

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№51-52 август/сентябрь 2014



43 Sofia 2014
конгресс
ITF

НОВОСТИ
В МИРЕ

АКТУАЛЬНО
МЕМОРАНДУМ О
ВЗАИМОПОНИМАНИИ

ВАЖНО
БЕРЕГИТЕ
ЗДОРОВЬЕ

ЭККУРСИЯ
ПОРТ ВАРНА

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ЗАВОД
LLOYD WERFT



Дорогие члены нашего Профсоюза!

Сейчас очень важный и ответственный период для Украины, когда стране необходимо состояться как государству, а нам – как нации. Сейчас, как никогда, важно показать насколько мы едины, сильны и патриотичны, насколько мы можем слышать и помогать друг другу.

События, происходящие на нашей земле, в результате которых гибнут люди, ведущие к разъединению страны не могут нас не волновать.

Люди на востоке Украины, в связи с последними событиями, крайне напуганы, многочисленные жертвы не только со стороны армии, но и мирного населения, не могут оставить нас равнодушными.

Профсоюз работников морского транспорта Украины готов оказать своим членам, вынужденным, в силу сложившихся обстоятельств, покинуть Донецкую и Луганскую области, необходимое содействие, которое может включать:

- предоставление бесплатной правовой помощи;
- обеспечение организационной и практической помощи;
- организацию и содействие в поиске жилья и медицинских учреждений;
- помощь и содействие учрежденного Профсоюзом Благотворительного фонда морского транспорта «МОТРАНС»;
- помощь и содействие Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

Мы готовы оказать Вам посильную помощь, выслушать Вас и ответить на интересующие Вас вопросы.

С уважением,
Председатель ПРМТУ

Киреев М.И.

MTWTU.ORG.UA
www.facebook.com/mtwtu
vk.com/mtwtu
+380482 42 99 01



Стр. 24
ФОТООБЗОР
43 КОНГРЕСС

Дорогие читатели!

Наш новый номер журнала посвящен важнейшему событию в истории профсоюзного движения транспортников — 43-му Конгрессу МФТ. Самый многочисленный, самый открытый, самый цифровой Конгресс в истории МФТ. Каждый участник Конгресса имел возможность выступить и озвучить пожелания, требования и проблемы своего региона, профсоюза, страны. Избрание нового Генерального секретаря — Стивена Коттона — начало новой эры МФТ, новые революционные подходы к работе с членскими организациями, справедливое отношение к правам и свободам профсоюзов транспортников. Системная поддержка и организационная помощь нуждающимся и развивающимся организациям!

Также, эксклюзивно мы расскажем об очередной победе ПРМТУ — возврате задолженности экипажу судна «Волго-дон 5021», 7-ми месячное ожидание наших ребят, постоянная поддержка Профсоюза работников морского транспорта Украины и Благотворительного фонда морского транспорта «МОР-ТРАНС» увенчались успехом!

Дай Бог, чтобы на таких примерах учились другие наши моряки и таких ситуаций становилось все меньше.

Несмотря на тяжелую ситуацию в нашей стране, мы стараемся делать все от нас зависящее и помогать нашим членам профсоюза пережить сложные времена. Мира всем!

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



НОВОСТИ

2 В МИРЕ

ЭКСКЛЮЗИВНО

4 43-ий КОНГРЕСС ИТФ

АКТУАЛЬНО

11 МЕМОРАНДУМ

13 ВИРУС ЭБОЛА

14 MLC, 2006

16 10 МОБИЛЬНЫХ

ПРИЛОЖЕНИЙ

ВАЖНО

12 ВОЛГО-ДОН 5021

ЭКСКУРСИЯ

18 ПОРТ ВАРНА

ЛИЧНОСТЬ

20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 ЗАВОД LLOYD WERFT

№ 51-52
август/сентябрь 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 круизных компаниях и первичных профсоюзных организациях ПРМТУ.

Тираж – 2000 экз.

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

65078, г. Одесса,
пл. Пульковского поля, 1
Тел.: +38 (048) 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

SHANGHAI INTERNATIONAL PORT GROUP РАСПРОДАЕТ АКТИВЫ

Shanghai International Port Group (SIPG) опубликовал приглашение принять участие в тендере по продаже 20% доли в совместном с Hutchison Port Holdings Trust контейнерном терминале.

SIPG и HPH Trust владеют по 50% в глубоководном терминале Shanghai Mingdong Container Terminal.

SIPG намерен продать 20% акций на открытом конкурсе на Шанхайской объединенной бирже по торговле имущественными правами, сообщает Journal of Commerce со ссылкой на сообщение компании для Шанхайской фондовой биржи. Цена продажи не была объявлена, и SIPG сообщил инвесторам, что она еще нуждается в уточнении.

Прибыль терминала Shanghai Mingdong составила \$101 млн при выручке в \$276 млн в 2013 году. Компания также владеет долей в контейнерном терминале Waigaoqiao в центре Шанхая.



СИНГАПУРСКИЙ ПОРТ ВВОДИТ СИСТЕМУ РАСХОДА ТОПЛИВА

Порт Сингапура, крупнейший мировой центр бункеровки заходящих судов, вводит обязательную систему замеров массового расхода топлива (MFM) при бункеровочных операциях.

Морская и портовая администрации Сингапура (МРА) отмечает, что данная мера направлена не только на повышение прозрачности в сфере бункеровочных операций и борьбу с мошенническими схемами, но также на повышение эффективности и производительности бункеровочного сектора.

В начале апреля 2014 года МРА объявила о введении с 1 января 2017 года обязательной установки на бункеровочных судах систем расходомеров,



сертифицированных портовой администрацией. Все бункеровочные суда, работающие в порту, должны быть оснащены до 31 декабря 2016 года сертифицированной системой MFM для бункеровочных операций с судовым мазутом.

В рамках этой программы администрация порта будет предоставлять единовременную выплату в размере 80 тыс. сингапурских долларов в качестве поощрения на каждый бункерный танкер при предоставлении свидетельства об установке сертифицированного расходомера.

ПОРТЫ НЕ ГОТОВЫ ОБСЛУЖИВАТЬ МЕГА-КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ

Аналитики агентства CargoSmart Limited предоставили исследование портов и терминалов по всему миру. Согласно отчету, суда вместимостью свыше 10000 TEU чаще сталкиваются с задержками по обработке грузов. По мнению специалистов, это связано с тем, что перегрузочное оборудование на терминалах не соответствует размерам судов, которые постоянно увеличиваются.

Работники CargoSmart провели анализ данных 25 контейнерных операторов по 587 судозаходам в порты Лонг-Бич, Лос-Анджелес и Окленд, а также южноамериканские порты.



риканское побережье: Монтевидео (Уругвай), Буэнос-Айрес (Аргентина) и Сантос (Бразилия).

Статистика показала, что 47% судов грузоподъемностью больше 10000 TEU находятся под грузовыми операциями свыше 12 часов, около 21% судов стоят в ожидании грузовых операций до 24 часов. Доля задержек из общего количества контейнеровозов операторов составляет 32,9% (свыше 12 часов) и 16% (свыше 24 часов).

Ранее CargoSmart опубликовали аналогичное исследование по анализу работы европейских портов: 24% мега-контейнеровозов прибывали в порты Гамбург, Антверпен, Бремерхафен и Роттердам с опозданием более, чем на сутки.

CargoSmart Limited обладает базой данных подключенной к программным системам ведущих морских перевозчиков. Тем самым компания проводит анализ больших объемов информации. CargoSmart разрабатывает программные продукты для транспортных и логистических компаний.



В КИТАЕ СОЗДАН СОЮЗ КОНТЕЙНЕРНЫХ ОПЕРАТОРОВ

Представитель Maersk Line, Майкл Шторгаард, объявил, что китайские антимонопольные службы одобрили альянс крупнейших мировых контейнерных операторов MSC и Maersk Line (2M). Все необходимые бумаги выданы и оформлены.

Однако пресс-секретарь отметил, что получение разрешения не означает скорых совместных операций в рамках союза 2M. Операторам необходимо заручиться поддержкой Федеральной морской комиссии США. На одобрение деятельности может потребоваться до трех периодов по 45 дней. В течение этого времени участники рынка могут направлять в комиссию свои жалобы и замечания. Майкл Шторгаард отметил, что документы по альянсу 2M еще не были отправлены.

Maersk Line и MSC (Mediterranean Shipping Company) приняли решение о создании союза после неудавшегося соглашения P3, который не получил одобрения от китайских ведомств. Судоходные компании

подписали договор сроком действия на 10 лет об использовании судов на контейнерных линиях из Азии в Европу через Тихий и Атлантический океаны. Соглашение относится к совместной эксплуатации 185 судов, общая вместимость которых составляет 2,1 миллиона TEU, планируется работа в 21 направлении.



ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ ОСТАЕТСЯ ЛИДЕРОМ ПО КОЛИЧЕСТВУ МОРСКИХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Агентство Dryad Maritime опубликовало аналитический отчет, согласно которому среди африканских регионов Юго-Восточная Азия признана самым пиратоопасным районом.

С начала текущего года в водах Сингапурского залива зафиксировано 87 нападений. Из них 12 являлись попытками атаковать суда и 19 – грабежами или попытками грабежа.

