

МОРСКОЙ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№39 АВГУСТ 2013



МЛС, 2006 – СКОРО ВСЕХ МОРЯКОВ ЖДУТ РАВНЫЕ ПРАВА

ИНТЕРЕСНО
ИНТЕРВЬЮ.
КОТТОН

АКТУАЛЬНО
МЛС, 2006

АКТУАЛЬНО
ДЕНЬ ФЛОТА
УКРАИНЫ

ЭКСКАРСИЯ
ПОРТ
МАРИУПОЛЬ

ЭКСКЛЮЗИВНО
WWF

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
СУДА КОМПАНИИ
P & O LINES

ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

Если да, то обращайтесь в национальный профсоюз –
ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

членская организация ITF

по e-mail: office@mtwtu.org.ua

по телефону: +38 0482 42 99 01

по адресу: Одесса, пл. Куликово поле, 1



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



www.mtwtu.org.ua



МТС, 2006 – СКОРО ВСЕХ МОРЯКОВ ЖДУТ РАВНЫЕ ПРАВА

Уважаемые наши читатели!

Августовский номер нашего журнала приурочен к знаменательной дате – 20 августа 2013г. вступает в силу Сводная морская конвенция «О труде в морском судоходстве» 2006 года, принятая на 94 сессии МОТ в Женеве.

На протяжении последних пяти лет мы активно освещали процесс становления Конвенции, заседания Трехстороннего комитета, проводившего консультации со всеми участниками социального треугольника – странами-членами МОТ, Ассоциациями работодателей и профсоюзами, членскими организациями МФТ.

Сводную морскую конвенцию называют 4ым столпом мирового судоходства, наряду с такими конвенциями как SOLAS, MARPOL и STCW, которые и формируют правила игры в морском бизнесе.

Конвенция устанавливает жесткие, но вместе с тем справедливые требования для стран-участниц Конвенции, а также для судовладельцев и компаний, осуществляющих найм и трудоустройство и оказывающих посреднические услуги.

Теперь, например, ни один судовладелец или посредник не будет иметь легальных оснований брать плату с моряков за трудоустройство, что вызывает негодование у серого кривинга и бирж, наживающихся на моряках.

Как стало известно перед самой сдачей «Морского» в печать, Президент Украины подал проект закона о ратификации Сводной морской конвенции Украиной!

Будем надеяться что ратификация Конвенции принесет украинским морякам все те блага, которые предусмотрены Конвенцией, и установит одинаково честные условия для конкуренции среди судовладельцев и их представителей.

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

Стр. **22-24**

**ИСТОРИЯ
В ДЕТАЛЯХ
СУДА КОМПАНИИ
P & O LINES**

№ 39
август 2013

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная
профсоюзная организация
моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

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

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

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

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

Тираж – 1500 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

НОВОСТИ

2 В мире

ИНТЕРЕСНО

6 Интервью. Коттон

АКТУАЛЬНО

8 MLC, 2006

12 День флота Украины

ЭКСКУРСИЯ

16 Порт Мариуполь

ЭКСКЛЮЗИВНО

18 WWF

ФИНАНСЫ

20 Депозиты

ИНСПЕКТОРАТ МФТ ПОМОГАЕТ МОРЯКАМ

В очередной раз инспекторы Международной федерации транспортников помогли россиянам, эстонцам, украинцам и шри-ланкийцам получить задолженности по заработной плате и вернуться домой. Помощь морякам с судов Sava Lake и Sonikalas пришла из Хорватии и Шри-Ланки, соответственно.

На первом теплоходе под флагом Сент-Винсент и Гренадин находились семь членов экипажа из восточной Европы. Моряки обратились к инспектору МФТ в Шибенике Милке Кронья в начале июля, когда судно Sava Lake встало на якорь в порту Риеке. Моряки пожаловались на плохие условия труда, отсутствие медицинской помощи и долг по зарплате.

При проверке выяснилось, что морякам приходилось работать на судне без специальной обуви, кроме того на теплоходе не работала система кондиционирования воздуха. Долг по зарплате составлял 20 тысяч евро на семерых моряков.

После переговоров с работодателем все деньги были переведены на счета работников.

Теплоход Sava Lake уже попадал во внимание инспекции МФТ в мае этого года. Тогда моряки тоже жаловались на задержку выплат. По итогу разбирательства, судовладелец выплатил экипажу 10 тысяч в европейской валюте и \$6500, поскольку в контрактах моряков были прописаны зарплаты в американских долларах и евро.

Благополучно для моряков из Шри-Ланки закончился трудовой конфликт на судне Sonikalas (флаг Никарагуа). Экипаж девять месяцев провел в одном из панамских портов, после того как судовладелец бросил команду без продовольствия и зарплат. Делом моряков занимался инспектор МФТ в Коломбо Раджан Перера, который в итоге уладил все проблемы на судне и смог собрать средства на дорогостоящий перелет домой для команды из панамы на Шри-Ланку. По возвращении домой экипаж в полном составе посетил офис МФТ в родном городе и поблагодарил инспектора за поддержку и помощь.

НЕЗАВИСИМАЯ АССОЦИАЦИЯ ПИЛОТОВ ПРИСОЕДИНЯЕТСЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ

Независимая ассоциация пилотов (Independent Pilots Association (IPA), американский профсоюз, представляющий интересы 2 600 летчиков гражданских авиалиний UPS, стала членом Международной федерации работников транспорта (International Transport Workers' Federation (ITF), всемирного альянса профсоюзов, представляющих интересы работников транспортной сферы.

«Это важный шаг на пути развития истории IPA, — отметил капитан Роберт Трэвис (Robert Travis), президент Независимой ассоциации пилотов. — Членство в ITF открывает перед нами возможность непосредственно контактировать с профсоюзами, представляющими работников UPS по



всему миру. Учитывая текущий процесс обсуждения контрактных условий с UPS, прием IPA в эту международную организацию нужно назвать как нельзя более своевременным».

«IPA — сильный профсоюз, идеально вписывающийся в концепцию ITF, — отметил Инго Маровски (Ingo Marowsky), глава федерации ITF по вопросам цепочек поставок и логистики. — Мы рады приветствовать пилотов IPA в качестве членов нашей глобальной солидарной сети».

Международная федерация работников транспорта, основанная в 1896 году, — это альянс более чем 700 профсоюзов транспортной отрасли из 150 стран мира, представляющих интересы свыше 4,5 млн. работников. Кроме мощного и обширного авиационного подразделения, ITF располагает ресурсами, направленными на развитие департамента исследований и анализа снабженческих и логистических компаний — таких, как UPS, FedEx, DHL, TNT и DPD/GeoPost.

«Переоценить значение нового партнерства просто невозможно. Благодаря ресурсам ITF мы получим доступ ко всем крупнейшим профсоюзным соглашениям, имеющим отношение к сотрудникам и поставщикам UPS по всему миру, а также прямые каналы связи с их руководством. Подобный информационный поток и такие личные контакты обязательно укрепят способность IPA представлять интересы своих членов», — добавил г-н Трэвис.

ITF является аккредитованной организацией, имеющей статус представителя в различных международных структурах — в частности, в Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной организации труда (МОТ).

«Членство в ITF даст нам официальные связи с этими важными международными организациями, непосредственно влияющими на наши карьеры», — отметил г-н Трэвис.

В состав Международной федерации работников транспорта входит 21 американский профсоюз, включая объединение водителей грузового транспорта International Brotherhood of Teamsters, Международную ассоциацию механиков и рабочих аэрокосмической промышленности (International Association of Machinists and Aerospace Workers) и Национальную ассоциацию диспетчеров воздушных сообщений (National Air Traffic Controllers' Association). Штаб-квартира ITF расположена в Лондоне, а региональные представительства федерации функционируют в Европе, Азии, Африке, Северной и Южной Америке и Австралии.

ФИНСКИЕ ПОРТОВИКИ ТЕРПЯТ УБЫТКИ

Экономический кризис затронул порты Финляндии. В этом году они заявили о значительном падении показателей грузооборота.

Нужно упомянуть, что через порты городов Турку и Хельсинки проходит абсолютное большинство товаров широкого потребления.



Именно из-за резкого спада в торговле порты начали получать меньше грузов. В первом полугодии 2013 года грузооборот хельсинкского порта снизился на 10 % по сравнению с аналогичным периодом в прошлом году.

Немного меньшие потери были зафиксированы в порту города Турку. Там падение составило только 5 %.

Данная информация была распространена финским информационным сайтом Yle.

Это уже не первые трудности, с которыми пришлось столкнуться финским портовикам. Этой весной один из крупнейших портовых операторов в стране Finnstena был вынужден уволить 100 сотрудников порта Хельсинки. Скорее всего, такая же участь постигнет еще несколько тысяч сотрудников финских портов.

LNG БУНКЕРОВКА В АНТВЕРПЕНЕ

Евросоюз предоставит порту Антверпен субсидию на строительство комплекса для бункеровки речных судов сжиженным природным газом. По информации Администрации порта, Еврокомиссия рассмотрела заявку порта и приняла положительное решение.



Ввести комплекс планируется до конца 2015 года. Бункеровать речные суда LNG в Антверпене уже начали – первое судно, Argonon, забункеровалось сжиженным газом в порту в декабре 2012 года, а в июле этого года на 526 причале было забункеровано другое судно – Greenstream.

Напомним, проект по бункеровке речных судов СПГ реализует также порт Роттердам.

ТРАНСТИХОКЕАНСКИЙ GRI

Датская судоходная компания Ultrabulk разместила заказ на постройку балкера дедвейтом 38 000 т на неизвестной японской верфи. Хендисайз будет передан Ultrabulk в 2014 г. Заказчику предоставлен опцион на аналогичное судно.



