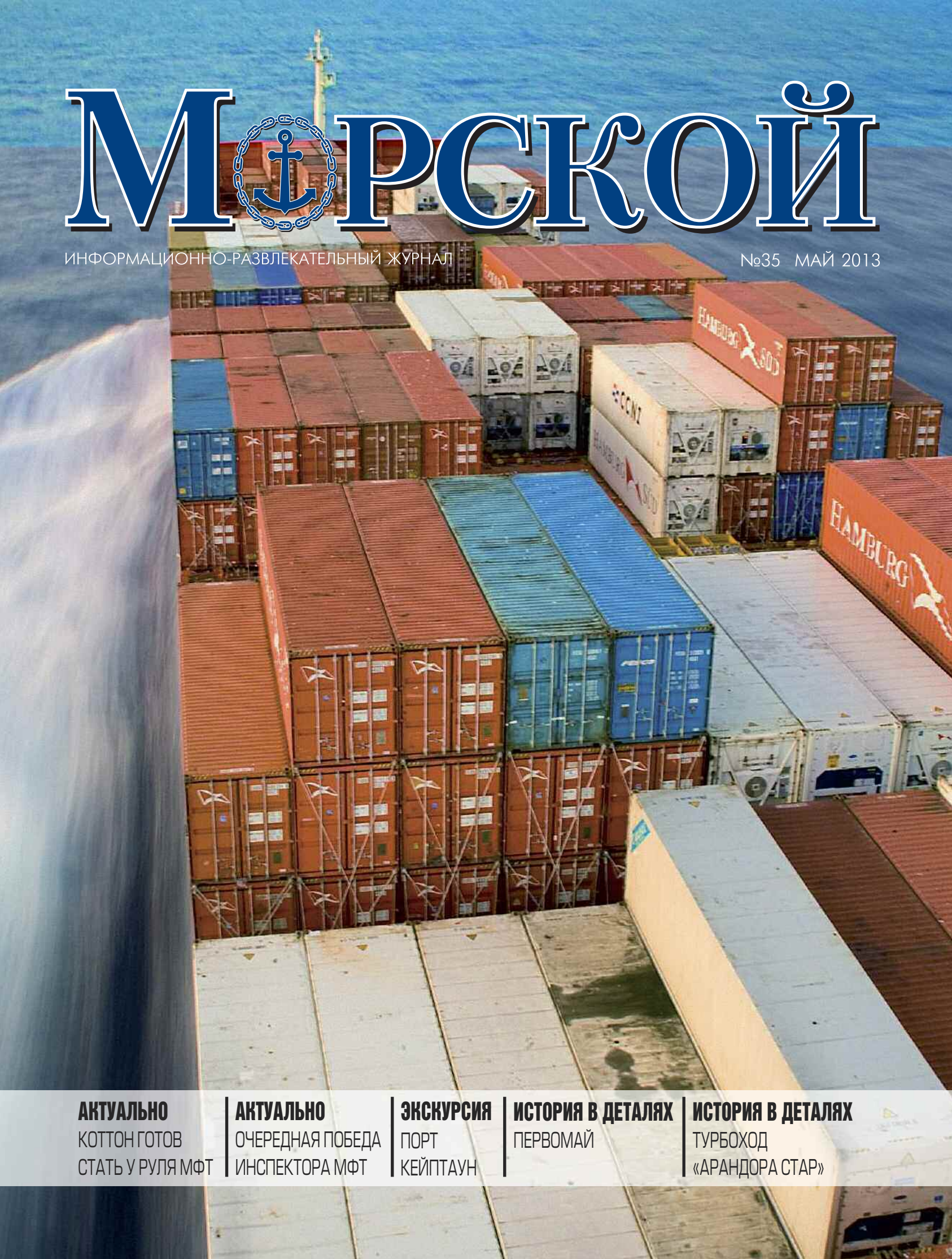


МОРСКОЙ



ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№35 МАЙ 2013

АКТУАЛЬНО

КОТТОН ГОТОВ
СТАТЬ У РУЛЯ МФТ

АКТУАЛЬНО

ОЧЕРЕДНАЯ ПОБЕДА
ИНСПЕКТОРА МФТ

ЭКСПУРСИЯ

ПОРТ
КЕЙПТАУН

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

ПЕРВОМАЙ

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

ТУРБОХОД
«АРАНДОРА СТАР»

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»



АНТИГУА И БАРБУДА



БАГАМСКИЕ О-ВА



БАРБАДОС



БЕЛИЗ



БЕРМУДСКИЕ О-ВА



БОЛИВИЯ



БИРМА/МЬЯНМА



КАМБОДЖА



КАЙМАНОВЫ О-ВА



КОМОРСКИЕ О-ВА



КЮРАСАО



КИПР



ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ ГВИНЕЯ



ФАРЕРСКИЕ О-ВА (МЕЖД. РЕГИСТР)



ФРАНЦИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГРУЗИЯ



ГЕРМАНИЯ (2-й РЕГИСТР)



ГИБРАЛТАР



ГОНДУРАС



ЯМАЙКА



ЛИВАН



ЛИБЕРИЯ



МАЛЬТА



МАРШАЛОВЫ О-ВА



МАВРИКИЙ



МОЛДОВА



МОНГОЛИЯ



КНДР



ПАНАМА



САН-ТОМЕ И ПРИНСИПИ



ШРИ-ЛАНКА



СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ



ТОНГА



ВАНУАТУ



Это морские флаги, которые Международная федерация транспортников объявила «удобными». В дополнение к названным флагам есть ряд судовых регистров, где отдельные суда можно классифицировать, как работающие под «удобным» флагом.



Уважаемые наши читатели!

В очередной раз мы с гордостью представляем вашему вниманию свежий номер журнала «Морской».

В майском номере мы расскажем о зарождении профсоюзного движения в Англии. Действительно, именно Англия является родиной профсоюзного движения, и не удивительно, что штаб-квартира Международной федерации транспортных также находится в Англии.

Начало мая все мы ждем с нетерпением, но мало кто знает, что День солидарности трудящихся – исконно профсоюзный праздник – был назначен в память о рабочих, казненных за организацию митинга в Чикаго в 19 веке. Об этих и других событиях, которые обеспечили нам Первомайский выходной, мы также расскажем на страницах журнала.

Также в мае пройдет Неделя действий – Week of action – на Черном море, в рамках Черноморского проекта МФТ. Совместно с представителями МФТ региональные профсоюзы посетят суда, которые будут находиться в черноморских портах Турции, Грузии, Болгарии, России и Украины. Суда, которые будут стоять в этот период в Одесском порту, посетят представители Профсоюза работников морского транспорта Украины и инспектор МФТ в Украине Наталья Ефрименко. Отчет о том, как прошла Неделя действий в Черноморском регионе, мы обязательно опубликуем в следующем номере журнала.

Еще одно важное событие, которое ожидает наш город, – это международный форум «Образование, подготовка и трудоустройство моряков». Профсоюз работников морского транспорта Украины является официальным партнером форума, и именно наш Профсоюз инициировал приезд исполняющего обязанности генерального секретаря Международной федерации транспортников Стивена Коттона и генерального секретаря Международного совета морских работодателей Джаилза Хеймана.

Редакция журнала благодарна нашим читателям, которые находят время на то, чтобы написать нам отзыв. Нам действительно очень приятно держать с вами обратную связь. К нам на электронный ящик поступило письмо от Анатолия Яни, который прислал стихотворение:

Море

*То зашумит вдруг: "Неновижу!",
То просит, чтобы рядом лёг.
К нему стремлюсь я, как к Парижу,
Чтоб петь о нём стихией строк.*

*Как не любить мне это море?!
В нём счастья, кажется, оплот,
Хотя со мной бывает в споре –
И мне пощечину даёт.*

*То снова – в пенном уборе –
Зовёт нырнуть в свою волну.
Как не любить такое море,
Что так похоже на жену?!*

С уважением,
Олег Григорюк,
первый заместитель председателя
Черноморской первичной
профсоюзной организации моряков




Стр. **24**
В ОБЪЕКТИВЕ
РАССКАЗ
МОЛЯКА

НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

4 Какие праздники отмечаем в мае 2013 года?

АКТУАЛЬНО

6 Интервью. Олег Григорюк
8 Интервью. Стивен Коттон
10 МФТ

ЭКСКУРСИЯ

14 Порт Кейптаун

ИНТЕРЕСНО

16 Титан морей

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

18 Зарождение профсоюзов
20 Первомай
22 Турбоход «Арандора Стар»

№ 35,
май 2013

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Клявин П.Ю.
Свидетельство о государственной регистрации:
Серия В00 №093420 от 17.09.2004 г.

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

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

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

Тираж – 2200 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

ФРАНЦИЯ РАТИФИЦИРОВАЛА MLC, 2006

Франция стала 35 государством-членом Международной организации труда (МОТ) и 13 государством-членом ЕС, ратифицировавшим эту знаменательную Конвенцию.



28 февраля 2013 года правительство Франции передало на хранение Международной организации труда документы о ратификации Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г. (MLC, 2006). Эта знаменательная Конвенция обеспечивает достойные условия труда и жизни моряков и в то же время создает условия справедливой конкуренции для судовладельцев.

Под флагом Франции ходят 212 судов, общей валовой вместимостью 8,2 млн. брутто-тонн. В судоходстве работают порядка 18,000 французских моряков, в то время как в морском секторе задействовано в целом больше людей, чем в телекоммуникационном секторе, авиационной и автомобильной промышленности.

На европейском уровне французская морская индустрия занимает первое место по строительству яхт, второе – по гражданскому судостроению и третье место по протяженности её судоходных линий. Порты Марселя и Гавра являются одними из самых загруженных в Европе, а третий по величине оператор контейнерных перевозок также из Франции.

С французской ратификацией уже 35 государств-членов МОТ, представляющих 68,8 % мирового валового тоннажа судов, ратифицировали MLC, 2006. Конвенция вступит в силу 20 августа 2013 года, то есть через 12 месяцев после даты, когда были достигнуты оба условия вступления её в силу: ратификация 30 странами-членами МОТ, представляющими, по крайней мере, 33 % мирового регистрового тоннажа.