Аналитики полагают, что на востоке Сингапура работает одна банда, которая наладила процесс нападений на небольшие танкеры. Все чаще преступники осуществляют перегрузку грузов с одного судна на другое.

Местным военно-морским властям следует предпринять активные меры по противостоянию преступникам, иначе произойдет рост инцидентов в данном регионе. С таким заявлением выступил Йен Миллен, генеральный директор Dryad Maritime.

Специалисты Nautilus Institute for Security and Sustainability провели тщательный анализ ситуации. Они полагают, что такой рост морской преступности и нападений пиратов в Юго-Восточной Азии обусловлен чрезмерным выловом рыбы, неэффективным морским законодательством, всеобщей бедностью, наличием многочисленных преступных синдикатов, а также деятельностью политических группировок.

Так называемой «приманкой» для морских преступников является повышение активности торговых грузовых перевозок на морских путях Юго-Восточной Азии.



Конгресс, который вошел в историю

 **От глобального кризиса к глобальной справедливости: транспортники дают отпор!**
Sofia 2014

Структура Международной федерации работников транспорта (ИТФ)

Основным органом ИТФ, определяющим политику, является Конгресс, который собирается каждые четыре года и на который каждый профсоюз, членская организация ИТФ, имеет право посылать делегатов с правом голоса. Конгресс избирает Президента и пять Вице-президентов (по одному от Европы, Северной Америки, Латинской Америки и Карибского бассейна, Африки и Азии/Тихоокеанского региона), исполнительный комитет, в обязанности которого входит руководство делами Международной федерации транспортников между Съездами и Генерального секретаря, в обязанности которого входит реализация решений и политики съезда и Исполкома, а также работа Секретариата ИТФ.

В период с 10 по 16 августа прошел 43-ий Конгресс ИТФ, который вошел в историю всей мировой морской индустрии. Конгресс прошел в столице Болгарии, прекрасном и гостеприимном городе Софии. Почти 2000 человек из 379 профсоюзов из 116 стран приехали для того, чтобы принять участие в легендарном Конгрессе.

поставлены определенные цели, которые были успешно достигнуты командой ИТФ.

В рамках Конгресса прошли общие заседания, а также заседания по секциям, на которых каждый желающий мог высказать свои пожелания для внесения в программу работы ИТФ на следующие 4 года. Также



Помимо рекордной численности 43-ий Конгресс ИТФ стал первым в истории цифровым Конгрессом — все документы, необходимые для работы Конгресса были доступны исключительно в электронном варианте.

Морскую отрасль от Украины представляла делегация единственного морского профсоюза, входящего в ИТФ — Профсоюза работников морского транспорта Украины, во главе с Председателем ПРМТУ Михаилом Киреевым.

прошли заседания Конференции женщин-транспортников и Конференции молодежной секции ИТФ.

Каждый день работы Конгресса был насыщенным, участники работали по направлениям, разрабатывая свои предложения для развития транспортной отрасли во всем мире на благо всех, кто ежедневно трудится в этом важнейшем секторе экономики.

Так, делегаты на конференции Секции моряков ИТФ

Среди почетных гостей, которые приехали на Конгресс присутствовали:

Гай Райдар, генеральный директор Международной организации труда (ИО);
Шэрон Борроу, генеральный секретарь Международной Конфедерации профсоюзов (ИТUC);
Георги Близнашки, Премьер-министр Болгарии;
Йорданка Фандакова, мэр города София.



Работа Конгресса началась с отчета о проделанной за 4 года работе. Так, на 42-ом конгрессе ИТФ, который прошел в 2010 году (см. Морской №7) были

обсудили тщательно подобранную повестку дня. После быстрого принятия Документа о теме Конгресса, они обсуждали стратегии и задачи на будущее.



«Для меня большая честь говорить сегодня о достижениях за последние четыре года — мы усиленно работали все вместе со времен последнего Конгресса в Мехико», — сказал и.о. Генерального секретаря ИТФ Стивен Коттон во время совместной презентации с активистами ИТФ и Президентом ИТФ Пэдди Крамлином.



Участники делились своими идеями, волнениями и успешными тактиками: здесь и сотрудничество с докерами, а также преимущества взаимодействия между различными секторами транспорта. Абдулгани Серанг из Национального профсоюза моряков Индии объяснил: «Кроссекторальный подход работает — одно письмо от нас, в котором говорится, что моряки больше не будут пользоваться услугами конкретного авиаперевозчика, помогло работникам авиации одержать победу».



Все предложения, выработанные по секциям, были сведены и озвучены на финальном пленарном заседании и, несомненно, приняты к сведению.

Однако самым ожидаемым событием 43-го Конгресса стали выборы Генерального секретаря ITF.

Напомним, что бывший Генеральный секретарь Дэвид Кокрофт возглавлял Международную федерацию транспортников на протяжении 20 лет и в мае 2013 года сложил свои полномочия и ушел на заслуженный отдых. После его ухода решением Исполкома, исполняющим обязанности Генерального секретаря был назначен Стивен Коттон, который на тот момент занимал пост Морского координатора ITF.

15 августа 2014 года новым Генеральным секретарем Международной федерации транспортников был единогласно избран Стивен Коттон.

Президент ITF Пэдди Крамлин заявил: «Это поколение трудовых лидеров живет в то время, когда они постоянно подвергаются нападению и унижению в средствах массовой информации. В наше время войны и неолиберализма нам нужен лидер, единственный в своем роде. И это именно такой человек. Я заявляю: Стивен Коттон избран».



Вступая в новую должность, Стив Коттон сказал:
«Для меня большая честь, приступить к этой работе. Эта организация великая и гордая только благодаря всем вам! И теперь, когда вы разрешили мне поставить интересы рабочих на первое место, я намерен возглавлять эту великую организацию. Я могу сказать только, что я намерен и полон решимости сделать все, что в моих силах, чтобы исполнять свои обязательства перед вами, потому что вы — это ITF!».

«Во многих профсоюзных органах умеют говорить. В МФТ всегда умели работать. Через 20 лет после моего назначения исполняющим обязанности генерального секретаря, после решения моего предшественника Гарольда Льюиса уйти в отставку в 60 лет, я сделал такое же заявление. Исполнительный комитет МФТ назначил на такую же должность Стивена Коттона. История повторилась вполне успешно. Вам осталось сделать последний шаг — избрать Стивена Генеральным секретарем в конце Конгресса. Стивен хорошо знает, что я не забыл и никогда не забуду большую семью МФТ. Когда вы выберете его в конце недели, а я в этом уверен, — то с этого момента это уже будет его обязанность вести МФТ к новым высотам. Это обязанность, для которой он более чем подходит, и я горжусь тем, что был его предшественником. Братья и сестры, претворите все, я горжусь тем, что работал на благо великой и могучей МФТ. Я Наверное кое-кому надоел высказываниями о том, что МФТ — самая лучшая из глобальных федераций профсоюзов, но я искренне верю, что так оно и есть. В свое время предшественник Гарольда Льюиса сказал ему: «это самая лучшая в мире работа». Это невероятная честь служить Генеральным секретарем ITF», — сказал Дэвид Кокрофт.



«Мне очень приятно, что во главе ITF стал человек, который долгое время работал морским координатором и как никто знает насущные проблемы моряков. Будучи и.о. Генсека он уже сумел подобрать достойную команду, которая будет плодотворно работать на благо всех работников морского транспорта», — отметил Михаил Киреев, Председатель ПРМТУ.

Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк искренне поздравили Стивена Коттона с новой должностью.

Профсоюз работников морского транспорта Украины уверен, что Международная федерация транспортников будет и далее расти и крепнуть под руководством Стивена Коттона.

 <p>3,986,844</p> <p>Транспортники, посетившие Конгресс</p>	 <p>60-70K</p> <p>Посты в Твиттере с тегом @ITFglobalunion</p>	 <p>30K</p> <p>Количество человек, посетивших страницу TFGlobal на Фэйсбуке в период с 9 по 15 августа</p>
<p>1.7K</p> <p>Участники</p>	<p>408</p> <p>Женщины</p>	<p>372</p> <p>Профсоюзы</p>
<p>272</p> <p>Молодёжь</p>	<p>120</p> <p>Местные добровольцы</p>	<p>114</p> <p>Представители стран</p>
<p>112</p> <p>Штат</p>	<p>28</p> <p>Дополнительные мероприятия</p>	<p>13</p> <p>Языки перевода</p>
	<p>0</p> <p>Распечатано страниц</p>	

43-ий Конгресс ITF стал самым многочисленным за всю историю ITF.

В нем приняло участие 1719 человек, что на 353 человека больше, чем в 2010 году на Конгрессе в Мексике. При всем при этом, для работы Конгресса не было распечатано ни одного листа бумаги. Viva ITF!

Факультативы – нам есть что сказать

Sofia 2014

Впервые на Конгрессе все желающие могли принять участие в дополнительных мероприятиях, которые проходили после рабочей части. Темы факультативных занятий были предложены задолго до Конгресса, чтобы все, кто желал принять участие, могли подготовиться и выступить.



Основной целью факультативов был обмен опытом между профсоюзами разных стран и секторов, раскрыть вопросы, которые, к сожалению, не вошли в основную повестку дня, взаимодействие профсоюзов в неформальной интерактивной обстановке, а также наработка контактов для возможного сотрудничества в будущем.

