

Світ буває безмежним!

КРОНА

страхова компанія

ВСІ ВИДИ СТРАХУВАННЯ

ДИРЕКЦІЯ СК «КРОНА»:
вул. Шорса, 36-Б, м. Київ, 01133
+38 (044) 201-07-00
sk@krona.net.ua

ЛЬВІВ
вул. Дорошенка, 32/8
+38 (032) 274-06-77
lv@krona.net.ua

СІМФЕРОПОЛЬ
вул. Київська, 125-Б, оф. 102
+38 (0652) 59-55-32
sf@krona.net.ua

ХЕРСОН
вул. 40 років Жовтня, 120
+38 (0552) 35-36-56
hs@krona.net.ua

КІРОВОГРАД
вул. Фрунзе, 10, оф. 33
+38 (0522) 34-76-39
kr@krona.net.ua

ОДЕСА
вул. Грушевського, 39-А
+38 (0482) 32-12-21
od@krona.net.ua

РІВНЕ
вул. Соборна, 1, оф. 317
+38 (0362) 62-03-60
rv@krona.net.ua

ЗАПОРІЖЖЯ
вул. Медведєва, 12, оф. 17
+38 (061) 220-55-32
zp@krona.net.ua

ЖИТОМИР
вул. Київська, 81, оф. 414
+38 (0412) 46-09-01
zt@krona.net.ua

ВІННИЦЯ
вул. Соборна, 81, оф. 17
+38 (0432) 67-69-67
vn@krona.net.ua

ХАРКІВ
вул. Шевченка, 32, оф. 234
+38 (057) 760-23-25
hr@krona.net.ua

ЛУГАНСЬК
вул. Лермонтова, 1-Г, оф. 31
+38 (0642) 71-81-53
lg@krona.net.ua

ІЗМАІЛ
вул. Ватутіна, 36
+38 (04841) 2-55-20
iz@krona.net.ua

ЛУЦЬК
пр. Молоді, 4
+38 (0332) 71-81-48
lc@krona.net.ua

АЛЧЕВСЬК
вул. Радянська, 4
+38 (242) 2-04-07
alkrona@m3x.org

WWW.KRONA.NET.UA

Ліцензія Держфінпослуг АВ № 158993 від 01.11.2006 р.

МОРСКОЇ

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 14, АПРЕЛЬ 2011



**2000
СОМАЛИЙСКИХ
ПИРАТОВ ГРАБЯТ
МИРОВУЮ
ЭКОНОМИКУ**



SAVE OUR SEAFARERS

АКТУАЛЬНО
НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ
МОРЯКОВ

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ТАНКЕР «СОВЕТСКАЯ
НЕФТЬ»

АКТУАЛЬНО
БОРЬБА ЗА СПОКОЙНОЕ
МОРЕ

КАЛЕНДАРЬ
САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ
В АПРЕЛЕ

НА КАМБУЗЕ
АВСТРИЙСКИЙ
ШТРУДЕЛЬ



КОГДА МЫ ВМЕСТЕ,

КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!

- Защита прав моряков
- Медицинское страхование моряков*
- Специальные программы лояльности*
- Консультации инспектора ИТФ



*для членов Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

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



V.SHIPS – МИРОВОЙ ЛИДЕР ПО УСЛУГАМ СУДОВОГО И КРЮИНГОВОГО МЕНЕДЖМЕНТА

Компания V.Ships была создана в 1984 году и является ведущим в мире провайдером услуг судового менеджмента, крьюинга и других услуг, касающихся морской сферы. В настоящее время под менеджментом компании находится флот, который составляют 1050 судов разных типов. Эта международная компания, трудоустраивающая 1600 человек офисного персонала и 24 000 моряков, состоит из 68 офисов, расположенных в 26 странах мира.

Основными направлениями деятельности компании V.Ships являются судовая менеджмент и трудоустройство моряков, а также предрейсовая подготовка и обучение моряков с целью совершенствования знаний и навыков плавсостава на уровне высоких стандартов, которые требуются на мировом рынке (включая последние требования международных конвенций).

Подобные решения вырабатываются разнообразными методами, включающими индивидуальное интервью, компьютерную подготовку, а также лекционные занятия по различным дисциплинам.

V.SHIPS (УКРАИНА)

Одесский офис V.Ships имеет опыт работы в Украине с 1990 года и является одним из крупнейших крьюинговых агентств в Украине (его филиалы находятся также в Херсоне и Севастополе). Ежегодно более 7500 украинских моряков трудоустраиваются на судах под иностранными флагами, находящимися в менеджменте или крьюинге компании V.Ships.

Наряду с рекрутинговыми и крьюинговыми услугами внимание компании V.Ships сосредоточено на внутреннем обучении моряков, работающих на судах под менеджментом V.Ships. Наши опытные инструкторы — в прошлом капитаны и старшие механики — постоянно проводят различные занятия, такие как Bridge Resource Management, ECDIS, Port State Control, Ship Security Awareness, Ship Security Officer, Pollution Prevention, English language, V.Ships Induction course, Vessel General Permit, а также широкий спектр компьютерных занятий. В 2010 году наша компания внедрила принципиально новый курс Crew Resource Management.

Сейчас V.Ships (Украина) оперирует 190 местами для украинских кадетов и ежегодно обеспечивает плавпрактикой на своих судах свыше 400 курсантов морских учебных заведений. Мы тесно сотрудничаем с украинскими морскими учебными заведениями, в числе которых: Одесская Национальная Морская Академия, Одесский Морской Университет, Морской колледж им. Маринеско и Технического флота, Измальский филиал ОНМА, Херсонский Морской Институт и морские институты Севастополя. Сегодня V.Ships — лиди-

рующая компания на Украине, она обеспечивает высококачественной практикой украинских кадетов и гарантирует им трудоустройство после окончания учебы. Как результат кадетской программы 2008 года, 94 выпускника были промотированы и трудоустроены на судах нашей компании в должности младших офицеров, а в 2009 году их число увеличилось до 96. Прекрасным доказательством того, что V.Ships действительно предоставляет долгосрочные возможности карьерного роста, являются капитаны и стармехи, которые начинали свою деятельность еще кадетами в нашей компании.

Все услуги по трудоустройству моряков (включая тренинг) оказываются компанией V.Ships (Украина) бесплатно. Добро пожаловать!



ОДЕССА, 65114
ул. Маршала Жукова, 37/2
тел.: +38 (048) 7340340
Application@odessa.vships.com

ХЕРСОН, 73000
ул. 21-го Января, 37, оф. 511
тел.: +38 (0552) 454821

СЕВАСТОПОЛЬ, 99011
ул. Синявина, 1, офис 308
тел/факс: +38 (0692) 545021

С СЕНТЯБРЯ 2010 г. КОМПАНИЯ V.SHIPS ВВЕЛА ПРОГРАММУ ПО МЕДИЦИНСКОЙ СТРАХОВКЕ ДЛЯ 560 СЕМЕЙ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ V.SHIPS



Лист МТНСТУ серія АБ №389003 от 22.02.2008

Здравствуйте, дорогие читатели!
Вновь журнал «Морской» обращается к животрепещущей теме морского пиратства. Число пиратских нападений в водах Индийского океана продолжает расти, всё больше и больше моряков различных национальностей длительное время находятся в пиратском плену. Ответной реакцией международной морской общественности стал второй этап акции «Save Our Seafarers», запущенной 1 марта 2011 года Международной Федерацией Транспортников.

Инициаторами выступили морские организации: ITF, BIMCO, Международная Палата Судоходства, INTERCARGO и Intertanko. На сайте акции WWW.SAVEOURSEAFARERS.COM предлагается отправить письмо главе государства с требованием поддержать инициативы международных морских организаций на мировом уровне, а именно: наделить полномочиями вооруженные морские силы и дать им право на захват и передачу под стражу пиратов; увеличить число боевых кораблей в пиратских районах; обеспечить поддержку и защиту гражданских моряков; отслеживать и предавать суду организаторов и лиц, финансирующих пиратские атаки.

Данная акция при полной поддержке всех заинтересованных глав государств может принести ощутимую пользу и, будем надеяться, станет началом конца Морского Пиратства 21 века. Также хочется выразить надежду на то, что Украина не останется в стороне от международных инициатив и проявит должную заботу об украинских моряках.

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



SAVEOURSEAFARERS

WWW.SAVEOURSEAFARERS.COM



стр. **12**
АКТУАЛЬНО
2000 сомалийских пиратов грабят мировую экономику

НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

4 Самые интересные события апреля

ИНФОРМАЦИЯ

8 Политика ITF в отношении сомалийских пиратов

АКТУАЛЬНО

10 Налогообложение доходов моряков – в вопросах и ответах

ИНТЕРВЬЮ

14 Капитан Кудымовский:
Свои знания и опыт отдаю людям!

16 Морской разбой.
Новый виток борьбы за спокойное море

КАЮТ-КОМПАНИЯ

19 Дайджест

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

20 Танкер
«Советская нефть» (1932)

НА КАМБУЗЕ

24 Австрийский мясной штрудель

№ 14, апрель 2011

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Кудимова М.Н.
Свидетельство

о государственной регистрации:
серия ОД №1423-294-Р от 13.02.2010 г.

Перепечатка материалов журнала «Морской» невозможна без письменного разрешения редакции. При перепечатке материалов обязательно 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

Тираж — 3000 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.: 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua**

По вопросам размещения рекламы и сотрудничества обращаться по телефону: **+38 (048) 700 39 44** или на электронную почту **morskoy@mtwtu.org.ua**



Проблемы транстихоокеанских судоходных линий

Согласно анализу, проведенному обозревателем Box Trade Intelligence (BTI), объемы перевозок транспортной системы Тихого океана выросли на сегодняшний момент всего на 1%, а к 2012 году вырастут только на 5%. Это серьезное сокращение, если учесть, что в 2010 году объемы выросли на 18,6%.

Такая же нестабильность показателей отмечалась несколько лет назад, когда вслед за уменьшением на 14% объемов перевозок в 2006 году последовало увеличение объемов на 12% в 2007 году и уменьшение их на 3% в 2008 году.

Однако члены Транстихоокеанского Стабилизационного Соглашения предсказывают увеличение объемов перевозок на 8% в 2011 году.

Источник: International Freightling Weekly



Hutchinson Port Holdings снижает цены

Hutchinson Port Holdings (HPH) Trust собирается провести IPO на сумму \$5,5 млрд, а не на \$5,8 млрд, как было запланировано сначала.

Активы HPH Trust включают все три терминала в Гонконге, а также порты в Shezen.

HPH собирается оставить контрольный пакет акций за HPH Trust.

Источник: Lloyd's List



Предупреждение о нехватке контейнеров

Президент Hanjin Shipping предупредил, что в ближайшем времени транспортные компании могут столкнуться с нехваткой контейнеров.

Мировое производство контейнеров сократилось в 2009 году и по-прежнему ниже уровня 2008 года, несмотря на восстановление мировой торговли.

Экспортеры США особенно пострадают от их нехватки, поскольку компании отказываются перенести производство контейнеров в США, дальше от Азии.

Портовый оператор Китая Qingdao Port объявил, что три главных глобальных оператора AP Moller-Maersk, DP World и COSCO в Китае собираются инвестировать \$4,6 млрд в расширение порта Qingdao.

Гонконгская компания Singamas Container Holdings в 2010 году вернулась к прибыли в \$92,54 млн (после потери \$51,9 млн в прошлом году). Производитель контейнеров для перевозки товаров сообщил о выручке в размере \$1,37 млрд в 2010 году.

ЕС предоставляет портам Гетеборгу, Орхусу и Таллину грант в размере \$24,8 млн в целях улучшения работы морского транспорта в Балтийском море.

