рыбку, документы помощника. Пока что меня все устраивает. Все складывается хорошо. Можно сказать, что мне везло.

ЗОПОМИНАЮЩИЙСЯ РЕЙС:

Когда-то мы стояли в Испании. Город возле Валенсии. Выйдя вечером в город, мы увидели огромное зарево свечей... Огромное шествие по городу и во главе несли статую Девы Марии. Словами это не передать. Когда мы спросили у местного населения, что это означает, нам ответили — это день почитания Девы Марии.

НАПУТСТВИЕ:

Если выбрали себе такую профессию, то нужно согласиться с тем, что вся жизнь будет экзамен. Куда бы ты не приехал, тебе всегда будут задавать вопросы: где? Что? Как? Что умеешь? Что знаешь? Каждые пять лет смена документов и это тоже экзамен.

Учиться — это естественно тоже нужно с первого дня. Настроиться на то, что за все придется отвечать — эта работа с пожизненным экзаменом.

Второе: обратить внимание на изучение английского языка. Язык открывает горизонты. В данный момент — 99.9% моряков работают за границей.

Самое главное — верить в себя и в любых ситуациях не опускать руки. Обратиться к Богу. Как бы то ни было ваш ангел-хранитель всегда с вами.

КАКУЮ РОЛЬ ИГРАЕТ В ВАШЕЙ ЖИЗНИ ПРОФСОЮЗ?

Я подписал с компанией годовой контракт и уже успел сделать один рейс. Вернулся в декабре, и все было хорошо, компания была довольна моей квалификацией, моей работой. Когда отпуск закончился, и пришло время собираться в следующий рейс, мне позвонила инспектор и сообщила, что компания разрывает со мной контракт. На мой вопрос о причине разрыва никто не смог дать ответ. Проблема была в том, что для работы в этой компании я подготовил документы, сделал Мексиканскую визу, которую не так уж и просто получить. Кроме того, мне поступали предложения от других компаний, но я отказывал, зная, что у меня подписан контракт. Получилось так, что я остался без работы. В интернете я нашел координаты Профсоюза работников морского транспорта Украины, как членской организации ИТФ. Позвонил проконсультироваться, выслал документы. Все решилось очень быстро. Буквально в течение недели на мой счет зачислили деньги. Я благодарен Профсоюзу работников морского транспорта Украины и ИТФ за то, что отстаивали мои интересы.



Lloyd Werft

Переоборудование тб/х Queen Elizabeth 2

Судоремонтный завод Бремерхафена



В шестидесятых годах обновили, отпесняв марсовый флот, закрывавшие пассажирские линии, включая перевозку пассажиров и почты в Северной Атлантике. Однако руководители компании Cunard Line (СЛ) считали, что для их судов восток пассажиров не провозит, начал планировать строительство нового судна для замены стареющих Queen Mary и Queen Elizabeth. Проект назвали Q 3, но в скором времени его дисквалифицили, его строительство еще одного могло разорить компанию и директор СЛ принял решение реализовать тотный проект Q 4, который выполнял бы две функции — пассажирские рейсы через Атлантику и сезонные круизы.

Киль судна заложили на верфи John Brown & Co 5 июня 1965 г., и весь взлетел строительств корпус велел дискуссии, каков назрели приехать полнору. В итоге решили заказать или действовавшей корабля, которая 25 октября 1967 года, присутствуя на церемонии крещения, назвали судно именем Queen Elizabeth 2. Она разрабатывал центу теми же золотыми инженерами, которые использовали при спуске на воду предыдущих кораблей. В ноябре 1968 г. выполнили ходовые испытания, а в декабре завершили судостроительству.

Возлевоз вместимость судна составила 45840 б.рт, длина наибольшая — 252,3 м, ширина — 32 м, осадка — 9,87 м. Силовая установка — паровая турбина мощностью 115200 л.с., ставшая самым мощным из всех установленных ранее заказом John Brown & Co. Они вращали два гребных винта фиксированного шага диаметром 5,8 м, обеспечивая скорость 29,5 узла. Пар вы-

работывает через турбины коромы. Фирма Foster Wheeler. Пассажирская вместимость — 1850 человек, мощность котлов — 700 человек.

В первом же рейсе показали проблемы с топливными турбинами и потерей контроля стреловиды, в компании СЛ потеряли около 10 миллионов долларов США для компании-заказчика.