Всего за 4 дня прошло 28 факультативов, начиная от семинаров и дискуссий, заканчивая кинопоказами и всемирным танцполом.

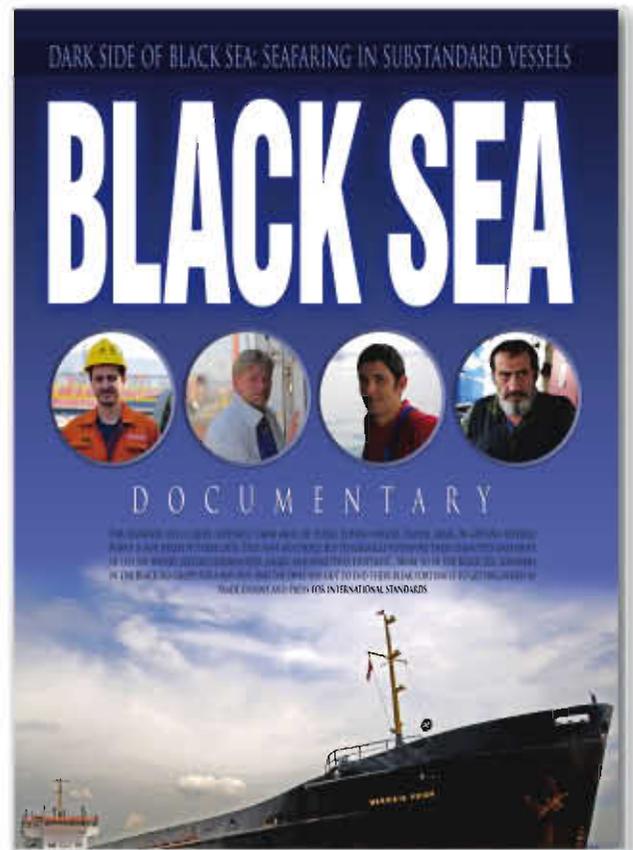
ВИЧ/СПИД: передовой опыт



Профсоюз работников морского транспорта Украины выступил организатором одного из факультативных мероприятий. «Наш Профсоюз уже много лет ведет ак-

тивную работу по профилактике ВИЧ/СПИД и мы решили, что нам стоит поделиться своим опытом с другими профсоюзами. Тем более что транспортники находятся в особой зоне риска. Поэтому мы выступили с инициативой организовать такой факультатив, а секретариат ИТФ нас полностью поддержал», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ. В рамках факультатива профсоюзы делились своим опытом работы по профилактике ВИЧ/СПИД в транспортном секторе, а после прошла сессия вопросов и ответов.

Черное море позора выходит на большие экраны



Побережье Черного моря широко известно как популярный курорт, который ежегодно посещают сотни тысяч человек, наслаждаясь песчаным пляжем и ласко-

выми волнами. Однако для моряков Черное море ассоциируется совершенно с другим пейзажем.

На протяжении столетий Черное море было центром морской торговли для стран и населения региона. Теперь оно стало ночным кошмаром для моряков. Черное море — это низкая оплата труда, старые суда, суровые условия труда и... происшествия со смертельным исходом.

Моряки из различных стран Черноморского региона работают в этих плачевных условиях, пытаются прокормить свои семьи.

Они сопротивляются трудностям и испытывают всю горечь своей профессии лишь для того, чтобы предоставить лучшие условия жизни своим семьям, ждущим их возвращения, работая на судах, оставленных судовладельцами на произвол судьбы, не получая месяцами ни гроша, без горячего и провианта пытаются остаться в живых. Запоздалая оплата или полное ее отсутствие,



тяжелые условия труда и проживания на судне, пренебрежение правилами безопасности стали нормальным явлением. И, к сожалению, не имея другого выхода, моряки даже при таких условиях вынуждены идти к посреднику, чтобы устроиться на работу.

«Море Позора» — выражение, которое четко характеризует тяжесть положения Черного моря.

Мы неоднократно рассказывали о Черноморском региональном проекте ИТФ, который направлен на борьбу с ничтожными условиями труда в Черноморском бас-

сейне. В рамках этого проекта, профсоюзы — членские организации ИТФ, проводили недели действий на Черном море, посещая суда, заходящие порты России, Румынии, Болгарии, Турции, Грузии и Украины.

Для того чтобы показать всему миру ужас, который творится на Черном море, турецкий профсоюз моряков DAR-DER при непосредственной поддержке ИТФ, снял фильм, который открывает темную сторону Черного моря. На премьере фильма который получил название «Темная сторона Черного моря: судоходство на субстандартных судах» присутствовал директор картины Джихан Хазар (Турция), который поблагодарил всех, кто принял участие в съемочном процессе. Съемки данного документального фильма длились один год и в его записи приняли участие все профсоюзы черноморского региона, в том числе и Профсоюз работников морского транспорта Украины.

«В первую очередь я хочу сказать, что был глубоко тронут и впечатлен этим фильмом. Я получил DVD с фильмом уже давно, но не смотрел его в ожидании премьеры здесь, на Конгрессе. К сожалению, мы все должны понимать, что, до тех пор, пока существует субстандартный моряк, будет существовать и субстандартное судоходство. Именно поэтому мы должны особое внимание уделять образованию и информированию моряков о проблемах черноморского судоходства», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Двусторонние взаимоотношения

Одним из наиболее интересных дополнительных мероприятий, с точки зрения обмена опытом, стал факультатив по двусторонним взаимоотношениям между национальными профсоюзами стран-судовладельцев и профсоюзами стран-поставщиков рабочей силы.

Напомним, что согласно политики Мехико там, где это возможно, между национальными профсоюзами стран-судовладельцев и профсоюзами из стран, поставляющих рабочую силу, должны поддерживаться двусторонние отношения.

Своим опытом в этих взаимоотношениях делился Норвежский профсоюз моряков (NSU).



«Двусторонние взаимоотношения подразумевают заключение между профсоюзами в разных полушариях соглашений о сотрудничестве в расчете на использование возможностей друг друга, чтобы лучше удовлетворять запросы своих членов и вооружать их знаниями перед выходом в море», — отметила Жаклин Смит, председатель NSU.



Норвежский профсоюз моряков (NSU)

Норвежский профсоюз моряков (NSU) был образован в 1910 году и объединяет более 100 000 моряков, которые работают на норвежских и иностранных судах по всему миру.

Для закрепления двусторонних (билатеральных) отношений профсоюзы подписывают Меморандум о взаимопонимании. Именно такой меморандум был заключен между Норвежским профсоюзом моряков и Ассоциированным профсоюзом морских офицеров и моряков Филиппин (AMOSUP).

Ассоциированный профсоюз морских офицеров и моряков Филиппин (AMOSUP)

Ассоциированный профсоюз морских офицеров и моряков Филиппин (AMOSUP) был образован в 1972 году за счет слияния двух профсоюзов: Ассоциированного профсоюза морских офицеров Филиппин и Филиппинской организации транспортных рабочих. На сегодняшний день (AMOSUP) является самым численным морским профсоюзом среди стран-поставщиков рабочей силы.

Одним из примеров плодотворного сотрудничества двух профсоюзов выступил проект для работников круизных судов.



«Как известно, большое количество филиппинских моряков трудоустроиваются на круизные суда в качестве рядовых и обслуживающего персонала. Большая часть этих людей не имеют представления о своих правах. Для того, чтобы повысить уровень знаний этих людей мы провели ряд обучающих семинаров», — рассказала Лена Диринг, куратор проекта со стороны NSU. «Сегодня мы гордимся тем, что наше обучение прошло более 1000 человек и мы надеемся, что в ближайшие годы это количество увеличится в несколько раз».

Профсоюз работников морского транспорта Украины также является Профсоюзом страны-поставщика рабочей силы и постоянно ведет переговоры с национальными профсоюзами стран-судовладельцев о двусторонних взаимоотношениях.

Так, в день проведения факультатива по двусторонним взаимоотношениям Председатель ПРМТУ Михаил Киреев подписал сразу два меморандума о взаимопонимании: с Профсоюзом моряков Хорватии и немецким профсоюзом Ver.di.



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Генеральный секретарь Профсоюза моряков Хорватии Предраг Браззодуро во время подписания меморандума о взаимопонимании.

Этой новостью поделился со всеми присутствующими Первый заместитель Председателя ПРМТУ Олег Григорюк:

«На Конгрессе мы добились невероятных результатов — мы подписали два Меморандума о взаимопонимании. Один с Профсоюзом моряков Хорватии, а второй с немецким профсоюзом Ver.di. Оба меморандума дают нам дополнительный стимул для работы с нашими моряками и мы горды тем, что можем сегодня поделиться этой новостью с нашими коллегами».

Подробнее о Меморандуме с Ver.di читайте на стр. 11



www.verdi.de

Verdi является крупным немецким профсоюзом, объединяющим 2,2 млн. членов. «Ver.di» это аббревиатура от Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, что означает «Объединенный профсоюз работников сферы услуг».

Штаб-квартира профсоюза находится в Берлине. Профсоюз Ver.di был сформирован в 2001 году, когда Профсоюз рабочих Германии (DAG) объединился с четырьмя профсоюзами (DPG, HBV, TV, IGMedien), принадлежащими к Конфедерации профсоюзов Германии (DGB).