ИМО ПОМОЖЕТ БОРЬБЫ С ПИРАТСТВОМ

Международная морская организация (ИМО) выразила готовность оказать поддержку в реализации Кодекса Поведения относительно пиратской деятельности в Западной и Центральной Африке, который был принят во время правительственной встречи в г. Котону (Бенин).



Кодекс Поведения будет подписан в мае этого года на встрече глав государств Центральной и Западной Африки, пишет РПСМ. Предваряя окончательное принятие документа, генеральный секретарь ИМО Кодзи Секимидзу заявил о готовности Международной морской организации к реализации положений Кодекса.

Как озвучил ситуацию Генсек ИМО, вместе с другими международными организациями, вот уже несколько лет помогает государствам африканского региона в морской отрасли, и претворение в жизнь Кодекса Поведения стало бы хорошим подведением итогов данной работы.

Кодекс Поведения был разработан Экономическим сообществом стран Западной Африки (ECOWAS) и Экономическим сообществом стран Центральной Африки (ECCAS) в соответствии с Резолюциями 2018 и 2039 Совета Безопасности ООН.

Оба документа направлены на то, чтобы страны Западной и Центральной Африки развивали стратегию для борьбы с пиратством.

Проект Кодекса Поведения, поддерживаемый ИМО, содержит в себе положения Меморандума о взаимопонимании 2008 года и Кодекса Поведения 2009 года.

Все страны, вовлеченные в реализацию Кодекса, намерены в полной мере способствовать борьбе с пиратством, международными преступлениями, терроризмом на море, незаконной рыбной ловлей и другими противозаконными видами деятельности. Мероприятия в рамках этой борьбы будут включать в себя:

- * предоставление информации;
- * запрет на движение морских и воздушных судов, вовлеченных в преступную деятельность на море;
- * оказание надлежащей помощи морякам, рыбакам и экипажу судов в целом в ситуациях, связанных с преступностью на море, в особенности, если эти люди подверглись жестокому обращению со стороны преступников.

Кодекс Поведения, с одной стороны, предусматривает кооперацию стран-соседей в Африканском регионе.

С другой стороны, он не нарушает принципы суверенного равенства государств, их территориальной целостности и принцип невмешательства во внутренние дела друг друга.

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ НА ЧЕРНОМ МОРЕ

В середине мая по всему Черноморскому региону пройдет Неделя действий в рамках Черноморского проекта МФТ. В том числе, представители МФТ и Профсоюза работников морского транспорта Украины посетят суда, которые будут находиться в этот период в Одесском порту. Целью этих посещений станет не только проверка хода выполнения коллективных договоров, где они есть, но и предложить компании-судовладельцу разместить колдоговор ИТФ.



Подобные Недели действий – Week of actions – регулярно проходят по всему миру и на практике доказали необходимость и важность проведения таких акций.

КРИЗИС В ГРЕЦИИ НЕ МЕШАЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В СУДОСТРОЕНИЕ

Греческие судовладельцы инвестируют исключительно в новые суда. За первые три месяца 2013 года греческие судоходные компании приобрели 72 судна, инвестируя, таким образом, в свои компании порядка 848 миллионов долларов США.



В то время, как греческое правительство строит планы по обложению налогом греческие судоходные компании с целью получения необходимых стране денежных средств для преодоления экономического кризиса.

За первый квартал 2013 года в мире было совершено 315 сделок по купле-продаже судов на общую сумму порядка 3, 476 миллиардов долларов США. В рейтинге самых активных покупателей лидерство удерживают греческие судовладельцы, на втором месте – китайские компании с 19 судами на общую сумму 117 миллионов.

ЭКИПАЖ СУХОГРУЗА SS VELES ОСТАЛСЯ БЕЗ ВОДЫ, ЕДЫ И ДЕНЕГ

В филиппинском порту «Рио Туба» задержан теплоход SS Veles по причине того, что властями государства Тувалу был отозван флаг, под которым ходил сухогруз.

В состав экипажа теплохода входят один украинец, тринадцать граждан Российской Федерации, а также восемь индийцев. Команда осталась практически без продуктов питания и запасов пресной воды. Консульства, граждане государств которых входят в состав судна SS Veles, пока не могут вернуть моряков домой. Согласно законодательству, полную ответственность за судно и его экипаж несет государство, под флагом которого оно ходит.

Также профсоюзы моряков не могут выйти на связь с командой SS Veles напрямую. Однако Международная федерация транспортных рабочих совместно с профсоюзом и российским консульством не прекращают попыток вернуть моряков на родину.

Отметим, что это не первая сложная ситуация в истории существования теплохода SS Veles. Морякам часто не выплачивали заработанные денежные средства. А в 2011 году члены команды направляли жалобу на большую задолженность по заработной плате в Следственное управление на транспорте.

Как стало известно, теплоход задержали в филиппинском порту из-за неудовлетворительного технического состояния. Об этом сообщил глава профсоюза моряков Владивостока (РФ) Пётр Осичанский.

По словам Осичанского, теплоход пребывает в очень плохом техническом состоянии. На борту остался минимальный запас пресной воды, который закончится очень быстро, практически отсутствует еда, а также топливо. А кроме того, морякам уже полгода не выплачивали заработную плату, поэтому у них нет средств, чтобы самостоятельно уехать домой с Филиппин.

Семьи моряков крайне обеспокоены и выразили готовность самостоятельно оплатить им обратную дорогу.

Напомним, теплоход SS Veles был построен в 1983 году. IMO: 7721392. Последний флаг, под которым ходило судно, был флаг государства Тувалу. Компания-судостроитель: Alexandria Shipyard, Александрия, Египет.

Оператор и судовладелец: Seaservices Shipping, Владивосток, Российская Федерация.

Основные характеристики сухогруза: водоизмещение – 10 022 тонны; дедвейт – 12 402 тонны. Длина – 133 метра, ширина – 21 метр, осадка – 10,1 метра. Скорость хода – 7,2 узлов.

До апреля 2011 года судно ходило под именем ABU ZENIMA, под флагом Египта.

1 мая**День труда**

1 мая 1886 года американские рабочие организовали забастовку с требованием 8-часового рабочего дня. Забастовка и сопутствующая демонстрация закончились кровопролитным столкновением с полицией.



В июле 1889 года Парижский конгресс II Интернационала, в память о выступлении рабочих Чикаго, принял решение о проведении 1 мая ежегодных демонстраций. Впервые день международной солидарности трудящихся был отмечен в 1890 году в Австро-Венгрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, США, Норвегии, Франции, Швеции и некоторых других странах. Долгое время Первомай был символом революции, непримиримой классовой борьбы. Этот праздник отмечается в 66 государствах мира.

5 мая**Мей Дей (May Day)**

Любите ли вы месяц май? Вы задумались?

А про англичан почти с полной уверенностью можно сказать, что да, они любят этот месяц. Ведь на



протяжении почти всех 30 дней они что-нибудь да празднуют. Кстати, кроме Пасхи, Рождества и Нового года, все праздники приходятся на понедельник. Вот так вот, по-своему, по-английски дипломатично решили они проблему «понедельника – дня тяжелого».

В мае англичане отмечают Майский праздник (May Day) с уличными шествиями и народными гуляньями. Музыканты, жонглеры на ходулях, менестрели и работающие вокруг площади харчевни создают здесь подлинную атмосферу средневекового карнавала.

В этот день народ пляшет под майским деревом, украшенным разноцветными ленточками, наряжаются в Зеленого Джека (Jack-in-the-Green), закутываясь в небольшую беседку из свежей зелени.

9 мая**День Победы**

Для большинства жителей Украины День Победы – это не день скорби, а праздник гордости за нашу страну, за наш народ.



1418 дней и ночей советские люди вели кровопролитную войну против фашистских агрессоров и сокрушили их. Народ отстоял свободу и независимость своего Отечества, спас от фашистского порабощения мировую цивилизацию. Завершающие удары советские Вооруженные силы в 1945 г. нанесли в Восточной Пруссии, в западной Польше и Чехословакии. Грандиозная Берлинская стратегическая наступательная операция, проводившаяся с 16 апреля по 8 мая 1945 г., позволила штурмом овладеть столицей Германии – г. Берлином. Развивая дальнейшее наступление, советские войска вышли на реку Эльба, где соединились с американскими и английскими войсками. С падением Берлина и утратой жизненно важных районов Германия потеряла возможность к сопротивлению. 8 мая 1945 г. гитлеровская Германия безоговорочно капитулировала. 9 Мая – самый светлый праздник всего украинского народа, неувядаемый день нашей немеркнувшей воинской славы.

13 мая

День Черноморского флота

13 мая 1783 года в Ахтиарскую бухту Черного моря вошли 11 кораблей Азовской флотилии под командованием адмирала Федота Клокачева. Это произошло через два месяца после присоединения Крыма к России.



На берегах бухты вскоре началось строительство города и порта, ставшего главной базой флота и получившего название Севастополь.

13 мая ежегодно отмечается, как день рождения Черноморского флота.

20 мая

День банковских работников Украины

День банковских работников отмечается в Украине ежегодно 20 мая.

Этим праздником государство (Указ Президента Украины от 06.03.04 № 316/04) подчеркивает важную роль банковской системы и значительный вклад банковских работников в развитие экономики Украины и обеспечение ее финансовой стабильности.



За годы независимости в Украине построена современная кредитно-финансовая система, внедрена национальная денежная единица, обеспечена ее стабильность. Национальный банк Украины создал электронную систему проведения расчетов между банковскими учреждениями и субъектами ведения хозяйства, казначейство, другие учреждения, организации и предприятия, которые обеспечивают полноценное функционирование системы банков страны.

31 мая

Всемирный день без табака

Всемирная организация здравоохранения в 1988 году объявила 31 мая Всемирным днем без табака (World No-Tobacco Day). Перед мировым сообществом была поставлена задача – добиться того, чтобы в XXI веке проблема табакокурения исчезла. XXI век наступил, но проблема не исчезла. Борьба с никотином продолжается.