Судно оборудуют главным двигателем с электронным управлением, а также массой других высокотехнологичных систем, призванных снизить расход топлива на 15% и сократить соответствующие выбросы CO₂ в сравнении с традиционными хендисайзами.

БРАЗИЛИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С УКРАИНОЙ

Контр-адмирал Военно-морских сил Бразилии Петронио Аугусту Сикуйра де Агуяра сказал, что его страна заинтересована в тесном сотрудничестве с кораблестроительными предприятиями Украины. Это заявление он сделал во время посещения делегацией Военно-морских сил Бразилии Государственного концерна «Укроборонпром».



Бразилия заинтересована возможностью того, что в Украине их специалисты могут обучиться технологиям, которые используются при строительстве плавучего дока для базирования и ремонта атомной подводной лодки. Это важный момент, поскольку бразильское правительство хочет построить подобное сооружение.

4 августа

Изобретено шампанское



В 1693 году изобретено шампанское. Его вывел аббат Дом Периньон в результате многочисленных опытов по селекции и смешиванию. Для этого он использовал очень простой прием — добавил в уже почти готовое вино немного дрожжей и сахара, позволив вину добродить свое уже в бутылке. Эта несложная операция и легла в основу одного из самых грандиозных изобретений в истории человечества.

7 августа

День Кот-д'Ивуара



Кот-д'Ивуар также известен под названием Берег Слоновой Кости. И самое сильное впечатление от страны — это ее люди... Население состоит более чем из 60 различных этнических групп, которые говорят на своих языках или диалектах (часто очень похожих), сохраняют свои обычаи, традиции, культуру. Наиболее многочисленные народы — бете, бауле, сенуфо, аньи. Каждый народ, населяющий Кот-д'Ивуар, славится своим музыкальным и танцевальным искусством, устным фольклором, традиционными ремеслами. У народа сенуфо, например, развиты резьба по дереву и изготовление масок, которые охотно покупают иностранцы. У бауле, якуба, малинке распространено гончарное ремесло, домашнее ткачество, плетение изделий из соломы. Очень красочны и оригинальны танцы: свадебные, по случаю сбора урожая, танцы охотников, рыбаков и др.

10 августа

Открытие Острова Мадагаскар



В 1500 году португальский мореплаватель Диогу Диаш, потерявший во время бури направлявшуюся в Индию флотилию Кабрала, открыл остров Мадагаскар.

Сейчас Мадагаскар — четвёртый по размеру остров в мире, его флора и фауна содержит пять процентов видов животных и растений мира, 80 % из которых существуют только на Мадагаскаре. Мадагаскар и Мавритания являются единственными странами мира, не использующими десятичную валюту.

16 августа

День Элвиса Пресли



16 августа в городе Мемфис, США, проходит традиционный День памяти Элвиса Пресли, певца и каратиста. Каждый год 10 августа тысячи людей съезжаются в Мемфис, штат Теннесси, на неделю памяти Элвиса Пресли.

Программа включает в себя множество различных мероприятий, но главное, что с 1983 года в нее входит трехдневный турнир по каратэ, на который приезжают — в качестве инструкторов, почетных гостей, судей — великие чемпионы, которые хорошо знали его лично. И 16 августа, в день смерти Элвиса, они вручают победителям памятные призы с его инициалами. До смерти Элвиса, наступившей 16 августа 1977 года, было продано 500 миллионов его пластинок, а через семь лет эта цифра возросла вдвое — такого не удавалось еще никому.

21 августа

Основана компания Cadillac

Основатели компании – инженер по точным машинам Генри Лиланд и предприниматель Уильям Мерфи. Изначально компания называлась Cadillac Motor Car Company – в честь основателя Детройта Антуана де ла Мотта Кадиллака, и была фактически возрождена из почти обанкротившейся «Автомобильной компании Детройта». В январе 1903 года первый Кадиллак модели А появился на автомобильной выставке в Нью-Йорке. 29 июля 1909 года General Motors приобрел Cadillac за 5,969,200 долларов.



Генри Лиланд и Cadillac Osceola, 1905 г.
(фото The Detroit Historical Museum)

24 августа

День независимости Украины

Историю Украины принято отсчитывать с момента создания Киевского государства в 9 веке. После упадка этого государственного образования и сопутствовавшего ему распада на мелкие княжества в 17 веке образовывается Казацко-Гетманское государство, просуществовавшее до конца 18 века, после чего, вплоть до 20 века, независимого украинского государства не существовало.

После революции 1917-го года в Украине обозначился подъем национального движения, оформившийся в «Третий Универсал» Центральной Рады 20 ноября 1917 года, объявивший Украинскую Народную Республику – УНР. В этом Универсале было объявлено о свободе слова, печати, вероисповедания, собраний, забастовок, отмене смертной казни и т.д. После отказа украинского правительства принять ультиматум большевистского Совета Народных Комиссаров, в котором требовалось позволить им ввести свои войска на Украину, а также не пропускать на Дон белых офицеров и казаков, началась украинско-большевистская война. Военные успехи большевиков вынудили руководство УНР призвать на помощь Германию.

С середины февраля 1918 года началось наступление немецких и украинских войск на территорию, захваченную большевиками. К апрелю вся Украина была освобождена от большевистской оккупации, однако, по факту оказалась в германской – Германия привела к власти вооруженным путем своего ставленника.

Последовавшая за этим гражданская война и череда интервенций завершились в марте 1919 года в Киеве, на Всеукраинском Съезде Советов принятием конституции «Независимой Украинской Советской Социалистической Республики».

28 декабря 1920 года между УССР и РСФСР был подписан «Рабоче-Крестьянский союзный договор про военное и хозяйственное сотрудничество», который закрепил зависимость УССР от РСФСР. Следующий шанс на независимое украинское государство представился лишь в конце 20 века, после развала СССР.

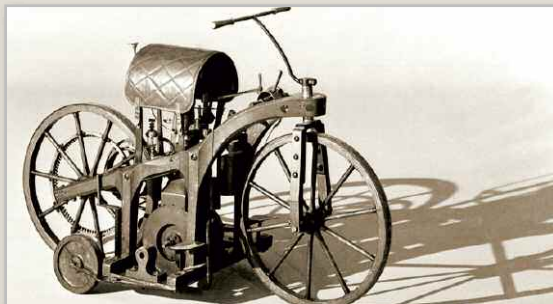
24 августа 1991 г. Верховная Рада Украинской ССР провозгласила Украину независимым, демократическим государством и вынесла «Акт провозглашения независимости Украины» на подтверждение всеукраинским референдумом 1 декабря 1991 г.

29 августа

Создан первый мотоцикл

29 августа 1885 года немецкий инженер Готтлиб Даймлер запатентовал «повозку для верховой езды с керосиновым двигателем» – мотоцикл, или *reitwagen*. Даймлер изобрел мотоцикл в сотрудничестве с другим знаменитым немецким инженером – Вильгельмом Майбахом. Первый мотоцикл имел деревянные колеса (два больших и два маленьких – для равновесия), деревянную раму и ременный привод на заднее колесо.

Главным для Даймлера и Майбаха было не то, как выглядит их *reitwagen*, а то, что он приводился в движение двигателем внутреннего сгорания, установленным под сиденьем ездока. Мотоциклы получили распространение во время Первой мировой войны, как одно из основных средств передвижения.



Источник: www.calend.ru



“Чтобы понять, соблюдаются ли нормы Конвенции, она должна проработать, по крайней мере, некоторое время. Будет необходимо проследить, осуществляется ли имплементация MLC должным образом, а также повысить осведомленность морского сообщества о ней. За тем последует также и второй этап: когда велись переговоры в отношении MLC, было решено, что первоначально необходимо, чтоб MLC вступила в силу, а позже, в следующем году, в Конвенцию будет внесено дополнение, разработанное рабочей группой ИМО и МОТ, затрагивающее жалобы моряков и абандона.”

ЦЕЛЮ МЛС ДОЛЖНО СТАТЬ ЕЕ ПОЛНОЕ СОБЛЮДЕНИЕ



В этом году Сводная конвенция МОТ «О труде в морском судоходстве» 2006 года (MLC, 2006), наконец, вступает в силу. Чтобы достигнуть этой точки, потребовалось более десяти лет, но время отдыхать ещё не пришло.

MLC должна получить соответствующую поддержку, должна быть успешно имплементирована, а в дальнейшем – ратифицирована – и должна беспристрастно применяться ко всем судам, независимо от того, ратифицировало ли их государство флага MLC, или нет.

MLC часто называют «четвертым столпом» законодательства морского судоходства, наряду с конвенциями СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ. Она должна строго соблюдаться государствами флага и государственным портовым контролем (PSC). Она должна обеспечивать эксклюзивное соблюдение трудовых стандартов. Это будет означать, что основные права всех моряков будут защищаться, а также будут обеспечены положительные практики работы всей отрасли – тем самым создавая равные условия, где добросовестные судовые операторы не будут поставлены в невыгодное экономическое положение.

MLC рассматривает широкий круг вопросов, в том числе обязательства судоходных компаний в отношении контрактов моряков, обязанности кэрионговых агентств, рабочее время, здоровье и безопасность, существующие морские стандарты МОТ и успешные мировые практики найма персонала.