Специализирующийся на морских операциях немецкий банк DVB сообщил, что его чистая прибыль в 2010 году на 51% больше показателя 2009 года.

До 60% сооружений ливийского порта Ras Lanuf были уничтожены в результате бомбардировок проправительственных сил. Порт закрыт и не принимает суда.

Korea Line начала официально расторгать договоры морских перевозок в связи с реструктуризацией.

Источник:

Lloyds List,

The Business Times,

International Freightling

Weekly, TradeWinds

Стоимость изготовления контейнера составляет приблизительно \$3000, что в два раза больше, чем три года назад.

Источник: Lloyd's List



Строительство нового порта в Камбодже

Начались работы по строительству нового порта в Камбодже. Автономный Порт Phnom Phen строится Шанхайской Строительной Компанией на средства, предоставленные китайскими компаниями.

Ожидается, что строительство будет завершено через 30 месяцев и мощность нового порта будет составлять 120,000 teu, что в два раза больше мощности действующего порта.

Терминал будет связан с Вьетнамом, Малайзией, Сингапуром и Гонконгом.

Источник: Lloyd's List



Высокие цены на топливо — причина медленных скоростей

Расходы на топливо для супертанкеров достигли своего второго (с 2008 года) высшего уровня, из-за чего суда ходят на низких скоростях.

Супертанкеры перешли в феврале на скорость в среднем 10,7 узлов, что на один узел ниже, чем в прошлом году. Это фактически сократило мировую мощность на 9%. Слишком медленные скорости, а также беспорядки в Ливии стали причиной роста фрахтовых ставок более чем в два раза по сравнению с прошлым годом. В этом году стоимость контракта составляет \$29 647.

Источник:

Singapore Business Times



Seaspan присоединяется к инвестиционной группе

Нью-Йоркская судоходная компания Seaspan Corporation объединилась с частной инвестиционной компанией Carlyle Group и Tiger Group Investments для создания совместного предприятия и с целью инвестирования до \$5 млрд в новые и поддержанные суда.

За период в пять лет Seaspan инвестирует в контейнеровозы \$100 млн, Carlyle — \$750 млн, а три частных инвестора — \$50 млн.

Китайская судостроительная верфь Yangzijiang Shipbuilding была выбрана для создания 22 судов нового класса Panamax (мощностью 10,000 TEU) для новой судоходной компании стоимостью более \$2 млрд. Новые контейнеровозы спроектированы для больших, чем у стандартных судов, нагрузок и экономии, и будут готовы через два-три года.

Источник: Lloyd's List, 16 марта 2011 г.

Последствия землетрясения в Японии

Как сообщают членские организации МФТ из Японии, разрушительное землетрясение и опустошительное цунами продолжают негативно отражаться на жизни населения страны, в том числе на деятельности профсоюзов. По их сообщениям стало ясно, что пропали без вести 12 членов японского профсоюза докеров (Zenkowan), большинство из них работали в порту Сендай Шиогама, который был стерт с лица земли. Также пропали без вести 10 членов профсоюза железнодорожников и водителей автобусов (Shitetsu Soren), а представители железнодорожного профсоюза (JR Rengo) не смогли связаться с несколькими членами своего профсоюза, работающими на трех различных железнодорожных линиях.

Катастрофа на атомной станции Фукусима Дайичи может подвергнуть опасности и моряков — так считает судовладелец, который уже выразил опасения за свой экипаж, работающий в данном регионе.

Представители профсоюза докеров (Zenkowan) обсуждают совместно с ми-



нистерством транспорта возможности транспортировки гуманитарной помощи через уцелевшие порты, которых не коснулась катастрофа. Профсоюз Shitetsu Soren и Конфедерация профсоюзов железнодорожников Японии организуют грузовики и автофургоны солидарной помощи, которые доставляют жизненно важные грузы всем пострадавшим членам профсоюзов.

14 марта МФТ заявила о готовности оказать помощь пострадавшим. Генеральный секретарь МФТ Дэвид Кокрофт сказал следующее: «Мы постоянно находимся на связи с нашими сотрудниками и членами профсоюзов Японии, которые делают всё, чтобы помочь народу Японии, зачастую несмотря на потерю рабочих мест, уничтоженную инфраструктуру и разрушенные профсоюзные офисы. МФТ полностью в их распоряжении, и мы также помогаем нашим членам профсоюзов во всем мире, предлагая им практическую помощь».

Внимание, фотоконкурс!

Журнал «Морской» объявляет
ФОТОКОНКУРС
НА САМУЮ ИНТЕРЕСНУЮ ФОТОГРАФИЮ!

Для участия необходимо прислать **фотографию судна, на котором вы работали.**

ЛУЧШИЕ ФОТОГРАФИИ БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ В ЖУРНАЛЕ, А ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧИТ ГЛАВНЫЙ ПРИЗ!

Ваши фотографии ждем
до 20 мая 2011 года
по адресу: morskoy@mtwtu.org.ua

OLVIA MARITIME LTD.

Лицензия МТисП Украины: серия АВ № 378194, решение № 67 от 18.02.2009



Бизнес-центр «АФИНА»,
офис № 504,
пл. Греческая, д. 3/4,
г. Одесса, 65026
Tel.: (048) 726 9889
Fax: (048) 734 7861

УСЛУГИ АГЕНТСТВА:

- Постановка на учет бесплатна.
- Информационно-консультационные услуги по трудоустройству на суда иностранных судовладельцев.

ТРЕБОВАНИЯ АГЕНТСТВА:

- Гражданство Украины.
- Опыт работы по специальности.
- Английский язык — в пределах должностных требований.
- Возраст — до 55 лет.

ТРЕБУЕМЫЕ СПЕЦИАЛЬНОСТИ:

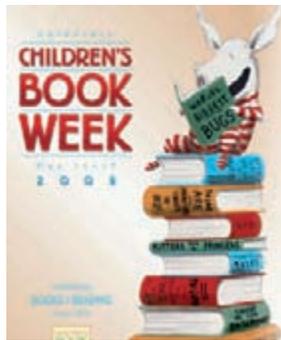
- Командный и рядовой состав на:
- Балкера
 - Контейнеровозы
 - Танкера

В АПРЕЛЕ



1 АПРЕЛЯ День смеха (День дурака)

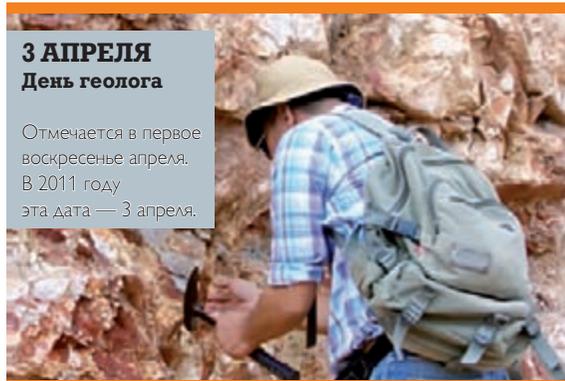
Национальный праздник Кипра
Полное название праздника — День начала национальной освободительной борьбы против английских колонизаторов.



**2 АПРЕЛЯ
Международный день детской книги**
Начиная с 1967 года, по инициативе и решению Международного совета по детской книге, 2 апреля, в день рождения великого сказочника из Дании Ганса Христиана Андерсена, весь мир отмечает Международный день детской книги.

3 АПРЕЛЯ День геолога

Отмечается в первое воскресенье апреля. В 2011 году эта дата — 3 апреля.

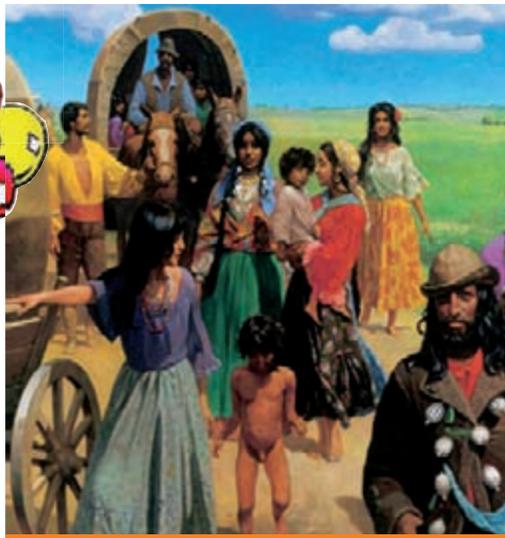


7 АПРЕЛЯ

Благовещение Пресвятой Богородицы
Название праздника — Благовещение — передает главный его смысл: возвещение Деве Марии благой вести о зачатии и о рождении Ею Богомладенца Христа. Этот праздник относится к двенадцатым православным праздникам.



Всемирный день здоровья
Каждый год Всемирный день здоровья посвящается глобальным проблемам, стоящим перед здравоохранением планеты, и проходит под разными девизами: «В безопасности твоей крови — спасение жизни многих», «Активность — путь к долголетию», «Беременность — особое событие в жизни. Сделаем его безопасным», «Защитим здоровье от изменений климата».



8 АПРЕЛЯ Международный день цыган

Международный день цыган был учрежден на первом Всемирном цыганском конгрессе, состоявшемся в Лондоне 8 апреля 1971 года и собравшем представителей из 30 стран. В результате были приняты национальные символы — флаг и гимн, что позволило цыганам мира признать себя единой свободной нацией.

17 АПРЕЛЯ



Вход Господень в Иерусалим (Вербное воскресенье)

Дата праздника уникальна для каждого года. В 2011 году эта дата — 17 апреля. На Руси этот праздник давно называется Вербным воскресеньем, потому что верующие приходят на него с ветками, как правило, ивовых растений (вербы, ивы, ветлы или других деревьев, которые первыми распускаются весной) в ознаменование тех ветвей, которыми иудеи встречали Иисуса в Иерусалиме.

18 АПРЕЛЯ



Международный день памятников и исторических мест
Девизом этого праздника стали слова «Сохраним нашу историческую родину». День установлен в 1982 году Ассамблеей Международного совета по вопросам охраны памятников и достопримечательных мест (ICOMOS), созданного при ЮНЕСКО. Отмечается с 18 апреля 1984 года.

День независимости Зимбабве
18 апреля в африканской стране Зимбабве, расположенной между реками Замбези и Лимпопо в южной части континента, отмечается День независимости. Этот день в стране также называют Днем Республики в честь победы над правительством «белого» меньшинства и признания Республики Зимбабве.



19 АПРЕЛЯ

Песах
Дата праздника уникальна для каждого года. В 2011 году эта дата — 19 апреля. Песах, или Пасха — самый древний из еврейских праздников, он связан с одним из важнейших событий в еврейской истории — исходом из египетского рабства около 3300 лет назад, в 2448 году по еврейскому календарю.

danaos

Працевлаштування з нами — це:

- Постійна та стабільна робота для командного та рядового складу
- Робота на супернових автоматизованих судах
- Можливість оформлення одиничного контракту від 5 місяців для офіцерів
- Можливість швидкого кар'єрного росту
- Система бонусів за тривале працювання
- Щомісячна підтримка родини за допомогою системи MONTHLY CREW ALLOTMENTS
- Розширена кадетська програма з подальшим підвищенням та працевлаштуванням
- Зарплата в доларах США

Всі послуги з працевлаштування надаються БЕЗКОШТОВНО!

