

МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№59 май 2015



Заседание комитета справедливой практики ITF



Международный форум
ЕТС-2015

новости
в мире

праздник
ДЕНЬ ПОБЕДЫ

важно
отчет
ИНСПЕКТОРАТА

интересно
из истории

экскурсия
PORT OF ROTTERDAM

история в деталях
ТУРБОХОД SOUTH CROSS



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

От имени Профсоюза работников морского транспорта Украины поздравляю вас с 70-летием Победы над нацизмом во Второй мировой войне!

Для всех нас День Победы — это день не только великой радости и гордости, но и великой скорби. Нет в стране семьи, которая не потеряла бы мужа, отца, деда. В нашей памяти навсегда останется подвиг тех, кто отстоял свободу и независимость Отчизны, будущее детей и внуков, наше с вами будущее.

Низкий поклон всем, кто в годы войны с оружием в руках защищал Родину, кто тяжелым трудом в тылу приближал Великую Победу, кто на хрупких детских плечах вынес все тяготы военного лихолетья.

Этот подвиг неподвластен времени, и безгранична наша благодарность тем, кто совершил его, проявив мужество и несокрушимость духа.

Желаю всем крепкого здоровья, счастья, плодотворного труда, отличного весеннего настроения и мирного неба над головой!

*М. Киреев, Председатель Профсоюза
работников морского транспорта Украины*



Уважаемые и любимые наши ветераны - Герои войны, труженики тыла, узники концентрационных лагерей, дети войны!
Вот и наступила знаменательная дата со дня Победы – 70 лет!

Немногие герои войны смогут разделить сегодня с нами эту радость со слезами на глазах, не все ваши боевые товарищи смогли дожить этих дней. Многие ушли, пав в бою, еще до победного конца. Склоним головы сегодня и почтим минутой памяти всех павших в годы войны.

Но вы, наши немногочисленные ветераны, оттого еще ценнее для нас сегодня.

Поздравляем вас с праздником Победы! Всей душой разделяем вашу боль о тех нелегких эпизодах вашей жизни, которые вы с достоинством пережили и подарили родной земле мир, своему народу уверенность в завтрашнем дне. Мы испытываем глубочайшую гордость за вас. Спасибо вам за все то, что вы сделали для будущих поколений, спасибо вам за Победу, за свободу, за жизнь!

С праздником, с 70-летием Великой Победы над нацизмом во Второй мировой войне!

*О.Григорюк, Первый заместитель
Председателя Профсоюза работников
морского транспорта Украины*



24 МКТФ ОНМА

Дорогие читатели!

Мы снова рады приветствовать вас на страницах свежего номера журнала «Морской».

Прежде всего, хочется от всей души поздравить наших дорогих ветеранов с праздником Великой Победы. Несмотря ни на что, мы помним, мы гордимся, мы верим!

Как всегда мы подготовили для вас множество интересной информации о событиях, которыми был богат прошедший месяц.

Хочется остановиться на самом значимом событии мая — заседании Комитета спортивной практики Международной федерации транспортников (ITF), которое состоялось в городе Перт, Австралия. Подробный отчет об этом ключевом мероприятии МФТ и морской жизни вы найдете в этом номере.

Также в конце апреля в Одессе состоялся 3-й международный форум «Образование, подготовка и трудоустройства моряков», в котором Профсоюз работников морского транспорта выступил единственным представителем Международной федерации транспортников (ITF).

И в завершении мы с большим удовольствием хотим объявить старт нового фотоконкурса на морскую тематику. Подробнее об условиях конкурса вы можете прочитать на сайте Профсоюза работников морского транспорта Украины www.mtwtu.org.ua. Мы с нетерпением ждем ваши фотографии и, в свою очередь, уже готовим ценные призы для победителей.

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

НОВОСТИ

2 В МИРЕ

ПРАЗДНИК

4 ДЕНЬ ПОБЕДЫ

ЭКСКЛЮЗИВНО

6 ЗАСЕДАНИЕ КСП

ВАЖНО

8 ОТЧЕТ ИНСПЕКТОРАТА

АКТУАЛЬНО

13 ЕТС-2015

ИНТЕРЕСНО

16 ИЗ ИСТОРИИ

ЭКСКУРСИИ

18 PORT OF ROTTERDAM

ЛИЧНОСТЬ

20 ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 ТУРБОХОД SOUTH CROSS

№ 59 май 2015

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 материалах.

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

Тираж – 2000 экз.

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

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



Самый крупный контейнеровоз пересек Суэцкий канал

Суэцкий канал впервые в истории пересек мега-контейнеровоз «CMA CGM Kerguelen», вместимостью в 17,722 TEUs. Событие прошло в торжественной обстановке при участии председателя правления администрации Суэцкого канала Мохабо Мамиша, который поднялся на борт контейнеровоза и сопровождал его вплоть до выхода из канала.

Планируется, что контейнеровоз будет часто проходить в регионе и пересечет Суэцкий канал дважды во время прохождения 77-дневного кругового сервиса между Азией, Средиземным морем и Северной Европой.



ПРИЛОЖЕНИЯ ДЛЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ, ОПЕРАТОРОВ И МОРЯКОВ

Крупнейшее классификационное общество «Lloyd's Register» и страховой клуб «UK P&I Club» запустили сразу три новых приложения для смартфонов в помощь судовладельцам и операторам. Все они разработаны для полного соответствия работы морских судов требованиям Конвенции МОТ 2006 года а также в морском судоходстве (MLC, 2006), а также снижения риска задержания судна государством порта.

Как отмечается в сообщении «Lloyd's Register», идея запуска дополнительных приложений возникла после успешной реализации предыдущих карманных помощников — IMO MLC, ISM и ISPS, которые были скачаны более 22,5 тысяч раз.

Три новых приложения — «Marine Fire Safety», «Marine Pollution Protection» и «Port State Control» — предназначены для iPhone, iPad и устройств Android, и уже готовы к загрузке на гаджеты.

Приложения будут полезны не только судовладельцам и операторам, но и морякам. Они позволят оперативно получить доступ к законодательным и нормативным требованиям и подготовиться к проверкам.



MOL ПРОВЕЛА КАМПАНИЮ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ

Японская судоходная компания «Mitsui O.S.K. Lines» (MOL) провела кампанию за безопасность на своих судах. Оно началось 1 апреля 2015 года и завершилось ровно через полтора месяца, 15 мая.

За это время представители MOL, включая ее президента Коши Мута, провели широкомасштабную серию визитов на суда компании как в портах Японии, так и других странах. Во время посещений они общались с моряками, ведь именно они находятся на передней линии фронта и отвечают за безопасность. Руководство MOL также обменялось информацией и мнениями с членами экипажей о том, как повысить уровень безопасности на судах и предотвратить несчастные случаи.

В дальнейших планах — распространить идеи и предложения, которые возникнут во время и по итогам кампании, между всеми подразделениями MOL Group и на суда, которыми оперирует группа, с целью их претворения в жизнь и дальнейшего повышения безопасности работы и управления рисками.

Отметим, что MOL позиционирует безопасную деятельность компании как свою приоритетную задачу и уже не первый год идет к достижению поставленной цели — стать мировым лидером в области безопасной эксплуатации судов.

Подобные кампании за безопасность «Mitsui O.S.K. Lines» проводят каждые два года.



ВЛАДЕЛЬЦЫ БАЛКЕРОВ СОКРЫВАЮТ ГРУЗОВЕСТИМОСТЬ ФЛОТОВ

Судоходные компании — владельцы балкеров утилизируют больше своих судов всех размеров, пытаясь поднять низкие фрахтовые ставки и сократить избыточную грузовместимость флота. Об этом сообщил Питер Сенд, онологик судоходной ассоциации BIMCO.

По данным ассоциации, за январь-апрель 2015 года

на металлоплатформы были проданы 52 судна Capesize общим дедвейтом около 8,7 млн. тонн. Их число быстро приближается к уровню 2012 года, когда была разобрана 70 Capesize-ов.

Capesize — крупнейший из балкеров, перевозящий зерно, уголь, железную руду и др.

«Увеличение числа списанных Capesize происходит в подходящее для рынка время» — пишет Сэнд, добавляя: «В этом году рост флота замедлился на 0,8 процента».

Количество разобранных балкеров Panamax, Handymax и Handysize также растет, несмотря на падение цен на списанные суда — отметила BIMCO.



С 1-ГО ИЮНЯ 2015 ГОДА В ЕС НАЧНЕТ РАБОТАТЬ НОВАЯ СИСТЕМА ЕДИНОГО ОКНА ДЛЯ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

Южнокорейская компания Samsung Heavy Industries сначала получила заказ на строительства самых крупных в мире судов — контейнеровозов нового класса грузовместимостью 21,100 TEU.