В соответствии с MLC, каждое судно, валовой вместимостью более 500 БРТ, работающее в международных водах или между портами разных стран, должно получить сертификат, который выдаёт администрация флага после проведения инспекции. Также будет дей-

ствовать требование о наличии на судне заполненной декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Для моряков Конвенция устанавливает минимальные права (хотя многие государства, ратифицировавшие Конвенцию, могут иметь более высокие стандарты), включает в себя и опирается на 68 существующих морских трудовых конвенций и рекомендаций, а также и другие основополагающие принципы, и её целью выступает обеспечение достойных условий труда и жизни.

Чтобы понять, соблюдаются ли нормы Конвенции, она должна проработать, по крайней мере, некоторое время. Будет необходимо проследить, осуществляется ли имплементация MLC должным образом, а также повысить осведомленность морского сообщества о ней. Затем последует также и второй этап: когда велись переговоры в отношении MLC, было решено, что первоначально необходимо, чтоб MLC вступила в силу, а позже, в следующем году, в Конвенцию будет внесено дополнение, разработанное рабочей группой ИМО и МОТ, затрагивающее жалобы моряков и абандона.

Некоторые положения Конвенции вызвали определённые сомнения, как, например: будут ли иметь место несоответствия соблюдения стандартов, применяемых к судам государств флага, которые ратифицировали или же не ратифицировали Конвенцию. В портах, где условия MLC в настоящее время полностью выполняются, и поддерживаются высокие стандарты, (независимо от того, ратифицировала ли Конвенцию страна, в которой находится порт), каждое судно, которое заходит в такие порты, будет подвергаться инспекции государственного портового контроля (PSC). Для судов, государство флага которых ратифицировало Конвенцию, инспекция будет варьироваться от простой проверки документации MLC, до полной инспекции. Суды, государство флага которых не ратифицировало Конвенцию, должны быть inspected, чтобы убедиться, что они не имеют никаких преимуществ перед теми судами, которые ходят под флагом страны, ее ратифицировавшей (не имеет места оговорка о равном подходе).

Например, нас часто спрашивают, должно ли судно под флагом Великобритании (принимая во внимание разочаровывающий отказ Великобритании от ратификации), заходящее в Норвегию, соответствовать нормам MLC, в то время как судно под флагом Китая, заходящее в Великобританию, – нет. Загвоздка в том, что норвежский PSC будет расценивать судно под флагом Великобритании как несертифицированное в соответствии с MLC, и поэтому проверяться оно будет, вероятно, более тщательно, чем судно, сертифицированное в соответствии с MLC. Китайское судно, посещающее Великобританию, по-прежнему подлежит проверке PSC (PSC в Великобритании уже учёл рекомендации МОТ для обеспечения соблюдения конвенционных положений). Однако, так как на судне нет свидетельства о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и декларации о (добровольном) соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, инспекция будет проводиться не только с

“ Для моряков Конвенция устанавливает минимальные права (хотя многие государства, ратифицировавшие Конвенцию, могут иметь более высокие стандарты), включает в себя и опирается на 68 существующих морских трудовых конвенций и рекомендаций, а также и другие основополагающие принципы, и её целью выступает обеспечение достойных условий труда и жизни.

Чтобы понять, соблюдаются ли нормы Конвенции, она должна проработать, по крайней мере, некоторое время. Будет необходимо проследить, осуществляется ли имплементация MLC должным образом, а также повысить осведомленность морского сообщества о ней.

этой целью. Руководства для PSC по инспектированию судов, которые не были сертифицированы в соответствии с MLC, обязывают государства, ратифицировавшие MLC (в данном случае Норвегию) обеспечить, чтобы суда государств, не ратифицировавших Конвенцию, не получили никаких преимуществ (оговорка о равном подходе).

Мы считаем, что судоходная отрасль не должна допускать государства флага, которые не ратифицировали Конвенцию, эффективно обходя при этом её, выдавая сертификаты соответствия судам под флагом. Нас беспокоит тот факт, что если, скажем, США будет выдавать сертификаты судам под американским флагом, то зачем тогда США ратифицировать Конвенцию? Чем больше стран ратифицируют MLC, тем более успешным будет судьба MLC как законодательного акта.

Существует широкое мнение, которое поддерживает и ITF, что необходимо общее толкование MLC – независимо от ратификационного статуса государства флага и национальной принадлежности порта. Каждый из нас должен стремиться, чтобы MLC функционировала насколько можно более гладко и эффективно с той минуты, как она вступит в силу, а затем дополнять её несомненные выгоды и преимущества. И к этому необходимо добавить еще одну очень важную цель: добиться ратификации MLC каждым государством флага, пока не будет покрыто сто процентов мирового флота.

Стив Коттон, и.о. Генерального секретаря ITF (Международная федерация транспортников)

СКОРО ВСЕХ МОРЯКОВ ЖДУТ РАВНЫЕ ПРАВА

СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ МОТ «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ» 2006 ГОДА ВСТУПИТ В СИЛУ УЖЕ 20 АВГУСТА 2013 ГОДА.



В феврале 2006 года на заседании Международной организации труда была принята Сводная морская конвенция, которая включила в себя 38 морских специализированных конвенций. С тех пор весь морской мир начал подготовку к её ратификации и к приведению законодательства своих стран в соответствие с нормами и положением Конвенции.

Напомним, что MLC, 2006 устанавливает минимальные требования для большинства аспектов условий труда моряков, в том числе условий найма, продолжительности рабочего времени и отдыха, проживания, размещения, питания, охраны здоровья, медицинской помощи, социального обеспечения и защиты.

Конвенция вступит в силу уже 20 августа 2013 года.

Почему именно 20 августа? Ответ прост: 20 августа 2012 года были выполнены два необходимых для вступления Конвенции в силу условия – ратификация тридцатью государствами-членами МОТ, которые представляют более 50% мирового валового тоннажа флота. И спустя ровно год Конвенция вступит в силу, независимо от того, ратифицирует её Украина или нет.

Украина должна провести подготовительные мероприятия для приведения своего национального законодательства в вопросах социальной защиты моряков в соответствие с требованиями Конвенции. Сопровождение Конвенции – весьма затратная работа, а бюджетных средств не всегда хватает. Несмотря на неоднократные обращения как Профсоюза работников морского транс-



порта Украины, так и представителей Международной организации труда, представители Министерства инфраструктуры до сих пор негативно настроены относительно Конвенции и не видят угроз, которые возникнут, если она, Конвенция, не будет ратифицирована нашей страной. Этот документ является фундаментальным и, независимо от того, будет он принят или нет, Украина обязана выполнять его условия. Для того чтоб работать по новым условиям, необходимо совершенствовать законодательную базу.

Проблемные вопросы для Украины как потенциальной страны, стремящейся ратифицировать Конвенцию, состоят в следующем:

- применение стандартов найма и трудоустройства,
- трудовые контракты моряков,
- репатриация,
- компенсации морякам в случае потери или затопления судна,
- количество экипажа,
- разрешение споров,
- ответственность судовладельцев,
- охрана здоровья, обеспечение безопасности и предотвращение несчастных случаев, доступ к береговым объектам социально-бытового назначения,
- социальное обеспечение.

Все эти вопросы обсуждаются со ссылкой на возможности и потенциал государства Украины, как страны, которая собирается присоединиться к Конвенции.

Профсоюз работников морского транспорта Украины приложил немало усилий для того, чтобы посвятить укра-

инскую морскую общественность во все тонкости Сводной конвенции и разъяснить необходимость ее принятия Украиной. Практически он стал тем локомотивом, который инициировал вопрос ратификации Конвенции в сентябре 2009 года, в рамках круглого стола, а затем планомерно занимался вопросами и проблемами ратификации Конвенции в Украине.

Среди всех сторон, участвующих в работе над созданием Конвенции, ключевую идеологическую роль играет именно профсоюзная сторона, как защитник прав и интересов моряков, по той причине, что Конвенция изначально позиционирует себя, как Билль о правах моряков. Конвенцию называют четвертым столпом морского судоходства, наряду с такими морскими Конвенциями, как SOLAS, STCW, MARPOL, принятыми IMO.

ПОЧЕМУ НЕОБХОДИМА РАТИФИКАЦИЯ?

Давайте напомним основные составляющие данной конвенции:

Это всеобъемлющая международная трудовая Конвенция, принятая Конференцией МОТ, в соответствии со статьёй 19 её Устава, на морской сессии в феврале 2006г. в Женеве (Швейцария), устанавливает права моряков на достойные условия труда и помогает создать условия справедливой конкуренции для судовладельцев. Она предназначена для глобального применения, ясного понимания, лёгкого обновления и универсального вступления в силу. MLC, 2006 разработана, дабы стать глобальным юридическим инструментом, который станет «четвертым столпом» международного режима регулирования качественного судоходства, дополняя ключевые Конвенции IMO, такие как SOLAS, STCW и MARPOL.

ПОЧЕМУ НОВАЯ КОНВЕНЦИЯ БЫЛА ВСЕ ЖЕ НЕОБХОДИМА?

На судах, плавающих под флагами стран, которые не осуществляют эффективную юрисдикцию и контроль над ними, как того требует международное право, морякам часто приходится работать в неприемлемых условиях, в ущерб их благополучию, здоровью и безопасности, а также безопасности судов, на которых они работают. Поскольку трудовая жизнь моряков проходит за пределами страны проживания, и их работодатели также часто не живут в их стране, эффективные международные стандарты необходимы для этого сектора. Конечно, эти стандарты должны быть также реализованы на национальном уровне, в частности, правительствами, имеющими судоходный регистр и разрешающими судам плавать под флагами своих стран (так называемый «флаг государства»). Это уже хорошо известно в связи с обеспечением безопасности и охраны судов и защитой морской среды. Важно также понимать, что есть много государств - флагов и судовладельцев, которые гордятся обеспечением моряков на своих судах достойными условиями работы.