ДК «ДАНАОС УКРАЇНА» запрошує на постійну роботу командний та рядовий склад для праці на контейнеровозах під керівництвом Danaos Shipping Co. Ltd



Наша адреса:

м. Одеса, вул. Дерибасівська, 14
Тел.: (0482) 348-078, факс: (0482) 347-947
e-mail: Danukr@Danaos.od.ua
www.danaos.od.ua

м. Маріуполь, вул. Гагаріна, 3
Тел.: (0629) 47-03-20, факс: (0629) 47-45-47
e-mail: danaos@mrpl.dn.ua



20 АПРЕЛЯ

Международный день секретаря

Дата праздника уникальна для каждого года. В 2011 году эта дата — 20 апреля. Праздник секретаря (в более официальном варианте — День профессиональных административных работников) начали отмечать в США в 1952 года благодаря усилиям нью-йоркского публициста Гарри Клемфусса. Традиционно праздник проходит в рамках Недели профессиональных административных работников, также ставшей в США традиционной. Праздник отмечается ежегодно в среду последней полной недели апреля.



21 АПРЕЛЯ

Великий (Чистый) четверг

С Великого Четверга начинаются приготовления к Пасхе. Верующие идут в храмы исповедаться и причаститься. В доме прибирают, пекут куличи, красят яйца. В Чистый Четверг принято встать до восхода солнца и выкупаться — символически очиститься от грехов и суеты. Русские крестьяне очищали дом, двор и огород от накопившегося за зиму сора, грязи и пыли. В первую очередь обновляли и мыли иконы и лампады. Потом тщательно мыли полы, стены, потолки избы, а стол и лавки оттирали песком, скоблили ножом. В народе говорили: «Если в Чистый Четверг вымоешься и вымоешь, весь год чистота в избе водиться будет».



День девушек в Исландии

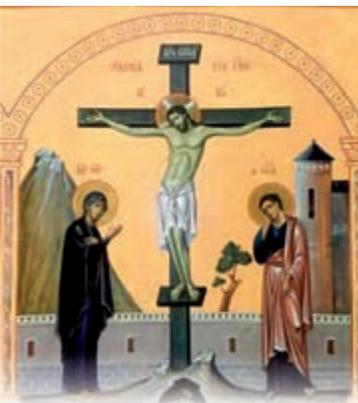
Отмечается в первый четверг после 18 апреля. Первый день месяца Харпа, согласно древнему исландскому календарю, — первый день лета. Если предыдущие два месяца посвящались супругу и супруге, соответственно, то встреча первого летнего месяца всецело принадлежит незамужним девушкам. Происхождение названия месяца Харпа затерялось в веках, но с легкой руки романтиков 19 века Харпа стала изображаться в виде молодой девушки, дочери Торри и Гоы — последних зимних месяцев. Кстати, по одной из версий Харпа считается женским именем одной из забытых богинь.



22 АПРЕЛЯ

День Земли

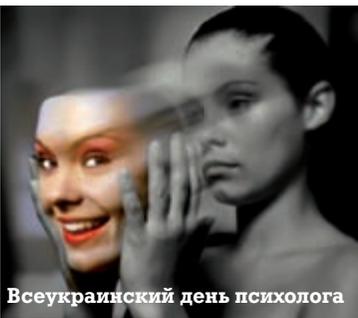
Это не просто большой, а поистине глобальный праздник — день нашего общего уютного дома. Праздник был основан в 1970 году сенатором штата Висконсин (США) Нельсоном и с тех пор ежегодно отмечается во многих странах. В северном полушарии День Земли отмечается весной, а в Южном полушарии — осенью. Основной целью этой всемирной акции является привлечение внимания общества и каждого человека планеты к проблемам Земли, к проблемам окружающей среды.



Великая Пятница (Воспоминание Святых Страстей)

Дата праздника уникальна для каждого года. В 2011 году эта дата — 22 апреля.

23 АПРЕЛЯ



Всеукраинский день психолога

Всемирный день книг и авторского права

23 апреля в 1616 году ушли из жизни М. Сервантес, У. Шекспир и Инка Гарсиласо де ла Вега. Это также день рождения или смерти таких известных авторов, как Морис Дрюон, Х. Лакснесс, Дж. Пла и Мануэль Мехиа Вальехо. Эта символическая для мировой литературы дата стала поводом для учреждения Всемирного дня книг и авторского права.

Сан-Хорди — День влюбленных в Испании

День святого Георгия — красочный испанский аналог Дня святого Валентина. Испанцы и называют этот праздник Днем влюбленных.



24 АПРЕЛЯ

Православная Пасха

Дата праздника уникальна для каждого года. В 2011 году эта дата — 24 апреля. Событие Воскресения Христова — самый большой и светлый христианский праздник. Еще его называют Пасхой, то есть днем, в который совершился наш переход от смерти к жизни и от земли к небу. Пасха каждый год празднуется в разные числа месяца, то есть «переходит» по дате, но всегда приходится на воскресный день. Все праздники, связанные календарно с Пасхой (Вербное Воскресение, Пасха, Вознесение и Троица), тоже меняют свою дату и называются переходящими или подвижными. Другие двенадцатые праздники (Рождество Христова, Крещение, Сретенье и др.) имеют постоянную дату и называются непереходящими или неподвижными.

28 АПРЕЛЯ

Всемирный день охраны труда

Международная организация труда учредила этот день, чтобы привлечь внимание мировой общественности к масштабам проблемы, а также к тому, каким образом создание и продвижение культуры охраны труда может способствовать снижению ежегодной смертности на рабочем месте. Впервые день отмечался в 2003 году.

29 АПРЕЛЯ

Международный (Всемирный) день танца

Отмечается с 1982 года, по решению ЮНЕСКО, в день рождения французского балетмейстера Жан-Жоржа Новера, реформатора и теоретика хореографического искусства, который вошел в историю как «отец современного балета».

30 АПРЕЛЯ

Вальпургиева ночь

Вальпургиева ночь — традиционный весенний фестиваль и наиболее значительный из языческих праздников, посвященный плодородию. Отмечается в ночь с 30 апреля на 1 мая, в ознаменование расцветающей весны, на большей части Центральной и Северной Европы. Название связано с именем святой Вальпурги, Уимбурнской монахини, приехавшей из Англии в Германию в 748 году с целью основания монастыря (умерла 25 февраля 777 года в Хайденхайме). Она пользовалась чрезвычайной популярностью, и очень скоро ее начали почитать как святую. В римском списке святых ее день — 1 мая.

Море требует преданности и полной самоотдачи!



**Трудоустройство моряков
Высокие оклады и стабильная работа**

ТОВ «ЕМ ЕС СІ КРЮІНГ СЕРВІСЕС»
Ліцензія міністерства праці та соціальної
політики України АВ №399910 від 19.06.2008р

В компании MSC качество — не пустое слово. Качество во всем. В достижении результата, в совершенствовании, в идеальной дисциплине. И как может быть иначе, если каждый член нашей команды — профессионал!

Присоединяйтесь к нам в нашем стремлении быть лучшими!



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

«MSC Crewing Services»

г.Одесса, Люстдорфская дор., 140 В

(0482) 333 893

web: www.msccs.com

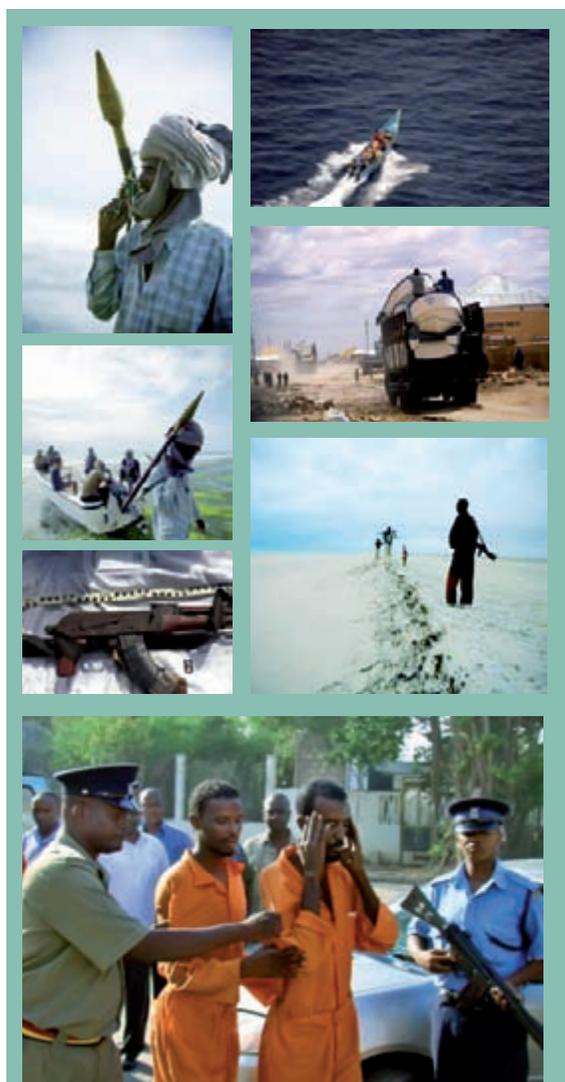
email: info@msccs.com

Море потребує відданості та повної самовіддачі! Працевлаштування моряків. Високі оклади та стабільна робота. В компанії MSC якість — не пусте слово. Якість у всьому. У досягненні результату, у вдосконаленні, в ідеальній дисципліні. І як може бути інакше, якщо кожен член нашої команди — професіонал. Приєднуйтеся до нас в нашому прагненні бути кращими!
ТОВ «ЕМ ЕС СІ КРЮІНГ СЕРВІСЕС», м.Одеса, Люстдорфська дор., 140В

ПОЛИТИКА ИТФ В ОТНОШЕНИИ СОМАЛИЙСКИХ ПИРАТОВ



Для того чтобы защитить здоровье и благополучие моряков, работающих на судне, правительства, особенно государства флага, должны защищать суда и гарантировать, что суда, работающие под их флагами, соответствуют принятым международным требованиям и руководящим принципам, а также гарантировать, что на каждом судне приняты все необходимые меры, соизмеримые с рисками, с которыми оно может встретиться.



ИТФ еще раз подчеркивает свое убеждение, что моряки ни в коем случае не должны быть вооружены.



ИТФ признаёт, что в настоящее время растет число судовладельцев, которые принимают на борт частных вооруженных охранников или используют частные суда охраны для того, чтобы выполнить обязательства работодателя — заботиться о безопасности моряков на борту судна.



Все правительства должны сотрудничать в борьбе с пиратством. Правительства, особенно государства флага, должны развернуть военно-морские силы для защиты судов от актов пиратства, а там, где эти силы отсутствуют, внести другие виды вклада в повышение безопасности данной зоны, включая предоставление финансовой поддержки для осуществления мер по борьбе с пиратством.

Государства флага должны также обеспечить следующее:

- ❖ все моряки, работающие на судне, информированы, что судовладелец примет все необходимые меры, чтобы защитить их и их семьи в случае, если они будут задержаны в качестве пленных вследствие пиратского нападения;
- ❖ судовладельцам поручено обеспечить выплату взятым в плен морякам полных заработных плат (включая любые дополнительные премии за риск) и выдавать их семьям до тех пор, пока моряк не будет освобождён;
- ❖ судовладельцы надлежащим образом проинформировали семьи пленных моряков о шагах, принятых для освобождения их близких;
- ❖ судовладельцы/управляющие судами имеют в наличии планы на случай особых обстоятельств, которые включают в себя заботу о психологических и медицинских нуждах моряков и их семей во время и сразу же после периода пленения;
- ❖ судовладельцы/управляющие судами согласны в полной мере сотрудничать своенно-морскими силами и официальными лицами правоохранительных органов, чтобы привлечь пиратов к юридической ответственности, включая выплату заработной платы и оплату расходов по проживанию и переездам, вызванным необходимостью взять показания у кого-либо из членов экипажа.

С учетом уровня риска, суда — особенно суда с высокой степенью риска — должны, в соответствии с национальным законода-

тельством, взяти на борт вооружений воинський персонал для переходу всієї зони, де існує значительний ризик піратства.