С 1-го июня 2015 года административная нагрузка в морской отрасли Дании и остальных странах Европы будет снижена с введением новой электронной системы отчетности.

«Национальное единое окно» — название новой электронной системы, которая начнет работать с 1 июня этого года и упростит работу капитана судна.

Объединенная национальная платформа исключит дублирование отчетов. В соответствии с новым положением, капитан судна или его помощник передает морскую информацию в одном месте при заходе в страны Евросоюза. Теперь не надо передавать отчеты в каждой отдельной стране ЕС.

Сообщаемая информация хранится в национальной базе данных, к которой имеют доступ уполномоченные органы государств-членов ЕС.

Ранее суда должны были делать ряд отдельных отчетов, например, о находящихся на борту лицах, опасных грузах, отходах, и т.д. администрации в стране захода.

Отчеты, которые, как правило, содержат общие сведения, надо было делать в специальном формате для каждого агрегата.

Новая система уже начала работать в Дании. С конца мая к системе получат доступ остальные страны Евросоюза, чтобы с 1 июня 2015 года она полностью заработала.



ПОРТЫ ЙЕМЕНА ПРИЗНАНЫ ЗОНОЙ ВОЕННОГО РИСКА IBF

Международный переговорный форум (IBF) признал порты Йемена зоной военного риска. С 17 апреля 2015 года по договорам IBF введены особые условия работы для моряков. Об этом говорится в электронном циркуляре Международной федерации транспортников (ITF).

Члены экипажа должны быть заранее предупреждены о маршруте следования судна. Каждый моряк имеет право отказаться от опасного рейса и рассчитывать на репатриацию за счет судоходной компании и выплату компенсации, равную сумме базовой заработной платы за два месяца.

При согласии на работу в опасном районе каждый член экипажа получит бонус, равный базовой заработной плате за пять дней минимум, даже при условии стоянки судна в порту 1 час, и за каждый дополнительный день пребывания в зоне военного риска. Каждый моряк или его семья имеет право на получение двойной компенсации в случае потери трудоспособности или смерти.

Нахождение судна в зоне военного риска считается с момента постановки судна к причалу до его отхода. Отметим, что территориальные воды Йемена признаны зоной повышенного риска IBF. При работе в ней к экипажу судна, работающему по договору IBF, также применяются преимущества и меры защиты, в том числе, любой член экипажа может отказаться от сложного рейса, имеет права на репатриацию и другое.

К такому решению Международный переговорный форум пришел после участившихся инцидентов с судами в портах Йемена. Один из последних несчастных случаев произошел в Адене. От удара взрывной волны на танкере «Gulf Dove» (флаг Сьерра-Леоне) погиб индийский моряк.

Международный переговорный форум (IBF) был образован в 2003 в качестве механизма для праведения коллективных переговоров между судовладельцами и морскими профсоюзами для урегулирования вопросов о заработной плате и условиях занятости моряков. Работодатели представлены на форуме IBF Объединенной переговорной группой (JNG), моряки — Международной федерацией транспортников (ITF).

IBF — единственный пример международных коллективных переговоров в мире.

ПРАЗДНИК | ДЕНЬ ПОБЕДЫ



**Память о ветеранах
Второй Мировой
войны
в наших сердцах**





Уже в течение многих лет День Победы остается одним из самых торжественных, трогательных и святых праздников для Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» и традиционно каждый год фонд поздравляет ветеранов Второй мировой войны с Днем Победы.

Все меньше остается в живых тех, кто боролся за мир. И тем дороже для нас общение с ветеранами Второй Мировой Войны — работниками морской отрасли.

В этом году представители Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» и курсанты морских учебных заведений Одессы подготовили праздничный концерт и фуршет, вручили ветеранам благодарности, цветы и благотворительную помощь.

Во время встречи в адрес ветеранов прозвучала немала теплых, искренних слов. Обращаясь к ветеранам, директор Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» Антонина Шкамерда поблагодарила почтенных одесситов за подвиг и освобождение Одессы, пожелала ветеранам здоровья и долголетия: «Ваша заслуга — неоценима. Для нас очень важно, что в гардем есть такие люди, которые столько сделали для Одессы и могут служить примером для подрастающего поколения».

При содействии Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС» ко Дню Победы был снят фильм «Ветеранам Второй Мировой войны 1939 – 1945 посвящается....», в который вошли воспоминания ветеранов Второй Мировой войны — работников морской отрасли, пасхивания ветеранам от студентов морских учебных заведений Одессы, поздравления руководителей Прафсоюза работников морского транспорта Украины и Благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС», а также хроника событий Второй Мировой войны.

В конце хотелось бы процитировать строки из стихотворения А. Твардовского:

Праша вайна, прошла страда,
На боль взывает к людям!
Давайте, люди, никогда
Об этом не забудем.
Пусть память верную о ней
Хранят, об этой муке,
И дети нынешних детей,
И наших внуков внуки.

БФ «МОРТРАНС»





Заседание Комитета справедливой практики ITF

В период с 10 по 14 мая 2015 в городе Перт, Австралия состоялись заседания Морской и Докерской секций и Комитета справедливой практики Международной Федерации транспортников (ITF).

Мероприятие собрало более 300 профсоюзных лидеров и активистов со всего мира.

Комитет справедливой практики (FPC) является органом МФТ, объединяющим представителей профсоюзов моряков и докеров всего мира. FPC отвечает за разработку политики кампании против удобных флагов, осуществляет текущее руководство и надзор за проведением кампании против удобных флагов и регулирует стандартные коллективные договоры МФТ, обеспечивающие достойную зарплату и условия труда моряков, работающих на судах под удобными флагами. FPC является форумом, где присутствуют членские организации МФТ из развитых стран, которым, как правило, принадлежат суда под удобными флагами, но члены которых страдают от потери рабочих мест; а также профсоюзы из развивающихся стран – часто стран-поставщиков рабочей силы. На FPC профсоюзы из обеих категорий стран принимают общие политики.



После торжественного открытия и приветственных слов Морского координатора МФТ Жаклин Смит начались заседания Морской и Докерской секций. Но заседании обсуждались актуальные вопросы мировой морской индустрии, в частности участие МФТ во встрече с Международной палатой судоходства (МПС) и Международной федерацией судовладельцев (МФС), заседаниях Международной организации труда и Международной морской организации. Также была предоставлена обнавленная информация о национальном каботаже в различных странах и тех рисках и угрозах, которые несут попытки либерализации. Было высказано предложение создать Целевую группу по вопросам национального каботажа для поддержки государственных норм и борьбы против торговых соглашений, таких как CETA.

На заседании был избран новый представитель молодежи в Морской секции, им стала Доратея Зек из марского Профсаюза Хорватии.

Комплексное экономическое и торговое соглашение (СЕТА) является соглашением о свободной торговле между Канадой и Европейским союзом. Соглашение должно быть одобрено Советом Европейского Союза и Европейским парламентом. Необходимо и одобрение всеми государствами-членами ЕС. В случае одобрения, соглашение начнет вступать в силу в 2016 году, и в это время будут устраниены около 98% тарифов между двумя сторонами.

СЕТА, как ожидается, превзойдет Североамериканское соглашение о свободной торговле между Канадой, США и Мексикой – крупнейшее трансграничное соглашение Канады.

После были представлены отчеты о текущей ситуации в пиротских районах, о конкретно Юго-Восточной Азии и Западной Африке. Представитель Международного морского бюро провел презентацию о текущей ситуации и пиратских угрозах в различных регионах, которые могут возникнуть в будущем.

Региональные офисы МФТ также предоставили отчеты о своей работе.

По-прежнему актуальным вопросом остается криминализация моряков и справедливое отношение к морякам – по этим вопросам был предоставлен отчет.

В завершении была проведено презентация, посвященная исследованию ВИЧ/СПИД. В этом исследовании принимали участие избранные членские организации МФТ.

Украинские моряки – члены Профсоюза работников морского транспорта Украины приняли участие в этом исследовании. Более 150-ти украинских моряков и кодетов заполнили опросники, данные были обработаны в условиях строгой конфиденциальности и переданы в специальный отдел МФТ. Результаты этих исследований легли в основу презентации.

На заседании Докерской секции обсуждались во-

просы роли инспектората МФТ в компании по борьбе с удобными портами.

Также были обсуждены программные резолюции, принятые на последнем Конгрессе МФТ в Софии.

После заседаний секций состоялось заседание, организованное членскими организациями МФТ докеров в поддержку компании, отстаивающей права докеров на осуществление крепления-раскрепления грузов на судах в портах. Основным посылом этого мероприятия стал призыв объединить усилия и поддержать компанию в Европе. Если результаты кампании окажутся успешными, оно может перерасти в глобальный проект.

12 мая параллельно состоялись заседание руководящей группы МФТ и офшорная рабочая группа МФТ.