ПРМТУ укрепляет международные отношения

Согласно политики Мехико, которая была принята на 42-м Конгрессе ИТФ в Мексике, профсоюзы стран-судовладельцев должны, по возможности, взаимодействовать с профсоюзами стран-поставщиков рабочей силы.

Профсоюз работников морского транспорта Украины является профсоюзом, представляющим интересы работников морского сектора, поэтому, укрепляя свои позиции, ведет переговоры на международном уровне для заключения двусторонних взаимоотношений с национальными профсоюзами. Одним из успешных примеров сотрудничества стал Меморандум о взаимопонимании, заключенный с немецким профсоюзом Ver.di. То, что меморандум между профсоюзами регулярно продлевается, является показателем успешности взаимодействия двух профсоюзов.

В меморандуме устанавливаются договоренности о привлечении ПРМТУ к переговорному процессу Ver.di, совместное участие в проектах, сотрудничество, а также ответственность за работу с членами Профсоюза.

«Мы давно сотрудничаем с нашими немецкими коллегами, совместно оказываем помощь как отдельным украинским морякам, так и целым экипажам.»

«Данный меморандум дает нам массу новых возможностей, ведь теперь каждый украинский моряк, работающий на судах под договорами немецкого профсоюза Ver.di может смело обращаться к нам за консультацией и помощью. Более того, мы готовимся запустить ряд совместных про-

ектов направленных на социальные нужды украинских моряков, а также обучающие семинары и совместную работу с молодежью, обмен опытом и другие активности», — прокомментировал Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Меморандум был подписан Председателем ПРМТУ Михаилом Киреевым и Кристиной Бель, членом исполкома профсоюза Ver.di.

Профсоюз работников морского транспорта Украины ведет переговоры и надеется в скором времени подписать еще ряд меморандумов о взаимопонимании с профсоюзами стран-судовладельцев, на судах которых успешно работают украинские моряки.



На фото Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и член исполкома немецкого профсоюза Ver.di Кристина Бель после подписания Меморандума о взаимопонимании.



ВАЖНО

ВОЛГО-ДОН 5021

ОЧЕРЕДНАЯ ПОБЕДА ПРОФСОЮЗА

Спустя 7 месяцев ожидания экипаж судна «Волго-дон 5021» наконец получил заработную плату. Об этом инспектору ИТФ в Украине Наталье Ефрименко сообщил представитель турецкого судовладельца-должника. Информацию также подтвердил и капитан судна Борис Будаленко. По его словам задолженность была полностью погашена перед всеми членами экипажа кроме него, и еще двух человек. Представитель судовладельца пообещал, что в ближайшее время оплатит и эту задолженность.

Напомним, что в середине января в Профсоюз работников морского транспорта Украины обратился экипаж судна «Волго-дон 5021» с просьбой о помощи. На судне, которое находилось на тот момент в менеджменте у печально известной турецкой компании Kent Shipping, образовалась задолженность по зарплате с августа 2013 года. Кроме того, моряков обманули, сообщив что в Херсон они идут на погрузку.

От моряков попросту хотели избавиться, не выплатив при этом ни копейки, как это часто практикуется в черноморском регионе.

«Мы неоднократно рассказывали о Черноморском региональном проекте, который проводит Международная федерация транспортников. Цель проекта — предупредить моряков о тех опасностях, которые скрывает судоходство на Черном море. «Волго-дон 5021» — это один из примеров, когда все закончилось благополучно. Но к сожалению, случаев когда ситуация заходит в тупик гораздо больше. Мы надеемся, что наши моряки станут более благоразумными и предупредят подобные ситуации, став членами единственного морского Проф-

Суда типа «Волго-балт» и «Волго-дон» относятся к речным, но в Черноморском регионе эта классификация часто не берется во внимание и суда продолжают курсировать по бассейну Черного моря. При этом, являясь физически и морально устаревшими (год постройки колеблется в пределах 1970-1975 годов), они несут потенциальную опасность морякам и окружающей среде. Кроме того, условия на таких судах являются субстандартными — то есть ниже положенных норм как по безопасности, труду и отдыху моряков, так и по уровню заработной платы.

союза, входящего в ИТФ — Профсоюза работников морского транспорта Украины», — отметил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ

Компания-должник неоднократно обещала оплатить задолженность, о чем свидетельствуют соответствующие гарантийные письма. Экипаж, состоящий из 13 человек, 12 украинцев и 1 россиянина, оказался в крайне тяжелой ситуации. Благо, судно подключили к Херсонскому судоремонтному заводу, от которого оно получило электроснабжение. Моряки обратились за помощью в Профсоюз работников морского транспорта Украины и Благотворительный фонд морского транспорта «МОТРАНС», ведь на судне закончились все запасы продовольствия.

Благодаря тому, что экипаж вовремя получил квалифицированную консультацию от Профсоюза работников морского транспорта Украины о том, как себя вести в сложившейся ситуации, удалось избежать самого неприятного. Если бы моряки покинули судно, то оно было бы быстро передано новому владельцу, а проблемы моряков вместе с неполученной зарплатой канули бы в лету.

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Благотворительный фонд морского транспорта «МОТРАНС» дважды оказывал экипажу благотворительную помощь в виде продуктов питания, пресной и технической воды, пока инспектор ИТФ и сотрудники ПРМТУ делали все возможное, чтобы помочь морякам, которые, что немаловажно, не являлись членами Профсоюза работников морского транспорта Украины.

На сегодняшний день все моряки вернулись домой живыми и, мы надеемся, здоровыми, а также с честно заработанными деньгами. Мы надеемся, что экипаж судна предостережет себя от подобных проблем став членами Профсоюза работников морского транспорта Украины, который не отказал им в помощи в тот момент, когда они в ней больше всего нуждались.

ВИРУС ЭБОЛА - МОРЯКИ В ЗОНЕ РИСКА



ОЧЕРЕДНАЯ СМЕРТЕЛЬНАЯ УГРОЗА НЕОЖИДАННО НАВИСЛА НАД ВСЕМ МИРОМ – ВСПЫШКА ЛИХОРАДКИ ЭБОЛА УНОСИТ ВСЕ БОЛЬШЕ И БОЛЬШЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ЖИЗНЕЙ, А МОРЯКИ, ПОСЕЩАЯ АФРИКАНСКИЕ ПОРТЫ, АВТОМАТИЧЕСКИ ПОПАДАЮТ В ЗОНУ САМОГО ВЫСОКОГО РИСКА.

Профсоюз работников морского транспорта Украины предупреждает моряков о стремительном распространении вируса Эбола, которое началось в Центральной Африке. Мы убедительно просим всех моряков быть внимательными и не пренебрегать мерами безопасности. Инфекция имеет такие же симптомы, как и обычная простуда, однако быстро поражает почки и печень, с внутренними кровотечениями. Лекарств против болезни нет.

Международная палата судоходства (ICS), Международный совет морских работодателей (IMEC) и Международная федерация транспортников (ITF), подготовили рекомендации, как избежать заражения опасным вирусом:

1. Капитан судна должен гарантировать, что его экипаж осведомлен об опасностях и ознакомлен с рисками передачи вируса.
2. На судах, заходящих в страны с повышенным риском, в обязательном порядке должно соблюдаться требование кодекса по охране судов и портовых сооружений (ОСПС), согласно которому посторонние лица не имеют права подниматься на борт теплохода.
3. Капитану следует внимательно изучать возможность схода моряков на берег в опасных портах.
4. Судовладелец/оператор должны избегать смены членов экипажей в портах стран, где существует очаг лихорадки Эбола.
5. Экипаж должен быть осведомлен о симптомах вируса и при обнаружении признаков, сообщить ответственному по медицине на судне.

Профсоюз работников морского транспорта Украины рекомендует при возможности избегать посещения портов Западной Африки и придерживаться перечисленных рекомендаций.

Лихорадка Эбола — острое, предположительно зоонозное заболевание из группы вирусных геморрагических лихорадок, протекающее с выраженным геморрагическим синдромом, отличается высоким уровнем летальности. Относится к особо опасным вирусным инфекциям.

Инкубационный период варьируется от нескольких дней до 2-3 недель. Начало заболевания острое, с повышением температуры тела до 38-39°C, головной болью, миалгией и артралгией, недомоганием, тошнотой. В течение первых дней у большинства больных возникают явления ангины; воспаление миндалин вызывает ощущение болезненного «шара в горле». В разгар заболевания присоединяются некротимая рвота, боли в животе и диарея геморрагического характера с испражнениями в виде мелены. Быстро развивается геморрагический синдром с проявлениями кожных кровоизлияний, органических кровотечений, кровавой рвоты. Часто наблюдают признаки энцефалопатии в виде возбуждения и агрессивности больных. В случаях выздоровления они длительно сохраняются и в период реконвалесценции. На 4-6-й день от начала болезни приблизительно у половины больных появляется экзантема сливного характера.

Летальный исход при лихорадке Эбола наступает, как правило, в начале 2-й недели болезни. Его основные причины - кровотечения, интоксикация, гиповолемический и инфекционно-токсический шок.