По данным Всемирной организации здравоохранения в России от причин, связанных с курением, ежегодно преждевременно умирают около 300 тысяч человек. Это больше, чем от дорожно-транспортных происшествий, употребления наркотиков или от СПИД.

Бросить курить нелегко. Известно, что никотин вызывает сильную зависимость, и все мы знаем людей, которые попытались бросить, но всего лишь через несколько месяцев снова начали курить. Это является проблемой для всех нас, и мы должны ею заниматься, так как знаем, что увеличение числа бросивших курить является ключевым элементом снижения прогнозируемого бремени вызванных табаком смертей в течение ближайшего двадцатилетия.

Хорошей новостью является то, что можно обрести существенные преимущества для здоровья, бросив курить в любом возрасте. Те, кто бросил курить в возрасте 30-35 лет, имеют продолжительность жизни, подобную той, что и никогда не курившие люди.

Источник: www.calend.ru



ПОМОЧЬ МАКСИМАЛЬНО ОПЕРАТИВНО

“ Тема подфлажников (моряков, которые работают на судах под флагами иностранных государств) – не новая и с момента обретения Украиной независимости – постоянная. Моряк, который до распада СССР работал на государственных судах под флагом СССР, стал сам отвечать за свою судьбу.

С тех времен появилось огромное количество судоходных компаний (сегодня – порядка 300 по всей Украине), которые предоставляют услуги по трудоустройству на суда иностранных судовладельцев. Сегодня из 100 тысяч украинских моряков порядка 20 тысяч являются членами Профсоюза работников морского транспорта Украины “

— говорит Олег Григорюк, первый заместитель Председателя ПРМТУ.

Что это дает? Для каждого моряка, работающего под нашим коллективным договором (который является договором стандарта ИТФ), мы, как членская организация Международной федерации транспортников, – уже более 20 лет – оговариваем высокие стандарты труда и быта, зарплаты, компенсации и прочие предусмотренные международной практикой моменты.

Количество членов ПРМТУ постоянно увеличивается, и количество заключенных колдоговоров также меняется: какие-то компании приходят к нам, какие-то уходят, но есть тенденция к росту. Мы сотрудничаем и с крупными, и с мелкими компаниями.

Когда нам необходимо решить какую-либо проблему украинского моряка, мы связываемся с братскими профсоюзами ПРМТУ и стараемся внедрять наши условия и коллективные договоры на суда, где работают наши моряки.

- Опытные моряки знают о ПРМТУ. А как нынешние выпускники ВУЗов всех уровней аккредитации могут получить информацию о Профсоюзе работников морского транспорта Украины? Как им найти вас?

- Практически в каждом учебном заведении того или иного уровня аккредитации, где готовят моряков, есть наша профсоюзная организация. Мы ставим перед собой

задачу, чтобы со студенческой скамьи каждый будущий моряк понимал, для чего ему нужен Профсоюз, чем ПРМТУ может быть полезен моряку, каковы права и обязанности моряка, а также что нужно сделать, чтобы вступить в ПРМТУ. Наша глобальная задача – работать со всеми и установить на каждом судне, где работают украинские моряки, высокие стандарты, которые требует ИТФ, – стабильный и надежный партнер для всех судовладельцев, заинтересованных сегодня в установлении нормальных отношений с профсоюзом, аффилированным ИТФ.

- Сколько сегодня стоит быть членом ПРМТУ?

- Если моряк работает под нашим колдоговором, то это – 1%, который в виде членских взносов перечисляется судовладельцем, а мы осуществляем на эти средства все виды социальной поддержки и помощи и предоставляем весь спектр социальных услуг, которые предусмотрены нашим Уставом.

- Но подфлажники на берегу (в перерывах между контрактами) зарплату не получают...

- Когда человек в отпуске, он ничего не платит.

- Какие проблемы вам приходится решать чаще?

- С большинством судовладельцев, с которыми мы заключаем коллективный договор, практически не бывает ни-

каких глобальных проблем (глобальных задолженностей, глобальных компенсационных выплат и так далее). Наше вмешательство необходимо в каких-то исключительных случаях, либо если человек недоволен чем-то, что находится за рамками коллективного договора, либо когда имеет место факт нарушения судовладельцем каких-то обязательств, мы вмешиваемся и добиваемся максимально быстрого решения вопроса. В основном, обращаются не члены Профсоюза, не защищенные коллективными договорами, зарплату и компенсации которых ниже уровня ИТФ, и эти вопросы мы решаем в первоочередном порядке, показывая, что Профсоюз может решить вопросы любого человека.

Бывали случаи, когда мы помогали, возвращали человеку зарплату и компенсации, но и после этого он не становился членом ПРМТУ. Но мы не оставляем эту работу и призываем обращаться к нам, мы открыты к любому способу общения – от телефона и электронной почты, до обращения на нашем веб-сайте, где можно задать вопросы единственному в Украине инспектору МФТ, который является работником нашего Профсоюза.

Благодарим за помощь в написании статьи Ирину Королькову



СТИВЕН КОТТОН ГОТОВ СТАТЬ У РУЛЯ ИТФ



Если вы считаете, что ваша работа налагает на вас определённые обязательства, задумайтесь о Стивене Коттоне. Через пару месяцев он возглавит организацию, представляющую около семи миллионов человек в более чем 150 странах по всему миру. Этой организацией является ИТФ. Стивен Коттон собирается заменить Дэвида Кокрофта, генерального секретаря ИТФ, который уходит в отставку в конце мая, после 20 лет руководства организацией, объединяющей более 700 транспортных профсоюзов, среди которых и Профсоюз работников морского транспорта Украины.

Прошло уже 20 лет с того момента, когда Стивен Коттон присоединился к ИТФ, придя на работу в штаб-квартиру ИТФ в Лондоне. До этого Стив несколько лет проработал судебным исполнителем в юридической фирме, которая помогала морякам в вопросах задолженностей по заработной плате. «Несмотря на то, что в то время ИТФ была совсем другой организацией, я был очень впечатлен её работой. Когда у меня состоялся разговор с Дэвидом Кокрофтом на тему, каким курсом он собирается следовать с ИТФ, он убедил меня, что у него есть четкое видение будущей реализации потенциала организации».

Стив вступил в должность главы подразделения ИТФ по работе с договорами, где ему пришлось иметь дело с судовладельцами, рассматривать жалобы моряков и заключать коллективные договоры. Он продолжил работать уже помощником секретаря специализированного Отдела по делам моряков, а начиная с 2005 года занял пост морского координатора ИТФ, где продолжил работать, защищая интересы моряков и лоцманов.

Выражая свою признательность за честь быть выдвинутым на пост генерального секретаря, Стивен отмечает, что это «бесконечный труд», связанный, в том числе, с решением большого количества задач, и не в последнюю очередь, с борьбой за то, чтобы удовлетворять порой противоречивые требования членов профсоюзов, а также реализовывать амбициозные проекты при ограниченных ресурсах.

Он говорит, что, основываясь на своём опыте работы в морской секции и секции моряков ИТФ, сегодня он обладает чётким пониманием эффективных стратегических и организационных агитационных мероприятий, требующих реализации, от имени работников транспорта всего мира. «ИТФ имеет репутацию «всемогущей» федерации, у которой слово не расходится с делом», – объясняет он. «Моряки и

Несмотря на радикальные изменения в обществе, традиционные профсоюзные принципы сегодня всё ещё играют значимую роль, – заявляет новый лидер Федерации.

“Мы полны решимости отстаивать вступление в силу Сводной конвенции о труде в морском судоходстве, и мы готовы бросить вызов государствам флага и государствам порта, чтобы минимальные стандарты труда действительно соблюдались.”

докеры всегда были готовы выразить свое недовольство и принять меры в случае необходимости, и это именно та репутация, которую я намерен всячески поддерживать.

Кроме того, развитие мировой системы ведения переговоров в отношении оплаты и условий труда моряков на судах под удобными флагами способствовало формированию уникальной модели защиты работников из традиционных и «вновь прибывших» стран-поставщиков рабочей силы в рамках существующей сегодня глобальной экономики. «Появление Международного переговорного форума (IBF) создало платформу, которая изменила восприятие ИТФ всей отраслью, но я считаю, что мы не в полной мере смогли удовлетворить профсоюзные принципы в процессе этих IBF переговоров», – заявляет Стивен.

Несмотря на свои крепкие корни в морском секторе, Стивен заявляет, что он хочет, чтобы и другие секторы ИТФ, которые формируют более 700 профсоюзов, в будущем

становились всё сильнее. «Самое большое членство приносят профсоюзы автомобильной и железнодорожной отрасли», — отмечает он. «Мы также очень внимательно пересматриваем нашу стратегию в таких секторах работы, как экспедирование грузов и логистика: каким именно образом работники этих различных видов транспорта могут стать более осведомленными о важности друг друга».

«В то время, как моряки и докеры часто бастуют сообща, перед нами стоит задача распространить принципы взаимовыручки через различные звенья транспортной цепи», — говорит он. Хороший пример важности создания этой солидарности демонстрирует проблема избыточного веса контейнеров, которые, после того, как их загрузили на берег, могут стать причиной роста риска нарушения правил безопасности для береговых работников и экипажей судов.

«Изменения в мировых транспортных цепочках и торговых моделях заставляют ИТФ идти в ногу со временем», — доказывает Стивен. Он также добавляет, что транспортную цепочку трансформируют, в том числе, и процветающие экономики таких стран, как Бразилия, Индия и Россия, а также новые логистические узлы, часто принадлежащие транснациональным компаниям. Также сегодня обладают существенным потенциалом и такие секторы, как морская добыча нефти и природного газа, особенно у берегов Африки и в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Сегодня мы сталкиваемся также и с проблемами в авиационном секторе: растёт число авиакомпаний на Ближнем Востоке, и некоторые низкобюджетные перевозчики не признают профсоюзы.

«Существует много возможностей для нас, позволяющих посмотреть на эти районы по-другому, что является признанием того факта, что профсоюзы должны продолжать наращивать свои возможности уже со следующим поколением и другим типом работников», — отмечает он. «Изучение этих реалий является приоритетным для генерального секретаря».