Воєннослужащіє в ідеалі повинні прибути з держави прапора або, в іншому випадку, з іншого держави, яке має двостороннє угоду з державою прапора на прийняття на борт такого персоналу.

Такий персонал повинен бути відповідним чином навчений і прийнятий на борт тільки при наявності угоди з профсоюзом (профсоюзами), який представляє моряків; а також при умові, що були прийняті відповідні заходи обережності, щоб моряки, працюючі на борту судна, не були піддані будь-якому потенціальному кримінальному або громадянсько-правовому покаранню.

Екіпаж також повинен зберегти всі існуючі у нього права, щоб мати можливість відмовитися від роботи в цій зоні і репатріацію без штрафних санкцій;

Держави прапора несуть основну відповідальність за здійснення юрисдикції в стосовно осіб, які були затримані в ситуації, коли існували підстави для їх арешту.

Затримані пірати повинні брати участь в законному судовому розслідуванні і в разі визнання їх винними понести відповідне кримінальне покарання.

З цією метою держави прапора повинні укласти відповідні двосторонні угоди з іншими державами, які розвернули військово-морські сили в інтересах швидкого видачі піратів державі прапора. Іншим державам рекомендується здійснювати юрисдикцію в стосовно осіб, які були затримані власними військово-морськими силами, і застосовувати законне судові розслідування там, де існують для цього підстави, а в разі визнання їх винними, піддавати відповідним кримінальним покаранням.

ІТФ повинна підтримувати діалог з організаціями судовласців в пошуку угоди в стосовно того, які заходи можуть бути прийняті для боротьби з загрозою піратства і як зменшити ризик для моряків і судів.

Також Організація Об'єднаних Націй повинна прийняти всі необхідні заходи для вирішення ситуації в Сомалі, причому звернути увагу на те, що лежить в основі проблеми знаходиться на березі, що дозволило піратству процвітати, а також звернути увагу на відсутність ефективного державного управління і недостатнє застосування законодавства в Сомалі, що привело до того, що населення живе в жахливих умовах.

Затримані пірати повинні брати участь в законному судовому розслідуванні і в разі визнання їх винними понести відповідне кримінальне покарання.

КРЕДИТНІ ОПЕРАЦІЇ

КРЕДИТИ МОРЯКАМ

без застави до **40 000 грн.**

(екв. доларів США, Євро)

Максимальний термін кредиту **12 місяців.**

Кредит надається на платіжні картки міжнародних платіжних систем **MasterCard Worldwide** або **Visa international**

Ліцензія НБУ № 66 від 17.11.2010 р.

Вопрос о налогообложении является сегодня одним из самых наболевших для украинских моряков.

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ДОХОДОВ МОРЯКОВ В ВОПРОСАХ И ОТВЕТАХ

“

Согласно статье 67 Конституции Украины все граждане ежегодно подают в налоговые инспекции по месту жительства декларации о своем имущественном положении и доходах за истекший год в порядке, установленном законом.

“

Ходит множество разноречивых высказываний о том, как будут взиматься налоги с заработной платы моряка. Чтобы получить достоверную информацию и подробные ответы на волнующие нас вопросы, мы обратились в «Юридическое бюро Сергеевых».

— Являются ли моряки, работающие по контрактам за границей у иностранных судовладельцев, плательщиками налога с доходов физических лиц? И какова ставка налога?

— Статьей 3 Закона Украины «О налоге с доходов физических лиц» (№889-IV от 22.05.03) было установлено, что с 1 января 2004 года объектом налогообложения резидента (в нашем случае моряка), в частности, также являются иностранные доходы, и ставка налогообложения составляла: до 31.12.2006 — 13%, с 01.01.2007 — 15% от объекта налогообложения.

Раздел IV Налогового кодекса Украины, регулирующий налогообложение доходов физических лиц, вступил в силу с 1 января 2011 года, размер ставки налога с доходов физических лиц остался 15%. Ставка налога 17% применяется к доходу, который превышает десятикратный размер минимальной заработной платы, установленной законом на 1 января отчетного налогового периода.

При заключении контракта с фирмами стран, которые имеют договоры с Украиной об избежании двойного налогообложения, возможно оговорить в контракте уплату налога только в Украине (подходный налог в Украине самый низкий в Европе).

Согласно Порядку налогообложения иностранных доходов (к которым относятся доходы граждан Украины по контрактам, заключенным в других государствах), в том числе доходов, полученных от иностранных судовладельцев, получатели иностранного дохода обязаны подать в налоговый орган годовую налоговую декларацию.

— Каков порядок заполнения и подачи налоговой декларации для моряков?

— Основанием для заполнения годовой налоговой декларации о доходах физических лиц являются данные учета доходов и расходов. Указанная декларация должна подаваться в налоговый орган в срок до 1 мая следующего за отчетным годом.

Налогоплательщик может уменьшить сумму годового налогового обязательства, определенного в годовой налоговой декларации, на сумму налогов, уплаченных за границей в соответствии с нормами международных договоров, согласие на обязательность которых предоставлено Верховной Радой Украины. Сумма налога, на которую есть основания для уменьшения, отмечается в годовой налоговой декларации.

Для получения права на уменьшение суммы налогового обязательства на сумму налога, уплаченного за пределами Украины, налогоплательщик обязан получить от государственного органа (который уполномочен взимать такой налог) страны (в которой выплачивается такой доход) справку о сумме взысканного налога, а также о базе его начисления. Эта справка должна быть легализована консульским учреждением Украины в соответствующей стране, с которой заключен международный договор об избежании двойного налогообложения, ратифицированный Верховной Радой Украины.

Сумма налога с иностранного дохода налогоплательщика-резидента, уплаченного за границей Украины, не может превышать сумму налога, рассчитанную на базе общего годового налогооблагаемого дохода такого налогоплательщика (с учетом суммы полученного иностранного дохода).

Указанная декларация должна подаваться в налоговый орган в срок до 1 мая следующего за отчетным годом

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ДОХОДОВ МОРЯКОВ

Согласно статье 67 Конституции Украины, все граждане ежегодно подают в налоговые инспекции по месту жительства декларации о своем имущественном положении и доходах за истекший год в порядке, установленном законом.

Порядок и срок подачи налоговой декларации за год (до 1 мая следующего за отчетным годом) установлены Налоговым кодексом Украины.

Для **моряков, которые работают на украинских судах**, налог с доходов удерживается и перечисляется по ставке 15%. Ставка налога 17% применяется к доходу, который превышает

десятикратный размер минимальной заработной платы, установленной законом на 1 января отчетного налогового периода. Уплату налога производят налоговые агенты — соответствующие отечественные предприятия и компании, судовладельцы. Моряки, которые получают доходы только от украинских предприятий, самостоятельно и дополнительно налог не уплачивают.

Для **моряков, работающих по контрактам за границей у иностранных судовладельцев**, налогообложение и порядок декларирования доходов имеют свои особенности.

Моряки, уходящие в рейсы от иностранных судоходных компаний, обязаны самостоятельно подать налоговую декларацию о доходах, полученных за границей, вместе с комплектом документов, подтверждающих право на уменьшение суммы налогового обязательства, в налоговую инспекцию по месту своего проживания в Украине.

В соответствии с нормами международных договоров, согласие на обязательность которых предоставлено Верховной Радой Украины, **налогоплательщик может уменьшить сумму годового налогового обязательства** на сумму налогов, уплаченных за границей. Такой плательщик обоснованно

Уважаемые моряки!

Если у вас возникнут вопросы по налогообложению или по иным вопросам в вашей трудовой деятельности — обращайтесь на наш сайт

www.mtwtu.org.ua

Мы уделим внимание каждому вопросу!

определяет сумму такого уменьшения в годовой налоговой декларации.

Для получения права на уменьшение суммы налогового обязательства на сумму налога, уплаченного за пределами Украины, налогоплательщик обязан получить от государственного органа (уполномоченного взыскивать такой налог) страны (в которой выплачивается такой доход), справку о сумме уплаченного налога, а также о базе его начисления. Такая справка должна быть легализована консульским учреждением Украины в соответствующей стране.

To all Affiliates organizing Seafarers
ITF E-Circular No. 062/E.55/S.22/2011
28 February 2011
S/JPW/ss

ПИРАТСТВО В СОМАЛИ

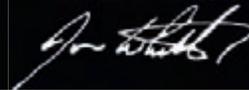
После моего совещания с Председателем Секции Моряков и Комитетом Секции Моряков, в пятницу 25 февраля 2011 года были разосланы: пресс-релиз, недавно принятый протокол ITF, а также план борьбы против сомалийских пиратов. События быстро меняются, и ситуация стремительно ухудшается.

1 марта 2011 г. стартует первый этап кампании «Спасите наших моряков»: будет создан веб-сайт, который будет содержать подробную информацию о пиратстве, а также позволит отправить письмо Президенту (Премьер-министру) с призывом принять срочные меры для борьбы с этой растущей проблемой.

Будут также привлечены некоторые ведущие газеты и реклама. Этот проект — результат совместной работы организаций ICS, ISF, Intertanko, Intercargo и BIMCO.

Второй этап кампании будет обсуждаться в марте и предполагает привлечение многих других промышленных организаций. Новая информация будет предоставляться своевременно.

Мы просим все членские организации убедиться, что их члены профсоюза посетят сайт и отправят письмо Президенту (Премьер-министру).



Искренне ваш, Jon Whiflow
Секретарь, Морская Секция

БОЙКОТИРОВАНИЕ РАБОТЫ В ПИРАТСКИХ РАЙОНАХ «СТАНОВИТСЯ ВОЗМОЖНЫМ»

ITF (Международная Федерация Транспортников) сегодня заявляет о своем негодии в связи с эпидемическими масштабами пиратства и возросшей жестокостью пиратов и предупреждает, что приблизилась к необходимости рекомендовать морякам избегать работы во всех районах, находящихся в зоне действия пиратов, в том числе в Индийском океане.

пажей гарантировать, что жизненно важный торговый путь останется открытым — более 40% мировой морской нефти проходит через Аденский залив и Аравийское море.

Мировое судоходство будет рассматривать все возможные варианты, включая альтернативные маршруты,

Глобальная Федерация Профсоюзов, которая насчитывает 201 морской профсоюз, представляющий 720 000 моряков во всем мире, после недельных совещаний, вызванных ростом числа и масштабом пиратских нападений, регулярным применением насилия и угрозами жизни в отношении 800 заложников, пришла к тому, что поддерживает заявления ITF.

ITF также поддержала необходимость нейтрализации угрозы попадания в плен на пиратские плавбазы, которые позволяют пиратам безопасно бороздить Индийский океан; рекомендовала взять на борт вооруженную охрану для перехода всей зоны, либо, при определенных условиях, нанять частную вооруженную охрану на суда.

В настоящее время более 800 моряков находятся в плену у сомалийских пиратов, двое моряков были убиты пиратами. Пираты используют угрозы и даже пытки (протаскивание под килем).

Последняя реакция ITF отражает беспокойство или даже отвращение к сложившейся в судоходстве ситуации: пираты подвергают опасности челове-

Председатель Морской Секции ITF Dave Heindel прокомментировал:
«Мир потерял контроль над пиратством. С каждым днем пиратство становится всё более жестоким и география его расширяется. Во всем Персидском заливе и в большей части Индийского океана в настоящее время фактически царит беззаконие.

Но есть способ восстановить контроль: необходимо активно преследовать пиратов, задерживать их и привлекать к уголовной ответственности. А не просто забирать у них оружие и отпускать, как делалось ранее.