В середине апреля 1969 г. судно окончательно стало собственностью компании и 2 мая вышло из Бремерхафена в Нью-Йорк. Четыре условия переоборудования рейсов через Атлантику, включая по 2 турбинам пластиниче. Судно турбинами имел некоторые технические проблемы: большой расход топлива, до 40 т/сутки, и старший пассажирский салон полус, представлявший собой трение полубных стальных листов, показавших впасть один над другим в местах соединения.

В 1971 г. компания СЛ купил Трансатлантический дом, имевший офис в Чикаго, и державшие 18 лет. Банк голландской ответственности, так цены на топливо росли, увеличивая эксплуатационные расходы. В 1975 г. судно выполняло первый кругосветный рейс, и ниже на продолжалась то время, что через несколько лет войну пришлось прекратить участие в возникшем конфликте между Великобританией и Аргентиной за контроль над Фолклендскими островами, называемыми в Аргентине Мальвинскими.

В начале XX века Аргентина считала острова своей территорией, и провоз острова Великобританией в 1833 г. вынуждал выслать население Аргентины. Пришедший к власти в 1981 г. генерал-лейтенант аргентинской армии Роберто Гоальвари решил использовать народное недовольство и захват Галлах, расселившись способствовать себе политическим выгодам восток от Мальвин. В августе 1982 г. аргентинский десант высадился на островах, вынудив Великобританию, находившуюся том времени британской территории, в Аргентине выдвинула, что Аргентина поставленная перед фактом утраты островов, смирилась тем, станет готовить операцию по их возвращению. Судно Великобритании отплыло в Фолклендский военно-морской соединении с целью посещения островов. Пароход-излет острова Британской Великобритании подписаве явном, и у аргентинского командования возникли трудности со снабжением. Вместе с тем, на островах отсутствовали влетно-посадочные полосы для полетов реактивной авиации, и аргентинская авиация действовала с топливными баками аэродромов. Проводились большие расстояния, у петчюих островах в баках топливо только на



сани выход для бомбометания британских кораблей. Англичане оказались не в лучшем положении, так как с Лодисона, предоставленный американцами для британской авиации, находился далеко от Фолкленд-ов.

После взятия острова Аргентиной, Адмиралтейство приняло решение мобилизовать несколько пассажирских судов, среди которых были *Свезел Плазберг 2*, *Дальберг*, *Самуэл Кроули* и *Чарльз*. Их экстренно переоборудовали, и 12 мая 1982 г. в/к QE 8 вышел из Саутгемптона, имея на борту около 3000 запасов продовольствия и 350 добровольцев, составлявших экипаж. Правительство Великобритании опасалось, что лайнер, названный имя действующей королевы, может быть потоплен либо захвачен, приняв решение отремонтировать судно на верфяхи 1982-миле от Фолклендских, и доставить туда войска судами малой вместимости.

После завершения конфликта турбоход необходимо было вернуть в Саутгемптон, и был отправлен на заказ для ремонта и восстановления интересной состав продолжал претерпевать всякого рода. Представители компании CL понимали, что судно стареет, становится устаревшим, и необходимо предпринять кардинальные меры для улучшения его интересной системы — сократить эксплуатационные расходы.

В 1983 и 1984 году QE 8 дважды ремонтировал на верфи Harro Lloyd в Бремерхофен. Там же майка, в 1985 и в 1986 гг. во время пяти санитарных инспекций в порту Штардсгеа. Было получено много оценок из-за несоразмерности судна санитарным правилам США, предъявляемым к пассажирским лайнерам, тогда же произошла несколько случаев поломки главной силовой установки. Однако основной проблемой было все возрастающее старение экипажа. В результате финансовый успех компании CL ухудшился, и дирекция начала искать пути выхода из сложившейся ситуации.

Для предотвращения дальнейшего преобладания судно 1986 миллион долларов и модернизации судна с заменой паровых турбин на экономичные дизели отменялись оправданной реальностью. Установка новых двигателей позволила бы компаниям еже-

годно экономить до 1,5 миллионов долларов, и в этом 1983 г. компания CL предложила представителям крупной верфи и производителем дизелей из Саутгемптона для обсуждения вопроса реконструкции *Queen Elizabeth 2*. Основные требования касались замены паровой турбиной установки дизельной, при этом максимальная скорость судна не должна быть ниже 32 узлов, ускоренный выход в пассажирские помещения не мог быть выше, чем с паровыми турбинами, а срок выполнения всех работ 6 месяцев.