Эти страны и судовладельцы сталкиваются с недобросовестной конкуренцией, в которой им сбивают цену су-



довладельцы, оперирующие субстандартными судами.

Решение МОТ о том, чтобы двигаться вперед, к созданию MLC, 2006 стало результатом совместной резолюции в 2001 г. международных организаций моряков и судовладельцев, которое впоследствии поддержали правительства. Они отметили, что судоходство является «первой подлинно глобальной отраслью в мире», которая «требует международной нормативно-правовой реакции соответствующего вида – глобальных стандартов, применимых ко всей отрасли». Отрасль призвала МОТ разработать «инструмент, который объединяет в единый текст, столько существующих инструментов МОТ, как это окажется возможным», как приоритет «в целях улучшения соответствия этих стандартов потребностям всех заинтересованных сторон морского сектора».

Было высказано мнение о том, что очень большое количество существующих морских конвенций, многие из которых очень детализированы, затрудняет для правительств ратификацию и применение всех существующих международных трудовых норм. Многие из существующих морских трудовых конвенций устарели и не отражают современных условий труда и жизни на борту судна. Многие имели низкие уровни ратификации.

Кроме того, имелаась необходимость в разработке более эффективного применения и соблюдения системы, которая бы способствовала устранению субстандартных судов и, которая будет работать в рамках устоявшейся международной системы для обеспечения соблюдения международных стандартов безопасности и охраны судна и охраны окружающей среды, принятых в рамках Международной морской организации (ИМО).

ОСНОВНЫМИ ЦЕЛЯМИ MLC, 2006 Г. ЯВЛЯЮТСЯ:

- обеспечение всеобъемлющей глобальной защиты прав моряков;
- создание равных условий для стран и судовладельцев в стремлении обеспечить достойные условия труда и жизни моряков, защитить их от недобросовестной конкуренции со стороны субстандартных судов.



КАК MLC, 2006 ОБЛЕГЧАЕТ ДЛЯ СТРАН ЕЁ РАТИФИКАЦИЮ И ВЫПОЛНЕНИЕ ЕЁ ТРЕБОВАНИЙ?

Как Устав МОТ, так и многие конвенции МОТ стремятся учитывать национальные условия и обеспечивать некоторую гибкость в применении конвенций, с целью постепенного улучшения защиты работников, с учетом конкретной ситуации в некоторых отраслях и разнообразия национальных условий. Гибкость, как правило, основана на принципах трипартизма, прозрачности и подотчетности. При проявлении гибкости в отношении Конвенции правительство обычно осуществляет консультации с заинтересованными организациями работников и работодателей, с любыми принятыми решениями, о которых правительство сообщает в МОТ. Это рассматривается как необходимый и важный подход к обеспечению того, чтобы все страны, независимо от национальных обстоятельств, могли взаимодействовать с международной правовой системой и чтобы международные обязательства соблюдались и осуществлялись, по мере возможности, а также прилагали усилия для улучшения условий.

Это особенно важно для международной отрасли, такой как судоходство. MLC, 2006 в целом следует этому подходу, а также обеспечению дополнительной гибкости, относящейся к отрасли, на национальном уровне. Конвенция призвана быть «твёрдой в правах и гибкой в реализации». Основным препятствием для ратификации существующих морских трудовых конвенций является чрезмерная детализация во многих из них. MLC, 2006 устанавливает основные права моряков на достойную работу в твёрдых заявлениях, но оставляет большую степень гибкости для ратифицировавших стран в том, как они будут осуществлять эти стандарты достойного труда в своих национальных законах.

Области гибкости в MLC, 2006 включают следующие:

если не указано иное в Конвенции, то осуществление на национальном уровне может быть достигнуто различными способами, и не обязательно в рамках законодательства;

многие детали в существующих конвенциях, которые создали трудности для некоторых правительств, заинтере-

сованных в ратификации Конвенции, были помещены в части В Кодекса;

при определенных обстоятельствах, применение деталей в Кодексе может быть ослаблено для некоторых малых судов – менее 200 GT, которые не совершают международных рейсов;

несмотря на то, что все суда, охватываемые Конвенцией, должны быть проверены на предмет соответствия её требованиям, администрации государства флага не обязаны сертифицировать суда меньше, чем 500 GT, если только заинтересованный судовладелец не попросит о сертификации;

MLC, 2006 прямо признает, что некоторые государства флага могут воспользоваться признанными организациями, такими как классификационные общества, для проведения инспекции судна и сертификации системы от их имени;

положения, затрагивающие изготовление судов и оборудования (Заголовок 3), не будут распространяться на суда, построенные до вступления Конвенции в силу для соответствующей страны. Меньшие суда (менее 200 GT) могут быть освобождены от конкретных требований по размещению;

предусмотрено положение (Статья VII) для ситуации в странах, которые могут не иметь национальных организаций судовладельцев или моряков для консультации;

для реализации социального обеспечения в соответствии с Правилom 4.5 предусматривается положение для национальных условий и для двусторонних, многосторонних и других механизмов.

КТО ЗАЩИЩЕН MLC, 2006?

MLC, 2006 применяется к «морьякам», как это определено в Статье II, пункт 1 (f), т.е. ко всем лицам, которые наняты или вовлечены в работу в любом качестве на борту судна, к которому применяется Конвенция.

Это определение, таким образом, включает в себя не только экипаж, участвующий в навигации или эксплуатации судна, но также, например, отельный персонал, работающий на судне. Могут быть случаи, когда не ясно, должны ли работники какой-то категории рассматриваться в качестве «морьяков», охватываемых Конвенцией. Статья II, параграф 3, решает эту проблему. В случае сомнений национальный компетентный орган должен вынести определение по вопросу после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. В 2006 г., когда принималась MLC, 2006, Международная конференция труда также приняла Резолюцию, касающуюся информации о профессиональных группах, которая обеспечивает международное трехстороннее руководство по факторам, необходимым при принятии решений в этих случаях.

ПОПУЛЯРНЫЕ ВОПРОСЫ:

Например, нас часто спрашивают, должно ли судно под флагом Великобритании (принимая во внимание разочаровывающий отказ Великобритании от ратификации), заходящее в Норвегию, соответствовать нормам MLC, 2006, в то время как судно под флагом Китая, заходящее в Великобританию – нет. Загвоздка в том, что норвежский PSC будет рас-



Министр социальной политики Украины Наталия Королевская одобрила и завизировала своей подписью проект Закона Украины «О ратификации Конвенции Международной организации труда о труде в морском судоходстве», подготовленный для внесения Президентом Украины Виктором Януковичем на рассмотрение Верховной Радой Украины.

Согласно проекта Закона, Конвенция вступит в силу через 12 месяцев после регистрации документа о ратификации Генеральным директором Международного бюро труда.

Еще не известно, будет ли проект Закона фактически подан Президентом и одобрен Верховной Радой Украины, однако то, что правительство страны осознало необходимость прислушаться к мнению международной морской общности, уже, несомненно, большой шаг на пути к улучшению условий работы украинских моряков, их быта и социальной защищенности.



ценивать судно под флагом Великобритании, как несертифицированное в соответствии с MLC, 2006, и поэтому проверяться оно будет, вероятно, более тщательно, чем судно, сертифицированное в соответствии с MLC, 2006. Китайское судно, посещающее Великобританию, по-прежнему подлежит проверке PSC (PSC в Великобритании уже учёл рекомендации МОТ для обеспечения соблюдения конвенционных положений). Однако так как на судне нет свидетельства о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и декларации о (добровольном) соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, инспекция будет проводиться не только с этой целью. Руководства для PSC по инспектированию судов, которые не были сертифицированы в соответствии с MLC, 2006, обязывают государства, ратифицировавшие MLC, 2006 (в данном случае Норвегию) обеспечить, чтобы суда государств не ратифицировавших Конвенцию не получили никаких преимуществ (оговорка о равном подходе).

ПОЭТОМУ:

Как уже неоднократно отмечалось, после 20 августа 2013 года требования MLC, 2006 станут обязательными и для стран ее не ратифицировавших.

В свою очередь, после вступления в силу MLC, 2006 судовладельцы должны будут подтвердить факт сотрудничества с крьюинговыми компаниями, которые соответствуют требованиям MLC, 2006. На сегодняшний момент для украинских крьюинговых компаний предлагается добровольное освидетельствование на соответствие требованиям MLC, 2006, выдача и подтверждение Свидетельства о соответствии.

После вступления MLC, 2006 в силу каждое государство - участник Конвенции будет требовать, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и регулярно подтверждали Свидетельство о соответствии трудовых норм в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Декларация должна содержать национальные требования, обеспечивающие выполнение положений КТМС в отношении условий труда и жизни моряков, и определять меры, которые принимает судовладелец для обеспечения соблюдения этих требований на соответствующем судне или на соответствующих судах.

В случае если украинский моряк пользуется услугами крьюингового агентства успешно прошедшего освидетельствование на соответствие требованиям КТМС, у моряка не должно возникнуть проблем с трудоустройством, в отличие от моряков, крьюинговые агентства которых подобного освидетельствования не прошли. В данной ситуации судовладельцы, не имея возможности подтвердить сотрудничество с крьюинговыми компаниями, которые соответ-

ствуют требованиям КТМС, будут вынуждены отказаться от их услуг, а моряки, как следствие, могут потерять работу и будут вынуждены обращаться в сертифицированные крьюинговые компании.