Груз борьбы с пиратами в настоящее время несут несколько стран, а судятся с пиратами и того меньше. Мы неоднократно обращались во все правительства с просьбой о вмешательстве, в том числе и в государства, предоставляющие свой удобный флаг, которые получают прибыль от мирового судоходства без каких-либо обязательств.

Если мы ежедневно позволяем нескольким тысячам головорезов подвергать опасности наши жизни, то скоро мы дойдем до точки, когда у нас не будет другой альтернативы, кроме как обходить стороной территориальные воды Сомали, что незамедлительно отразится на мировой торговле и ценах на нефть и продовольствие».

ческие жизни, убивают, а также практически беспрепятственно перекрывают важнейшие мировые торговые пути.

ITF, BIMCO, Международная Палата Судоходства, INTERCARGO и Intertanko уже предупредили, что будет переоценена готовность судовладельцев и эки-

которые могут значительно повлиять на транспортные расходы и сроки доставки груза — сумма ущерба, причиненного мировой экономике пиратами уже составляет \$7–12 млрд в год.

План ITF по борьбе против пиратства в Сомали подробно изложен в протоколе ITF.



ДОКУМЕНТ-ПРОТОКОЛ: ПРОТОКОЛ ИТФ ПО БОРЬБЕ С ПИРАТСТВОМ В СОМАЛИ

Секция Моряков ИТФ считает, что серьезное увеличение уровня насилия со стороны сомалийских пиратов, направленного против судов и моряков, достигло критической точки, что является призывом к решительным ответным мерам.

ФЕВРАЛЬ 2011

Причины возникновения Протокола:

- хладнокровное убийство трех моряков;
- возросла жестокость пиратов, а пытки членов экипажа угнанных судов стали систематическими;
- нападения на суда стали более частыми и последовательными, с применением реактивных гранат;
- пираты удерживают моряков в плену дольше, чем ранее;
- более широкое использование плавбаз (ранее захваченных судов с экипажами на них), которые пираты используют в качестве человеческого щита, значительно расширило территорию их плавания;
- увеличение числа нападений на суда и всё большее число плененных моряков.



Поэтому мы рекомендуем морякам и их профсоюзам начать готовиться к тому, чтобы отказываться ходить через опасную зону, которая включает Аденский залив, море у берегов Сомали, Арабское море и далее Индийский океан.

Мы призываем судовладельцев присоединиться к нам в вопросе отказа использования этих морских путей.

Риск прохождения через подверженную опасности зону и осознание того, что с захваченными моряками будут обращаться бесчеловечным образом, означает, что судовладельцы нарушают свои обязательства заботиться о безопасности моряков.

Кроме того, что это безрассудно и безответственно, следует подчеркнуть, что если моряк будет убит во время пиратского нападения в то время, как судно проходит через зону повышенного риска, это можно будет приравнять к корпоративному, т.е. совместному убийству.

Мы призываем военных нейтрализовать угрозу, создаваемую в результате использования пиратами плавбаз.

Мы призываем правительства принять все необходимые меры для восстановления свободы судоходства на этих важнейших торговых путях и ликвидировать угрозу пиратских нападений.



SAVE OUR SEAFARERS



СВОИ ЗНАНИЯ И ОПЫТ ОТДАЮ ЛЮДЯМ!

Михаил Игоревич Кудымовский, капитан дальнего плавания, действительный член Морского института Украины и Морского института Великобритании, инструктор Учебно-тренажерного центра компании V.Ships в Одессе.

Компания V.Ships является лидером в мировой морской индустрии по предоставлению высочайшего качества услуг по управлению судами, с абсолютным соблюдением стандартов безопасной работы судов, персонала и охраны окружающей среды. На данный момент свыше 1100 судов находится под управлением компании V.Ships по всему миру. Ежегодно более 7200 украинских моряков трудоустраиваются на судах под иностранными флагами, находящимися или под управлением, или в кюинге компании V. Ships. Из них свыше 3300 моряков находятся постоянно в рейсе.

— Наверняка вы не мечтали в детстве связать свою жизнь с морем. Как вы стали моряком?

— Как раз мне было довольно легко сделать выбор будущей профессии — я просто продолжал наши семейные традиции. Мой дедушка по отцовской линии был капитаном, он стал им еще в годы становления советской власти и был у истоков создания будущего флота ЧМП. И мой отец был капитаном. Так что воздух нашей семьи был пропитан свежим ароматом моря, и я с детства знал, что буду моряком. Закончив с красным дипломом ОВИМУ в 1984 году, я попал по распределению в ЧМП и прошел весь путь от 4-го помощника до капитана, которым стал в 33 года. В компанию V.Ships пришел в конце 1992 и вот уже около 20 лет успешно работаю в ней.



Моя жизненная установка такова: упорный труд и вера в себя — залог успеха. Никогда не останавливаться, двигаться вперед к новым вершинам, как бы ни было трудно.



— Кстати, а чем вы сейчас занимаетесь?

— После 8 лет трудной, но интересной работы капитаном на судах-контейнеровозах я получил предложение от руководства компании V.Ships работать на берегу — заниматься вопросами дальнейшей профессиональной подготовки моряков. Моя специализация — повышение профессионального уровня судоводительского состава (от третьих помощников до капитанов), конечная цель моей работы — обеспечение безаварийной работы флота компании. Для этого в Учебно-тренажерном центре компании V.Ships в Одессе разработаны и проводятся: курс «Управление командой и ресурсами на мостике» (BTRM — Bridge Team and Resource Management) и абсолютно новый для морской индустрии Украины курс «Управление человеческими ресурсами на судне» (CRM — Crew Resource Management), изучающий роль межличностных отношений на судне в повышении безопасности мореплавания.

— Что, по вашему мнению, в украинских моряках является привлекательным для судовладельцев?

— Конечно же, довольно высокий уровень профессионализма украинских моряков, соблюдающих и поддерживающих крепкие флотские

традиции. Во многом это доброе наследие от заложенного во времена ЧМП фундамента знаний и умений, настойчивости и старательности. Наши моряки проходят очень серьезную предрейсовую подготовку. Молодое поколение уже довольно хорошо знает английский язык, интересуется и овладевает новыми передовыми технологиями. Но не секрет, что заработки наших моряков не являются самыми высокими. Мы живем и работаем в условиях мирового рынка труда с жесточайшей конкуренцией между моряками различных национальностей. Несмотря на то что по уровню профессионализма наши моряки не уступают немецким или английским специалистам, уровень оплаты их труда, к сожалению, гораздо ниже. И это жесткие реалии нашего времени.

— **Ваши пожелания нашим морякам, настоящим и будущим?**

— Иногда не останавливаться на достигнутом, продолжать развиваться. Ведь известно, что если человек не ставит перед собой целей для дальнейшего профессионального роста и самосовершенствования, не интересуется новшествами, инертен, то он не состоит как специалист. Такие люди, как правило, на флоте не задерживаются. Жизнь производит естественный отбор. Так что держайте, смело шагайте к своей цели и достигайте профессиональных высот, преодолевая шторма жизненных невзгод! Желаю вам семь футов под килем!

— **Очевидно, вы очень занятой человек.**

Скажите, остается ли у вас время на хобби?

— Сегодняшний ритм жизни практически не оставляет свободного времени, а работа действительно требует много сил и энергии, поэтому при любой возможности я стараюсь проводить время со своей семьей. Мы любим вместе путешествовать, изучать культуру народов разных стран, открывая для себя много нового и интересного. Объездили уже полмира. Очень нравится путешествовать по разным уголкам Украины. А еще очень люблю посещать театры, слушать классическую музыку, увлечен футболом. Интересов много, главное, чтобы хватало времени на всё.

— **Ваша жизненная философия?**

— Моя жизненная установка такова: упорный труд и вера в себя — залог успеха. Никогда не останавливаться, двигаться вперед к новым вершинам, как бы ни было трудно. Плюс помогать людям, которые нуждаются в твоей помощи, и относиться ко всем так, как бы ты хотел, чтобы относились к тебе. Быть честным перед самим собой и делать то, что подсказывает сердце. Именно эти принципы я считаю самыми важными в жизни.

— **Что бы вы хотели пожелать семьям наших моряков?**

— Для любого моряка очень важен надежный тыл на берегу — его семья. Желаю всем семьям моряков благополучия и стабильности в наше нелегкое время, процветания, крепкого здоровья и терпения! Пусть морякам и их близким всегда сопутствует удача! Больше счастливых и частых встреч, улыбок и весеннего настроения!

ТРЕНЕР ГОДА 2010

В последние два года руководство компании V.Ships выбирает лучшего инструктора года и присуждает награду «Тренер года».

В 2008 году этой наградой был отмечен капитан Арнольд Гуида из Манилы, в 2009 году — капитан Шота Мамаладзе из Батуми. После длительного, очень тщательного и всестороннего обсуждения награда «Тренер года» за 2010 год была присуждена капитану Михаилу Кудымовскому, инструктору Учебно-тренажерного центра компании V.Ships в Одессе.

Как и другие учебно-тренажерные центры компании V. Ships по всему миру, Одесский учебно-тренажерный центр был очень загружен в 2010 году, его коллектив вел насыщенную и плодотворную деятельность. Помимо проведения в Одессе запланированной полной программы нового курса Crew Resource Management (CRM) («Управление человеческими ресурсами на судне» — о роли межличностных отношений на судне в повышении безопасности мореплавания), Михаил Кудымовский (совместно с коллегой, старшим механиком Александром Костенко) содействует проведению и принимает непосредственное активное участие в проведении всех CRM-курсов в Великобритании. Дополнительно он также оказал необходимую техническую и профессиональную поддержку в подготовке проведения первого CRM-курса в учебно-тренажерном центре компании V.Ships в Новороссийске, после ввода в эксплуатацию там тренажеров мостика и машинного отделения.

Вся проделанная работа, безусловно, предъявила высокие требования не только к Михаилу и Александру, она насытила деловую жизнь всех сотрудников учебно-тренажерного центра, включая инструкторов, не имеющих столь плотного графика работы. Всё это происходило в период, который увенчался успешным получением аккредитации Украинской Морской Администрацией курсов Bridge Team and Resource Management (BTRM) («Управление командой и ресурсами на мостике») и Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) («Электронная система отображения графических данных и информации») — беспрецедентный случай для морских компаний в Украине.

Во время болезни менеджера Учебно-тренажерного центра капитана Геннадия Кухарчика в конце года Михаил Кудымовский взял на себя ответственность по его замещению, в дополнение к своим непосредственным повседневным служебным обязанностям.

Пользуясь случаем, выражаю благодарность всем работникам наших учебно-тренажерных центров по всему миру и, напоминая о сложности и ответственности принятия решения, с радостью поздравляю Михаила с этим высочайшим достижением — получением награды «Тренер года» (говорится в письме Commander Alasdair Ireland (Аласдейр Айэрленд), Head of Seafarer Training V.Ships (руководителя подготовки моряков компании V.Ships)).





МОРСКОЙ РАЗБОЙ

НОВЫЙ ВИТОК БОРЬБЫ ЗА СПОКОЙНОЕ МОРЕ

Организовать и скоординировать эффективный ответ со стороны членов мирового сообщества в борьбе с морским пиратством — с таким предложением 3 февраля 2011 года в штаб-квартире ИМО выступил Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун.

«В настоящий момент ситуация с разбоем на море переросла во всемирную угрозу. Усилия мирового сообщества, направленные на борьбу с этим явлением, не приносят желаемого результата. Поэтому главная цель — окончательное и надежное решение проблемы», — заявил Генеральный секретарь.

