

Дорогие читатели нашего журнала!

Очередной номер Морского посвящён знаменательному событию, Профсоюз работников морского транспорта Украины совместно с Международной федерацией транспортников выступили организаторами Семинара, посвящённого проблеме ратификации Украиной Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве», 2006 года. Как вы знаете, на протяжении последних лет ПРМТУ принимал активное участие в формировании положений Конвенции, а также являлся инициатором различных мероприятий, как на национальном, так и на региональном уровнях с целью повышения осведомлённости моряков, различных организаций морской отрасли и государства о положениях, рекомендациях и требованиях Конвенции. Обо всех мероприятиях мы регулярно сообщали вам со страниц нашего журнала. Также одной из актуальных тем Семинара станет изменение условий работы круизных агентств, в связи с грядущей ратификацией Конвенции и последствиями её фундаментального распространения на весь мировой морской бизнес. Для участия в Семинаре по приглашению ПРМТУ и МФТ в Одессу придут Клеопатра Думбия-Генри, Директор департамента международных стандартов МОТ и Джэйлз Хейманн, Генеральный Секретарь Международного комитета морских работодателей и другие международные эксперты по МLC, 2006. Надеемся на успешную и полезную работу Семинара на благо украинских моряков и их семей.

Другим немаловажным событием июля станет празднование Дня флота Украины!

От всей души хочу поздравить моряков Украины с профессиональным праздником. В нелёгкое посткризисное время хочется верить, что каждый украинский моряк будет исправно трудоустроен, его труд будет достойно оплачен и его трудовые и социальные права не будут нарушаться в угоду экономическим интересам. На защите этих ценностей и стоит Профсоюз.

Хочу пожелать всем морякам и работникам портов, судоремонтных заводов, курсантам крепкого морского здоровья, удачи и безопасности, надёжного тыла и веры в нормальное настоящее с надеждой на лучшее будущее!

С подробным отчётом о Семинаре и праздновании Дня флота Украины вы сможете ознакомиться на страницах нашего августовского номера.

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




Стр. 14
АКТУАЛЬНО
MLC, 2006

НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

4 Какие праздники отмечаем в августе 2012 года?

АКТУАЛЬНО

- 6** Батуми
- 8** SCOCSEEN
- 9** Гонконг, Филиппины
- 10** Закон



12 Здоровье

ЭКСКУРСИЯ

18 Порт Севастополь

КАЮТ-КОМПАНИЯ

20 «Чаю хотите?» и другие истории, рассказанные латвийскими моряками

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 Легендарный теплоход

НА КАМБУЗЕ

24 Домашнее мороженое

№ 27,
июль 2012

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 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.

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

Тираж – 1000 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**



СКАЖИ «СПАСИБО» МОРЯКАМ

Международная морская организация запустила кампанию «Скажи «спасибо» морякам», приуроченную ко второму празднованию Международного Дня моряка 25 июня 2012 года. Таким образом ИМО решила привлечь внимание общественности к труду и отдать дань уважения тем, кто ежедневно трудится на благо общества и порой даже рискует жизнью (с помощью социальных сетей). В этом году организация намерена показать ту важную роль, которую играют моряки в жизни каждого из нас. Они перевозят до 90% грузов, товары и продукты первой необходимости, тем самым удовлетворяя нужды многомиллиардного населения Земли. Ключевая идея кампании заключается в том, чтобы каждый, кто хочет поблагодарить 1,5 млн моряков во всем мире, выбрал один предмет, доставленный морским путем, сфотографировал его и загрузил снимок в одну из соцсетей, дополнив его комментарием: «Это доставлено морем, и я не могу без этого жить». Присоединиться к кампании «Скажи «спасибо» морякам» можно прямо сейчас в Facebook, YouTube и Twitter. Напомним, Международный День моряка был учрежден в 2010 году Резолюцией дипломатической конференции ИМО по принятию поправок к Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) в Маниле.



МФТ ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К УЧАСТНИКАМ МЕЖДУНАРОДНОЙ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ, ПРИЗЫВАЮЩИМ ИМО ВВЕСТИ НОРМАТИВНОЕ ТРЕБОВАНИЕ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ВЗВЕШИВАНИИ КОНТЕЙНЕРОВ

Предложение выдвинуто в связи с тем, что возникли проблемы с техникой безопасности и охраной труда при работе с контейнерами неизвестного веса. Такая практика является рискованной как для моряков, так и для докеров, да и для всех тех, кто работает в транспортных цепях, не говоря о простых гражданах.