Вступление КТМС в силу будет иметь последствия не только для судов, государства флага которых взяли на себя ответственность по выполнению обязательных требований, но и для судов тех государств, которые не ратифицировали Конвенцию. Благодаря заимствованной из практики Международной морской организации (ИМО) поправке о не предоставлении более благоприятного режима судам, флаг которых не ратифицировал КТМС, суда иностранного флага, заходящие в порты государств - участников Конвенции, будут подвергаться более детальной инспекции.

Соответственно, суда под украинским флагом, не соответствующие требованиям КТМС и не имеющие Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, будут на основании пункта 4 Статьи V КТМС подлежать инспекции в портах государств - участников Конвенции при заходе. Если в результате проведения инспекции уполномоченным должностным лицом будет обнаружено, что судно не соответствует требованиям КТМС, а именно:

а) условия на борту судна представляют несомненную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков;

б) это несоответствие представляет собой серьезное или неоднократное нарушение требований КТМС (включая права моряков), то уполномоченное должностное лицо будет принимать меры, направленные на обеспечение того, чтобы судно не выходило в море до тех пор, пока не будут устранены любые несоответствия требованиям подпунктов а) и б) пункта 6 Стандарт A5.2.1.

Данное положение КТМС может значительно ограничить район плавания судов под украинским флагом.

МОЖНО СДЕЛАТЬ ВЫВОД:

Существует широкое мнение, которое поддерживает и ITF, что необходимо общее толкование MLC – независимо от ратификационного статуса государства флага и национальной принадлежности порта. Каждый из нас должен стремиться, чтобы MLC функционировала насколько можно более гладко и эффективно с той минуты, как она вступит в силу, а затем дополнять её несомненные выгоды и преимущества. И к этому необходимо добавить еще одну очень важную цель: добиться ратификации MLC каждым государством флага, пока не будет покрыто сто процентов мирового флота.

С ДНЕМ ФЛОТА, МОРЯКИ!

Если за морем житье не худо, то об этом мы с вами обязательно узнаем от тех, кто за этими морями бывал не один десяток раз. У нашей страны, не смотря ни на что, есть флот и потрясающие профессионалы своего дела – моряки, а значит, у этого флота должен быть очень красивый и замечательный праздник.

В президентском указе № 259 от 18.11.2008 говорится: «Установить в Украине профессиональный праздник работников морского и речного флота и военнослужащих Военно-морских Сил Вооружённых Сил Украины — День флота Украины, который отмечать ежегодно в первое воскресенье июля».

С той поры гражданский и военный флот снова стали отмечать свои профессиональные праздники вместе. Самым весомым из исторических событий для установления даты празднования Дня Военно-морских Сил в Украине признан морской поход и победа киевского князя Олега под Константинополем в июне-июле 907 года.

С 2012 года День флота в Украине отмечается совместно с Днем военно-морского флота Российской Федерации в последнее воскресенье июля.

Накануне профессионального праздника – Дня флота Украины – Профсоюз работников морского транспорта Украины уже по давней, доброй традиции пригласил в концерт-холл «Сады Победы» своих друзей – членов одной большой морской семьи: моряков, ветеранов флота, представителей украинских крьюинговых компаний, иностранных

коллег, а также, многих других представителей морской общности. А учитывая то, что почти каждый третий житель миллионного города в той или иной мере имеет отношение к профессии моряка, то под сводами популярного концертного зала собрались все те, благодаря которым Украина и сегодня еще носит статус «Морской державы».

Вся страна отмечает день морского флота, особенно стараются те, у кого на флоте кто-нибудь служит. Любый праздник не может обойтись без подарков и поздравлений, а значит нужно подготовить и то, и другое.

Профсоюз работников морского транспорта Украины задолго до праздника начал подготовку к этому замечательному дню. Настроение, внимание, теплота и искренность чувствовалось в каждом шаге подготовки праздника. Слова, эмоции, улыбки – все говорило о том, что торжественное мероприятие готовилось с любовью для одной большой «морской» семьи. Да и слова, которые были произнесены со сцены (а сказано их было немало) тоже говорились без пафоса, нестандартно и без шаблонов – так, как говорят самым близким и родным людям.

МИХАИЛ ИВАНОВИЧ КИРЕЕВ: «Я от имени Профсоюза работников морского транспорта Украины и Черноморской первичной профсоюзной организации моряков приветствую всех в этом зале и от всей души поздравляю с нашим профессиональным праздником. Несмотря на то, что со временем меняют название праздника, переносят его с первого воскресенья на последнее воскресенье июля, мы, сохраняя добрые традиции, все-таки собрали вас в этом зале – украинских моряков и членов ваших семей для того, чтобы пообщаться друг с другом, отдохнуть и получить удовольствие. Желаю вам крепкого здоровья, благополучия, вам и вашим семьям! Я хотел бы пожелать украинским морякам добросовестных судовладельцев, стабильной работы, своевременной оплаты труда и, конечно же, карьерного роста. Пусть море будет к вам благосклонно, а самые любимые и верные



женщины всегда верят в вас и ждут!».

И вправду, такие слова можно говорить только родным людям, людям, которые дышат одним воздухом, живут одной идеей, идут к одной общей цели.

ОЛЕГ ИГОРЕВИЧ ГРИГОРЮК: «В вашем лице я хочу поздравить всех украинских моряков, которые вносят свой неоценимый вклад в мировое судоходство!»

Я не побоюсь этого слова, потому что мы занимаем четвертое место по доставке моряков, офицеров на мировой флот, и это очень достойные цифры, и ПРМТУ старается увеличить эти показатели любыми средствами, чтобы эти цифры становились как можно больше.

Мы обещаем, что будем заботиться о вас, всегда будем думать о вас и никогда не бросим в беде и надеемся, что вы с такой же искренностью и радостью будете посещать наши мероприятия !!! С Днем флота Вас!».

Выбрать и назвать лучших из лучших всегда очень сложно. Но есть моменты, когда хочется хотя бы несколькими словами отметить труд людей, которые не один десяток лет верно служат своему делу. Вот и сегодня фамилии трех человек все же прозвучали со сцены – под гром аплодисментов на сцену вышли скромные покорители морской стихии – люди, которые год за годом ответственно выполняют свою работу.

Профсоюз работников морского транспорта Украины преподнес им, за их преданную службу морскому делу, приятные подарки. Конечно же, для них это оказалось полной неожиданностью. И это здорово – ведь на то он и подарок!

Вот эти профессионалы:

– Капитан Виктор Вадимович Беспалов, на флоте уже 50 лет;

– Старший механик Алексей Михайлович Терпяк – 36 лет своей жизни отдал морю. Из них 20 лет работает в компании «В. Шипс»;

– И Владимир Алексеевич Панфилов, из 52 лет морской жизни 36 лет в должности капитана.

Все эти люди очень скромные, но твердо знают свое дело и им есть, что сказать тем, кто сегодня решил посвятить себя морю:



БЕСПАЛОВ ВИКТОР ВАДИМОВИЧ: «Если честно говорить, то сегодня стать моряками очень сложно. В старые добрые времена все начиналось с морской практики и, к сожалению, не каждому дано плавать. Потому что есть люди, которые не могут надолго уходить в море, которые не могут надолго отрываться от своей семьи. Если человек способен на долгие разлуки, полюбил эту специальность, вот только тогда он по-настоящему сможет стать моряком. Если поставлена цель, то к ней надо стремиться. Невозможно сражаться на фронте, если не будет тыла, невозможно достичь успеха, если тыл ненадежный, поэтому семья — это основное. Чтобы стать настоящим моряком, надо все мирские заботы отставить и будущим молодым офицерам полностью посвятить себя познанию специальности. Потому как от их знания потом будет зависеть их безопасность и безопасность людей.

Я пожелаю, чтобы практика их не прошла даром, быть уверенными, никогда нельзя выходить в море думая, что я не вернусь, — какой бы рейс не был сложный — я всегда буду дома в родной семье!».

ТЕРПЯК АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВИЧ: «Быть моряком — нелегкий труд, и надо не стремиться мгновенно стать профессионалом, а надо приобретать хороший опыт — тогда все получится! Если решил стать моряком, то не нужно бояться этого. Это очень хорошая профессия, и дай им Бог здоровья и успехов!».

По мнению большинства несведущих людей, моряк — профессия очень романтичная. Так может в этом секрет ее некоторой популярности? Несомненно, доля правды в этом есть. Закаты и восходы, море, чайки, горизонт, шум волн, дельфины и множество других прекрасных романтических картин всплывает в нашем воображении, но это лишь вершина айсберга. Ведь моряк — это профессия. А профессия — это работа. Работа есть работа и наслаждаться закатами и восходами, возможно, попросту будет некогда. Можно позавидовать морякам, которые ходят за границу, они видят мир, дальние страны. Но, зачастую стоянки судов длятся неделями, и все эти дни команда не имеет права выйти дальше пределов порта. Какая уж тут романтика, работа, работа и еще раз работа. Так что, если Вы твердо выбрали профессию моряка, то идите к своей цели.

БРАТУШЕНКО ВАЛЕРИЙ СЕРГЕЕВИЧ: «Моряки — это люди без национальности. Мы интернационалисты!