Реализации именно этой цели должен способствовать разработанный ООН, совместно с представителями морской отрасли, план борьбы с морским разбоем. План включает следующие задачи:

- усиление давления на политическом уровне с целью обеспечить освобождение захваченных пиратами моряков;
- пересмотр и улучшение рекомендаций ИМО для администраций и моряков;
- пропаганда соблюдения «практики хорошего управления» отраслью и предупредительных защитных мер и способов уклонения, которым должны следовать суда;
- выход на более высокий уровень сотрудничества с военно-морскими силами;
- развитие координации противодействия пиратам и процедуры межгосударственного и межотраслевого сотрудничества;
- содействие созданию возможностей для задержания и привлечения к правосудию тех, кто участвует в актах пиратства и вооруженного разбоя против судов;
- реабилитация подвергшихся пиратскому нападению моряков и членов их семей.



Ситуация с морским пиратством за последнее время ухудшилась, констатируют международные морские организации.



Ситуация с морским пиратством за последнее время ухудшилась, констатируют международные морские организации. ИМО настоятельно рекомендует капитанам судов, комсоставу и экипажам в целом строго следовать разработанным организацией наставлениям в течение всего времени прохода через районы активной деятельности пиратов, заявляя, что неприменение или неполное применение руководства по «практике наилучшего управления» значительно повышает риск успешных нападений пиратов. Поэтому ИМО настоятельно просит все заинтересованные организации, представляющие отрасль, в особенности администрации, ассоциации моряков, судовладельцев и компании, сделать всё необходимое, чтобы капитаны судов обязательно регулярно получали всю обновленную информацию и чтобы все меры по предотвращению, уклонению и защите полностью и эффективно применялись.

Мнения моряков

Проблема морского разбоя бурно обсуждается не только на дипломатическом и отраслевом уровне. Эта острая тема постоянно обсуждается и моряками.

— Искоренить насилие на море можно только с позиции силы, так как морское пиратство давно перестало быть результатом «нищенской и безысходной жизни сомалийских рыбаков». Это давно уже тщательно организованный бизнес, замешанный на крови, — уверен моряк, побывавший в плену у пиратов.

Боцман Денис Шаповалов (т/х «Фаина») рассказывает:

— Большинство пиратов, взявших в плен «Фаину», не были выходцами из Сомали. Это были жители Эритреи, Кении и других близлежащих государств. Их называли «кэмэлы» (деревенские парни, которые в своей жизни вообще мало чего видели). Руководил ими достаточно образованный сомалиец Мухаммед Абди, получивший образование за границей, в совершенстве знавший английский, французский языки, могу предположить, что и русский тоже. В подчинении Абди находилось более 200 человек. Также ему принадлежало 5 судов, два из которых использовались как «матки». Вооружение у них было очень неплохое: в основном автоматы Калашникова, станковые пулеметы, гранатометы советского производства, пистолеты в большинстве своем китайские.



Мы попали в плен к южанам, поэтому еще как-то могли найти с пиратами общий язык, если можно так сказать. Хотя их отношение к нам нельзя было назвать доброжелательным. Сейчас он тебе улыбается, а повернешься к нему спиной — и от пули в затылок никто не застрахован. Но те, кто попадали в плен к северянам, находились в худшем положении. Там были систематические побои и издевательства. Всё зависит от их фанатизма в этом случае.

Я уверен, что победить пиратство можно только применением силы. Никакие договоренности никто из них соблюдать не будет. Проблема стала глобальной. Военные конвои в некоторой степени результативны, но далеко не каждый судовладелец захочет тратить на это деньги. Да и юридические коллизии довольно часто возникают во время найма конвоя. Ведь за всё надо платить.



Капитан дальнего плавания Александр Яценко высказывает свою точку зрения:

— Решить проблему пиратства на море нет возможности, так как эта проблема начинается на берегу. Многие ратуют за внедрение специализированных тренингов по владению огнестрельным оружием и за наличие оружия на борту. Думаю, это лишь усилит агрессию со стороны нападающих. Да и задайтесь вопросом: вы сможете открыть огонь по людям? Представьте, каково будет ваше состояние, когда рядом упадет тело вашего товарища с обезображенным лицом от попадания пули или осколка. И последний довод против оружия на борту судна — это культура нашего человека, и тут даже и комментировать не приходится.

Мое мнение и мнение большинства моих коллег таково:

- необходимо требовать от судовладельцев обеспечения надлежащей охраны/конвоя на всем опасном пути следования судна; в противном случае должно быть узаконено право на отказ от продолжения контракта на судне, с компенсацией преждевременного вынужденного завершения контракта;
- необходимо потребовать от профсоюзов, и в первую очередь от ITF, внесения в Collective Agreement отдельной главы, предусматривающей высказанное;
- необходимо обязать ИМО содействовать ITF в этом вопросе.

Но всё это возможно только в рамках действий всех экипажей, всех моряков на всех судах, всего морского содружества, при поддержке профсоюзных организаций и морских сообществ. И в первую очередь самой ИМО пора переходить, как говорится, от теории к практике.

В случае нашего бездействия, то есть пока мы будем ждать, когда за нас кто-то будет решать, наших коллег-моряков будут захватывать, удерживать в плену, калечить и убивать!

ИМО настоятельно рекомендует капитанам судов, комсоставу и экипажам в целом строго следовать разработанным организацией наставлениям в течение всего времени прохода через районы активной деятельности пиратов, заявляя, что неприменение или неполное применение руководства по «практике наилучшего управления» значительно повышает риск успешных нападений пиратов.

Олег Григорюк, первый заместитель председателя Черноморской первичной профсоюзной организации моряков:

— Расширение зоны пиратских нападений, усовершенствование вооружения пиратских судов-маток, а также координация действий пиратов, осуществляемая прекрасно информированными теневыми структурами, — всё это звенья одной цепи, заковавшей 800 моряков, перманентно находящихся в плену у морских пиратов. Сегодня морское пиратство — самое яркое проявление международного терроризма. А значит, для борьбы этим явлением необходимо предпринимать соответствующие меры.

Представители мирового морского бизнеса подсчитали свои убытки, связанные с присутствием угрозы в Аденском заливе и Индийском океане. По разным показателям сумма материальных потерь составляет от 8 до 12 млрд долларов. Я более чем уверен, что бюджет проводимых спасательных и оборонительных операций гораздо скромнее, а значит, и ощутимо выгоднее абсолютно для всех сторон. Я убежден, что настало время, когда мировое морское сообщество и главы ведущих морских держав должны определиться: что же важнее — «спокойное» море и человеческие жизни или миллиардные убытки и сотни страдающих моряков и их родственников. Мне кажется, вывод очевиден.

В 2010 году ИТФ провела международную акцию, направленную на борьбу с международным пиратством. С той же целью в настоящий момент проходит вторая акция под названием «Save Our Seafarers», принять участие в ней может каждый желающий. Для этого достаточно зайти на сайт WWW.SAVEOURSEAFARERS.COM и от своего имени послать письмо главе государства с требованием оказать всю необходимую помощь и поддержку в борьбе с морским пиратством, а также призвать государство к активным действиям и международному сотрудничеству в борьбе с пиратством.

Наш профсоюз активно поддерживает инициативы международных морских организаций и объединений морских профсоюзов, ведет переговоры и содействует повышению осведомленности общественности о проблеме международного морского пиратства всеми доступными профсоюзу средствами. И все же порой нам приходится слышать нарекания по поводу неэффективности работы профсоюза в ситуации, когда моряки находятся в пиратском плену. В данном случае важно понимать, что в подобной ситуации, к великому сожалению, профсоюз в своих возможностях ограничен законами Украины. Профсоюз как общественная организация не имеет права вести переговоры или каким-либо иным образом участвовать в процессе освобождения украинских моряков из пиратского плена. Этим занимаются органы государственной безопасности, МИД и другие уполномоченные госструктуры.



Наш профсоюз активно поддерживает инициативы международных морских организаций и объединений морских профсоюзов, ведет переговоры и содействует повышению осведомленности общественности о проблеме международного морского пиратства всеми доступными профсоюзу средствами.



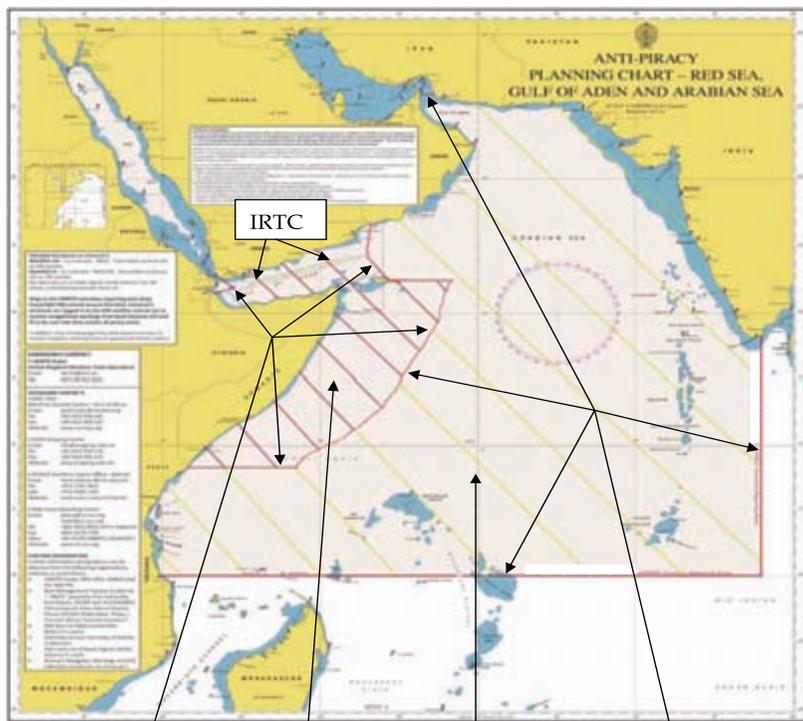
На профсоюз возлагается другая ответственность — вступать в переговорный процесс с судовладельцем от лица моряков (после возвращения моряков на родину): о получении соответствующих компенсаций, полной выплате заработной платы, о компенсации в случае травмы, смерти, в соответствии с коллективным договором, подписанным между профсоюзом и компанией судовладельца.

В случае с «Фаиной», где на борту были члены нашего профсоюза и наш коллективный договор, мы действовали именно таким образом и справились с этой задачей.

ИТФ активно участвует в окончательном решении такой глобальной проблемы, как морское пиратство.

В первую очередь ИТФ и ее членские организации настоятельно рекомендуют всем судовладельцам заблаговременно предоставлять морякам информацию о вхождении в пиратские районы, а также предоставлять возможность замены в ближайшем порту без потери заработной платы и других выплат, оговоренных коллективными договорами ИТФ-стандарта. Уверен, что в ближайшее время все эти условия будут внесены в договоры ИТФ. И если нам удастся избежать штрейкбрехерства, то моряки, отказываясь работать в опасных районах, смогут обезопасить себя от тяжелой участи пленника и оставаться здоровыми и успешными на благо своих семей.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Определённые ИВФ Расширенные Зоны Высокого Риска



Границы Зоны Высокого Риска

Расширенная Зона Высокого Риска (зеленый цвет)

Зона Высокого Риска (красный цвет)

Границы Расширенной Зоны Высокого Риска

Благодарим Евгению Нежинскую за помощь в подготовке материала.

WWW.MTWTU.ORG.UA

**ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
И ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ:
«КОГДА МЫ ВМЕСТЕ, КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!»**

Одна из основных миссий профсоюза — это социальная ответственность, которая, прежде всего, включает проявление инициативы, реализацию гражданского долга, решение повседневных социальных задач.

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков, являясь неотъемлемой частью международного профсоюзного движения, регулярно поддерживают глобальные социальные

инициативы. Каждый год количество проводимых акций и мероприятий увеличивается, а масштабы их растут. Мы бы хотели отметить несколько самых важных и громких акций, которые были проведены в течение последних нескольких лет.