Официальное предложение, поданное ИМО, выдвинуто совместно Данией, Нидерландами, США, Балтийским и международным морским советом (БИМКО), Международной ассоциацией портов и гаваней (МАСПОГ), Международной палатой судоходства (ICS), МФТ и Всемирным советом судоходства. Предложение будет рассматриваться на сентябрьском заседании подкомитета ИМО по опасным, твердым, навалочным грузам и контейнерам.

Стороны-инициаторы предложения, поданного в ИМО, выступают за введение нормативного требования для портовых операторов и судов иметь проверенные данные о весе экспортируемого погруженного контейнера. «Это обеспечит защиту работающих в порту, на судах, а также прочих владельцев грузов от различных рисков, исходящих от неправильно декларированных контейнеров», - говорит Питер Хинчлифф, генеральный секретарь Международной палаты судоходства (ICS).

Фрэнк Лейс, секретарь секции докеров МФТ, говорит: «МФТ приветствует эту инициативу и будет продолжать работу по повышению безопасности, производительности и устойчивому развитию транспорта».

БРИТАНСКИЕ ПРОФСОЮЗЫ ВЫСТУПАЮТ ПРОТИВ ЗАКРЫТИЯ ЦЕНТРОВ БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЫ И СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ НА МОРЕ

Две британские членские организации МФТ потребовали от правительства Великобритании остановить планы, касающиеся сокращения расходов на центры береговой охраны и спасательной службы на море.

Профсоюз PCS (Public and Commercial Services Union) и национальный профсоюз транспортников RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers) совместно выступили против планов правительства Великобритании после того, как стало известно о предстоящем закрытии в декабре центра в Клайде, который не будет заменен вплоть до 2014 г. Профсоюзы заявили, что в такой ситуации



возникает риск для жизни людей в связи с отсутствием аварийной спасательной службы в течение периода более 12 месяцев.

Профсоюзы PCS и RMT заявили, что инициатива реорганизации служб береговой охраны и спасения на море в национальном масштабе является попросту попыткой сокращения расходов, которая будет иметь катастрофические последствия для безопасности людей на море. В результате будет утрачено более 140 рабочих мест, и в Великобритании закроются девять центров береговой охраны. Правительство уже упразднило группу экстренной помощи и спасения на море в аварийных ситуациях, в которой работали ценные и опытные специалисты по тушению пожаров на море.

Генеральный секретарь профсоюза PCS Марк Сэрвотка говорит: «Мы полагаем, что такое сокращение расходов приведет к человеческим жертвам, и мы знаем, что нашу тревогу разделяют моряки и жители прибрежных районов».

«Вместо того, чтобы играть с человеческой жизнью, министрам следует инвестировать средства в адекватную и хорошо оснащенную службу береговой охраны и спасения на море».

Генеральный секретарь профсоюза RMT Боб Кроу говорит: «Наши члены профсоюзов, работающие на море, в своей ежедневной работе зависят от таких служб, как центр в Клайде. Это залог их безопасности, и мы на сто процентов поддерживаем кампанию профсоюза PCS, выступая за спасение этих жизненно важных услуг от инициатив правительства по сокращению расходов. Очевидно, что такое бездумное отношение к центру в Клайде, который оказался первым в списке жертв, говорит о том, чего следует ждать в отношении других центров, которые попадут под всеобщее сокращение расходов».

Т/Х SEAWIND ЗАТОНУЛ ВБЛИЗИ ПОРТА ФОРТАЛЕЗА

По данным центра защиты окружающей среды, была найдена небольшая утечка нефти в непосредственной близости от судна.

29 июня 2012 года т/х Seawind (флаг – Панама, дефвейт 3639) затонуло недалеко от порта Форталеза, Бразилия.