Стивен говорит, что проверенные и надёжные методы профсоюзной организации остаются актуальными и сегодня. «Рост членства в национальных профсоюзах по-прежнему напрямую зависит от традиционной значимости проблем рабочих, которые решаются, благодаря хорошей представительской позиции за столом переговоров», — подчеркивает он. «Эти фундаментальные методы и сегодня применяются и остаются в силе, вне зависимости от того, к какому сектору экономики вы принадлежите».

Стивен говорит, что ИТФ может играть ключевую роль в поддержке национальных профсоюзов, и он хочет улучшить сферу той помощи, которую Федерация оказывает своим членским организациям. «Нельзя построить достойную репутацию ИТФ, если национальные профсоюзы в упадке, — утверждает он — и мы действительно можем сделать многое для распространения лучших примеров практической деятельности и создания достойных организационных моделей».

«Поэтому важно, чтобы генеральный секретарь ИТФ взял на себя роль лидера, и чтобы у него была сильная команда», — добавляет он. «Я хочу построить открытую и прозрачную модель правления, потому что если люди не



знают, где их место, они и не знают, где их границы. В ИТФ много хороших людей, и я хочу, чтобы все их хорошие идеи претворялись в жизнь, и чтоб каждый взял на себя полную ответственность за свой участок работы».

Назначение произойдет в этом году — когда МЛС вступит в силу, и обещает Стивен Коттон, что ИТФ будет работать над тем, чтобы действительно приносить морякам пользу, и не в последнюю очередь благодаря своим 150 инспекторам по всему миру.

“Я знаю, что некоторые сегодня заявляют, будто бы МЛС приведёт к окончанию кампании против удобных флагов», — говорит он. «Я думаю, что они не могли бы ошибиться сильнее. Мы с нетерпением ждём вступления МЛС в силу, и будем преследовать государства флага и государства порта, чтобы минимальные стандарты труда действительно соблюдались.”

«Около 70% претензий моряков в отношении задержек заработной платы, обрабатываемых ИТФ, приходятся на суда, не покрытые ИТФ договорами», — отмечает Стив. И, утверждает он, договора ИТФ и членских профсоюзов станут самым эффективным способом демонстрации ответственности Конвенции для судовладельцев.

«Если вы инспектор или аудитор государства флага, и вам приходится проверять на соответствие национальному законодательству 15 разных трудовых договоров на борту, так как экипаж судна смешанный и состоит из моряков 15 разных национальностей, вы по достоинству оцените лёгкость и преимущества одного ИТФ договора, полностью соответствующего МЛС».



КОНФЕРЕНЦИЯ ДЛЯ ИНСПЕКТОРОВ ИТФ

В период с 1 по 5 апреля 2013 года в городе Виго, Испания, проходила Конференция по стратегическому лидерству и организационной работе, инициированная Международной федерацией транспортников (МФТ) при содействии Гарвардского университета права. Для участия в Конференции были приглашены 12 представительниц ИТФ Инспектората (восемь инспекторов и три координатора), а также работники секретариата МФТ. На конференции были представлены такие страны, как Великобритания, Германия, Голландия, Испания, Кения, Норвегия, США, Украина, Франция, Швеция и Южная Корея.

Алисон МакГарри, координатор Женской Секции МФТ, и профессор Трудового права Гарвардского университета Элейн Бернард – организаторы Конференции по стратегическому лидерству и организационной работе – во время церемонии открытия конференции отметили важность этого события и причины ориентации на ИТФ инспекторов-женщин, как целевую аудиторию. «Учитывая тот факт, что морской сектор по-прежнему является мужской сферой влияния и принимая во внимание, что работа инспекторов МФТ связана с решением сложных задач в условиях стресса и необходимости быстрой оценки ситуации и принятия решения для урегулирования конфликта, трудового спора и т.д., данный курс направлен на приобретение навыков стратегического планирования, лидерства и организации членства и профсоюзного движения».

Елена Родригес, секретарь Департамента по вопросам равноправия UGT, Федерации испанских профсоюзов транспорта, связи и моря, от имени испанских профсоюзов (членских организаций МФТ) поприветствовала участниц конференции и пожелала им плодотворной работы. Елена Родригес отметила важную роль, которую играют женщины в урегулировании правоотношений, поиске новых решений проблем, с которыми сталкивается профсоюзное движение и транспортники во всем мире.

Первый день работы конференции был посвящен обсуждению вопросов лидерства, стратегического планирования и принятия решений. Участницы конференции с энтузиазмом обсуждали, какими качествами должен обладать лидер, какие типы лидеров существуют. Практическая работа в группах подтвердила истинность поговорки «одна голова хорошо, а две – лучше». Самостоятельно человек может принять не самое лучшее решение, которое может даже привести к гибели впоследствии, но групповое обсуждение проблемы, ориентация на общий опыт и рассмотрение ситуации с различных сторон дают возможность сделать правильный выбор и спланировать наиболее эффективные мероприятия по решению задачи. «Необходимо на любую проблему смотреть как на задачу, которая имеет решение, а не загонять себя в угол безысходности – victim valley, – отмечает Элейн Бернард.

В последующие дни были рассмотрены вопросы построения отношений и сотрудничества с другими структурами, организациями и контактными лицами, которые связаны с морским транспортом и могут быть полезны в урегулировании проблем и претензий моряков, касающихся оплаты труда, технического состояния судна, обеспечения экипажа судна провизией и водой, репатриации, межличностных конфликтов и т.п.

Что такое стратегическое планирование? Какова миссия профсоюзов? Что значит организация профсоюзного движения? Что такое трансформационное лидерство? – на эти и другие вопросы были получены исчерпывающие ответы.

Организаторы отметили высокую активность участников конференции и глубокое понимание сути вопросов лидерства, стратегии, а также конструктивный подход к решению поставленных задач, как жизненных, так и учебных. В свою очередь инспекторы МФТ поблагодарили Элейн Бернард, профессора трудового права Гарвардского университета, и Алисон МакГарри, координатора Женской Секции МФТ, за те знания и информацию, которыми они поделились с участницами конференции, и которые, несомненно, будут использованы в их ежедневной работе.



ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

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

по e-mail help@itf.org.uk
по телефону **+44 (0)20 7940 9285**
по факсу **+44 (0)20 7357 7871**

Сведения, которые необходимо сообщить:

О себе:

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

О судне:

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

О проблеме:

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



Международная федерация транспортников

ОЧЕРЕДНАЯ ПОБЕДА ИНСПЕКТОРА МФТ



11 марта 2013 года к нам обратился экипаж судна *Куте* (КНМ, IMO 8866199), которое стояло на рейде поблизости от Кинбургской косы ещё с середины февраля 2013 года. Экипаж попросил Профсоюз работников морского транспорта Украины, а в частности инспектора Международной федерации транспортников Наталью Ефрименко, разобраться с проблемой, возникшей на борту судна.

Провизия и пресная вода поставлялись на судно нерегулярно, а также судовладелец задолжал экипажу заработную плату и должен был организовать замену тем членам экипажа, у которых контракт закончился. Как выяснила инспектор МФТ, последняя поставка провизии была произведена 5 февраля, когда судно находилось возле порта Измир, а пресная вода уже была на исходе (оставалось всего 7 кубических метров), котел был сломан, и экипажу не удавалось нормально помыться уже в течение 20 дней.

Заработная плата за период с 1 декабря 2012 года по настоящее время не выплачивалась, а замена и окончательный расчет задерживались, несмотря на то, что сроки контрактов истекли.

На момент 19 марта 2013 года, несмотря на заверения судовладельца, сложившаяся на борту судна ситуация так и не была исправлена:

- Провизии на борту судна практически не осталось;
- Пресная вода отсутствует (после шторма – в резервуарах вода желтого цвета);
- Плохое состояние здоровья повара (уже в течение двух недель он страдает от головных болей, но на борту нет никаких лекарств, которые могли бы успокоить боль);

• Капитан направил сообщение агенту, предупредив последнего, чтобы тот организовал якорную стоянку для доставки на судно продовольствия, воды, денег для экипажа, а также, чтобы повар мог получить надлежащее медицинское обследование, в противном случае капитан пригрозил обратиться к портовым властям с сигналом бедствия.

20 марта 2013 года на борт было доставлено некоторое количество провизии и питьевой воды, а экипаж вежливо попросили подождать ещё немного, пока решится





конфликт с грузовладельцами, которые пока не готовы загрузить судно в порту Октябрьский. Если вопрос с погрузкой не решится, менеджеры пообещали найти другой груз для судна. Они также пообещали, что, как только судно войдет в порт, будет организована замена, экипаж получит окончательный расчет и будет отправлен домой, а также провиант и питьевая вода будут доставлены на судно.

21 марта были получены разъяснения от менеджмента в отношении замены повара:

«Мы предполагали увезти повара с судна тем же буксиром, который доставляет на судно провизию и пресную воду, но повар отказался покидать судно и сообщил капитану, что может остаться на судне до следующего порта-захода. Также он дал капитану собственное заявление, в котором он изложил своё желание остаться на борту. Исходя из вышесказанного, мы организуем замену повара в следующем порту захода».

27 марта появилась информация, что судно направится принять груз в порту Белгород-Днестровский, и подтверждение, что окончательный расчет экипажу будет предоставлен уже в порту.

28 марта часть задолженности по заработной плате

была благополучно перечислена капитану и старшему механику через систему денежных переводов Western Union.

29 марта ПРМТУ привлёк своего председателя первичной профсоюзной организации Белгород-Днестровского порта Игоря Сергеева. По его запросу порт организовал поставку воды, чтобы экипаж мог принять душ и постирать вещи, и т.д. Поздно вечером представители компании-судовладельца прибыли на борт и рассчитались с экипажем. Команда подтвердила Наталье Ефременко получение заработной платы. А повар сообщил, что планирует навестить врача, так как после быстрого медицинского осмотра доктору не удалось выявить причину болей, поэтому для установления диагноза было предложено провести ряд исследований.

Это всего один пример того, как благодаря организованным действиям и настойчивости экипажа, удалось благополучно решить проблему – экипаж получил заработанные деньги.