На заседании руководящей группы делегаты заслушали презентацию профсоюзов Китая об укреплении отношений с МФТ и развитии профсоюзного движения в Китае.

Также был предоставлен последний отчет инспектората МФТ о соблюдении конвенции ILC с момента вступления Конвенции в силу в августе 2013 и по август 2014.

Затем был представлен обновленный отчет о создании рабочей группы по переговорному процессу в рамках IBF. Делегаты заслушали выступление о введении Йемено как новой Worlike Operations Zone.

По информации профсоюзов из Йемено локальные конфликты продолжаются в районе портов Йемено, тем не менее представители менеджеров (JNG) настаивают на пересмотре условий по истечении каждого календарного месяца.

Следующим пунктом повестки дня стал доклад группы ветирования коллективных договоров. Томас Абрахамсон рассказал о тех договорах, которые были подписаны в конце 2014 и начале 2015. Также он рассказал об изменениях, которых удалось добиться различным профсоюзам на локальных переговорах.



Сведения, предоставленные Инспекторатом ITF касательно соблюдения MLC, 2006.

20 августа 2013 г. – 19 августа 2014 г.



Это отчет о проблемах, вызванных несоблюдением норм MLC, с которыми столкнулись инспекторы ITF в первом году вступления Конвенции в силу.

Инспекторы и контакты ITF вносят выводы и результаты проверок судов в базу данных CRM. Отчеты содержат описание возникающих проблем и принятые для их решения меры.

Данные были собраны для составления отчета не именно о несоответствии Конвенции MLC, однако многие проблемы, рассмотренные инспекторами, непосредственно связаны с требованиями MLC, так как относятся к тем же вопросам, что и затрагивает Конвенция — условия жизни и труда моряков. Отчет охватывает проблемы, обнаруженные на судах, плавающих под всеми флагами, и не исключает те государства, для которых Конвенция не вступило в силу; данный отчет следует читать как индикатор существующего положения дел, но не как утверждение о нарушениях.

В период между 20.08.2013 г. и 19.08.2014 г. инспекторы ITF провели 9646 инспекций более 7486 судов. Было обнаружено, что 2384 (32%) судов из общего числа имели проблемы, связанные с несоблюдением норм MLC, 2006.

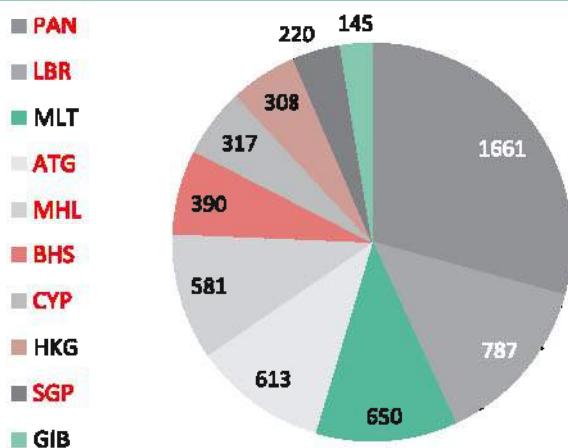
В течение этого периода MLC было в силе для следующих 30 ратифицировавших ее стран: Либерия, Маршалловы острова, Багамские острова, Панама, Норвегия, Босния и Герцеговина, Испания, Хорватия, Болгария, Канада, Сент-Винсент и Гренадины, Швейцария, Бенин, Сингапур, Дания, Антигуа и Барбуда, Латвия, Люксембург, Кирибати, Нидерланды, Австралия, Сент-Китс и Невис, Туволу, Того, Польши, Португалия, Кипр, Россия, Филиппины.

Флаги, для которых MLC действует, выделены красным цветом в этом отчете.

ИНСПЕКЦИИ

Общее количество судов, проверенных за период: Топ-10 флагов

Тип инспекции	#
Инспекция	6,438
Работа над кейсом	1,466
Неделя действий	552
Другое	486
Подписание договора	320
Обновление договора	242
Переговоры	105
Арест	37
Общее	9,646



* Поле «тип инспекции» позволяет проводить отчеты о проверке судно и тогда, когда судно фактически не посещали. Из общего числа судов 9646 – примерно две трети (6438) – инспекции на борту.

Частота проверок судов (с проблемами, относящимися к MLC, 2006) за период

№ инспекции	Кол-во судов	Общее кол-во инспекций	% судов
1	1,989	1,989	83.4
2	272	544	11.4
3	79	237	3.3
4	24	96	1
5	14	70	0.6
6	5	30	0.2
9	1	9	-
Общее	2,384	2,975	100

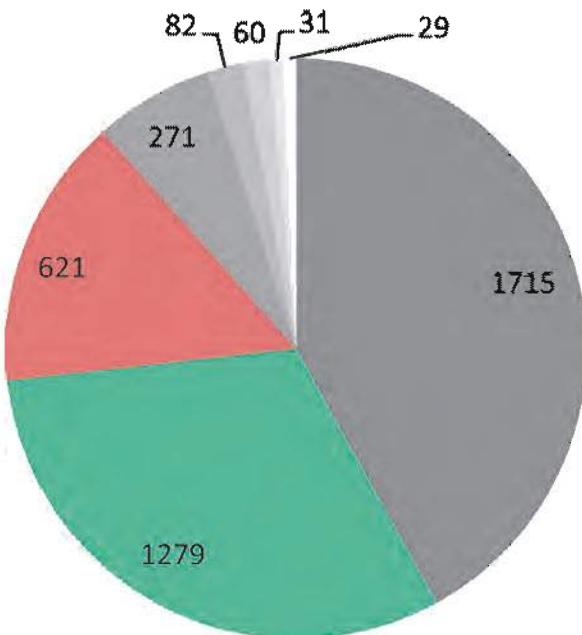
Из общего числа судов, где были обнаружены связанные с MLC проблемы, 83% судов были проверены один раз за период; а одно судно было проверено 9 раз. Это судно «RUSSIA», флаг России, сухогруз, построенный в 1980 году, которое имело повторяющиеся задолженности по зороботной плате в различных портах России, Германии, Польши, Швеции, Эстонии и Латвии.

ПРОБЛЕМЫ (случаи несоответствия нормам MLC)

Проблема	Частота
Задолженности по зарплате	1715
Нарушение договора	1279
Несоблюдение международных стандартов	621
Медицинские вопросы	271
Договор	82
В доступе отказано	60
P&I, LOL	31
Абандон	29
Общее	4,088

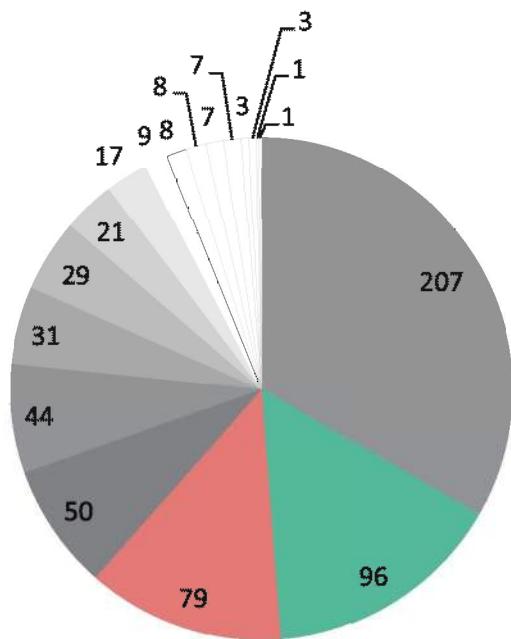
Некоторые проблемы были сгруппированы, чтобы собрать аналогичные вопросы для удобства чтения данных. Это привело к оканчательному общему числу – 4088 зарегистрированных проблем.

- Задолженности по зороботной плате включают в себя: выплаты, подлежащие переводу но счёт, овертайм, оплачиваемый отпуск и зороботную плату.
- Нарушение договора включает в себя: коммуникации, увольнение, репатриацию, виктимизацию, увольнение но берег, проблемы с документами.
- Несоблюдение международных стандартов включает в себя: субстандартное проживание, некачественные продукты питания, некачественные средства защиты, субстандартное судно, найм и трудоустройство, черные списки моряков, зарплату ниже ILO-минимума, укомплектование экипажей, минимольный возраст, медицинские сертификаты, обучение и квалификация, сертификаты ПДНВ, МАРПОЛ, СОЛАС, MLC, трудовые договора)
- Медицинские вопросы: медицинское лечение, травмы, посещение больницы, пособие по болезни
- Договор – непорядок в бумагах. Отсутствие ITF договора, когда договор не был подписан до сих пор, не включены в отчет, так как его наличие не является требованием MLC.
- В доступе но судно отказано: (экипажем), P&I, потеря жизни и обондон – одиночные проблемы, в отличие от консолидированных типов проблем.