Я бы молодым людям советовал как можно больше учиться. Когда мы начинали плавать, то во-первых мы получали очень хорошее образование, во-вторых, мы вливались в коллектив, где уже были старожилы, которые очень хорошо знали свое дело, знали морскую профессию, и мы у них учились, а сейчас так сложилась ситуация, что на морском флоте иностранных судоходных компаний очень сокращенный экипаж и, если вдруг происходит какая-то аварийная ситуация, то надеяться не на кого — они сами должны все знать и все уметь, иначе они пропадут. Для того, чтобы они были успешными, для того, чтобы они выжили — ведь море — это стихия, и она не любит слабых и ошибок никогда не прощает. И я, анализируя многие аварийные ситуации, вижу, что выживают только профессионалы, которые хорошо знают свое дело, которые не допускают ошибок, которые могут предвидеть всякую аварийную ситуацию. Пусть как можно больше учатся и не повторяют моих ошибок — я не собирал в молодости никаких данных о флоте и я сейчас очень об этом сожалею. Я бы даже советовал сохранять судовые роли, помнить тех людей, с которыми ты плавал, уделять внимание проходящим событиям и фиксировать все, что с тобой произошло в жизни. Знаний много не бывает!».

И все-таки...настоящее требует перестройки современного и мощного военного и гражданского флота, а развитие украинского флота является приоритетом деятельности всех ветвей власти и стабильности в обществе.

История украинского флота вобрала в себя доблесть многих поколений защитников родной земли, стала примером для подражания нынешним защитникам морских рубежей Отечества. Но, как говорят, «процесс уже пошел» — заложение на Черноморском судостроительном заводе первого многоцелевого корвета «Владимир Великий» стало важным событием в восстановлении национального судостроения. Хотя об этом позже, а пока... праздник!!!

И мы, Профсоюз работников морского транспорта Украины, сердечно поздравляем каждого, для кого этот день является воплощением доблести и чести, верности морским традициям и преданности Родине! С Днем флота Украины!





ЭКСПЕРТИЗА ПОРТ МАРИУПОЛЬ

PORT OF MARIUPOL

Порт Мариуполь находится на широте 47°03' сев., долготе – 37°30' вост., в северо-западной части Таганрогского залива Азовского моря, в 14 милях от входа в залив, во временном поясе GMT +2 часа.

Средние глубины на подходе к порту составляют 12,0 м и позволяют обслуживать суда практически любой грузоподъемности, что ставит Мариупольский порт в более выгодное положение перед другими портами Азовского моря.

Порт открыт для захода судов круглый год.

- Средняя продолжительность навигации с ледовой проводкой (в случае суровой зимы, с декабря по март) – 86 суток.
- Круглосуточную и безопасную проводку судов в любую погоду обеспечивает Центр регулирования движения судов (ЦРДС).

- Осуществляется ледовая проводка ледоколами порта.

- Порт оснащен всеми современными видами связи, включая спутниковую.

- Порт принимает суда с осадкой до 8,0 м и длиной до 240 м.

- Территория порта составляет 77,7 га.

- Длина причальной линии порта – 3,9 километра

- Площадь крытых складов – 11,8 тыс. кв.м.

- Открытая складская площадь – 240,9 тыс. кв.м.

- Ближайшие морские порты:

- Бердянский, Таганрогский, Ейский, Керченский.

Аэропорты:

- Мариупольский (в черте города),

- Донецкий – 120 км,

- Днепропетровский – 300 км,

- Запорожский – 220 км,

- Ростовский – 180 км.

- Длина причальной линии – 3,9 км

- 83 железнодорожных пути, протяженность – 27,19 тыс. м.,

- 75 стрелочных переводов.

- УПК (у причала №14): длина – 263 м., глубина – 9,25 м.

Комплекс оборудован 2 вагоноопрокидывателями, 25 конвейерными линиями (общая длина – 4711,3 м), 6 реклаймерами, 2 стакерами, 3 углепогрузочными машинами, размораживателем вагонов.

Контейнерный терминал (на причале № 17): длина – 200 м, глубины – 9,75 м. Общая площадь – 34 тыс. кв.м, 3 контейнерных перегружателя.

Обширна номенклатура и география грузов, перерабатываемых портом.

Грузы, отправляемые и принимаемые портом, имеют адреса в 60 странах мира.

Мариупольский порт связан со 152 портами всех континентов.

Источник: <http://www.marport.net>



REPORT
SUMMARY

2013

КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ

Продолжение, начало в номере 38

ОБЯЗАННОСТЬ СОБЛЮДАТЬ ОСТОРОЖНОСТЬ

Исследования показали, что среди всех типов судов, потерянных в море, 42% составляют сухогрузы. Этот тип судна зачастую работает на коротких судоходных маршрутах, и связан с так называемым «торговым бродяжничеством», когда отсутствует точный торговый маршрут и судно берёт любой подвернувшийся заказ, что довольно часто происходит в Юго-Восточной Азии. Это влечёт за собой частые судозаходы в порты, навигацию в перегруженных прибрежных районах с риском сесть на риф и скалы.

Возраст таких судов зачастую выше 10 лет, что делает регистрацию их в менее авторитетных государствах флага, чтобы без проблем продолжать торговлю, более привлекательной для судовладельцев. Это может привести к снижению стандартов и экономии на безопасности. Чаще всего такие примеры имеют место в Юго-Восточной Азии, включая Коралловый треугольник, Южно-Китайское море, Корейское и Японские моря. Эти районы характеризуются богатым биоразнообразием и поэтому особенно уязвимы к воздействию морских аварий.

Рыболовные суда также часто становятся жертвами многих морских катастроф – 24% аварий всего мирового флота. Потенциально, этот процент может быть гораздо выше, принимая во внимание тот факт, что аварии с участием рыболовных судов зачастую нигде не фиксируются.

Около 50% всех мировых морских катастроф попадают в общую категорию, где они связаны с месторасположением аварии, типом и возрастом судов, работающих там.

Также имеет большое влияние человеческий фактор – недостаток сна и сменная работа могут привести к принятию ошибочных решений при управлении судном.

Некоторые члены Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) не будут классифицировать морские суда старше 20 лет, тем самым заставляя регистрировать более старые и потенциально более уязвимые суда у менее строгих классификационных обществ. Есть еще целый ряд особенно плохо работающих государств флага, которые негативно влияют на репутацию судоходной отрасли в целом.

КУДА ДАЛЬШЕ?

В судоходной отрасли существует необходимость повышения ответственности судовладельца и оператора, ре-

гистрации судов под лучшими флагами, в частности, путем поощрения тех корабельных реестров, которые прилагают усилия, чтобы улучшить своё поведение. В долгосрочной перспективе, это дает больше возможностей для ведения бизнеса и улучшает репутацию ответственных государств флага.

Кроме того, существует также необходимость осветить безответственные и недостаточно хорошо выполняющие свои обязанности государства флага, чтобы промотивировать их значительно повысить свои стандарты. Если они не достигнут минимального приемлемого уровня стандартов безопасности в течение определенного периода времени, то их практики необходимо будет открыто и тщательно рассмотреть, и это может привести к лишению их полномочий регистрировать суда под своим флагом.

В рамках рационализации, касающейся безопасности и окружающей среды, все государства должны открыто поощряться и поддерживаться в намерениях участвовать и имплементировать конвенции и правила ИМО в дополнение к другим международным документам, таким как Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (КМП), Конвенция о биологическом разнообразии (КБР) и другим, которые создают обязательства, касающиеся защиты морской среды, поведения и деятельности в море, и требуют мониторинга судоходной деятельности.

Вышеизложенное условие является необходимым, ибо в результате несоблюдения стандартов, разработанных на основе положений соответствующих международных соглашений, не будут достигнуты равные условия. Важно также, чтобы эта информация была в свободном доступе, чтобы судовладельцы могли осознанно и прозрачно определять направления ведения своего бизнеса.

Тот факт, что некоторые международные конвенции и правила десятилетиями не вступали в силу, или некоторые страны так никогда и не стали их участниками, означает, что не были установлены достойные основания в контексте глобального регулирования и исполнения. В то время, как некоторые страны продолжают совершенствоваться в этом отношении, другие, наоборот, снижают свои позиции – это иллюстрирует отсутствие равных условий.

Стандартизация собранных данных, их сбор и отчетность имеет первостепенное значение для того, чтобы получить истинное представление о состоянии и производимости мирового судоходства.

В этом контексте, к сожалению, ещё не существует под-

лино глобальных стандартизированных режимов информации, что может привести к путанице, неправильной интерпретации данных и появлению потенциально неэффективных флагов.

Это становится тем более проблематичным на фоне растущего мирового флота и перенасыщенных судами районов, что увеличивает вероятность возникновения аварийных ситуаций. Концентрирование особого внимания на этой части ответственности государства флага как участника соответствующих соглашений, является ключевой рекомендацией данного отчёта.

Предлагается, что, возможно, настало время вернуться к рассмотрению вопроса, какое государство может предлагать судам национальность, так как это имеет последствия относительно юрисдикции и контроля за этими судами. Так как оценочные стандарты по-прежнему отсутствуют, становится под вопрос здравый смысл международного сообщества, которое позволяет продолжать функционировать некоторым судовым регистрам.

СУДА ПОД ФЛАГОМ

Больше внимания должно быть направлено на выяснение вопроса: осуществляют ли государства флага эффективную юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под их флагами. Было бы уважительно по отношению к закону, позволяющему любому государству регистрировать суда, при этом эффективно осуществляя юрисдикцию и контроль над всеми судами, которым была предоставлена «национальность», а также и над владельцами таких судов.

Международная федерация транспортников ясно определяет принудительную силу Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (КМП): «должна быть «реальная связь» между настоящим судовладельцем и флагом судна».

Государства флага, которые последовательно безответственны и не могут выполнять свои обязательства, определённые международным правом: «эффективно осуществлять свою юрисдикцию и контроль в административных, технических и социальных вопросах над судами, плавающими под его флагом», должны быть вразумлены и должны прекратить регистрировать суда, которые задействованы в международных перевозках, вне домашних вод, где государство флага осуществляет самостоятельную юрисдикцию.