Некоторые верфи сочли предложение невыгодным, а лондонские и другие европейские верфи предоставили столь низкие ценные котировки, что их не приняли во внимание. Работодатели и британцы понимали, что на качество работ для выполнения этой работы. У компании CL оставались надежды на три немецкие верфи — *Neptun & Weser* в Гамбурге, *Neue Werften* в Гамбурге и *Kiel*, *Harro Lloyd AG* (Бремерхофен). Одновременно CL вело переговоры и с производителями дизелей, остановив свой выбор на двигателях MAN-BW.

После сложных переговоров приняты решения в пользу завода Harro Lloyd, и только 24 января 1985 г. подписали контракт, согласовав доставку судна на завод в Бремерхофен 28 октября 1985 г. для выполнения работ за период 179 дней, на сумму, не превышающую 60 миллионов марок ФРГ.

Во время модернизации требовалось удалить все паровые турбины с котлами, газовыми турбинами, редукторами, трубопроводами, теплообменными аппаратами и вспомогательными механизмами. Необходимо было установить 7 двигателей с генераторами, утилизирующими котлами, вспомогательными механизмами и системами, два турбинных двигателя с котлами и газовыми турбинами, регулируемые по ширине. Ставились новые электрические распределительный щит и контрольный щиты центрального поста управления. Обслуживать три пассажирских комбуза, модернизировать рестораны, бары, плавательные бассейны. Восстановить и обставить каюты пассажиров и экипажа, выполнить много других сопутствующих работ.

Проектная группа завода состояла из 40 инженеров и технического персонала, а группа компании CL насчитывала 25 человек, работавших над проектом параллельно.

После подписания окончательной спецификации, согласованной между представителями завода, компанией CL и английскими общества, она была задана, а затем переработана в виде компьютеризированной программы для последовательной последовательности выполнения работ.

27 октября 1985 г. турбоход прибыл на верфь и начался обратный счет 179 дней. Прежде всего демонтировали димовую трубу с вспомогательными трубопроводами, а спустя 35 дней из машинных стальных удалили 1700 тонн металла. В рабочем процессе принимали участие более чем 50 суб-контракторов, и на судне активно работало более 1500 человек.

Продолжение следует
Братушенко Валерий Сергеевич

Веселый Выходной

13 апреля Профсоюз собрал морские семьи в детском развлекательном комплексе «Игроленд». На праздник были приглашены дети моряков — членов Профсоюза работников морского транспорта Украины. В общей сложности более 200 детей в возрасте от 2 до 15 лет получили приглашения на праздник. Об этом мы писали в нашем журнале № 47. По многочисленным просьбам мы еще раз публикуем фотографии с замечательного детского праздника.





- 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 ...

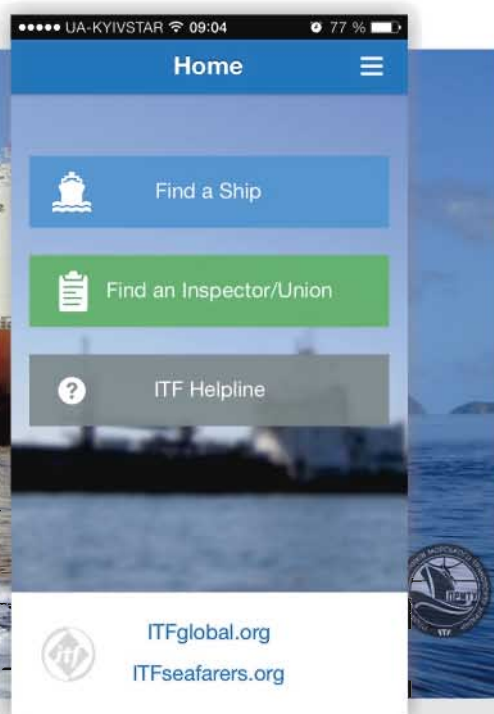


Войти
Регистрация

- ГЛАВНАЯ
- НОВОСТИ
- МОРЯКАМ
- ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
- МОЛОДЕЖЬ
- ИНСПЕКТОРАТ ИТФ
- АКЦИИ
- МЕДИА



Используйте мобильное приложение **ITF SEAFARERS**



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

Самые морские
новости

Вопросы
инспектору ИТФ
on-line

Только
полезная
информация

Последние
изменения в
законодательстве

Морские издания
on-line

Фото
и видеогалереи

**ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ
ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ**