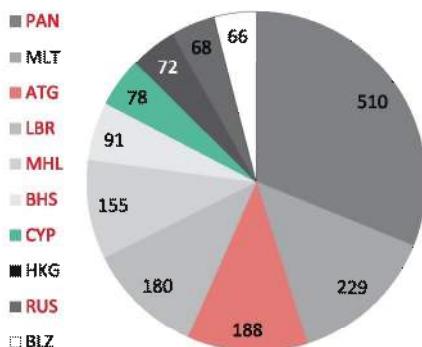


Несоблюдение международных стандартов:

Несоблюдение международных стандартов:	Частота
Зарплата ниже ILO-минимума	207
Трудовые договоры	96
Некачественные продукты питания	79
MLC сертификаты	50
Несоблюдение Международных стандартов	44
Субстандартное проживание	31
Субстандартное судно	29
Другое	21
Некачественные средства защиты	17
Укомплектование судов экипажами	9
Найм и трудоустройство	8
МАРПОЛ 8	8
ПДНВ 7	7
Обучение / Квалификация	7
Черные списки моряков	3
СОЛАС	3
Медицинское свидетельство	1
Минимальный возраст	1
Всего	621



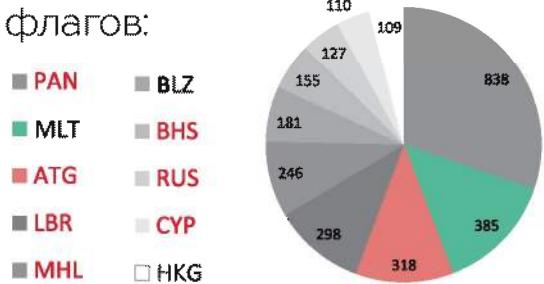
Флаги Топ-10 флагов судов с MLC-проблемами:



1	PAN	510	21	TGO	26	41	LKA	5	61	IDN	2	81	HND	1
2	MLT	229	22	KOR	23	42	NIS	5	61	IRN	2	82	MAR	1
3	ATG	188	23	NLD	21	43	KIR	4	63	JAM	2	83	NGA	1
4	LBR	180	24	COM	17	44	MEX	4	64	JPN	2	84	PNG	1
5	MHL	155	25	CUW	16	45	PLW	4	65	KWT	2	85	POL	1
6	BHS	91	26	IMN	16	46	TUV	4	66	LTU	2	86	QAT	1
7	CYP	78	27	GRC	15	47	CHN	3	67	LUX	2	87	SAU	1
8	HKG	72	28	TZZ	14	48	EGY	3	68	MNG	2	88	SYR	1
9	RUS	68	29	SLE	12	49	LBN	3	69	SYC	2	89	VEN	1
10	BLZ	66	30	UKN	12	50	IVA	3	70	THA	2	90	WSM	1
11	SGP	64	31	BRB	11	51	MYS	3	71	TZA	2	91	ZAF	1
12	GIB	58	32	GBR	10	52	PHL	3	72	USA	2	ИТОГО	2404	
13	TUR	56	33	PMD	10	53	CHE	2	73	VNM	2			
14	VCT	50	34	VUT	10	54	CHL	2	74	ALB	1			
15	KHM	41	35	CYM	7	55	CSR	2	75	BGD	1			
16	ITA	33	36	DIS	7	56	ESP	2	76	CAN	1			
17	DEU	30	37	IND	6	57	FAS	2	77	COL	1			
18	COK	28	38	UKR	6	58	FIS	2	78	DZA	1			
19	MDA	28	39	BMU	5	59	GEO	2	79	FIN	1			
20	KNA	26	40	FRO	5	60	HRV	2	80	GHA	1			

Проблемы топ-10 флагов:

Хотя Панама, как крупнейшее государства флага, имеет наибольшее количество судов с проблемами и здесь зафиксирована наибольшая частота проблем, это не «худший» флаг, когда рассматривается количество судов с проблемами по отношению к количеству инспектированных судов. Острова Кука, Молдавия, Сент-Китс и Невис, Россия, Белиз и Камбоджа являются наихудшими: на более 60% правверенных судов были обнаружены проблемы, связанные с MLC.



Суда с несколькими проблемами

№ Проблемы	Суда	ИТОГО	%
1	1,540	1,540	64.6
2	455	910	19.1
3	186	558	7.8
4	95	380	4
5	53	265	2.2
6	20	120	0.8
7	16	112	0.7
8	5	40	0.2
9	7	63	0.3
10	1	10	-
11	1	11	-
13	1	13	-
14	1	14	-
16	1	16	-
17	1	17	-
19	1	19	-
ИТОГО	2384	4088	100

Процент судов с проблемами несоответствия MLC по отношению к общему количеству проверенных судов каждого флага за период (топ-20)

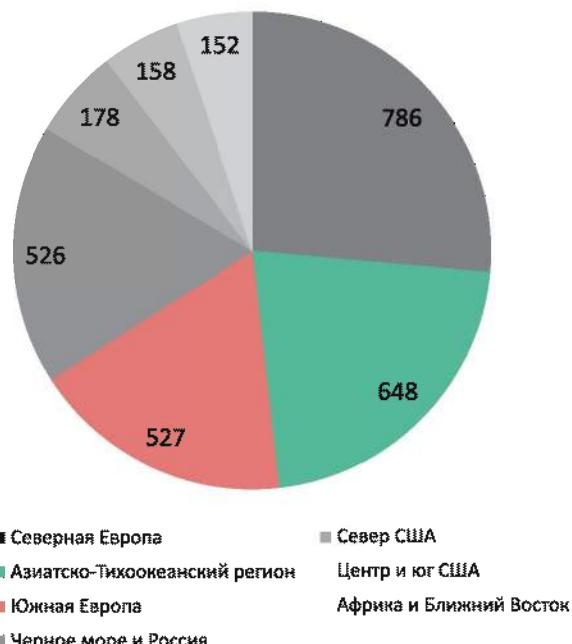
Флаг	Кол-во проверенных судов с проблемами несоответствия MLC	Общее кол-во инспекций за период	%
PAN	510	1661	30.7
MLT	229	650	35.2
ATG	188	614	30.6
LBR	180	787	22.9
MHL	155	581	26.7
BHS	91	390	23.3
CYP	78	317	24.6
HKG	72	308	23.4
RUS	68	106	64.2
8LZ	66	104	63.5
SGP	64	220	29.1
GIB	58	144	40.3
TUR	56	136	41.1
VCT	50	115	43.5
KHM	41	65	63.1
ITA	33	77	42.9
DEU	30	84	35.7
COK	28	41	68.3
MDA	28	43	65.1
KNA	26	40	65

Низкие показатели: процент судов с проблемами и количество проверенных судов (флаги, где обнаружены проблемы в более чем 60% проверок)

Флаг	%
Cook Islands (41)	68.3
Moldova (43)	65.1
St Kitts & Nevis (40)	65
Russia (106)	64.2
Belize (66)	63.5
Cambodia (65)	63.1

В дополнение к размеру флотов, факторы, которые могут повлиять на эти статистические данные, включают в себя: местоположение ITF-инспекторов, посещающих суда, и спасаб, благодаря которому суда были определены для инспекции. Например: национальный флаг может иметь высокий процент проблем, так как национальные суда обычно не проверяются без жалобы или запроса от моряка. В то же время, во время региональных компаний проверяются все иностранные суда, и в этом контексте турецкий флаг был предметом более тщательного изучения в последнее время благодаря объявлению Кампании против удобных флагов (FOC).

Расположение инспекций судов с проблемами несоответствия MLC:



ПАРИЖСКИЙ МЕМОРАНДУМ

В течение первых 12 месяцев 113 судов были задержаны в партах Парижского меморандума из-за несоответствий MLC, что составляет 17,4% от общего количества задержаний (649) в течение указанного периода.

В течение первого года 7,4% (3,447) от общего числа (46,798) зарегистрированных несоответствий были связаны с MLC, в то время как 160 (4,6%) имели основания для задержания – 113 задержанных судов.

Наиболее часто встречающиеся причины задержания: «невыплато зоработной платы» (39,5%), и «укомплектование экипажей» (28,6%). А также «здравье и безопасность» и предупреждение несчастных случаев» (43,1%), «питание» (15,4%) и «проживание» (10%).

СОБЛЮДЕНИЕ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ НА ПРАКТИКЕ

Более полное представление о влиянии MLC на практике можно начертить из действий государств флага и порта, с момента вступления MLC в силу. Некоторые государства были смелее или более привержены имплементации и исполнению норм Конвенции, чем другие. Австралийская служба марской безопасности (AMSA) и Министерство транспорта Коноды являются ярким примером. Австралия запретила заход в свои порты судов из-за частого несоблюдения ими норм MLC. AMSA также издала циркуляр, интерпретирующий положения MLC в отношении

максимального времени нахождения на борту судна до репотриации (11 месяцев).