Если государства флага ещё не являются подписантами соглашений государственного портового контроля, они могут привлекаться к участию в подписании региональных соглашений и пользоваться технической поддержкой, предоставляемой ИМО, чтобы улучшить осуществление эффективной юрисдикции и контроля.

Расширение сотрудничества между странами следует поощрять, в частности, в областях, определённых как сосредоточения субстандартного судоходства.

Также следует поощрять использование схем стимулирования, таких как «Qualship 21» (США), так как они проверяют, насколько соблюдаются международные стандарты на судах, заходящих в порты Соединенных Штатов. Такие схемы также могут оказать влияние на соответствие

нормам государства флага: нехорошо для бизнеса, если судно, которое ходит под вашим флагом, попадёт в «чёрный список» и будет подвергаться более интенсивным инспекциям портовых властей.

ЗАДАЧА WWFIS

Различными способами, а в том числе и при помощи нашего проекта Shipshape, мы определяем государства флага, которые как плохо, так и хорошо справляются со своими обязанностями, и просим, чтобы те государства флага, которые ведут свою работу на недостаточно высоком уровне, либо повысили его, либо прекратили свою деятельность.

Мы работаем с участниками судоходной отрасли и поощряем улучшения, первоначально концентрируя внимание на поощрении государств стать участниками соответствующих международных конвенций, чтобы они могли быть универсально имплементированы и распространены на все суда в море, таким образом обеспечивая равные условия и повышение стандартов – на пользу ответственным судовым операторам.

Мы уделяем особое внимание воздействию судоходства на такие «чувствительные» зоны, как Большой Барьерный риф, и определяем конкретные пути снижения рисков в этих зонах.

В частности, в «горячих точках», которые мы определили, мы работаем совместно со всеми заинтересованными в морской отрасли сторонами, чтобы планирование береговых работ и проведение морских работ можно было сделать более масштабным.

В частности, в отношении судоходства мы стараемся обеспечить, чтобы суда строились, обслуживались и эксплуатировались на высоком уровне, чтобы снизить риск несчастных случаев. Власти во всем мире должны работать над стандартизацией соответствующих данных, чтобы неудачные примеры не остались незамеченными из-за невозможности сопоставить показатели в разных частях света.

В рамках инициативы по экологически рациональному судоходству (Sustainable Shipping Initiative, SSI) были созданы схемы оценивания, чтобы хорошие показатели могли поощряться и постоянно совершенствоваться.

ПОЧЕМУ МЫ ЗДЕСЬ

Чтобы остановить деградацию естественной среды планеты и построить будущее, в котором люди живут в гармонии с природой.



Сколько существуют деньги, столько же и стоит вопрос об их хранении. «Не просто сберечь, а преумножить!», – такова цель большинства граждан в условиях нестабильной финансовой ситуации. Поэтому к выбору инструментов сбережения принято подходить с особой тщательностью.

ХРАНИТЕ ДЕНЬГИ В БАНКЕ!

У каждого есть мечты, на осуществление которых необходимы определенные финансовые вложения – это может быть поездка куда-либо, открытие собственного дела, спокойная пенсия или обеспеченность будущего собственных детей. Так или иначе, все мы приходим к мысли о накопительстве. Сегодня мы поговорим о способе сохранения и увеличения капитала с помощью банковского вклада. На сегодняшний день депозиты остаются более традиционными средствами сбережения и накопления денег. Именно они сохраняют статус наиболее надежного инструмента. Если вы хотите, чтобы ваши деньги работали, то это услуга для вас.

Депозит – это денежные средства, в национальной или иностранной валюте, переданные на хранение банку и подлежащие возврату в определенный срок при определенных условиях, указанных в Договоре банковского вклада. В чем же смысл передачи своих денежных средств на хранение банку? За пользование денежными средствами вкладчиков банк выплачивает им вознаграждение в виде процентов. Таким образом, средства на депозите не только надежно сберегаются, но и приносят доход своему владельцу.

Способы начисления процентов можно разделить на несколько «видов»: выплата процентов в конце срока, выплата процентов ежемесячно (ежеквартально) и капитализация процентов.

С точки зрения накопления и приумножения средств самым выгодным депозитом является депозит с капитализацией процентов. Капитализация предполагает, что к сумме вклада прибавляются проценты, а в следующем периоде проценты насчитываются уже на сумму вклада + сумму уже начисленных процентов. Разница на первый взгляд незначительна, но если сумма вклада серьезная, то капитализация процентов окажется существенной прибавкой к процентной ставке. Если проценты, начисляемые на вклад, вы рассматриваете как прибавку к основному доходу, депозит с ежемесячной выплатой для Вас.

При открытии депозита следует обратить внимание на такой параметр депозита, как возможность пополнения вклада. Зачастую, существуют ограничения пополнения вклада, у каждого банка они разные. Это может быть лимит суммы пополнения, или запрет на пополнение в определенный период: последние месяцы вклада или, наоборот, первые. Депозит с возможностью пополнения – это отличная возможность приумножить собственный капитал, если у вас регулярно возникает некоторая сумма свободных денежных средств.

Как выбрать банк, которому доверить собственные средства? На что обращать внимание при выборе? Помимо обычных параметров, таких как репутация банка, количество отделений и банкоматов, комфортность размещения отделений, профессионализм сотрудников существуют и другие. Для начала следует изучить предложения на рынке процентных ставок. Стоит заметить, что необычно высокие ставки должны насторожить человека. Это говорит о том, что банк крайне нуждается в вашем депозите и, вероятно, он не настолько стабилен, как хочет показать. То есть, оптимальными являются ставки достаточно высокие, но не слишком отличающиеся от общей тенденции. Также следует посмотреть отзывы о выбранном банке, это могут быть аналитические статьи или же отзывы других клиентов.

Прежде чем выделять какую-то сумму на депозит, нужно убедиться, что в течение данного периода времени она вам срочно не понадобится. В случае досрочного расторжения доход от депозита будет «мизерным» и будет равняться доходу с обычного текущего счета.

При выборе программы вклада следует обратить внимание на специальные акции и условия. Возможно, именно в этом месяце, банк предлагает более выгодные условия.

Условия депозитов могут быть самыми разными, современный рынок банковских услуг наполнен различными предложениями и на любой вкус. К примеру, в АБ «ПОРТО-ФРАНКО» на сегодняшний день представлена широкая линейка вкладов с условиями, удовлетворяющими большинство клиентов банка. В зависимости от потребности клиента можно открыть вклады на короткие сроки и сроком до двух лет, выбрать уникальные условия по распоряжению процентами (выплата, сохранение, капитализация), определить условия распоряжения основной суммой вклада (изъятия, довыложения) и самое главное – выбрать ставку процента, удовлетворяющую выбранным условиям. Специалистами АБ «ПОРТО-ФРАНКО» большое внимание при создании продуктовой линейки по вкладам уделяется морякам. Существует специальная линейка вкладов, которая позволяет морякам сохранять и приумножить накопленные денежные средства.

Деньги не любят спешки, взвешенный и ответственный подход при выборе вклада, позволит наладить плодотворное сотрудничество с банком, которое, ко всему прочему, будет приятным и комфортным для вас, как для вкладчика.

Удачных Вам вложений!

ПОЗДРАВЛЯЕМ С НОВОСЕЛЬЕМ ЮРИДИЧЕСКОЕ БЮРО СЕРГЕЕВЫХ

“ На сегодняшний день Юридическое бюро Сергеевых является одним из лидеров в сфере оказания юридических услуг в области морского права.

Клиентами Юридического бюро Сергеевых являются крупнейшие морские профсоюзы, ведущие морские компании, а также моряки.

“

ЮРИДИЧЕСКОЕ БЮРО
СЕРГЕЕВЫХ

23 июля 2013 года Юридическое бюро Сергеевых переехало в новый просторный офис по адресу: г.Одесса, ул. Армейская, 11/6 офис 2А.

На сегодняшний день Юридическое бюро Сергеевых является одним из лидеров в сфере оказания юридических услуг в области морского права.

За время своего существования Юридическое бюро Сергеевых приобрело репутацию компетентного и надёжного партнёра.

Клиентами бюро являются крупнейшие морские профсоюзы, ведущие морские компании, а также моряки, работающие на судах отечественных и иностранных судовладельцев.

Юридическое бюро Сергеевых, под управлением Юрия Сергеева – адвоката, кандидата юридических наук, Почетного работника морского и речного транспорта, продолжает свою активную деятельность в сфере защиты прав и законных интересов участников международного торгового мореплавания.

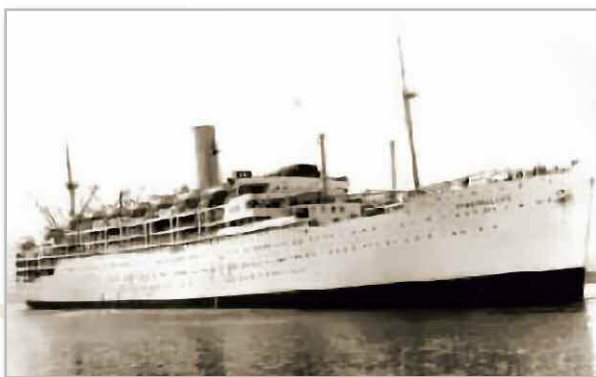
Юридическое бюро Сергеевых – это команда молодых, энергичных, талантливых адвокатов и юристов. Ответственный подход Юридического бюро Сергеевых к потребностям клиентов и высокий уровень юридических услуг – те составляющие, которые являются основой нашего длительного взаимовыгодного и конструктивного сотрудничества.