Стоит отметить, что с подобными ситуациями инспекторы МФТ ежедневно сталкиваются по всему миру, и решение этих проблем напрямую зависит от действий экипажа, который своевременно обратился к инспектору Международной федерации транспортников или в аффилированный профсоюз.



PORT OF CAPETOWN

TRANSNET



national ports
authority

Кейптаун (Капстад) – крупный порт Южно - Африканской Республики (ЮАР) на Атлантическом побережье, в бухте Столовая. Доступен для судов и кораблей всех классов. Порт Кейптаун имеет рейд и несколько приливных бассейнов (наиболее крупные – Дункан, Виктория и Альфред). Подходы к бассейнам защищены с Северо-Запада молом длиной 1,6 км, с Северо-Востока молом длиной 3 км. Порт входит в Администрацию Южноафриканских железных дорог и портов.

Ввоз: промышленные изделия, бумага, керосин, нефть, машины, автомобили, продовольствие, топливо, зерно, лес и удобрения.

Вывоз: шерсть, вино, кожи и шкуры, кукуруза и продукты из кукурузы, вяленая рыба, рыбная мука, алмазы, золото, асбест, фрукты, китовый жир, руда, промышленные изделия, консервированные фрукты, рыбные консервы, рыбий жир, медные чушки.

Якорная стоянка в заливе защищена волноломом длиной 725 м. Порт оборудован угольными складами и приспособлениями для погрузки балласта. Длина причального фронта – 7400 м, общая длина причальных складов – 2260 м. На основных причалах установлено 90 электрических кранов грузоподъемностью от 3 до 15 т. Имеется плавучий кран грузоподъемностью 60 т с вылетом стрелы 24 м. На причале № 4 находится зерновой элеватор вместимостью 30 000 т с погрузочными транспортерами, норма погрузки 750 т/час. В порту имеются: холодильники емкостью 7000 т, из которых можно производить погрузку непосредственно на суда; нефтехранилища на 70 000 т; резервуары для керосина емкостью около 30 000 т; 21 цистерна для жидкого топлива емкостью 130 000 г.

В порту расположены сухие доки: Стуррок-док длиной 345 м. Док оборудован электрическим краном грузоподъемностью 50 т, краном — 10 т, 2 электрическими кранами — по 5 т. Док Робинзон длиной 152 м, шириной 20 м, глубина над порогом 8,8 м. Док оборудован электрическим краном грузоподъемностью 4 т и паровым краном — 1,5 т. Слип может принимать судно до 750 т или 2 судна по 300 т, длиной 56 м. Наибольшая длина находящегося в порту плавучего дока 42 м, ширина 11 м, подъемная сила 450 т. Оборудование для бункеровки судов жидким топливом имеют 26 причалов. Суда бункеруются мазутом, дизельным топливом, осветительным керосином и газойлем у причалов в бассейнах Виктория и Альфред, Дункан-дока и у Восточного мола. Длина причалов 275 м глубины у причалов 12,8 м (42'). Лоцманская проводка обязательна.

В Кейптауне базируются 4 мощных буксира от 2000 до 2800 и. л. с., оборудованных современными спасательными и противопожарными приспособлениями, радиоустановками, радиолокаторами и прожекторами, а также имеются 2 меньших буксира и 2 лихтера грузоподъемностью 240 т.





КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР ALLURE OF THE SEAS – ТИТАН МОРЕЙ

Лайнер Allure of the Seas – стал вторым круизным судном класса Oasis, которое принадлежит компании Allure of the Seas Inc.

Сегодня Allure of the Seas вместе со своим близнецом – лайнером Oasis of the Seas – являются самыми большими пассажирскими судами в мире: длина обоих круизных судов около 360 м (в зависимости от температуры). Allure of the Seas длиннее своей сестры на 5 см: его длина составляет почти 365 метров, высота – 71 метр, вес – около 600 тонн, водоизмещение – 225,282 тонн, а средняя скорость этого гиганта составляет 22,6 узла (41,9 км/ч). Отправиться же в морское путешествие на любом из этих двух титанов морей предлагает круизный оператор Royal Caribbean International.

Royal Caribbean International — американско-норвежское предприятие со штаб-квартирой в Майами, США, собственником которой является материнская компания Royal Caribbean Cruises Ltd., которая держит под контролем 25,6 % мирового круизного рынка с помощью 42 судов под брендами пяти дочерних предприятий:

- Celebrity Cruises
- Royal Caribbean International
- Pullmantur Cruises (которой принадлежит также авиакомпания Pullmantur Air)
- Azamara Club Cruises
- CDF Croisieres de France.

Все суда, начиная с 1991 г., имеют of the Seas в конце названия.

31 марта 2007 года компания Royal Caribbean Cruises Ltd. подписала контракт с финской судостроительной верфью Aker Finnyards (с осени 2008 STX Europe Cruise) на строительство второго судна класса Oasis. Закладка киля на стапеле под строительным номером 1364 состоялась на верфи в городе Турку, Финляндия, 12 марта 2008 г.

По сравнению с первым судном данного класса, при

строительстве Allure были сделаны некоторые конструктивные изменения: были сдвинуты к корме спасательные шлюпки, а также поставлены дополнительные отсекатели, чтобы предотвратить повреждения судна при высокой волне. Затопление сухого дока состоялось 20 ноября 2009 г. А уже в середине сентября 2010 г. судно было готово к ходовым испытаниям на Балтике.

Крёстная мать Allure of the Seas

Церемония крещения судна состоялась 29 ноября 2010 г. в рамках благотворительного круиза – каюты на этот рейс были проданы спонсорам. Благодаря соглашению с американской киностудией Dream Works Animation, крестной матерью судна стал персонаж мультфильма «Шрек» – принцесса Фиона. На церемонии в театр на борту судна пришло примерно 3500 зрителей. Уже 1 декабря Allure of the Seas начал свой первый рейс.

Гигант Allure of the Seas может свободно принять на своём борту 5400 пассажиров, а также 2384 человека обслуживающего персонала, которые сделают всё возможное, чтобы отдых гостей был незабываемым, а все их желания молниеносно удовлетворялись.

Для сравнения, знаменитый Титаник мог вместить только 3547 человек, включая экипаж, а печально знаменитая Costa Concordia – 4880 человек.

Гости могут воспользоваться 24 лифтами, чтобы добраться до любой из 16 палуб, вдоль которых расположены 26 ресторанов, 17 баров и кафе. Один из лифтов является одновременно и баром: Rising Tide, который курсирует наподобие лифта между тремя уровнями лайнера.

Гениальная конструкция судна позволяет создать уникальную атмосферу уюта в каждом клубе, баре или ресторане, даже если на борту находятся все 5400 пассажиров. Каждое заведение вмещает до 128 человек, а их разнообразие – от винного бара до японского ресторана – позволит каждому найти место себе по душе. Для самых смелых даже работает бар, целиком сделанный из льда, где можно спрятаться от солнца и тепла: температура тут не поднимается выше – 8 градусов Цельсия.

Allure of the Seas разделен на семь так называемых «районов», и чтобы полностью обойти судно потребуется целый день.

Для тех, кто хочет всегда оставаться на связи, Allure был оснащён точками Wi-Fi доступа и мобильным роумингом.

Впервые в истории круизного судоходства, знаменитая сеть кофеен STARBUCKS открыла своё заведение на борту именно Allure of the Seas. Помимо этого, вы можете приобрести брендовые вещи фирмы GUESS в первом «судовом» магазине этой марки.

Allure of the Seas также является первым судном, на борту которого есть настоящий парк развлечений с американскими горками. Помимо этого туристам доступны такие активные развлечения, как два скалодрома, тарзанка, баскетбольные и волейбольные площадки, поле для гольфа на 9 лунок, специальная дорожка для пробежек длиной 700 метров, а тренажерный зал поможет вам подерживать себя в форме даже во время отпуска.

Если же вы хотите просто погулять – в вашем распоряжении великолепный Центральный парк с 12175 растениями со всех уголков мира. Размеры парка – 100 на 19 метров, и здесь найдётся место для каждого: можно просто расслабиться с книгой, поиграть в гигантские шахматы, либо же погулять в саду скульптур, где представлены работы художников со всего мира.

Помимо 11 бассейнов (как с пресной, так и с солёной водой) и 10 джакузи, Allure of the Seas предлагает ещё 2 бассейна типа Surf Rider, снабжённых системой искусственной генерации волн и предназначенных специально для занятий серфингом.

А посетив театр на воде Aqua Theater – главный амфитеатр круизного лайнера, вы сможете насладиться выступлениями акробатов на воде в рамках шоу программы Oseania, концертами и даже пройти курсы дайвинга. Сцена амфитеатра поднимается и опускается на время проведения выступлений, обеспечивая доступ в бассейн глубиной 5,4 метра. Пассажирам Allure предлагается посетить мюзикл Чикаго, один из лучших мюзиклов на Бродвее прямо

на лайнере. Для любителей юмора работают клубы, в которых проходят комедийные вечера Стендап, а поклонники джазовой музыки могут насладиться живыми выступлениями музыкантов.

Самых маленьких туристов, помимо всего прочего, радуют персонажи-символы Dream Works Animation: Шрек, Фиона, Кунг-фу Панда, пингвины из мультфильма «Мадагаскар», которые всегда рады фотографироваться с маленькими гостями.

Компания Royal Caribbean решила предложить своим 5400 пассажирам уникальное приключение на Ямайке. И так как на Ямайке зафиксирован один из самых высоких уровней преступности в мире, а туроператор не хотел подвергать своих пассажиров опасности, Royal Caribbean инвестировала более 200 миллионов долларов в город Фалмут. Для того, чтобы принять Allure, в городе был построен современный порт, который разместили на искусственном острове, чтобы не разрушать исторические здания, расположенные на берегу. Компания инвестировала в ремонт домов восемнадцатого и девятнадцатого веков, финансировала открытие тематических ресторанов, роскошных торговых центров и концертных площадок. Чтобы воссоздать атмосферу того времени, когда город-порт был богат и процветал благодаря продажам рома и сахара, к заходу Allure в Фалмут, его старинные улицы заполняются местными жителями, одетыми в исторические костюмы. Некоторые скептики утверждают, что такая модернизация города, хоть и сделала его безопасным для туристов, но не отражает его духа. Представители компании же сообщают, что история города достоверно отражена, и в то же время гостям не нужно беспокоиться, что где-то за углом их подстерегает опасность.