В Великобритании Агентства Морской и береговой охраны подтвердило, что невыполнение требований MLC в отношении найма и труда устройства может привести к задержанию, а Портовый контроль в Испании потребовал увеличения уровня укомплектования судов экипажами в целях обеспечения соблюдения требований MLC косательно часов работы / отдыха и усталости.

Впервые Понамо финансирует репотриацию экипажа судна, брошенного в Роттердаме, с последующим порционием и посредничеством в базе данных обондона ILO/IMO. Гибралтар изъял сертификационные документы у компании, регулярно задерживающей выплаты зоработной платы, а Белиз, как подчеркнули ITF инспекторы из России и Украины, охотно оказывает помощь в решении претензий членов экипажей и влиянии на судовладельцев.

Это просто пример отчета, предоставленного инспекторами.

Нельзя сказать, что MLC уже оказало существенное влияние на устранение жалоб моряков, но, благодаря этому, можно предположить, что Конвенция оказывает существенное влияние на развитие культуры сотрудничества между государствами порта (о иногда и государствами флага) и членскими организациями ITF и инспекторами, которое, как мы надеемся, с течением времени приведет к сдвигу в сторону соответствия нормам MLC.



В Одессе вновь прошел международный форум ЕТС-2015

22–23 апреля внимание морского общества было приковано к морской столице Украины – Одессе. Именно в это время здесь уже в третий раз состоялся Международный форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков» (ЕТС-2015).



«Мы можем гордиться тем, что сегодня десятки тысяч украинских моряков востребованы, как специалисты в сфере торгового мореплавания. И хотя большинство из них трудится под иностранным флагом, это не снижает ответственности государства за квалифицированную подготовку и содействие в трудоустройстве. По отношению к этим специалистам задача Минобразования и Мининфраструктуры состоит в формировании и реализации эффективной, прозрачной и справедливой политики в сфере обучения, образования и планирования...», — отметил заместитель министра.

В здании морского вокзала администрации Одесского морского порта заместитель министра инфраструктуры Украины Юрий Васьков и представитель дирекции компании V. Ships Саймон Приссли открыли форум.

Среди 60 участников форума – судоходные и крюинговые компании, морские учебные заведения и тренажерные центры, производители морских тренажеров и программного обеспечения.

Организован форум Одесской национальной морской академией и выставочным центром «Одесский дом» при поддержке Министерства образования Украины, Министерства инфраструктуры Украины и таких авторитетных организаций как Международная ассоциация судовладельцев BIMCO, Международная морская организация (IMO), Международная федерация транспортников (ITF), Международный совет морских работодателей (IMEC) и других.

В приветственном слове Ю. Васьков от имени министра инфраструктуры Украины поблагодарил организаторов и участников за то, что такой важный форум уже в третий раз проходит в Одессе.

«Образование, подготовка и трудаустройства моряков» – это однотипные выставка и конференция. Гостями выставки стали одесситы, так или иначе связанные с морем или желающие стать моряками. На их многочисленные вопросы у стендов отвечали представители крюинга, судоходных компаний, «мореходак». Несомненно популярностью пользовался совместный стенд Правосоюза работников морского транспорта Украины и Международной федерации транспортников (ITF).

К сожалению, никто из представителей ITF не смог принять участие в мероприятиях, однако Жаклин Смит, Морской координатор ITF, направила обращение в адрес участников форума:

«Разрешите выразить глубокую благодарность за приглашение принять участие в 3-ем Международном форуме по образованию, подготовке и трудаустройству моряков (ETC-2015). К сожалению, у меня нет воз-

можности принять участие в Форуме лично, но я буду тщательно следить за событиями с помощью представителей нашего филиала в Украине – Прафсаюзо работников морского транспорта Укроины.



Сегодня морская индустрия все еще борется с последствиями мирового финансового кризиса, и я верю в то, что подобные международные форумы жизненно необходимы, ведь они создают платформу для обмена идеями и опытом, обсуждения проблем и поиска их решений посредством социального диалога.

Форум (ETC-2015) объединяет всех ключевых участников морской индустрии — международные морские организации, работодателей и, конечно же, морские союзы — для обсуждения самых важных проблем как для морской индустрии в целом, так и для роли в ней Украины и украинских моряков.



Как и в предыдущие разы, параллельно с выставкой прошла конференция, в которой приняли участие Ю. Воськов, представители Инспекции по вопросам подготовки и дипломирования моряков, Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте, других структур отечественной морской отрасли, а также более 150 делегатов из Великобритании, Германии, Болгарии, Дании, Греции, Кипра, Китая, Норвегии, Сингапура. Программа конференции включала 3 панельные дискуссии, 4 круглых стола и 15 докладов на 5 пленарных сессиях по проблемам взаимодействия работодателей и моряков, морского образования и практической подготовки и др. вопросам. В обсуждении докладов и работе круглых столов наряду с опытными профессионалами приняли участие курсанты Одесской национальной морской академии.

В рамках первой сессии конференции выступил



Альфред фон дер Хой, заместитель главы Международного совета морских работодателей (IMEC). В своей презентации он раскрыл социальные программы, которые доступны для моряков в контексте IMLC, 2006. Также он сделал акцент на социальной программе Счастливый пароход (Happyship), которая предполагает дополнительные мероприятия на борту, такие как вечера караоке, приготовление BBQ, сбалансированное питание, доступ к всемирной сети, где это возможно, и другие.

Вторым докладчиком сессии стал капитан Роберт Мак Кейб, президент Морского института (The Nautical Institute). Он акцентировал внимание на человеческом факторе



в мире электронной навигации.

Темой второй сессии была координация между работниками и работодателями. Первым выступающим этой сессии стал Богдан Зеленский, президент компании Alfa Navigation. Его презентация была посвящена построению надежной команды и мотивации. Опираясь на свой опыт, Богдан сделал акцент на взаимоотношениях между крюинговыми менеджерами и моряками.

Следующим спикером стал Хенрик Дженсен, управляющий директор Danica Crew Services. Его презентация была посвящена методикам подбора персонала для работы на судах.

В заключении сессии с докладом о социальных аспектах



для украинских моряков на борту и на берегу выступил Олег Григорюк, Первый заместитель Председателя ПРМТУ.

В рамках презентации Олег Игоревич раскрыл основные социальные проблемы, которые сегодня являются наиболее актуальными для украинских моряков. Кроме того, он рассказал о социальных аспектах, которые покрываются на борту судна коллективным договором ПРМТУ (MTWTU ITF Collective Bargaining Agreement).

Также в презентации была представлена статистика по работе Профсоюза с жалобами, которые поступали от моряков.

Третья сессия была посвящена морским ресурсам и выступающими в ней стали представители крупнейших игроков морского бизнеса.

Так, первым выступил Саймон Приссли, V.Ships. В своем докладе он на примере своей компании рассказал как эффективно осуществлять крюинговую де-

ятельность по всему миру. Он отметил, что сегодня на борту судов под управлением V.Ships находится примерно 25 550 человек.

Капитан Прадик Чавла, управляющий директор Anglo-Eastern Group, в своей презентации акцентировал внимание на важности качественного отбора персонала, ведь, по его словам, 80% происшествий на борту происходят именно из-за человеческих ошибок.

Заключительным спикером сессии стал Василис Манолакос,

менеджер по безопасности и качеству компании Epsilon Hellas. Его презентация была посвящена человеческому фактору в международном судоходстве, глобальном уменьшении количества моряков на судах, а также эффективному удержанию моряков.

Темой четвертой сессии конференции стало обучение и тренинг моряков. Здесь выступили Дэвид Патрайко, The Nautical Institute, Михаил Миасов, ректор ОНМА, и Питер Лэндал Размуссен, BIMCO.

Заключительная сессия был посвящена моделированию обучения оценке, в рамках которой обсуждались инновации в морских симуляторах.

Страна отметила, что все участники конференции высоко оценили продуктивность и важность проведения подобных форумов, на которых они имеют возможность обменяться опытом и обсудить насущные проблемы и перспективы мирового судоходства.





Кто не знает своего прошлого, у него нет будущего...

110-летию профсоюзного движения на морском транспорте посвящается...



Профессиональное движение на водном транспорте зародилось на волне развития рабочего движения. Моряки одними из первых выступили за защиту своих законных прав и интересов. В результате стачек портовых рабочих, которые прошли зимой 1890-1891 годов в Петербурге, а весной 1903 года — в Одессе, портовикам удалось добиться от администрации некоторых уступок экономического характера.

В ходе стачки в Одессе была организована первая профессиональная ячейка — стачечный комитет, который действовал нелегально. Это событие знаменовало собой начало организации и оформления профессионального союза рабочих водного транспорта.