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков с радостью поздравляют Юридическое бюро Сергеевых с новосельем и желают успешной деятельности в новом Доме, много разных интересных дел, хороших клиентов и семь футов под килем !!!



СУДА КОМПАНИИ P & O

LINES, ТИПА STRATH...



Турбоход Strathallan являлся последним, 5-ым судном серии грузопассажирских лайнеров, строившихся заводом Vickers-Armstrong Shipbuilders Ltd, в Barrow-in-Furness, заказанных компанией P.&O.

Валовая вместимость составляла 23722 б.р.т., длина 202.5 м, ширина 25.1 м. Силовая установка – 6 паровых турбин мощностью 28000 лошадиных сил, вращавших два гребных винта. Эксплуатационная скорость 20 узлов, максимальная 23 узла. Пассажирская вместимость 448 человека в первом и 543 в туристическом классе. Лайнер имел одну дымовую трубу, две мачты, 6 грузовых трюмов, 16 спасательных шлюпок и 4 моторных бота.

Первые два судна серии – Strathnaver и Strathaird, по-



строенные в 1931 и 1932 году являлись турбоэлектроходами с тремя дымовыми трубами. Их силовая установка была подобна той, которую применили на Viceroy of India в 1929 году. Однако опыт эксплуатации показал, что её изготовление и монтаж фирмой British Thomson-Houston повлекли за собой дополнительные финансовые затраты, и при строительстве последних трёх лайнеров типа Strath... использовали главные турбины без генераторов и гребных электромоторов. Тем не менее, турбоэлектроходы имели положительные качества – плавное изменение мощности при маневрировании, отсутствие турбин заднего хода, необходимых для реверсирования, и возможность использования одной группы турбин при следовании экономичными



ходами. Пар на всех 5-ти судах вырабатывался четырьмя большими водотрубными паровыми котлами и двумя котлами меньших размеров.

Strathallan спустили на воду 23 сентября 1937г, а 18 марта 1938г. лайнер вышел из Лондона в Австралию, взяв курс на Суэцкий канал. Мирные рейсы продолжались до начала Второй мировой войны, а затем он, как и большинство торговых судов, был реквизирован правительством. Все призванные на военную службу суда переоборудовали во вспомогательные крейсеры, военные транспорты, плавучие госпитали и для других целей.

Strathallan передала организации MOWT в декабре 1939 г, и он начал выполнять рейсы в составе конвоев, как военный транспорт. В декабре 1942 г. судно под командованием капитана Джона Генри Биггса оставило Клайд и присоединилось к конвою KMF-5, следовавшему в Оран, где планировалась десантная операция британских и американских армий, получившая кодовое название Torch. На борту находилось: 5122 человека, включая 248 человек медицинских сестёр госпиталя «Королевы Александры», 4408 тысяч десантников, из которых 296 человек были офицеры первой армии США; 440 человек судовой команды и 26 артиллеристов.

В ночь с 20 на 21 декабря турбоход прошёл Гибралтарский пролив, взяв курс на Оран. Находясь в 55 милях севернее Орана, конвой обнаружила германская подводная лодка U-562 под командованием Хорста Хамма. В 02.23 лодка выпустила 4 торпеды, и одна поразила цель, взорвавшись с правого борта Strathallan, в районе машинного отделения, разрушив подводную часть борта и водонепроницаемую переборку, разделявшую главное машинное и котельное отделения. В результате взрыва погибли два судовых инженера и два машиниста, находившихся на вахте.



Судно получило крен 15 градусов на левый борт, и капитан приказал начать эвакуацию. Все боты и спасательные шлюпки, за исключением одной, повреждённой взрывом, благополучно спустились на воду. Однако, когда стало ясно, что судно может держаться на плаву, капитан приказал приостановить эвакуацию и всем перейти на правый борт для поддержания стабильности, накренившегося на левый борт лайнера. К утру корабль HMS Verity принял с терпевшего бедствие транспорта 1300 человек и ушёл Оран.

В 06.00 корабль HMS Laforey начал буксировку судна в Оран, а около полудня на корабли HMS Panther и HMS Pathfinder передали с транспорта около 2000 человек. Одновременно к лайнеру подошёл спасатель HMS Restive, и его команда приступила к откачке воды из машинных помещений. Однако вода прибывала быстрее, чем откачивалась, и разлившаяся по поверхности воды нефть, войдя в контакт с горячими конструкциями паровых котлов, на-

чала испаряться. В результате, в 13.15 произошёл взрыв газов, и столб пламени стремительно вырвался в атмосферу через дымовую трубу. Начался пожар, охвативший среднюю часть надстройки, и капитан приказал оставить судно. Все пассажиры и значительная часть экипажа перешли на корабль HMS Laforey, в то время как HMS Restive продолжал буксировать горевшее судно с частью, оставшихся на борту членов палубной и машинной команды. Тем не менее, когда до порта оставалось 12 миль, в 04.00, 22 декабря, турбоход опрокинулся и затонул. Погибли 6 членов экипажа, 5 медсестёр и 5 военнослужащих.

Судьба других судов с названиями Strath... сложилась по-разному.

Турбоэлектроход Strathnaver являлся первым судном серии. В свой первый рейс из Лондона на Бомбей, Коломбо, Мельбурн и Сидней лайнер вышел 2 октября 1931г, продолжая выполнять регулярные рейсы на этой линии до 1939г. После переоборудования в военный транспорт осуществлял воинские транспортировки из Австралии в Суэц, а в августе 1942г. принимал участие в высадке десанта в портах Северной Африки. В 1943г. судно оставалось в Красном море и служило базой для обучения военнослужащих, готовившихся для высадки в Италии, а в 1944г. принимало участие в высадке десанта в Италии. После окончания войны и до начала 1948г. Strathnaver занимался репатриацией военнослужащих.

В 1948-1949г. выполнили переоборудование и демонтировали две кормовые дымовые трубы. С 5 января 1950г. судно возобновило прерванные войной рейсы в Австралию. Последний рейс начался 7 декабря 1961г, а в апреле 1962г. судно продали в Гонконг на слом.

Турбоэлектроход Strathaird являлся вторым судном серии. В свой первый рейс из Тильбюри в Сидней он вышел 12 февраля 1932г. После начала второй мировой войны Strathaird получил задание вывезти в Англию военнослужащих из Бреста, а затем до окончания войны выполнял перевозки между портами Австралии и Средним Востоком.

В 1947г. его интенсивно реконструировали, оставив одну носовую дымовую трубу, и он возобновил прерванные войной рейсы в Австралию. После ввода в строй лайнеров Arcadia и Iberia турбоэлектроход перевозил эмигрантов, а в 1961г. продали на слом в Гонконг.

Т6/x Strathmore построили в 1935г. В качестве главных двигателей использовали 6 паровых турбин, а не турбогенераторы, как на двух предыдущих судах, имевших турбоэлектрическую установку.



СУДА КОМПАНИИ P & O

LINES, ТИПА STRATH...

Спуск на воду произвели 4 апреля 1935 г. В свой первый круизный рейс из Англии к Канарским островам турбоход вышел 4 октября того же года, а 26 октября взял курс на Индию, начав совершать регулярные рейсы в Австралию. В начале Второй мировой войны лайнер переоборудовали в военный транспорт, и он перевозил военнотранспортных до 1948 г.

В марте 1941 г. в одном конвое находились 23 транспорта. Туда входили пять судов серии Strath..., и Viceroy of India, четыре лайнера компании Orient Line, суда компаний Royal Mail, Cunard Line, Union Castle, Canadian Pacific, Голландии и Франции.

Когда конвой, следуя вокруг Африки, прибыл в бухту Тэйбл, порта Кейптаун, это был самый большой визит пассажирских судов за все годы существования Кейптауна. После войны судно доставляло военнотранспортных в Великобританию, Индию, Новую Зеландию, Канаду и Австралию до мая 1948 г.

27 октября 1949 г. он возобновил свою довоенную линию в Австралию. С 1953 г. начались проблемы с силовой установкой, а в октябре 1956 г. турбоход столкнулся в Темзе с норвежским судном Baalbeck. К счастью, удалось избежать человеческих жертв.



В 1961 г. Strathmore переоборудовали, и турбоход совершал рейсы в Австралию ещё два года. В октябре 1963 г.



он посетил Саутгемптон в последний раз и был продан компании Latsis Line, переименованной судно в Marianna Latsi, используя для перевозок паломников. В 1966 г. лайнер переименовали в Henrietta Latsi, а в 1969 г. отправили на слом в Специю.

Турбоход Stratheden вышел в первый австралийский рейс 24 декабря 1937 г.

Когда началась Вторая мировая война Stratheden находился на пути в Австралию, став первым британским лайнером, прошедшим через опасные зоны Атлантики и Средиземноморья. Затем турбоход переоборудовали в военный транспорт. За все военные годы он перевёз около 149 687 человек, пройдя 500 000 миль.

В 1947 г., после ремонта, турбоход возобновил прерванные войной рейсы в Австралию. В 1950 г. лайнер арендовался компанией «Кунарда» для 4-х рейсов между Саутгемптоном и Нью-Йорком, а спустя 5 лет, во время шторма в Ионическом море, пытался спасти рыбаков греческого траулера. Тогда 8 членов экипажа с турбохода смыло волнами в море, и они погибли.

В 1963 г. судно поставили на прикол, а в 1964 г. его купила греческая компания Latsis Line. Турбоход переименовали в Henrietta Latsi, а в 1966 г. в Marianna Latsi. В 1969 г. отправили на слом в Специю.



- 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