Всемирный день борьбы со СПИДом

В декабре 2009 года была организована кампания по пропаганде безопасного секса среди курсантов Одесской национальной морской академии, приуроченная к Всемирному дню борьбы со СПИДом.



Сбор подписей под Петицией ИТФ против международного пиратства

В июле-сентябре 2010 года был организован сбор подписей под Петицией ИТФ против международного пиратства, что позволило собрать почти 30 тысяч подписей от Украины и занять третье место среди стран-поставщиков рабочей силы на суда под иностранными флагами.



Save Our Seafarers

В конце февраля 2011 года мы получили циркуляр о том, что 1 марта стартует новая кампания ИТФ против пиратства «Save Our Seafarers» и поддержали акцию, ведь пиратство является угрозой не только для моряков и судоходства в целом, но и для всей мировой экономики. С 1 по 4 марта была организована информационная кампания с призывом присоединиться к международному движению против пиратства.



Первая всеукраинская морская выставка ПРМТУ

В декабре 2010 года, который ИМО объявила Годом моряка, была организована и проведена Первая всеукраинская морская выставка ПРМТУ для моряков и их семей. Выставка стала аналогом мероприятия, организованного ИТФ в Лунета-парке города Манилы на Филиппинах.



К Международному Женскому дню 8 Марта

9 марта 2011 года была проведена акция, приуроченная к Международному Женскому дню 8 Марта. Символические, но очень приятные сувениры получили курсантки Одесской национальной морской академии и студентки Одесского национального морского университета.



Сайт Профсоюза работников морского транспорта Украины

Не остается без внимания и информационный портал для моряков — сайт Профсоюза работников морского транспорта Украины www.mtwtu.org.ua. Прикладывается максимум усилий, чтобы на нем появлялась самая актуальная, проверенная и необходимая информация как для моряков, так и для членов их семей. На сайте можно интерактивно задать вопрос инспектору ИТФ и юристу, скачать образцы документов для ознакомления, а также все выпуски журнала «Морской» и многое другое. Масштабная акция по продвижению и популяризации сайта среди моряков прошла с 21 по 25 марта 2011 года.



Вопрос налогообложения моряков

Немаловажным остается вопрос налогообложения моряков. Акция, которая прошла с 28 по 31 марта 2011 года, предоставила всем морякам возможность узнать подробную, актуальную и проверенную информацию об изменениях в украинском законодательстве. Информацию можно было получить в большинстве крьюнговых компаний Одессы, а также на курсах повышения квалификации.





ТАНКЕР

1932 год

«СОВЕТСКАЯ НЕФТЬ»

16 мая 1932 года в 2 часа ночи на судне «Жорж Филиппар» (возвращавшемся в Марсель из Сайгона и Коломбо и находившемся уже в Аденском заливе) начался пожар.

События развивались следующим образом. В 01.35 ночи вахтенный помощник капитана, находившийся на ходовом мостике, сообщил старшему помощнику капитана Жану Паоли, что автоматическая дистанционная система обнаружения возгораний сигнализирует о пожаре в районе кормового грузового трюма номер 5. Обследование трюма произвели немедленно, однако следов огня и дыма не обнаружили.

В то же время одна из пассажирок второго класса вошла в свою каюту, расположенную на палубе «D», и после включения света обнаружила, что электрическая лампа светила тускло, затем она нажала кнопку вызова стюарда, однако кнопка зажала и сигнал вызова не сработал. Пассажирка потрогала рукой электропроводку и почувствовала, что провода горячие. Тогда она позвонила на ходовой мостик и сообщила об обнаруженных ненормальностях вахтенному офицеру, который обещал прислать в каюту электрика а. Продав электрика некоторое время, пассажирка вышла

в коридор и увидела старшего помощника капитана с двумя офицерами. Она позвала их в каюту и просила принять меры для устранения неисправностей.

Старший помощник и сопровождавшие его офицеры сразу же почувствовали запах горевших проводов. Старпом позвонил в машинное отделение и просил вахтенного механика принять меры для отключения электропитания на палубе «D». Тем временем провода воспламенились, и огонь стал распространяться по каютам и коридорам. В 02.15 старший помощник позвонил капитану Вику и сообщил о начавшемся пожаре. Капитан приказал развернуть судно против ветра и остановить главные двигатели, надеясь, что ходовой ветер от движения теплохода уменьшится, и пламя не будет столь интенсивным. Однако эта мера не принесла ожидаемого результата, так как лайнер находился в тропической зоне, температура во внутренних помещениях была около 30 градусов Цельсия, и пассажиры держали иллюминаторы своих кают открытыми.

Вентиляция не была своевременно отключена, а противопожарные двери закрыли с большим опозданием. Всё это способствовало быстрому распространению огня по всем помещениям. Через 10–15 минут неожиданно остановился вспомогательный дизель-генератор, а находившийся в резерве механик и мотористы не пустили в работу, в результате чего радиостанция, не имевшая источника электропитания, прекратила подачу сигналов SOS, которые радисты успели отправить в эфир всего пять или шесть раз. Но всё же сигнал SOS успел принять английский пароход «Махсуд».

Историческая справка:

4 марта 1918 года пароход «Махсуд» вышел из Нью-Йорка в Ливерпуль в составе конвоя из 30 судов. 14 марта, попав в полосу жестокого шторма, судно потеряло управление (поломался шток руля) и, отстав от конвоя, легло в дрейф. В тот же день к нему подошел крейсер «New Orleans», который в сложных погодных условиях подал на корму аварийного судна буксирный трос и должен был следовать совместно



Капитана П.С. Алексеев погиб в августе 1942 года. Его именем назвали одно из судов ЧМП серии «Капитан Кушнаренко», построенное в 1971 году корабельями Николаева. Капитаном теплохода «Капитан Алексеев» назначили П.П. Караянова. Его третьим помощником был В.П. Адерей, зять погибшего капитана П.С. Алексеева.



с пароходом, исполняя роль руля. Однако из-за громадных волн и сильных порывов ветра с берегов Канады трос рвался шесть раз за восемь последующих дней, сам военный корабль потерял стеньгу (верхнюю часть своей мачты), и радиосвязь с ним прервалась. Во время подачи буксировочного троса крейсер откачивал за борт масло для сглаживания волн. 23 марта к бедствовавшему судну подошли крейсер «Gladiolus» и буксир. Крейсер служил в качестве руля, а буксир тащил судно, так как на нем закончился бункер угля. За время совместной буксировки трех судов трос рвался четыре раза. Однако «Gladiolus» был очень легким, и 31 марта ему на смену прибыл военный корабль «Devonshire», а 3 апреля подошли три буксира, сменившие крейсер «Devonshire». 5 апреля караван прибыл в порт Queenstown, из которого последовал в Swansea для разгрузки. Там же судно поставили в сухой док, где выполнили ремонт.

16 мая 1932 года, после получения сигнала SOS, капитан R.W. Kershaw, командовавший пароходом «Mahsud», подошел к горящему пассажирскому судну, и его моряки на своих спасательных шлюпках доставили на борт 72 французских пассажира и 77 членов экипажа теплохода «Georges Philippar».

Пароход «Mahsud» принимал участие во второй волне операции «Torch» по высадке десанта в Северной Африке, в порту Алжир, с 15 по 23 ноября 1942 года. 8 мая 1943 года, когда пароход «Mahsud» находился на якорной стоянке в Гибралтарской бухте, итальянский ныряльщик по имени Andrea Zanchi с танкера «Olterra», базировавшегося в порту Альхисерас, прикрепил к корпусу парохода магнитную мину. В результате взрыва корпус судна получил значительные повреждения, но команде удалось дотянуть пароход до ближайшей мели, где он и оставался до окончания

второй мировой войны. В конце 1945 года аварийное судно доставили на завод Alex. Srephen & Sons, в порт Linthouse, где ему заменили днищевую обшивку, паровые котлы и паровую машину. Судно работало до 1955 года, потом в Антверпене было продано греческим бизнесменам, занимавшихся разделкой судов на лом металла.

Тем временем пассажиры «Жоржа Филиппара» задыхались в дыму кают и коридоров и, оказавшись в кромешной темноте, не могли найти путей для выхода

на открытые палубы. В скором времени пламя охватило помещение аварийного дизель-генератора, радиорубку, а затем начали гореть конструкции открытых палуб, воспламенив 14 спасательных шлюпок. На воду успели спустить только 5 шлюпок, которые отошли от борта судна почти пустыми, в то время как на борту горевшего лайнера оставалось 767 человек пассажиров и членов экипажа.

В 4 часа 20 минут утра капитан грузового английского судна «Контрактор» Ричард Оуэн, поднявшись на ходовой мостик, обнаружил в бинокль по правому борту постоянный огонь, его сила периодически менялась. Капитан сухогруза приказал разбудить судового радиста и проверить эфир. Спустя 10–15 минут радист доложил, что эфир чист и никаких сигналов на частоте бедствия не слышно. Тем не менее, опытный капитан приказал увеличить скорость судна до максимальной и держать курс по направлению к обнаруженному пламени. Около пяти часов утра англичане отчетливо увидели горящий пассажирский лайнер, а поблизости от него танкер «Советская нефть», который, как они выяснили позднее, возвращался в балласте из Владивостока на Черное море. Дальнейшие события по спасению пассажиров и членов экипажа уже описаны (см. «Морской», № 13).

Во время спасательных операций 16 мая 1932 года моряки парохода «Contractor» подняли на свой борт 129 человек с французского лайнера.

Историческая справка:

7 августа 1943 года пароход «Contractor» торпедировала подводная лодка «U-371», когда он находился на расстоянии 75 миль от Сардинии. Погибли 5 человек, включая капитана, два человека позднее скончались от ран. Судам конвоя удалось спасти 76 человек, которых доставили на Мальту.

ПАРОХОД «MAHSUD»

(однотипный с судами «Maihag» (I), «Malakand» (II), и «Matheran» (II)) был построен в 1917 году на верфи Russell & Co., в порту Глазго, для компании Thos. & Jno. Brocklebank. Его валовая вместимость составляла 7559 б.р.т, нетто-тоннаж — 4669 тонн. Длина — 143.38 м, ширина — 17.74 м, высота от киля до главной палубы — 9.78 м. Силовая установка — паровая машина тройного расширения пара с номинальным числом оборотов 64 об/мин, два паровых котла на твердом топливе, вырабатывавших пар с давлением 13 кг/см². Машины и паровые котлы построили на заводе J.G. Kincaid & Co. в Greenock. Полубак был длиной 14.33 м, надстройка мостика — 38.4 м, полуют — 14.32 м. Судно имело шесть грузовых трюмов, из которых три разместили перед надстройкой корпуса и три за надстройкой. Все трюмы обслуживались паровыми грузовыми лебедками, расположенными у основания двух мачт и двух невысоких колонн.



Первоначальную судоводительскую практику В.П. Адерея (зять капитана П.С. Алексеева) получил на судах «Аджария» и «Феликс Дзержинский», а в 1971 году стал третьим помощником капитана теплохода «Капитан Алексеев». Прошли годы, и В.П. Адерея, получив диплом капитана дальнего плавания, возглавил экипаж теплохода «Капитан Алексеев».



В годы Великой Отечественной войны капитана А.М. Алексеева перевели в Дальневосточное пароходство, в то время ему шел 63-й год. До перевода на Дальний Восток он работал в должности капитана на танкерах «Клара Цеткин», «Туапсе», «Эмба» и «Советская нефть». В 1943 году он получил назначение на вновь полученный по ленд-лизу танкер «S.C.T. Dodd» (построен в США в 1920 году, грузовая вместимость — 7024 тонны), который после передачи СССР был переименован в «Мариуполь». В том же году, следуя с грузом топлива на Дальний Восток, танкер сел на мель в первом Курильском проливе (на северо-восточной оконечности острова Шумшу). Посадка на мель произошла в результате навигационной ошибки судоводительского состава. Произошел разлив большого количества нефтепродуктов, а японские власти не позволили советским спасателям произвести подъем танкера для восстановления либо сдачи на лом металла. В дальнейшем, после начала войны с СССР, японцы устроили на борту танкера противодесантную батарею.