9 апреля 1905 года матросы и кочегары парохода «Чихачев» в Одесском порту спустили флаг, залили топки водой и подали сигнал морякам других судов, стоявших в порту: «Всем сходить на берег». Всеобщая забастовка схватила почти 17 тысяч судовых и береговых рабочих. Моряки, среди прочих требований, добивались, чтобы власти разрешили открыть Регистрацию судовых команд, то есть профессиональную организацию, которая вадала бы наймом и увольнением судовых рабочих, что должно было ограничить произвол судовладельцев и капитанов.



В этой борьбе одесские моряки получили поддержку всероссийского масштаба. Повсюду: на Балтике, на Каспии и на Дальнем Востоке моряки стали выдвигать те же требования — об установлении рабочего контроля за наймом и увольнением личного состава судовых команд.

И, как итог, 1 сентября 1905 года в Одессе начали свою легальную деятельность Регистрация судовых команд. С 18 августа 1906 года ее переименовали в Профессиональное общество судовых команд Черноморского торгового флота в городе Одесса.

Принцип, она была единственной в стране рабочей организацией, регулировавшей условия труда, быта и зарплатной платы своих членов. Благодаря активной деятельности руководителей К. Дубицкого и Р. Ревза и активистов был восстановлен 8-ми часовой рабочий день, повысились зарплаты, создан клуб, библиотека, функционировала столовая для моряков.

Взаимоотношения работника с работодателем изначально порождали конфликты: По мере формирования капиталистического общества появлялись новые социально-экономические классы — капиталисты и наемные рабочие. Вполне закономерно, что профсоюзы начали образовываться в годы промышленной революции в наиболее промышленно развитой стране — Англии. Первым профсоюзом считается соединенный в 1792 году профсоюз предильщиков Ланкашира.

Защита экономических интересов работников — улучшение условий труда и поднятие зарплатной платы — стала основополагающей функцией профсоюзных объединений. Позже к ней добавились социальные и другие блага. Неудивительно, что профсоюзное движение стремительно набрало обороты по всему Миру и уже в конце 80-х годов XIX века добралось до наших краев.

Мы горды тем, что наш профсоюз — Профсоюз работников морского транспорта Украины — стал продолжением традиций с более чем вековой историей. Сегодня понятие «профсоюз» уже не ограничивается социально-экономическими интересами наемных ра-

ботников.

Сегодня профсоюзное движение — это мощнейший инструмент международной и межсторонней солидарности, силу которого трудно переоценить.

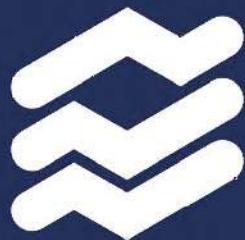
Профсоюз работников морского транспорта Украины, созданный в 1992 году, сегодня входит в состав самых авторитетных международных и национальных профсоюзных объединений и международных организаций, являясь самым крупным национальным профсоюзом в морской отрасли.

Мы горды нашим славным прошлым и с уверенностью смотрим в будущее, ведь за нами стоит благополучие более чем шестидесяти тысяч членов Профсоюза!





Port of Rotte



Port of
Rotterdam





Международный порт Роттердама является самым большим портом Европы, занимает четвертое место в списке крупнейших портов в мире после Шанхая, Сингапура и Нинбо. Пропускная способность порта составляет 450 миллионов тонн груза в год. Особенno важна роль роттердамского порта в бесторной перевозке грузов (сырья, руды, угля, песка) и перевозке грузов в контейнерах. Территория порта занята, в первую очередь, различными складами и офисами компаний, занимающихся перевозкой грузов.

Расположенный на реке Рейн порт обладает одним важным преимуществом перед своими конкурентами — стационарными компаниями, находящимися на европейском побережье между Гамбургом и Гаагой: непосредственной близостью перегрузочных терминалов к Северному морю. Конкурентам же, прежде чем добраться до причала, необходимо пройти большое расстояние по реке или каналу вглубь континента.

Уникальность местоположения порта, предопределившая его успех, состоит в том, что реки, текущие по территориям разных стран, великолепно подходят для транспортировки грузов в центральную и западную часть Европы. А ландшафт местности сделал возможным интенсивное автомобильное и железнодорожное движение, что крайне важно при высоком грузообороте.

В порту 5 нефтегаваней с 68 причалами, 14 из которых принимают танкеры грузоподъемностью до 280 тыс. т., 8 судостроительных и судоремонтных предприятий порта Роттердам располагают 8 сухими и 25 пловучими доками.

Сейчас площадь порта составляет около 12,5 тысяч гектаров, а протяженность — около 40 км. Он лежит прямо на берегах Северного моря и открыт 24 часа в сутки, семь дней в неделю, и ежегодно в нем швартуется более 30 тысяч морских судов. Порт также имеет превосходное железнодорожное сообщение с остальной частью страны и Европы, так как он протянулся почти до самого центра Роттердама. Он состоит из нескользких десятков гаваней, каждая из которых имеет свой номер и название. Роттердамский порт перерабатывает очень большие грузопотоки, большую часть которых составляют нефть и нефтепродукты, а также руды и ископаемый уголь.



ДОСЬЕ

Адамский Валерий Юрьевич

Второй помощник капитана

Компания Юнивис.
Закончил Одесскую национальную морскую академию, факультет Судовождение.
Стаж в море девять лет.

«ЕСЛИ СТАРАЕШЬСЯ УСПЕТЬ
ЗА ВРЕМЕНЕМ, ТО В МОРСКОЙ
РАБОТЕ НЕТ НИЧЕГО СЛОЖНОГО!»

ПОЧЕМУ РЕШИЛИ СТАТЬ МОРЯКОМ?

У нас семейная династия. Поэту моя, наверное (смеется), никто и не спрашивал, и вариантов, как нам казалось, нет. Варианты есть, конечно, всегда, но мне нравились рассказы моего отца о его работе, поэту они сразу отложились в моей голове. Единственный выбор который у меня был – это стать механиком или судовладителем.

Вопрос романтики после рассказов моего отца стоял, конечно же, но первым местом в выборе моей профессии. На сейчас все изменилось и я, к сожалению, особа никакой романтики уже не вижу.

Мой отец 1937 года рождения, когда он ходил в моря, это были 60-е годы, все было па-другому.

КАКИМ БЫЛ ВАШ ПЕРВЫЙ РЕЙС?

Первый рейс у меня случился спонтанно, поскольку я закончил морехадку, то какая-то часть меня хотела пойти в рейс, а какая-то еще не знала, что это такое.

И мой отец взял в руки газету с вакансиями и стол званий па всем крюингам по списку и представился майором именем. И вот в один прекрасный момент он меня утром разбудил и сказал, что я через три дня ухожу в рейс. Собственно, так я ушел в свой первый рейс.

Перед рейсом у меня была практика талька в партуно боксировщике.

Конечно, какое-то представление о судне у меня было, но первое время, как над каждым начинающим моряком, были незлые шутки, на я эта преодолел.

БЫЛИ ЛИ МЫСЛИ КОГДА-НИБУДЬ СМЕНИТЬ ПРОФЕССИЮ?

Нет. Меня абсолютно все устраивает. Я даже одно время, размышлял о том, как люди работают но сущее и понял, что для меня это была бы очень тяжело. Я просто сейчас не представляю как можно работать па-другому.

ЯРКОЕ ВОПОМИНАНИЕ В РЕЙСЕ, НЕЗАБЫВАЕМЫЙ СЛУЧАЙ?

Первое время, когда я работал кадетом на зарплату 150 долларов, то там была много ярких моментов в работе. Это сейчас я понимаю, что там тогда все была небезопасна, и впечатления были практически каждый день.

СЛЫШАЛИ ЛИ ВЫ МНЕНИЕ КОЛЛЕГ ИЗ ДРУГИХ СТРАН О НАШИХ МОРЯКАХ?

Конечно, наших украинских моряков выделяют на фане других. Я общался и с индусами, и с филиппинцами. Индусы нас не очень любят за то, что мы составляем им большую конкуренцию, а филиппинцы нас очень уважают как хороших специалистов.

ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ НА МОРЕ, ЕСЛИ СРАВНИТЬ ОПЫТ РАБОТЫ ВАШЕГО ОТЦА И ВАШ?

Во-первых, па рассказам моего отца (во время работы при Советском Союзе) они постоянно ходили в Японию, у них на судне была постоянная волейбольная, футбольная команда. Т.е. я понимаю, что экипаж у них был больше ста человек и они, заходя каждый раз в новый порт, играли там с городской командой.

И мне на данный момент это кажется удивительным. Еще он рассказывал, что когда-то они даже играли со второй сборной Японии в волейбол.