В случаях выздоровления острая фаза заболевания продолжается 2-3 нед. Период реконвалесценции затягивается до 2-3 мес, сопровождается астенизацией, анорексией, снижением массы тела, выпадением волос, иногда развитием психических нарушений.



MLC, 2006: первая годовщина вступления в силу

MLC, 2006 УСТАНОВЛИВАЕТ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕХ АСПЕКТОВ ТРУДА И ЖИЗНИ МОРЯКОВ, ВКЛЮЧАЯ МИНИМАЛЬНЫЙ ВОЗРАСТ, УСЛОВИЯ ТРУДОУСТРОЙСТВА, ЧАСЫ РАБОТЫ И ОТДЫХА, ПРОЖИВАНИЕ, ОТДЫХ И РАЗВЛЕЧЕНИЯ, ПИТАНИЕ, ЗАЩИТУ ЗДОРОВЬЯ И МЕДИЦИНСКУЮ ПОМОЩЬ, СОЦИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И СОЦИАЛЬНУЮ ЗАЩИТУ.

КОНВЕНЦИЯ БЫЛА ПРИНЯТА В 2006 ГОДУ ПОСЛЕ 5 ЛЕТ АКТИВНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕХСТОРОННИХ ОБСУЖДЕНИЙ МЕЖДУ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ РАБОТНИКОВ, РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ПРАВИТЕЛЬСТВ СТРАН. В ОСНОВУ КОНВЕНЦИИ ВОШЛИ БОЛЕЕ 65 МЕЖДУНАРОДНЫХ СОГЛАШЕНИЙ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ, КОТОРЫЕ БЫЛИ РАЗРАБОТАНЫ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 80 ЛЕТ.

В СООТВЕТСТВИИ С КОНВЕНЦИЕЙ, КАЖДЫЙ МОРЯК, В ДОПОЛНЕНИЕ К ОСНОВНЫМ ПРАВАМ В СФЕРЕ ТРУДА, ИМЕЕТ ПРАВО НА:

- БЕЗОПАСНОЕ И НАДЕЖНОЕ РАБОЧЕЕ МЕСТО В СООТВЕТСТВИИ СО СТАНДАРТАМИ БЕЗОПАСНОСТИ.
- СПРАВЕДЛИВЫЕ УСЛОВИЯ ТРУДА
- ДОСТОЙНЫЕ УСЛОВИЯ ТРУДА И ЖИЗНИ НА БОРТУ СУДНА.
- ОХРАНУ ЗДОРОВЬЯ, МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОЕ И ДРУГИЕ ФОРМЫ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ.

20 августа 2013 года Конвенция Международной организации труда, о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC, 2006) официально вступила в силу. На этот момент 64 страны, объединяющие более 80% всего мирового флота, ратифицировали MLC, 2006.

20 августа 2012 года Филиппины заявили о ратификации конвенции их страной, что стало толчком для ее вступления в силу. Два условия, необходимые для этого были выполнены: Конвенция была ратифицирована 30 странами, которые объединяют более 30% валового тоннажа мирового торгового флота. Спустя 12 месяцев, 20 августа 2013 года, Конвенция вступила в силу. В то время она была ратифицирована уже 45 странами, которые представляли более чем 80% мирового флота.

«История MLC, 2006, а в частности уровень ее поддержки судовладельцами, моряками и правительствами стран является по истине выдающимся, — отметил Гай Райдер, Генеральный директор Международной организации труда. Я надеюсь, что в скором времени все 185 членом МОТ, которые имеют хоть какое-то отношение к морской отрасли, ратифицируют Конвенцию. В апреле этого года я стал свидетелем того, как морская отрасль объединилась, чтобы рассмотреть общие опасения в отношении брошенных моряков, и многие другие вопросы. Позже в этом году на международной встрече будет обсуждаться важный вопрос о санитарных нормах и правилах охраны труда на борту судов, а в начале 2015 года морской сектор

будет заниматься проблемой огромной важности — удостоверениями личности моряков. Радостно отметить уровень поддержки и заботы о некоторых из наиболее уязвимых и важных работников мира. Это напоминает нам о возможностях международного сотрудничества и прогресса в установлении социальных и трудовых стандартов для всех рабочих, при наличии благоприятного климата для конструктивного социального диалога между рабочими, работодателями и правительствами».

Г-жа Клеопатра Думбия-Генри, директор Департамента международных трудовых стандартов МОТ:

«Этот юбилей является важным, так как год назад MLC, 2006 вступила в новый этап своей жизни. Теперь проверяются идеалы и идеи судовладельцев и моряков, которые желали вступления данной Конвенции в силу. С 2013 года мы не только получили ратификации многих стран, но и с 20 августа 2013 года внедрили инновационные системы применения и соблюдения норм Конвенции на судах. Эти системы особо важны для судов, подлежащих проверке и сертификации, а также контролю Государств порта, (здесь же и суда, подлежащие потенциальным задержаниям в иностранных портах).

Первый год действия Конвенции подошел к концу, и почти ежедневно в наш офис поступают вопросы о фактическом воздействии MLC, 2006 на моряков. На скольких судах были обнаружены нарушения требований Конвенции, отметили ли моряки и судовладельцы какие-либо изменения?

Хотя Бюро МОТ получает некоторую неофициальную информацию, вопрос о реальных изменениях в условиях на борту судов, либо же вопросы касательно количества задержанных судов должны быть заданы государствам флага (странам, где зарегистрировано судно), либо же службам Госконтроля региональных портов: эта информация содержится в их базах данных, и они активно

отслеживают эти вопросы. Однако МОТ в скором времени, благодаря своей системе контроля, будет играть ключевую роль в системе соблюдения и соответствия нормам MLC, 2006, а также в эффективной имплементации Конвенции. Эта система, установленная в соответствии с Конституцией МОТ, требует, чтобы страны периодически подавали национальные отчеты относительно имплементации ратифицированных конвенций. Эти отчеты рассматриваются Комитетом экспертов МОТ по применению конвенций и рекомендациям на ежегодном совещании в ноябре и декабре. Заключение этого Комитета затем рассматриваются Международной конференцией труда. Комитет экспертов предоставляет экспертные консультации странам в отношении их эффективного выполнения своих обязательств в соответствии с конкретной Конвенцией. Национальные организации, представляющие рабочих и работодателей, также играют важную роль в этом отчетном процессе. Национальные отчеты первых 30 стран, ратифицировавших MLC, 2006, ожидаются в этом году, и мне будет очень интересно ознакомиться с ними, так как MLC, 2006 охватывает множество различных вопросов и предлагает новые подходы, которые могут создать проблему для некоторых стран в плане имплементации в их правовые системы».

В апреле 2014 года Специальный трехсторонний комитет по MLC, 2006, на своем первом заседании принял поправки к Кодексу (Стандарты и рекомендации) MLC, 2006, чтобы найти лучший подход к решению проблемы брошенных моряков и определить степень ответственности судовладельцев — компенсацию морякам или членам их семей в случае смерти или долгосрочной потери трудоспособности моряка. Эти поправки были одобрены на Международной конференции труда в июне 2014 года и, как ожидается, вступят в силу 18 января 2017 года.



Приложения, которые должны быть в смартфоне у каждого моряка

Со стремительным развитием технологий современные гаджеты стали неотъемлемой частью жизни людей.

Каждый, кто оценил удобство работы различных приложений, уже не может отказаться от их использования. Теперь смартфоны и планшеты стали помощниками и для моряков, находясь они в море или на суше.

Морской портал www.marineinsight.com

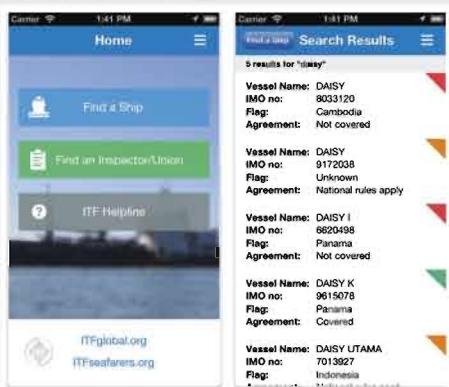
подготовил подборку из 10 мобильных приложений, которые должны быть у каждого моряка.

ITF Seafarers — Helpline for Seafarers (горячая линия для моряков)

МФТ (Международная федерация транспортников) — организация, которая работает на благо моряков, предлагает важное приложение под названием ITF Seafarers. Программа для смартфона поможет морякам найти информацию о судне, контактные данные ITF инспекций/филиалов и телефоны доверия ITF.

Отображаемая информация выводится непосредственно из централизованной системы МФТ, а значит, актуальна насколько это возможно.

Приложение доступно для пользователей Iphone и Android.



ITF Shore Leave — информация морякам в увольнении на берег

Центры моряков по всему миру позволяют различными средствами связаться с домом, отдохнуть, обратиться за советом/помощью и т.д. Это идеальное место для моряков находящихся в увольнении на берег, во время стоянки в порту. Приложение ITF Shore Leave предлагает ценную информацию, о ближайших центрах для моряков, надежные варианты транспорта и т.д. Не требует подключения к Интернету. Это полезное приложение для моряков, посещающих новые порты и страны.