Мода на реставрацию и модернизацию городов компанией Royal Caribbean началась ещё в 1977 году, когда норвежское подразделение компании Great Stirrup Cay приобрело крошечный остров в архипелаге Багамских островов и превратило его в частный остров, доступный только для своих пассажиров. Компании Royal Caribbean также принадлежат некоторые острова Багамского архипелага и Гаити.

Некоторые любители путешествий утверждают, что круизные суда не обеспечивают своих туристов знакомством с новыми культурами, а являются, по своей сути, лишь плавающими торговыми центрами. Они утверждают, что данный вид отдыха не оставляет места сюрпризам и неожиданностям – ведь всё спланировано до мелочей! С другой стороны, любители круизов настаивают, что такие способы путешествовать позволяют посетить труднодоступные районы и предоставляют комфорт, который не возможно получить, выбрав любой другой вид транспорта.

Какому типу отдыха вы бы не отдавали свое предпочтение, вы не сможете оспорить тот факт, что титан морей круизный лайнер Allure of the Seas настолько поражает своим великолепием, спектром предлагаемых развлечений и гигантскими размерами, что нет сомнения, что он оправдал вложение каждого из потраченных на его строительство 1,4 миллиарда долларов.



ПРОФСОЮЗЫ ДЛЯ ЗАЩИТЫ РАБОЧИХ

Взаимоотношения между работником и работодателем изначально порождали конфликты. По мере формирования капиталистического общества появлялись новые социально-экономические классы – капиталисты и наемные рабочие.

В эпоху зарождения капитализма одним из главных методов повышения дохода предпринимателей было ужесточение требований к работникам – удлинение рабочего дня, сокращение норм оплаты труда, штрафы, экономия на охране труда, увольнения. Обострение взаимоотношений наемных работников и работодателей часто приводило к стихийным выступлениям – рабочие покидали предприятие и отказывались снова приступать к работе, пока их требования не были удовлетворены хотя бы частично. Но эта тактика могла принести успех, только если с протестом выступали не отдельные недовольные, а крупные группы рабочих. Вполне закономерно, что первые профсоюзы начали возникать как раз в годы промышленной революции и в наиболее промышленно развитой стране – Англии.

Профсоюзы или trade unions организовывались как добровольные профессиональные объединения трудящихся, с целью защитить экономические интересы работников, прежде всего, улучшения условий труда и повышения заработной платы. Собственно, эта функция осталась основополагающей в профсоюзном движении и по сей день, однако со временем к ней добавились социальные и другие дополнительные блага.

Профсоюзное движение в Англии демонстрировало общие закономерности развития, которые позже проявились и в других странах.

Первые ассоциации рабочих имели строго локальный характер и объединяли только высококвалифицированных рабочих наиболее передовых отраслей. Так, одним из самых

первых английских тред-юнионов считается созданный в 1792 союз прядильщиков Ланкашира. Что касается неквалифицированных рабочих, то высокая безработица делала их легко заменяемыми, поэтому на первых порах они никак не могли противостоять произволу нанимателей, а потому оставались за рамками профсоюзного движения.

Предприниматели и защищающее их интересы государство первоначально проявляли неприязнь к профсоюзам. Для борьбы с ними вводились специальные законы, запрещающие рабочие союзы и вводящие уголовную ответственность за членство в «заговорщических организациях». В 1799–1800 в Англии были приняты законодательные акты, которые объявляли рабочие собрания незаконными и накладывали запрет на проведение демонстраций. Однако эти законы не смогли усмирить рабочих, а, наоборот, стимулировали их объединяться в борьбе за свои права. Поэтому уже в 1824 антирабочее законодательство в Англии отменили, произошла фактическая легализация тред-юнионов.

Тред-юнионизм быстро стал массовым движением. Многочисленные местные профсоюзные организации стали налаживать связи друг с другом, чтобы обмениваться опытом и организовывать совместные действия. В 1834 по инициативе Роберта Оуэна был образован Великий национальный союз тред-юнионов (Grand National Consolidated Trade Union), но эта организация оказалась неустойчивой. Однако в 1868 движение к консолидации английских профсоюзов завершилось формированием Конгресса тред-юнионов (Trades Union Congress), который с тех пор и до наших дней является

центральный координирующий орган профсоюзного движения Великобритании.

Профсоюзное движение первоначально было чисто мужским, женщин в профсоюзы не принимали. Этим не без успеха пользовались предприниматели: используя новейшие разработки в области техники, упрощающие труд наемного работника, работодатели стремились заменить рабочих-мужчин на женщин как на более дешевую и менее организованную рабочую силу, привлекая их в качестве штейк-брехеров. Так как право женщин на работу не признавалось даже их же коллегами-мужчинами, женщинам Англии пришлось создавать свои собственные профессиональные организации. Наиболее массовое из них, «Общество защиты и охраны женщин» (впоследствии ставшее Женской профсоюзной лигой), смогло в 1874–1886 организовать около 40 профсоюзных отделений для женщин-работниц. Лишь в начале XX в. в Англии произошло слияние мужских и женских профсоюзов. Но и в наши дни в Англии, как и в других странах, доля членов профсоюзов среди женщин-работниц заметно ниже, чем среди работников-мужчин.

Одновременно наблюдались и другие существенные изменения в английских профсоюзах – возникли Новые тред-юнионы (New Trade Unions). Первые крупные Новые тред-юнионы (Союз рабочих газовой промышленности, Союз докеров) были основаны в 1889. Ранее существовавшие профсоюзы строились по узкопрофессиональному (цеховому) признаку, т.е. объединяли только рабочих одной профессии. Новые профсоюзы стали строиться по производственному (отраслевому) признаку – в их состав входили рабочие разных профессий, но принадлежащие к одной отрасли производства. Так, в 1896 году была основана и Международная федерация транспортников (МФТ), которая объединила все профсоюзы, члены которых работали в транспортной отрасли. Сегодня МФТ объединяет 708 профсоюзов из 154 стран мира. В члены этих профсоюзов впервые принимали не только высококвалифицированных рабочих, но и неквалифицированных. Под влиянием Новых тред-юнионов неквалифицированных рабочих начали принимать и в старые тред-юнионы. Постепенно новые принципы членства стали общепринятыми, и уже к началу XX в. разница между Новыми тред-юнионами и старыми во многом стерлась.

В начале XX в. профессиональные союзы Англии объединяли более половины всех рабочих страны (в 1920 – около 60%). Такая высокая организованность профсоюзного движения надолго сделала его влиятельным участником политической и экономической жизни страны.

Становление и развитие профсоюзного движения в разных странах происходило в целом по английскому образцу, но с запаздыванием и разными темпами. Например, в США первый общенациональный рабочий союз, Рыцари Труда (Knights of Labor), возник в 1869, но к концу XIX в. он пришел в упадок, и крупнейшей национальной рабочей организацией стала основанная в 1881 Американская Федерация Труда, АФТ (American Federation of Labor, AFL). В 1955 она слилась с Конгрессом производственных профсоюзов, КПП (Congress of Industrial Organization, CIO), с тех пор эту ведущую профсоюзную организацию США называют АФТ-КПП.

Сопrotивление предпринимателей профсоюзам было в этой стране очень долгим. Так, в 1920–1930-е Национальная ассоциация промышленников настояла на введении контрактов «желтой собаки», по условиям которых рабочие не должны были вступать в профсоюзы. Чтобы ослабить сплоченность объединенных в профсоюзное движение рабочих, американские предприниматели пошли им на дополнительные уступки – например, применяли участие в прибылях предприятия. Нетерпимость к профсоюзам сменилась в США их признанием только при «новом курсе» Ф.Д. Рузвельта: принятый в 1935 Национальный закон о трудовых отношениях (закон Вагнера) требовал от работодателей обязательного заключения коллективных договоров с профсоюзом, представляющим большинство работников.

Если в Англии и США профсоюзы, как правило, выдвигали чисто экономические требования и подчеркнуто дистанцировались от радикальных (революционных) политических партий, то в других развитых странах профсоюзное движение конца XIX – начала XX вв. оказалось более политизированным и революционным. В одних странах (Франция, Италия, Испания) профсоюзы попали под сильное влияние анархо-синдикалистов, в других (Германия, Австрия, Швеция) – под влияние социал-демократов. Приверженность «континентальных» профсоюзов левым идеям затянула процесс их легализации. Во Франции право организовывать рабочие союзы было официально признано только в 1930-е. В Германии гитлеровский режим уничтожил профсоюзы, их восстановили лишь после Второй Мировой войны.

Во II-й половине XX в. революционный период развития профсоюзов окончательно завершился, победила идеология социального партнерства. Профсоюзы отказались от нарушений социального мира в обмен на признание профсоюзных прав и государственные социальные гарантии. «Умиротворение» отношений между профсоюзами и предпринимателями нашло наиболее яркое выражение в японском профсоюзном движении. Поскольку в Японии для рабочего большое значение имеет принадлежность к фирме, а не род занятий, то и профсоюзы строятся в этой стране не по профессиям, а по фирмам. Это значит, что объединенные в «фирменный» профсоюз рабочие разных специальностей солидарны скорее с менеджерами своей фирмы, чем с коллегами по профессии из других фирм. Сами профсоюзные активисты получают плату от руководства фирмы. Как следствие, на японских предприятиях взаимоотношения между профсоюзами и менеджерами гораздо более дружеские, чем на фирмах европейского типа. Впрочем, наряду с «компанейскими» в Японии есть и отраслевые профсоюзы европейского типа, но более малочисленные.

Во II-й половине XX в., по мере развертывания индустриализации в развивающихся странах Азии и Африки, профсоюзное движение начало активно развиваться и на периферии мирового хозяйства. Однако даже в наши дни профсоюзы стран «третьего мира» остаются, как правило, малочисленными и маловлиятельными. Подъем профсоюзов наблюдается в основном в новых индустриальных странах (Южная Корея, Бразилия).



ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

ПЕРВОМАЙ

ЧИКАГСКАЯ ТРАГЕДИЯ

Первомай в современном виде возник в конце XIX века в рабочем движении, выдвинувшем в качестве одного из основных требований введение восьмичасового рабочего дня. 1 мая 1886 года социалистические, коммунистические и анархические организации США устроили ряд митингов и демонстраций. В движении за 8-часовой рабочий день участвовали 340 тыс. человек, из которых, требуя 8-часового рабочего дня, бастовали свыше 190 тыс. человек и 42 тыс. с успехом, а 150 тыс. удалось добиться некоторого сокращения рабочего времени, не прибегая к стачке.

В понедельник 25 апреля 1886 года в центре Чикаго состоялся митинг, созданный Центральным союзом труда. Среди главных лозунгов – «С первого мая – рабочий день 8 часов!», «Долой трон, алтарь и денежные мешки!». Первого мая забастовало около 40 000 человек.

Альберт Парсонс, анархист и основатель Международной Ассоциации Рабочих (International Working People's Association - IWPA), со своей женой Люси и их детьми, возглавлял марш 80 000 человек вниз по Мичиган-авеню. В другом месте города на митинг собралось еще около 10 тыс. человек.

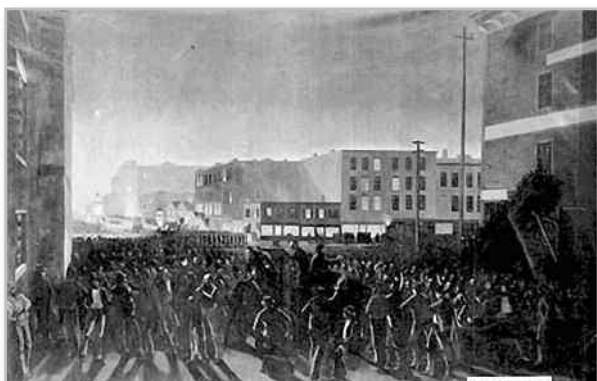
Численность IWPA в Чикаго составляла около шести тысяч человек, они издавали несколько газет для рабочих.

За манифестантами наблюдали полицейские и члены городского ополчения, вооруженные винчестерами (некоторые из них располагались на крышах зданий вдоль улицы). Однако день прошел без инцидентов. Так же как и следующий. Правда в одной из газет появился призыв расправиться с «главными организаторами беспорядков» – Парсонсом и Шписем.

Столкновения произошли в понедельник, 3 мая у ворот завода механических жаток Маккормика. Профсоюз на этом заводе был запрещен еще в феврале и когда рабочие объявили о забастовке, администрация решила уволить всех работников и нанять на их место штрейкбрейхеров. Прежние рабочие завода, среди которых было немало выходцев из Ирландии, собрались у ворот завода, чтобы воспрепятствовать проходу скэбов на завод. Рабо-

чие были настроены решительно – в прошлогодней забастовке они одержали верх над хозяевами, которые пытались привести скэбов под охрану детективов частного агентства Пинкертона. На этот раз штрейкбрейхеров сопровождала полиция. Около половины из 400 скэбов присоединились к бастующим, однако остальные направились на рабочие места. Один из рабочих активистов Август Шпис призывал товарищей «стоять до конца и защищать профсоюз».

После окончания рабочего дня забастовщики встречали штрейкбрейхеров, выходивших с завода. Встречали руганью, сжатыми кулаками, угрозами. Полиция попыталась усмирить рабочих, пустив в ход дубинки, и получила в ответ кулаки и камни. И тогда раздалась выстрелы.



Митинг в сквере Хеймаркет 4 мая 1886 года



Взрыв бомбы во время митинга в сквере Хеймаркет

Несколько рабочих (от двух до шести человек — официальные данные и свидетельства очевидцев расходятся) были убиты, несколько ранено.

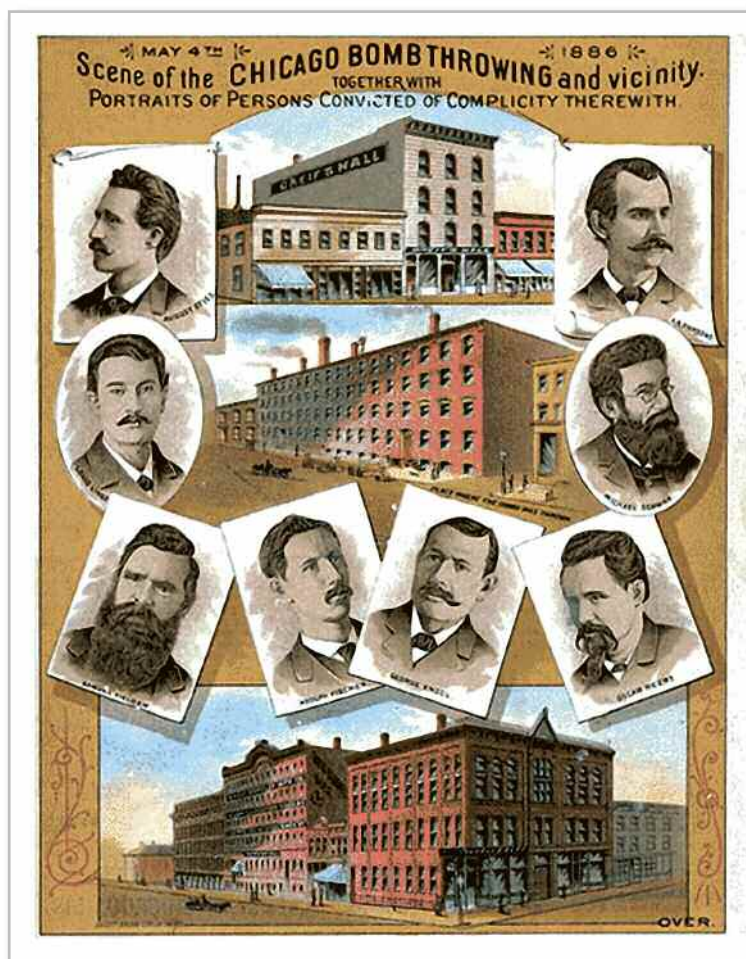
Уже через несколько часов на собраниях профсоюзов было решено провести на следующий день митинг, через несколько часов чикагские анархисты выпустили листовку на немецком и английском языках тиражом около 2500 экземпляров, призывающую рабочих собраться на следующий день (то есть 4 мая) на митинг в сквере Хеймаркет на пересечении Рэндолф Стрит и Улицы Равнин, который находился в коммерческом центре города.

Надо заметить, что анархизм вожак чикагских рабочих имел свою специфику: в отличие от классических нью-йоркских анархистов (сторонников тактики террора), анархисты Чикаго были тесно связаны с профсоюзным движением и стремились приобщить его членов к идеям социализма. В анархизме чикагцев проявилось стремление к активным действиям, противостоящее позиции Социалистической рабочей партии, которая от работы в профсоюзах отстранялась. Всего в Чикаго численность бастующих составила 80 тыс. человек, в Нью-Йорке — 45 тыс. человек, в Цинциннати — 32 тыс., в Балтиморе — 9 тыс., в Милуоки — 7 тыс., в Бостоне — 4700, в Питтсбурге — 4250, в Детройте — 3 тыс., в Сан-Луи — 2 тыс., в Вашингтоне — 1500, в других городах — 13 тыс.

Всего в забастовках (по разным источникам) участвовало от 300 000, до полумиллиона человек.

При этом многим из бастующих удалось добиться выполнения своих требований еще до начала забастовки, объявив о своей готовности бастовать, они вынудили хозяев пойти на уступки.

Именно в память о событиях в Чикаго Парижский конгресс II Интернационала (июль 1889) объявил 1 мая Днём солидарности рабочих всего мира и предложил ежегодно отмечать его демонстрациями с социальными требованиями.



Восемь человек, непосредственно или косвенно связанных с проведением митинга, и его организаторы из числа анархистов были обвинены в убийстве: Август Шпис, Альберт Парсонс, Адольф Фишер, Джордж Энгль, Луи Линг, Майкл Шваб, Сэмюэль Филден и Оскар Ниббе.

Статья подготовлена по материалам Википедии, agitclub.ru и History of the Labour in the United States . Sixth ed. N.Y., 1951. Vol. 2. P. 385.



ТРАГЕДИЯ ТУРБОХОДА ARANDORA STAR

Грузопассажирский турбоход Arandora, переименованный в 1929 г. в Arandora Star, строили на заводе Cammell Laird & Company Ltd., в Биркенхеде. Спуск на воду произвели 4 января 1927 г, а в мае передали компании Blue Star Line.

Его валовая вместимость составляла 12846 б.р.т., длина 156.2 м, ширина 20.8 м. В 1935 г. длину увеличили до 176.5 м, а валовую вместимость до 14943 б.р.т. Силовая установка состояла из 4-х импульсно-реактивных турбин фирмы Parsons, суммарной мощностью 13880 л.с., вращавших через редукторы два гребных винта. Скорость судна составляла 16 узлов. Пар с давлением 14 кг/ кв. см вырабатывался в трёх двухсторонних паровых котлах, работавших на мазуте. Судно имело 7 грузовых трюмов для транспортировки генеральных грузов, замороженных продуктов и предназначалось для регулярных рейсов между портами Великобритании и Аргентины. Пассажирская вместимость 180 человек (в очень комфортабельных помещениях первого класса). Турбоход был однотипным с Almeda Star, Andalucia Star, Avelona Star и Avila Star. Все пять судов погибли во время ВОВ.

Лайнер начал совершать круизные рейсы в Норвегию, столицы Балтийского моря, Средиземное море, Восточную Индию и стал наиболее известным из всех 5-ти судов данной серии. Благодаря белому корпусу и яркой полосе, опоясывавшей корпус, Arandora Star получила название – «шоколадный ящик» или «свадебный торт». В 1935 г. вместимость увеличили до 400 человек, и пассажирские помещения декорировали в стиле короля Луи XIV. Оформление обеденного салона превзошло ожидания самой придирчивой и изысканной публики.