СЕЙЧАС ПРОФЕССИЯ МОРЯКА СТАНОВИТСЯ ВСЕ ПОПУЛЯРНЕЕ. ВАШЕ НАПУТСТВИЕ МОЛОДЫМ МОРЯКАМ:

Естественно, учение приносит пользу, но поскольку прогресс сильно пошел вперед, и ноше образование не всегда успевает за ним (конечно же, все основы новигации преподаются), нужно хотеть и стараться делать это максимальна (а в морской работе, если стараешься успеть за временем, то нет ничего сложного) искать ответы на свои вопросы у старших товарищ, или в библиотеке, которая на судне всегда очень богатая.

ВЫ И ПРОФСОЮЗ:

У меня был запоминающий случай. Это был мой первый контракт помощником и особо выбора не было (поступило предложение пойти третьим помощником, а спустя полтора месяца я стал вторым) и я попал на судна, которое стояла под арестом в Испании.

Получилось, что латышское судно было в бербоут-чартере у одесского, который его брасил, видимо, все было связано с финансовыми затруднениями, и судно более полутора месяцев стояла в Испании. Не платили зарплату, очень много народа была недовольно. Мы приехали всем экипажем, а предыдущий экипаж мы встретили в аэропарте (даже не на судне). Пришлось звонить в ITF. Пришел представитель и спросил о ситуации. Спустя месяц после всех событий судно вернулось к латышам – хозяевам компании, и все стало на свои места. Нам помогли, за что огромное спасибо!

Кроме того, я больше двадцати лет играю в баскетбол, и для меня он не заканчивается ни в рейсе, ни в отпуске. Я постоянно тренируюсь. И вот когда я был в рейсе, мне предложили поиграть за комонду моего профсоюза – ПРМТУ. В основном команда ПРМТУ состоит из моих друзей, которых я давно знаю и я, конечно же, согласился. Мне были предложения и из других комонд, но я остановил свой выбор на ПРМТУ. Всегда хороша, когда профсоюз помогает и делает значительные вклады в развитие спорта, о особенно для моряков – и форму поддерживаешь, и с коллегами общаешься.



История турбохода

1955

Southern Cross

В начале 50-х годов компания "Shaw, Savill & Albion Line" приняла программу строительства двух одинаковых лайнеров, планируя использовать их для перевозки переселенцев в Австралию и Новую Зеландию. В процессе проектирования у председателя компании, сэра Basil Sanderson, возникла идея разместить машинное отделение в кормовой части, за дымовой трубой. Таким образом он рассчитывал сохранить в краине части корпуса, традиционно занимаемой капитанами и машинными отделениями, как можно больше пространства для пассажирских помещений. Ему удалось убедить инженеров и технический персонал в жизнестойкости идеи, и 16 июля 1952 г. состоялось подписание контракта с верфью "Harland & Wolff", в Белфасте, на строительство нового лайнера.

Бо тоннаж составил 20204 б.рт, длина 184 м, ширину 23,5 м. Силовая установка состояла из паровых турбин мощностью 21667 л. с., вращавших через редукторы два гребных винта, обеспечивающих скорость 20 узлов. Пассажирская вместимость составила 1160 человек. 17 августа 1954 г. вступив на воду и совершив вращения приводного устройства нового короля Елизавету II.

В 1959 г. в процессе строительства судна, президент компании, сэр Basil Sanderson, будучи претендентом в Букингемский дворец, спросил у королевы Елизаветы II, не согласится ли она принять участия в спуске на воду нового пассажирского судна и, получив согласие, предложил ей выбрать имя лайнера из заранее заготовленного списка. Именно Елизавета II остановилась на названии "Southern Cross", и турбозад стал первым пассажирским судном, спущенным на воду новой королевой Великобритании.

Все работы завершили в феврале 1955 г. и 29 марта судно передали компании "S.S. & A.L.". Во время ходовых испытаний установили, что устойчивость лайнера не удовлетворяла требованиям Министерства транспорта, и пришли к решению уложить в танки дно якорный болт, в количестве 1000 тонн.

Несмотря на то, что судно проектировали, как туристические и плавникоходы для перевозки переселенцев, его интерьеры были достаточно раскошными. Все пассажирские помещения оборудовали системой кондиционирования воздуха, в ванах было холодная и горячая вода, а в более дорогих каютах имелись ванные комнаты. Новшеством переселенцев являлись стеклянные лестницы, которые велись утром, создавая впечатление подъема солнца. Внешне судно носило совершенно новый дизайн. В дополнении к дымовой трубе,

расположенной в корме, задний мостик находился блоке к средней части, а надстройка корпуса простиралась значительно дальше заднего мостика. Подобная конструкция была непривычной, но оказалась достаточно эффективной, создавшей дополнительный пространство для пассажирских помещений и спаренных пассажирских палуб.

В кормовой части, у дымовой трубы, находилась большая открытая палуба с двумя плавательными бассейнами, а в дополнение к ним оборудовали один закрытый бассейн. К общественным пассажирским помещениям относились двухуровневый кинотеатр, два зала, два ресторана, библиотека, помещения для написания писем и курительная комната. В декоративных украшениях широко использовали панели, облицованные шпоном из деревьев сортов дерево, с элементами художественного оформления. Корпус турбозада покрасили в бледно-серый цвет, надстройка была светло-зеленой, а дымовая труба имела цвет буйволиной шкуры с черным верхом.

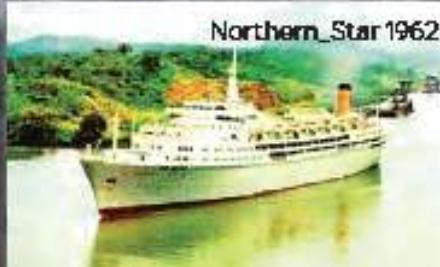
После серии коротких демонстрационных круизов лайнер вышел в первый пассажирский рейс из Британии в Кейптаун, Австралию, Новую Зеландию, возвращавшись в Европу через Тасманов море и Панамский канал. Обычно турбозад выходил из Саутгемптона, следя в Лис Палмс, Кейптаун, Дурбан, Фримонт, Мелибурн, Сидней, Окленд и Веллингтон, возвращаясь в Саутгемптон через Фиджи, Таити, Панаму, Карибские острова и Бермуды. Во время рейса на турбозаде существовало строгое правило, запрещавшее детям посещать общественные помещения для взрослых, и то место, где был риск, связанный с возможностью получения травм. Для детей выделяли специальные помещения и персонал, занимавшийся их развлечениями.

В 1962 г. лайнер нанес совершил кругосветный плавание в паре с однотипным судном "Northern Star", вместимость которого было на 337 человек больше, и пассажирами называли оба турбозада "Прекрасные сестры". В то время как один лайнер следил из Великобритании в Австралию и Новую Зеландию, второй начинял встречное движение из Новой Зеландии, посыпая тво же порты, что и первый, но в обратном порядке.

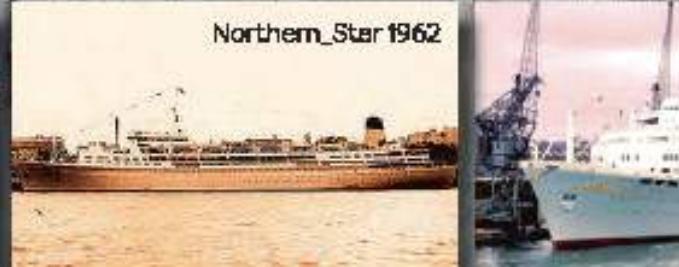
В течение 1960-х годов компания "S.S. & A.L.", выполнявшая рейсы на австралийском направлении, начала испытывать нарастающей давление конкуренции со стороны компаний и других судоходных компаний, работавших на этих линиях. С 1968 по 1970 гг. ее руководители вынуждены были приобрести 4 грузопассажирских лайнера у двух компаний: три сначала у "Royal Mail Line" и одно у "Canadian Pacific



Northern Star 1962



Northern Star 1962



Northern Star 1962



Southern Cross 1955



Southern Cross



Southern Cross



Southern Cross

Steamship Company". Благодаря таким мерам австралийский пассажирский флот компании "Show Sail" увеличился до 6-ти единиц, и турбокат Southern Cross стал старейшим судном компании.

С июня 1971 г. лайнер использовали для круизов из Саутгемптона и Ливерпуля в Средиземное море, несмотря на то, что турбокат не был приспособлен для обслуживания круизных пассажиров, так как большинство кают все еще не адаптировали к требованиям, предъявляемым для круизных судов. После пяти месяцев такой эксплуатации руководители компании приняли решение поставить турбокат на отстой в порту Саутгемптона, а затем на реке Fal, где в подобном положении находились два кунадровских лайнера *Meridia* и *Franconia*. Последний стал собственностью СССР, но с новым названием "Федор Шаляпин".