После посадки на мель танкера капитан А.М. Алексеев был осужден на два года условно с понижением в должности до старшего помощника капитана. Первоначально он работал диспетчером Дальневосточного пароходства, а затем выполнил несколько рейсов на судах ДВМП «КИМ» и «Азербайджан».

ПАРОХОД «CONTRACTOR»

(заводской номер 223), принадлежавший компании Thos. & Jas. Harrison, построили на верфи Cammell, Laird & Co., в порту Birkenhead, в 1930 году. Он завершил серию, состоящую из 10 однотипных судов — «Planter» (I), «Rancher», «Designer», «Custodian» (II), «Logician» (II), «Observer», «Tactician» (II), «Comedian» (II) и «Recorder». Его валовая вместимость — 6003 б.р.т, нетто-тоннаж — 3755 тонн, дедвейт — 9150 тонн. Длина — 128 м, ширина — 16.6 м, осадка — 8.1 м. Силовая установка — паровая машина тройного расширения пара, построенная на заводе Cammell, Laird & Co. в порту Биркенхед. Два двухсторонних паровых котла, вырабатывавших пар с давлением 11.5 атмосфер, скорость — 11.5 узла. Судно было двухпалубным, с длиной полубака — 13.4 м, длиной надстройки — 42.4 м, полуютом — 11.29 м. Спуск на воду произвели 11 июня 1930 года, а в конце июля того же года передали судовладельцу.

Черноморский капитан Б.Н. Борисов, бывший во время войны матросом на дальневосточных танкерах, рассказывал, что он встречал во Владивостоке капитана А.М. Алексеева, который после суда, оставшись без пайковой карточки, получал приют на стоявших в порту судах. В 1946 году Борисов случайно встретил А.М. Алексеева в аргентинском порту Буэнос-Айрес, когда известный во всем морском мире капитан был старшим помощником капитана танкера «Азербайджан». После войны А.М. Алексеев возвратился в Одессу и, по рассказам очевидцев, служил лоцманом. Скончался известный капитан в 50-х годах, пребывая в нужде и забвении у нового поколения моряков, и на его могиле не установили даже достойного памятника, хотя подвиг возглавляемого им танкера «Советская нефть» не забыт до наших дней.

Сын капитана А.М. Алексеева, Александр Александрович Алексеев работал в Одесском высшем инженерном морском училище на кафедре судовых двигателей внутреннего сгорания и читал лекции по технике безопасности.

Племянник капитана А.М. Алексеева Павел Семенович Алексеев, 1905 года рождения, также был капитаном дальнего плавания. Он начал свою трудовую деятельность на море в качестве юнги и кухаря на знаменитых «дубках», работавших на линии Одесса — Очаков. После окончания судоводительского отделения Херсонского морского техникума П.С. Алексеева приняли в Черноморское морское пароходство, известное в те годы как одесская контора «Совторгфлота».

Историческая справка:

13 октября 1936 года советский пароход «Старый большевик», под командованием капитана П.С. Алексеева, бросил якорь в порту Картахена, доставив первые грузы в республиканскую Испанию. На его борту было военное снаряжение, летчики и самолеты, в том числе бом-

“ За успешно выполненные рейсы большая группа работников морского флота получила правительственные награды, среди награжденных был и капитан П.С. Алексеев. Он был удостоен ордена Ленина.



бардировщики СБ-2 и М-100, наземный технический персонал и боеприпасы. 15 октября туда же пришел сухогруз «Карл Лепин», на борту которого было 16 единиц самолетов И-15. 16 октября прибыл транспорт «Лавя Менди», доставивший в Картахену еще шесть самолетов И-15. Со второй половины октября 1936 года Советский Союз начал массовые поставки своих истребителей республиканской авиации. 25 октября на пароходе «Комсомол» в порт Аликанте доставили около пятидесяти единиц И-16, а 1 ноября в Бильбао, расположенном на северном побережье Испании, пришел транспорт «А. Андреев» с пятнадцатью самолетами И-15. Пароходы «Комсомол», «Старый большевик», «КИМ», «Волголес», «Ленин», «А. Андреев», «Турксиб», «Кооперация», «М. Ульянова», «Кузбасс» и другие суда доставили республиканцам около 50 танков и более 100 истребителей. Самолеты Испании продавали Франция, США, Голландия, Англия и Чехословакия. Они поставляли броневики, винтовки, пушки, станковые и ручные пулеметы, гранаты разных видов. Основной объем перевозок осуществлялся в период с 26 сентября 1936 года по 13 марта 1937 года.

За успешно выполненные рейсы большая группа работников морского флота получила правительственные награды, среди награжденных был и капитан П.С. Алексеев. Он был удостоен ордена Ленина.

В 1939 году опытному капитану поручили возглавить учебное парусное судно — барк «Товарищ», на котором его застала разразившаяся Великая Отечественная война. После начала войны П.С. Алексеев возглавил экипаж парохода «Ленинград» (построен в 1889 году, вместимость — 1820 б.р.т.). Последний рейс из Одессы пароход «Ленинград» начал 10 октября 1941 года, а 15 октября советские войска ушли из города. В этот день судно находилось на рейде Евпатории и подверглось атаке фашистских самолетов. Несколько бомб взорвались рядом, «Ленинград» потерял управление и грузно осел в воду. К ползатопленному транспорту подошли военные корабли, взяли его на буксир и отвели в Севастополь. Там его пробоину заделали, поставили под погрузку промышленным оборудованием, там же судно приняло на борт около 200 человек гражданского населения. В составе каравана транспортных судов, под охраной военных кораблей, «Ленинград» взял курс к берегам Кавказа. Стоял декабрь 1941 года, в это время, как известно, Черное море

“ В августе 1942 года, когда П.С. Алексеев выполнял очередное задание, на его лоцманский бот было сброшено несколько бомб, одна из которых оказалась роковой. “

штормит не меньше Северного. Пять суток длился жестокий шторм, и в результате конвой расстроился, а суда разбросало по морю. Ночью моряки «Ленинграда» увидели берег, и в скором времени пароход сел на мель недалеко от селения Джубга, под Туапсе, куда

буксировали в Туапсе для восстановления. (После войны пароход «Ленинград» доставили на буксире в Одессу, где он находился на приколе с 22 октября 1947 года по 16 ноября 1949 года, когда буксир «Ослябя» отбуксировал его в Херсон. 3 ноября 1952 года судно списали из состава флота ММФ.)

ТАНКЕР «S.C.T. DODD»

(переименованный в Советском Союзе в «Мариуполь») был печально известен и в США. 29 августа 1929 года он столкнулся со старейшим пассажирским пароходом «Sun Juan», выполнявшим регулярные пассажирские рейсы вдоль западного побережья США. Столкновение произошло во время следования в тумане. Танкер врезался в пассажирское судно, разрушив его борт на высоту трех палуб. Вода устремилась в пробоину, затопив смежные помещения и машинно-котельное отделение. Через четыре-пять минут после столкновения произошел взрыв паровых котлов, и пароход ушел под воду вместе с 72 пассажирами и членами экипажа, не успевшими оставить внутренние помещения и надеть спасательные жилеты. Судно «Sun Juan» затонуло на расстоянии 12 миль от San Mateo County.

враг рвался, но не дошел. Моряки сразу же соорудили между судном и берегом канатную подвесную дорогу и в самодельной люльке эвакуировали на берег всех пассажиров. Утром прилетели самолеты и торпедировали судно. В дальнейшем пароход подняли и от-

Капитана П.С. Алексеева призвали на военную службу, и он возглавил военную лоцманскую группу в Новороссийске. Павел Семенович проводил суда по минным полям, успешно высаживал десантные отряды, а при необходимости брал на себя командование этими отрядами. В августе 1942 года, когда П.С. Алексеев выполнял очередное задание, на его лоцманский бот было сброшено несколько бомб, одна из которых оказалась роковой. Могила капитана П.С. Алексеева находится в Геленджике у Вечного огня.

Жена капитана П.С. Алексеева урожденная Татьяна Федоровна Костышина до войны была штурманом дальнего плавания, после войны и до середины 70-х годов занимала должность начальника и заместителя начальника службы МТС ЧМП. Она была известна всем морякам ЧМП и пользовалась большим уважением. Скончалась Татьяна Федоровна в 1987 году.

Сын капитана П.С. Алексеева работал в должности старшего механика крупнотоннажных танкеров, а в 70-х годах его назначили главным механиком флагмана космического флота — турбохода «Космонавт Юрий Гагарин». В дальнейшем он был переведен в Министерство Морского Флота СССР на должность начальника отдела охраны окружающей среды В/О «Мортехсудоремпром», работал во Вьетнаме.

Дочь капитана Алексеева Лариса Павловна закончила одесскую консерваторию по классу фортепиано и посвятила себя преподавательской работе.

Благодарим Валерия Сергеевича Братушенко, почетного работника ММФ СССР, бывшего старшего механика УПФ ЧМП, за помощь в подготовке материала.

АВСТРИЙСКИЙ МЯСНОЙ ШТРУДЕЛЬ

ИНГРЕДИЕНТЫ:

- кефир — 1 стакан
- яйца — 2 шт.
- сода — 1 ч. ложка
- мука — 400–450 г
- соль для теста — 1/4 ч. ложки
- мясной фарш — 500 г
- картофель — 4–5 шт.
- репчатый лук — 2 шт.
- черный молотый перец — по вкусу
- растительное масло — для жарки

ПРИГОТОВЛЕНИЕ:

1. Соду погасить в кефире и вбить туда яйца. Затем добавить соль и муку, замесить не слишком крутое тесто. Миску с тестом накрыть полотенцем и поставить на 50–60 минут в теплое место.
2. Тем временем приготовить фарш, смешать его с солью и черным молотым перцем. Репчатый лук очистить, измельчить, обжарить до золотистого цвета в глубокой кастрюле с растительным маслом. Добавить в фарш.
3. Подготовленное тесто раскатать на ровной поверхности, присыпанной мукой, на раскатанное тесто выложить фарш и аккуратно разровнять его по поверхности. Затем аккуратно свернуть тесто рулетом.
4. Выложить рулеты на смазанный оливковым маслом противень, поставить в нагретую духовку и выпекать при 160 градусах до румяной корочки, после чего вынуть из духовки, смазать взбитым яичным белком и вернуть в духовку. Выпекать еще около 15 минут, после чего остудить, нарезать порционными кусочками и подать на стол.



ИНТЕРЕСНО

Штрудель — кондитерское слоеное изделие балканского происхождения (возможно, византийского или даже древнегреческого). Через австрийских кондитеров оно получило в XVIII в. немецкое наименование и стало одним из дежурных кондитерских изделий немецкой, австрийской, чешской и венгерской кухни. Блюдо популярно в Молдавии и на Украине. Штрудель изготавливается из вытяжного теста, что и указывает на его юго-восточное происхождение, и именно благодаря этому (для него не требуется дрожжей, быстро выпекается, не черствеет) изделие получило такое распространение в торговле. Другая черта, привлекающая внимание кондитеров к штруделю, — возможность на базе одного и того же теста варьировать вкус изделия, меняя его начинку. Штрудели выпекаются не только сладкими (с вишней, орехами, земляникой, яблоками, шоколадом, маком), но и с грибами, капустой, картофелем, мясом и даже с рыбой.