Greenship — Environmental Calculator

Приложение DNV's Greenship — Environmental Calculator отображает требования IMO по CO₂, NO_x, SO_x и балластным водам для данного судна. Число правил, которые должны соблюдать судовладельцы увеличивается с каждым годом. Моряки должны учитывать несколько важных факторов, таких как Energy Efficiency Design Index (EEDI), выбросы NO_x, SO_x и т.д. Это приложение — удобный инструмент, чтобы оценить примерное воздействие судна на окружающую среду. Greenship пока не доступно для пользователей Android.



ILO MLC Pocket Checklist

ILO MLC Pocket Checklist предлагает интерактивный список всех терминов и требований ILO MLC. Программа позволяет морякам, контролировать соблюдение трудовых норм в процессе их деятельности. Это приложение должно быть у всех членов экипажей на борту судов.

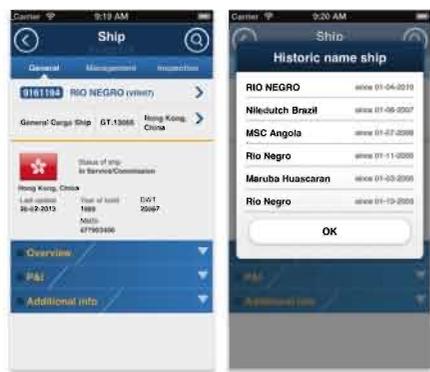


Equasis — база данных судов и судоходных компаний

Ищите информацию о конкретном судне или судоходной компании? Попробуйте Equasis.

Приложение представляет собой базу всех морских торговых судов валовой вместимостью более 100 GT (Gross Tonnage) и компаний, которые оперируют и владеют ими. База данных Equasis обновляется более чем из 45 различных источников из государственного сектора и частных компаний морской отрасли. Сейчас пять Port State Control дают информацию в Equasis: Paris MoU (European continent plus Canada and part of Russia), Tokyo MoU (Pacific and Asia), Indian Ocean MoU, US Coast Guards and the Vica del Mar agreement (Latin America).

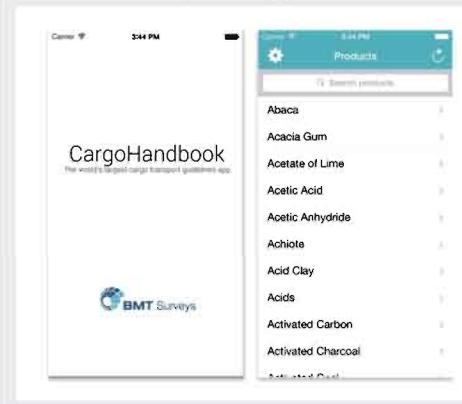
Каждую неделю около 70% всех данных обновляется, в том числе сертификаты, нормативные документы, PSC инспекции, P&I, вспомогательные и проверочные программы, сведения о судах и т.д.



Cargo Handbook — Грузовой справочник

Cargo Handbook является крупнейшей базой данных грузоперевозок в морской индустрии. Разработанное компанией BMT Surveys приложение предлагает информацию для глубокого понимания свойств грузов, специальных требований по их перевозке. Это позволит доставить груз в пункт назначения без повреждений. С помощью этого софта пользователи имеют прямой доступ к большому количеству руководств по перевозке более чем 800 видов грузов.

Моряки получают доступ к основному описанию, фотографиям грузов и специфическим требованиям их транспортировки. Дополнительно можно посмотреть требования к отгрузке/хранению, включая оптимальные температуры/влажность и факторы риска, связанных с конкретным грузом.



ISM and ISPS Pocket Checklist — избегайте задержания судна

Знание ISM и ISPS соглашений важно для всех моряков. Задержания государственным портовым контролем в связи с нарушениями ISM становятся все более распространенными. Власти суммируют нарушения, чтобы оправдать задержание судна. Приложение ISM and ISPS Pocket Checklist выводит полный список всех важных моментов для обеспечения безопасности на море, предотвращения человеческих травм или гибели людей и предотвращения ущерба окружающей среде.



Maritime World Ports

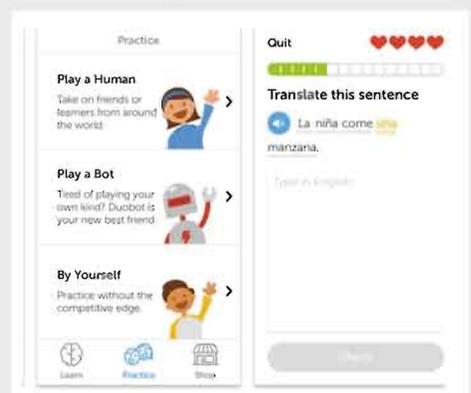
Maritime World Ports — приложение которое дает большую базу данных о портах по всему миру. Вы можете найти нужный порт по стране или выбрав соответствующую вкладку системы поиска при помощи простых подсказок. Приложение также предлагает следующую информацию: характеристики гавани по размеру и типу, глубины, обзоры портов и т.д. Это отличный софт, чтобы изучать порты, которые Вы посещаете.



Duolingo — изучаем языки

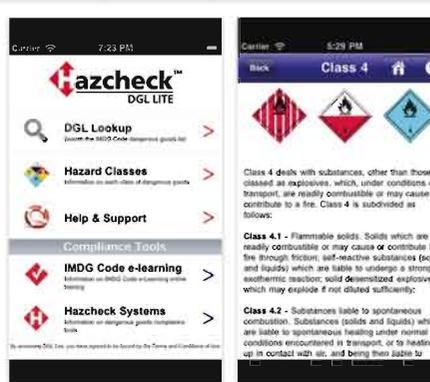
Работа на судах означает общение с людьми со всего земного шара, имеющих различные культуры и языки. Зачастую, между морями возникает языковой барьер. Люди из многих стран не говорят или не понимают по-английски. Если Вы едете в такие страны, было бы неплохо выучить новый язык. По крайней мере основные слова и фразы когда у вас есть немного свободного времени.

Duolingo — одна из программ, которая помогает в изучении иностранных языков. Попробуйте, это приложение сделает изучение языков простым и веселым!