В январе 1973 г. Southern Cross продали за 500000 фунтов стерлингов в Грецию, компании "Ulysses Lines", переименовавшей судно в *Calypso*, отправив его в Пирей для первооборудования в круизный лайнер. Реконструкция продолжалась около двух лет, она стоила компании 10 млн. долларов США. Первоначальное расположение помещений сохранили, за исключением закрытого бассейна, замененного дискотекой. Всю внутреннюю фурнитуру и декорацию заменили современными изделиями, изготовленными из модного в те годы хрома и пластика. Деревянные конструкции заменили огнестойким, а внутренние помещения декорировали мягкими, успокаивающими тонами. Одновременно инженеры устранили недостатки, связанные с новыми требованиями "SOLAS" (безопасности) для морских судов. После первооборудования вместимость стала 16500 б.рт., а пассажирская вместимость 950 чел. В марте 1975 г. тб/х *Calypso*, получивший белый корпус и сине-белую дымовую трубу, начал выполнять круизы из Пирея в порты Средиземного моря.

После нескольких месяцев эксплуатации лайнер сдавали компании "Thompson Cruises", базировавшейся в Тильбюри и Саутгемптоне, на следующем году судно возвратили компании "Ulysses Lines", и оно возобновило рейсы в Средиземном море, а в течение зимнего сезона 1978-1979 г.г. выполнило круиз вокруг Южной Америки. Летом 1979 г. тб/х совершил рейсы из Майами к островам Карибского моря и из Нью-Йорка на Бермуды. В начале 1980 г. судно переименовали в *Caribe I*, и оно совершало круизы из Лос-Анджелеса на Аляску, а к концу года продали компании "Eastern Cruise Lines", базировавшейся в США, начавшей эксплуатацию вдоль западного побережья США, на линии "Western Cruise Lines", переименовав турбокат в *Aztec Seas*.

Интерьеры лайнера обновили в соответствии с веяниями тех лет, дымовая труба приобрела новые темно-синие цвета, а пассажирскую вместимость уменьшили до 820 человек. Турбокат совершал 3-х и 4-х дневные круизы из Лос-Анджелеса в Энсунди и Каталуну, став популярным среди американских туристов.

В 1986 г. произошло объединение компаний "Western

Cruise Lines" и "Eastern Cruise Lines" с конкурентом западного побережья, компанией "Sundance Cruises". Они образовали новую компанию "Admiral Cruises". Дизайн пассажирских помещений лайнера обновили, казино перевели на балкон кинотеатра, оборудовали конференц-зал, а на месте бывшего казино построили новые казыты класса "Люкс". Судно продолжало совершать рейсы на прежней линии до 1991 г., когда было перебазировано в Форт Лаудердейл, начав круизы на Багамы. Однако в том же году компания "Admiral Cruises" приобрела компанию "Royal Caribbean Cruise Lines", не проявившая интереса к старому турбокату, продав его компании "Dolphin Cruise Line".

Новые владельцы выполнили переоборудование пассажирского комплекса, увеличив вместимость до 21486 б.рт, а пассажирскую вместимость уменьшили до 780 чел, переименовав судно в *Ocean Breeze*, зарегистрировав на острове Аруба, и с 1992 г. лайнер начал круизы в Карибском море и в районе Панамского канала совместно с судами *Dolphin IV* и *Sea Breeze*.

В 1996 г. *Ocean Breeze* выполнял круизы из Нью-Йорка во Флориду, и в следующем году компании "Dolphin Cruise Line" и "Seawind Cruises" объединились, образовав "Premier Cruise Line". Турбокат перекрасили в цвета новой компании, с темно-синей дымовой трубой и картиром, имевшим сине-желтые цвета, однако судно осталось на прежней линии. Внешне лайнер начал смотреться лучше, чем за все 42 года своего существования, и продолжал выполнять круизные рейсы в Карибском море. В конце 1999 г. судно передали в аренду вновь образованной компании "Imperial Majesty Cruises". Оно осталось с прежним названием и экипажем, изменения только логотип на дымовой трубе, а трафарет названия "Premier Cruise", нанесенный на бортах, заменили новым – "Imperial Majesty".

В мае 2000 г. турбокат продали компании "Imperial Majesty Cruises", и он совершил рейсы из Порт Эвергейда. В октябре того же года выполнили ремонт в Newport News, стоимость 3.5 миллиона долларов США, создав возможность продолжения конкурентной борьбы на круизном рынке Багамских островов, но после четырех лет эксплуатации компания "IMC" объявила, что 3 июня 2003 г. судно заменит лайнер *Regal Empress*, носивший ранее название *Caribe I*, и *Olimpia*.

Дальнейшая эксплуатация 48-ми летнего судна становилась нецелесообразной и, исходя из экономических соображений, судовладельцы не могли тратить колоссальные суммы на покупку топлива, сожигавшего в паровых котлах турбоката более 200 тонн в сутки, в то время как суда с дизельными установками расходовали до 50-60 тонн в сутки. Вместе с тем интерьеры судна устарели и требовали значительных финансовых средств на реконструкцию, в соответствии с новыми веяниями времени.

5 ноября 2003 г. судно, носившее прежде название *Southern Cross*, на максимальной скорости выбросилось на песчаный пляж, в 18-ти километрах от Чittagong, где было разобрано и разрезано на лом металла.

Судьба второго однотипного лайнера *Northern Star* оказалась менее удачливой. Из-за постоянных технических проблем с главными двигателями его отправили на слом на тринадцатом году существования.

Статью составил
Братушенко Валерий Сергеевич



АКТУАЛЬНО

МКТФ ОНМА

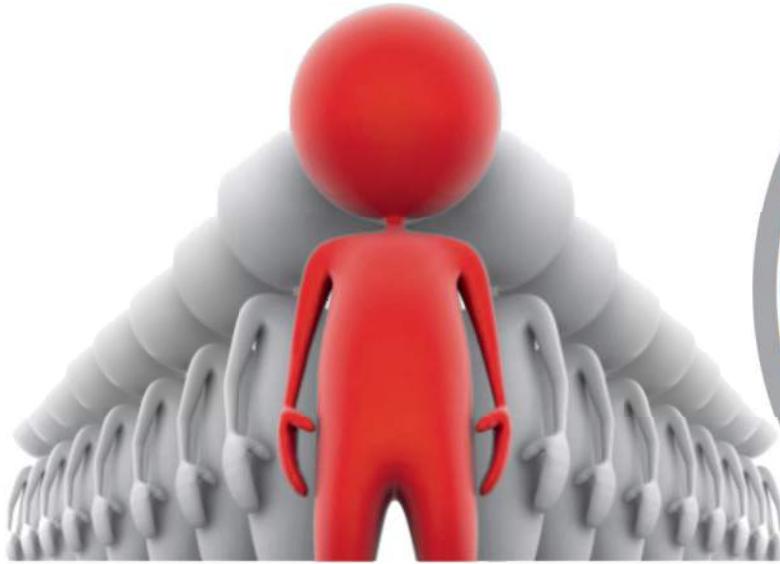


Командование Мореходного колледжа технического флота поблагодарили ПРМТУ

Мы неоднократно обращали внимание наших читателей на то, что Профсоюз работников морского транспорта Украины постоянно ведет работу с будущими моряками – курсантами и студентами морских учебных заведений. На последний Пленум Центрального совета ПРМТУ, который состоялся 16 апреля 2015 года были приглашены преподаватели Одесской национальной морской академии и Мореходного колледжа технического флота ОНМА, которые высоко оценили вклад профсоюза в воспитание курсантов.

Так, командование и коллектив Мореходного колледжа технического флота выразили глубокую благодарность за развитие учебно-материальной базы учебного заведения, воспитание курсантов, представление их интересов не только на Украине, но и на международном уровне Председателю ПРМТУ Михаилу Кирееву.





КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!

- * - Специальные программы лояльности
- Консультации инспектора ITF в Украине
- Юридические консультации
- Социальные проекты
- Консультации при трудоустройстве
- Информационные и обучающие мероприятия
- Психологическая помощь

* только для членов Профсоюза

ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНІЗАЦІЯ МОРЯКОВ



+38(0482) 42 99 01



lbstus@mtwtu.org.ua



www.mtwtu.org.ua



ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Поиск ...



Войти

Регистрация

ГЛАВНАЯ НОВОСТИ МОРЯКАМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО МОЛОДЕЖЬ ИНСПЕКТОРАТ ITF АКЦИИ МЕДИА

ПРИЕМ РАБОТ
до 1.11.2015

Фото: Евгений Жуков

Условия на сайте ПРМТУ:
www.mtwtu.org.ua

GOLDEN ANCHOR 2015

Профсоюз работников морского транспорта Украины проводит фотоконкурс

ПРИСЫЛАЙ ФОТО
НА МОРСКУЮ ТЕМАТИКУ
и выигрывай
ЦЕННЫЕ ПРИЗЫ!

Организаторы
и партнеры фотоконкурса:

Плата за участие в конкурсе не взимается

<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