После начала второй мировой войны, в 1939 г, турбоход под командованием капитана Моултона, выполнял рейс в Нью-Йорк. Во время обратного перехода в Великобританию, получил приказ следовать в Фалмут для экспериментальной установки противоторпедного оборудо-

вания. Выполнив испытание, военное ведомство оставило эту затею, и лайнер, эскортируемый авианосцем H.M.S. Glorious и крейсером H.M.S. Coventry off Narvik, снялся в Ливерпуль для дальнейшего решения своей судьбы.

В конце мая 1940 г. капитан получил приказ следовать в Норвегию, и 4 июня судно входило в фиорды, где приняло на борт 1600 солдат и офицеров Великобритании, Франции и Польши. В те дни торговые суда вывозили из Норвегии 25000 военнослужащих. Эвакуация сопровождалась большими потерями. Германские линкоры Scharnhorst и Gneisenau, совместно с тяжёлым крейсером Admiral Hipper и двумя эсминцами, потопили находившиеся севернее Нарвика: транспорт Orama, танкер Oilpioneer и эскортировавший их корабль H.M.S. Juniper. В тот же день, во время морского сражения погибли английский авианосец Glorious, эсминцы Acasta и Ardent.

После выгрузки в Глазго военнослужащих турбоход взял курс на Swansea, где капитан получил приказ следовать в Брест для эвакуации войск и беженцев в Фалмут. Следующий рейс был во французский Bayonne, район Аквитании, в сопровождении военного корабля. Приняв в одном из маленьких портов, St. Jean de Luz, 1700 человек военнослужащих и беженцев, лайнер возвратился в Великобританию.

Высадив пассажиров в Ливерпуле, капитан получил новый приказ – принять на борт пленных и интернированных немцев и итальянцев, находившихся в лагере для перемещённых лиц. Их следовало транспортировать в Канаду. 2 июля 1940 года, около 04.00, турбоход Arandora Star вышел из порта Ливерпуль. На борту судна находилось 1673 человека, из которых 174 – члены экипажа, 200 че-

людей военизированной охраны, 479 человек интернированных немцев, 86 человек пленных немцев и 734 человека интернированных итальянцев.

После выхода судна в открытое море погода была хорошей, и лайнер следовал противолодочным зигзагом, без эскорта, со скоростью 15 узлов. В 18.15 того же дня прозвучал взрыв торпеды, поразившей турбоход, когда он находился на расстоянии 75 миль западнее мыса Bloody. Торпедную атаку совершила германская подводная лодка U-47, находившаяся под командованием корветтен-капитана Гюнтера Приена. Торпеда поразила судно в районе машинного отделения, с правого борта, на уровне ватерлинии. Два инженера и один рядовой член машинной команды погибли в результате взрыва, а паровые турбины получили повреждения и остановились, такая же участь постигла вспомогательные и аварийный генераторы. Все помещения погрузилось во тьму, средства коммуникации не функционировали. Одна из спасательных шлюпок правого борта была разрушена взрывом, оборвались фалы, и вышли из строя обе шлюпбалки соседней шлюпки.

В момент взрыва ст. помощник Brown находился на мостике вместе с третьим помощником капитана. Определив местоположение лайнера, он приказал отнести написанное им сообщение в радиорубку и отправить информацию для береговых радиостанций. В скором времени радист получил подтверждение с Malin Head о получении информации бедственного положения турбохода.

(Malin Head расположен на ирландском полуострове Inishowen. Во время второй мировой войны правительство Ирландии разрешило правительству Великобритании разместить в Malin Head две радиостанции. Это соглашение имело гриф абсолютной секретности, т.к. Адмиралтейство установило там оборудование для обнаружения подводных лодок Германии).

После команды капитана Моултона – «Оставить судно», на воду спустили 10 шлюпок, одновременно начали сбрасывать спасательные плоты. На шлюпочной палубе царил хаос и паника, исходившая от интернированных итальянцев и немцев. Судно кренилось быстро и в 19.20 перевернулось, погрузившись носовой частью в



воду, а затем с вертикально поднятой кормой ушло на морское дно, унеся с собой много пассажиров и часть экипажа. Оказавшиеся в воде люди находились в громадном нефтяном пятне. Нефть и масло покрыло их одежду, стекали по голове, попадая в глаза и рот. Они замерзли, и шансов на спасение было мало.

В 09.30 следующего дня прибыли первые самолёты королевских военно-воздушных сил. Они сбросили в воду предметы первой необходимости – медикаменты, бинты, пищу, воду, сигареты и сообщение о том, что спасательные суда идут на помощь. Самолёты кружились над ними до 13.00, когда прибыл канадский эсминец H.M.C.S. St. Laurent. Корабль подошёл на максимальной скорости, приступив к спасению людей, находившихся в воде, а затем принимал на свой борт тех, кто был в шлюпках. Спасательная операция продолжалась около 5-ти часов. Большую сложность представляло спасение одиночных людей и малых групп, находившихся в воде, державшихся за всплывшие с судна доски и другие предметы. Некоторые, более выносливые, помогали обессиленным, страдавшим от попавшей в их организмы нефти. Моряки бросали за борт лини, за которые люди цеплялись, затем их подтягивали и помогали взобраться на палубу. Позже прибыл британский эсминец H.M.S. Walker, он обошёл район катастрофы, но ему не удалось найти кого-либо.

На борт H.M.S. St. Laurent подняли 868 человек, и на следующий день доставили в Гринок. Спасённые заполнили все помещения эсминца. Подневольные пассажиры находились на всех палубах. Они были в каютах офицеров, в кубриках рядового состава и в котельном отделении. Однако среди них не было капитана Моултона, 12-ти судовых офицеров и 42-ух рядовых членов экипажа турбохода Arandora Star. Все они погибли. Утонули – 37 человек военизированной охраны, 470 итальянцев и 243 немца. Таким образом, менее чем через сутки после выхода лайнера из Ливерпуля, погибли 805 человек из 1673 бывших на борту. В дальнейшем компания Blue Star Line никогда не использовала название Arandora при строительстве своих судов.

Братушенко Валерий Сергеевич

ТАЙНА В ПУСТЫНЕ



Я работаю вторым механиком в компании Columbia Shipmanagement, и во время остановки в порту у меня абсолютно нет времени на прогулки, осмотр мест пребывания и другое. Так как хожу я на крупном судне, выгрузка и погрузка часто происходят вдали от берега. Но один раз так получилось, что наше судно, оставшись на перестое, задержалось у берегов Перу на 2 недели. Времени было много, работы мало. Поэтому мы с коллегами захотели увидеть одно из древнейших чудес мира, которым славится эта страна.

Недалеко от океанского побережья Перу находится загадочная территория, происхождение которой овеяно рядом мистических историй. Она называется Пампа Колорада («Красная равнина») и была населена народом наска. Сейчас на землях бывших поселений красуются гигантские мистические картинки, предназначение которых ученые пытаются отгадать вот уже не первое десятилетие. Что такое Линии Наска, никто точно не знает.

Открытие геоглифов (земляных узоров) пустыни связано с появлением авиации. Эти рисунки были обнаружены случайно в 1920 году. Пролетая над пустынным плато, американский пилот различил на нем калейдоскоп линий и завитков, которые усеяли огромное плоскогорье. Климат в этом месте безжалостный. В этих местах земля годами не видит влаги. Капли редкого дождя, падая на раскаленную каменистую поверхность, тут же испаряются. Но, между тем, такие погодные условия оберегают драгоценное достояние древней цивилизации от тлена времени. С момента открытия загадочных рисунков ученым не дают покоя вопросы об их создателях и предназначении. Выдвигаемые теории разнообразны и фантастичны — от космических пришельцев, до системы контроля земной по-

пуляции. Считается, что возраст местных таинственных рисунков составляем минимум полторы тысячи лет. Существование этих изображений часто связывают с возведением пирамид Майя и египетской цивилизации. Все эти объекты были созданы в один и тот же период, что часто становится причиной появления мистических теорий их происхождения. Про то, зачем они были созданы, ученые дискутируют до сих пор.

В пустыне Наска находится больше чем сотня разных фигур и линий — от самых обыкновенных квадратов, до разнообразных стилизованных изображений животных, людей в самом необыкновенном обличье. Здесь расположены тысячи вырезанных в почве таинственных линий, которые, если смотреть на них с земли, представляются беспорядочными и бессмысленными, а с воздуха видно, что они являются частями огромных узоров и изображений. Одна из особенностей рисунков Наска — все они выполнены одной линией, которая нигде не пересекается. Роспись плато выполнялась в несколько приемов: многие геометрические фигуры пересекают более сложные фигуры, частично зачеркивая их.

Знаменитая пустыня Наска привлекает тысячи туристов в год. В пустыню, которая числится в списке ЮНЕСКО, запрещен доступ не только на автомобилях, но и пешком. Это вызвано тем, что большинство геоглифов сильно пострадали от колес внедорожников. Сейчас заповедная территория охраняется. Для туристов местные власти поставили несколько вышек со смотровыми площадками. Но гораздо лучше рассмотреть фигуры можно с высоты птичьего полета. Небольшие самолетики радо вздымаются ввысь, показывая туристам удивительные рисунки пустыни во всей красе. Когда мы селились в один из таких, нам раздали визуальный план пустыни, где подробно описывалось, где и что мы можем увидеть. Летчики тщательно выполняли свою работу, много раз пилотировали над наиболее знаменитыми и эффектными рисунками, чтобы каждый из нас мог своими глазами увидеть их величие и красоту.

Поездка к пустыне Наска заняла почти сутки, но те впечатления, которые она оставила, забыть невозможно. Рисунки этой пустыни — это наиболее масштабное произведение искусства в мире, одно из самых выдающихся и в то же время необъяснимых творений человека.

Они остаются одним из чудес света. До окончательной разгадки их тайны, однако, по-прежнему далеко. Но эта поездка возбудила во мне желание узнать Перу лучше. Надо сказать, эта страна, необычная и чрезвычайно бедная, наполнена множеством тайн, загадок и милых глазу мест. Поэтому мне хочется когда-то посетить Перу и попробовать разгадать другие тайны этой страны.





- 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
ПРМТУ В ИЗБРАННОЕ