Hazcheck DGL Lite — Информация об опасных грузах

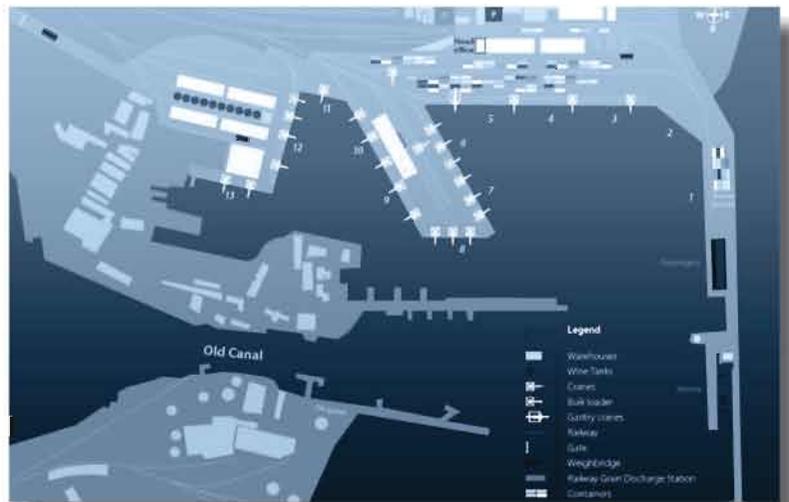
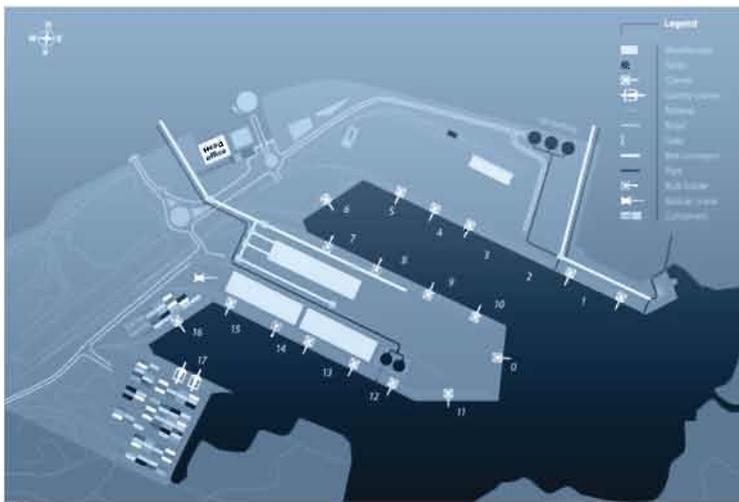
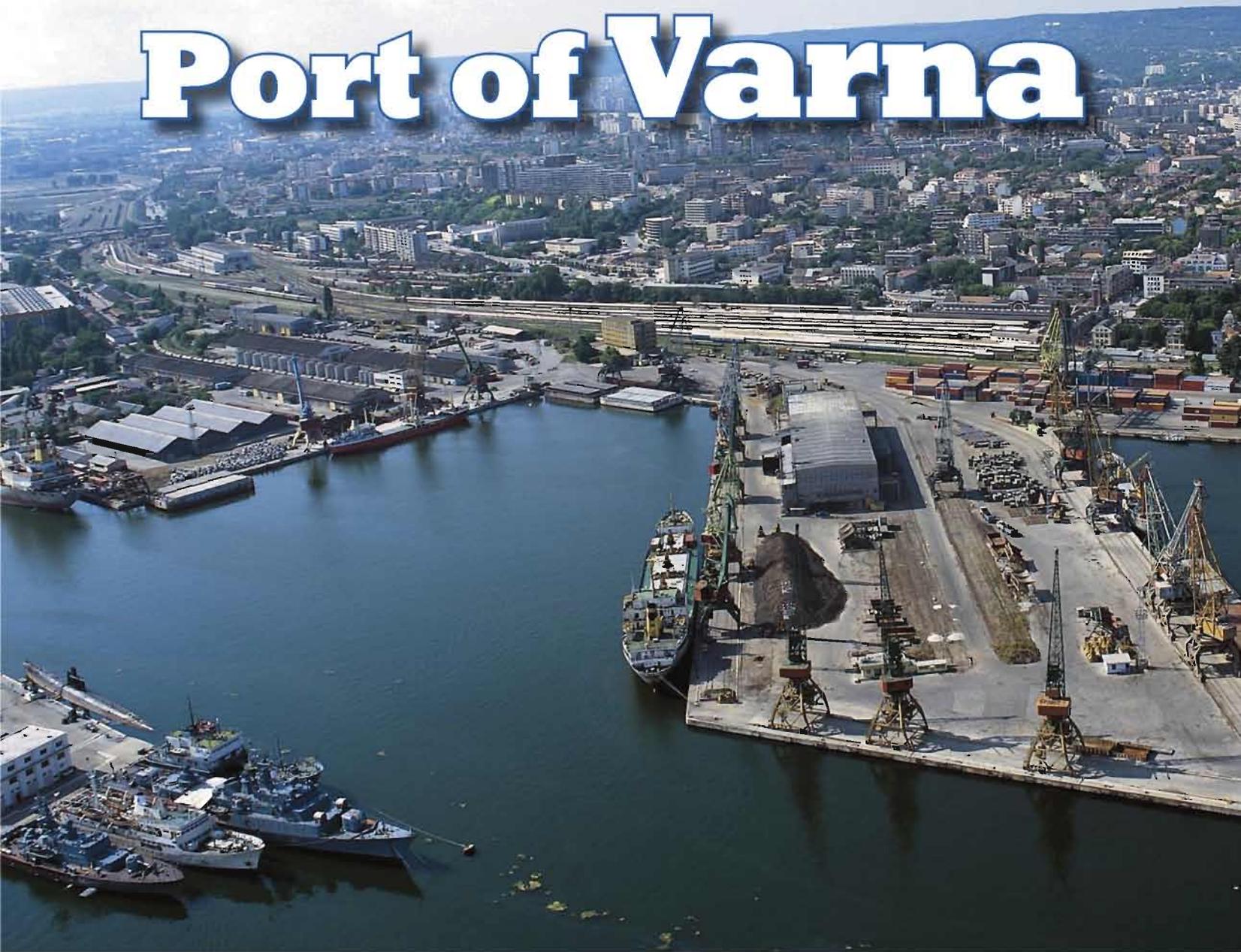
Hazcheck DGL Lite — это бесплатная база данных предлагающая информацию Международного Кодекса морской перевозки опасных грузов (IMDG Code), содержащего перечень опасных грузов. Приложение служит в качестве основного справочного документа для обработки опасных грузов в море.



ЭКСКУРСИЯ

ПОРТ ВАРНА

Port of Varna





Порт Варна является крупнейшим болгарским портом с грузооборотом более 8 миллионов тонн в год. Оборудованный современной техникой, находясь на перекрестке между железнодорожным, автомобильным и паромным сообщением, порт является удобным мостом для грузовых потоков между Россией, Украиной, Кавказскими странами, Средней Азией, Ближним и Дальним Востоком.

Порт Варна является публичной компанией, включающей в себя два порта: Варна-Восток и Варна-Запад.

Порт Варна-Восток расположен в глубине Варненского залива, на расстоянии одного километра от центра города Варна. Здесь находится центральный офис организации, таможня, железнодорожный вокзал и штаб-квартира крупнейшей болгарской судоходной компании Navigation Maritime Bulgare. Порт Варна-Восток связан с дорожной сетью страны и Европы посредством отличных железнодорожных и автомобильных магистралей. В 10 километрах от порта находится международный аэропорт Варна.

Варна-Восток является оперативным звеном в логистической цепи канал-река-море для транзитных грузов Центральной Европы и дунайским портом Русе. Важной частью этой связи является железнодорожный путь Русе-Варна.

Порт Варна-Восток является главными воротами для экспорта болгарского зерна и одним из самых оживленных контейнерных портов в стране. Так же здесь находится единственный пассажирский терминал на пути между Стамбулом и Одессой.

Порт Варна-Запад является самым большим и перспективным на северном побережье Болгарии. Он расположен в тридцати километрах от г. Варна, на западном берегу озера Белославско. В непосредственной близости от порта расположен крупный центр химической промышленности г. Девня.

Порт оборудован современными технологическими средствами для обработки соды, минеральных удобрений, цемента, угля, руды, фосфоритов, песка и жидких химических продуктов. Все причалы и склады связаны с национальной сетью железных дорог. Большинство причалов в порту Варна-Запад многофункциональны и используются для большинства основных грузов: сода, минеральные удобрения и цемент в мешках и биг-бэгах, металлы, оборудование, древесина. Для обработки особо тяжелых грузов, порт оборудован двумя 100 т. автокранами. Для хранения грузов используются три склада, общей площадью 36 000 м².





ДОСЬЕ

Жуков
Евгений
Геннадиевич

рефмеханик

Компания СМА CGM
Закончил ОМУ РП им. А. Соляника и КГМТУ

«Профессия моряка – тяжелый, ежедневный и ответственный труд».

Почему решили стать моряком?

Честно сказать, моряком я себя в детских мечтах не видел, хотя все мое детство и юность прошли в прекрасном городе Одессе, где самое теплое, ласковое и родное Черное море. Но слушая рассказы отца, его друзей-моряков, которые всю жизнь провели в море, видя морвокзал и стоящие на рейде суда, я проникся уважением к этой загадочной профессии — моряк (забегая вперед скажу — выбор мой оказался правильным во всех отношениях). Окончив Институт Связи, получил основательные знания в электронике, но так как я уже понимал, что море меня, как говорят в Одессе, «тянет» — решил продолжить образование в морских учебных заведениях. Практику проходил в славном Одесском морском порту, практически на всех судах Портофлота, где мое желание увидеть мир и «большой» флот окрепло. Теоретическими знаниями отца, работающего там же, не посрамил.

Основная составляющая — романтика или деньги?

Что сказать об основной составляющей? Вопрос и сложный и простой. В начале, конечно, преобладает романтика. Но профессия моряка — тяжелый, ежедневный и ответственный труд. Поэтому как всякая тяжелая и ответственная работа она должна оплачиваться достойно. И радует то, что честным трудом есть возможность обеспечить себе и семье достойную жизнь.

Ваш самый запоминающийся рейс?

Каждый рейс отличается друг от друга, но первый рейс — есть первый рейс. Он запоминается лучше всего (обычно он самый тяжелый).

Изменилось ли отношение к украинским морякам за период с вашего первого рейса до сегодня?

Моряк проверяется рейсом. Отец рассказывал, что раньше в характеристиках была одна фраза — морские качества хорошие. Этой фразой многое объяснялось. Украинский моряк всегда остается отличным моряком, так как у него есть настоящее морское обра-

зование, которое базируется на старой морской школе, что очень ценят иностранные морские компании.

Можете ли Вы дать напутствие будущим морякам — на что надо делать акцент?

Если человек мечтает быть моряком — он им будет. По принуждению моряком стать нельзя. К мечте путь тяжелый. Необходимо все: учеба, знание языков и стремление перенести полученные знания на практику. И самое главное — не бояться трудностей!

Какую роль играет в вашей жизни Профсоюз?

Профсоюз — это защита и спокойствие работника. Зная, что ты под надежной защитой — работать гораздо легче и приятнее. Самому обращаться за помощью в Профсоюз не приходилось, но я знаю много примеров, когда Профсоюз помогал решать разнообразные проблемы морякам.

В частности — мой отец, который получил достойную оплату по травме, полученной в одном из рейсов.



Lloyd Werft

Переоборудование тбэ/х Canberra

Судоремонтный завод
Бремерхафена



После окончания второй мировой войны, несмотря на победу, Великобритания оказалась в сложной экономической ситуации и нация стояла перед угрозой банкротства. Жители страны устали от войны и от тех жизненных обстоятельств, в которых они оказались. Многие остались без жилья и без работы, а потеряв родных и близких, отчаялись от безисходности. Перед людьми стояла сложная задача: как выжить, где найти работу и жилье, как прокормить своих детей. При таких обстоятельствах началась новая волна эмиграции в США, Канаду, Австралию и Новую Зеландию.

В те трудные годы переселенцы могли достичь обетованных земель только на морских судах, но более половины флота погибло во время войны, а другая часть находилась в столь плачевном состоянии, что требовала больших капиталовложений для восстановления. У государства отсутствовали необходимые финансовые средства, нефть, квалифицированные специалисты для ввода в строй судостроительных и машиностроительных заводов, способных восполнить потери. Только к середине 50-х годов план Маршала помог оздоровить финансовую ситуацию как в Европе, так и в Великобритании. Начал восстанавливаться судоходный бизнес, и компания P&O приняла решение разместить заказ на постройку двух крупных пассажирских судов. Одно из них начали строить на верфи Harland & Wolff в Белфасте. Киль судна с номером 1621 заложили 23 сентября 1957 г. на стапеле №14.

В течение многих месяцев инженеры верфи наряду

с руководителями компании P&O обсуждали проект, стараясь создать самое прекрасное пассажирское судно. В марте 1958 г. в прессе появилось сообщение, что новый лайнер получит название «Канберра» (на языке австралийских аборигенов «Место сбора воды», что было актуально для большинства жителей засушливого континента). Строившееся судно должно было стать одним из самых крупных построенных на верфи Harland & Wolff. Ранее крупнейшим лайнером, построенным на этой верфи, был Britannic 1914 года. Он имел валовую вместимость 48158 б.р. т, и являлся однотипным с «Титаником».

16 марта 1960 г. в холодный и дождливый день в Белфасте состоялся торжественный спуск на воду нового судна. Несмотря на плохую погоду на церемонию прибыло 300 приглашенных и около 11000 любопытных зрителей заполнили берега канала Musgrave. Госпожу Pattie Menzies, жену австралийского премьер-министра удостоили чести крестить новый лайнер. Для этих целей она привезла из Австралии большую бутылку вина, которую разбила о форштевень судна, а затем оно величественно спустилось на воду. Корпус лайнера отбуксировали к причалу Томпсона, где продолжили оснащение механизмами, системами и оборудованием и 29 апреля 1961 г. начались ходовые испытания.

Судно имело современный профиль, его машинное отделение расположили в кормовой части, освободив большие площади для пассажирских помещений. В результате две дымовые трубы разместили в кормовой части параллельно одна другой, а не последовательно, как на всех ранее строившихся судах. Главная силовая



установка, подобно «Нормандии», построенной на 25 лет раньше, была турбоэлектрической. Спасательные шлюпки расположили в нишах корпуса, ближе к ватерлинии, а значительную часть надстройки изготовили из алюминия, облегчив вес судна, что привело к уменьшению расхода топлива.

Во время ходовых испытаний, когда судно развивало максимальную скорость, ее носовая часть поднималась из воды из-за утяжеленного машинного отделения, и лайнер отправили в Саутгемптон, где донные носовые отсеки заполнили балластом, служившим противовесом.

Испытания прошли успешно, скорость судна составляла 29.27 узла. Лайнер прибыл в Саутгемптон к новому пассажирскому терминалу, строительная стоимость которого составила 300000 фунтов стерлингов. Там с турбоэлектрохода сошли последние рабочие, завершавшие отделочные работы, и судно торжественно передали владельцу.

Брутто тоннаж составлял 45733 б.р.т, в процессе эксплуатации тоннаж трижды увеличивали и к 1994 г. достиг 49073 б.р.т. Длина 249.4 м, ширина 31 м, осадка 9.97 м. Паротурбинная установка имела мощность 88200 л.с. Это было первый турбоэлектроход компании P&O с переменным током. Пассажирская вместимость 548 человек в каютах I класса и 1650 человек в туристическом классе, численность экипажа 960 человек. Строительная стоимость составила 80 миллионов долларов США.

2-го июня 1961 г. Canberra вышла в первый коммерческий рейс, взяв курс на Гибралтар, Неаполь, Коломбо, Фримантл и Мельбурн, имея конечной целью Сидней. Однако, в середине рейса началась протечка трубок одного из конденсаторов и пришлось понизить скорость. Затем возникли проблемы с системой кондиционирования воздуха, и она полностью вышла из строя. Пассажиры находились в душных, жарких каютах, что вызвало недовольство, а в Сидней судно прибыло с опозданием на 24 часа. Однако жители города оказали лайнеру торжественный прием, и большая флотилия лодок и портовые буксиры сопровождали его в гавани. В Сиднее удалось устранить неисправности и рейс продолжили через Тихий океан. 12 июля лайнер прибыл в Гонолулу, затем посетил Ванкувер, Сан-Франциско и Лос-Анджелес, откуда начал обратный рейс в Сидней, Мельбурн, Фримантл, Коломбо, Неаполь, Гибралтар и Саутгемптон, куда прибыл 4-го сентября, пройдя путь в 42000 миль.

Во время четвертого рейса возникли проблемы с паровыми котлами и турбогенераторами и компания P&O приняла решение возвратит судно из Лос-Анджелеса не обычным путем, через Сидней, а через Панамский канал. Прибыв в Саутгемптон, судно отправили на завод для устранения неисправностей и удлинения дымовых труб на два метра, для уменьшения выпадения сажи на палубы. После возвращения на линию Саутгемптон-Австралия работа лайнера стала более стабильной. Периодически он совершал короткие круизы в Гибралтар и на Мадейру.

Однако, 4 января 1963 г. произошел серьезный инцидент — загорелся электрический распределительный щит. К счастью, экипаж ликвидировал пожар, но щит вы-



горел и лайнер остался без движения. Только к следующему утру машинной команде удалось частично восстановить электроэнергию и судно возобновило движение со скоростью 4 узла. Позднее скорость увеличили до 10-ти узлов и спустя сутки Canberra прибыла на Мальту. Пассажиры отправили домой самолетами, а судно ушло в Белфаст для ремонта. После завершения всех работ турбоход был готов к очередному рейсу и 24 мая его пассажирская загрузка была рекордной, на борту находилось 2266 пассажиров.

На протяжении 60-х годов лайнер преследовал ряд неудач, тем не менее, он пользовался популярностью среди английских пассажиров. Но их поток сокращался с каждым годом и судовладельцы начали думать о перефилировании судна для круизных рейсов. Компания P&O решила послать судно в Нью-Йорк для совершения круизов в Карибское море. Однако, предприятие оказалось малоприбыльным, т.к. американцев желавших совершать круизы на тбэ/х Canberra было не много и после 11 рейсов судно отправили для переоборудования в круизный лайнер. Пассажирские каюты сделали более удобными, а вместимость уменьшили до 1737 человек.

Реконструкция лайнера оказалась своевременной. Во время коротких летних круизов из Саутгемптона, а затем длительных зимних рейсов в тропических водах Canberra стала самым популярным круизным судном. Доход компании P&O в 1976 году превысил 4.1 миллиона фунтов стерлингов, в то время как в 1975 году убытки компании составляли 6.9 миллиона фунтов стерлингов. Однако, в те годы произошло повышение стоимости топлива и судовладельцы были вовлечены в новые расходы. Им пришлось установить экономичные топочные устройства паровых котлов и новые гребные винты, понизив скорость судна.

Как бы не была успешна Canberra в своих повседневных рейсах, ее последующая героическая работа во время конфликта между Аргентиной и Великобританией оставила след в истории мирового торгового мореплавания.

Продолжение следует
Братушенко Валерий Сергеевич

В объективе 43 Конгресс ИТФ



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Первый заместитель ПРМТУ Олег Григорюк с вновь избранным Президентом Международной федерации транспортников Ладди Крамлином.



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Первый заместитель ПРМТУ Олег Григорюк с Дэнцом Хейделом, Международной морской профсоюз северной Америки.



Михаил Киреев и Екатерина Юрданова, Федерация транспортных профсоюзов Болгарии.



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев с Председателем Национального профсоюза моряков Индии Абдулгани Серангом.



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Первый заместитель ПРМТУ Олег Григорюк поздравляют Стивана Коттона, который только что был избран новым Генеральным секретарем Международной федерации транспортников (ИТФ)



Михаил Киреев и Предраг Браздаур, Профсоюза моряков Хорватии.



Михаил Киреев и Александр Холмидис, Федерация профсоюзов водного транспорта Латвии.



С лева на право: Михаил Киреев, председатель ПРМТУ, Кристиана Белл, Ver.di, Олег Григорюк, Первый-зампредседателя ПРМТУ, Торбен Сибалд, Ver.di.



Олег Григорюк и Кристиан Рус, ИТФ-инспектор в Бельгии.



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Гарри Прадди, Международная федерация транспортников.



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Первый-зампредседателя ПРМТУ Олег Григорюк с НикомБремли, Швейцарский профсоюз Nautilus.



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Первый-зампредседателя ПРМТУ Олег Григорюк и Владимир Скалина, Профсоюза моряков Хорватии.



Первый-зампредседателя ПРМТУ Олег Григорюк и Стиван Коттон, Международная федерация транспортников.



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

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



**ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ
ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ**

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



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти
Регистрация

[ГЛАВНАЯ](#) [НОВОСТИ](#) [МОРЯКАМ](#) [ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО](#) [МОЛОДЕЖЬ](#) [ИНСПЕКТОРАТ ITF](#) [АКЦИИ](#) [МЕДИА](#)



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

Самые морские
новости

Вопросы
инспектору ITF
on-line

Только
полезная
информация

Последние
изменения в
законодательстве

Морские издания
on-line

Фото
и видеогалереи

ДОБАВЬ ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ
PRMTU В ИЗБРАННОЕ