Судно стояло на якоре, когда была замечена течь. Проблему не удалось решить, что привело к затоплению судна. Надстройка судна и лук остались выше ватерлинии. На борту сухогруза находились 13 моряков, 2 из которых были болгары. Все моряки были спасены. По информации капитана судна Николая Симеонова судно начало затопление с правого борта 27 июня и в течение нескольких часов вода в машинном отделении поднялась на 20 см. По словам капитана судна, они не могли устранить течь, так как вода в машинное отделение поступала слишком быстро.



Судно находится в порту Форталеза с мая 2011 года, когда был обнаружен дефект в системе охлаждения двигателя, и экипажем было принято решение зайти в ближайший порт для устранения неполадок. На судне находился груз - около 40 тонн гранита. Помимо технических проблем экипаж судна имел претензии к судовладельцу, касающиеся задержек выплат по заработной плате. Экипаж обратился к Инспекторату МФТ в Бразилии за помощью в решении возникших проблем. Судно было остановлено портовыми властями в качестве обеспечения долга, а также был наложен арест по иску членов экипажа.

Вскоре после того, как судно затонуло, был зафиксирован разлив нефти. ВМФ Бразилии направил катер к месту происшествия и развернул боновое ограждение вокруг судна, чтобы предотвратить распространение загрязнения (порядка 8 тонн). Водолазы проверили корпус и обнаружил повреждения у кормы.

Согласно заявлению капитана порта Сеара была сформирована комиссия для координации действий и расследования, в которую вошли представители морской администрации, компании Dock Seара, Petrobras, региональный



прокурор труда, представители Генеральной прокуратуры, федеральной полиции, IBAMA, а также Управления по защите окружающей среды.

8 августа – День

войск связи Украины



День войск связи ежегодно отмечается в Украине 8 августа, согласно Указу Президента от 01.02.2000 № 154/2000.

Именно 8 августа 1920 года в Киеве, на базе прежнего Константиновского юнкерского военного училища началась подготовка связистов на вторых Киевских военно-инженерных курсах. Тем самым было положено начало славной истории войск связи.

Исторический опыт развития военной связи подтверждает ту решающую роль, которую они играют в вооруженной борьбе, в достижении победы. Свидетельством тому рост удельного веса связистов на фоне общей численности войск.

В годы гражданской войны она составляла около трех процентов от общей численности Красной Армии, а к началу Великой Отечественной войны выросла до пяти процентов. В конце Великой Отечественной войны почти каждый десятый воин был связистом. На сегодня около двенадцати процентов от общей численности Вооруженных Сил – это связисты, а роль войск связи в достижении постоянной боевой готовности Вооруженных Сил выросла еще больше.

Войска связи Вооруженных Сил Украины берут свое начало от войск связи армии Советского Союза. В январе 1992 года было создано Главное управление связи Вооруженных Сил Украины, которое начало формирование войск связи независимого государства. За время существования Вооруженных Сил Украины из разрозненных систем связи создана единая система, которая способна обеспечить надежное управление Вооруженными Силами в любой обстановке.

19 августа – День

Пасечника



День пасечника - профессиональный праздник пчеловодов - в Украине начали отмечать с 1997 года.

Он установлен Указом Президента № 815/97 и празднуется ежегодно 19 августа.

Подсчитано, что каждая седьмая тонна мирового меда – украинская. На пасеках страны сегодня «работает» около пяти миллионов пчелиных семей.

В этот же день православные отмечают Преображение Господне, которое в народе называют Яблочным спасом. В этот день по традиции в церквях освящают яблоки и мед. Пасечники освящают ульи перед наступлением холодов, чтобы пчелы хорошо перезимовали.

23 августа – День

Государственного Флага Украины



Государственный Флаг Украины – флаг из двух равновеликих горизонтальных полос синего и желтого цвета с соотношением ширины флага к его длине 2:3.

Украинская национальная традиция символического отображения мира формировалась на протяжении нескольких тысячелетий. Использование желтого и голубого цветов (с разными оттенками) на флагах Украины-Руси прослеживается от принятия христианства. Впоследствии эти два цвета приобретают значение государственных.

В середине XVII в., после присоединения Гетманщины к Российскому государству, приобретают распространение голубые (синие) полотнища с золотыми или желтыми изображениями крестов и других знаков.

Со времен казачества желто-голубое сочетание цветов постепенно начинает доминировать на украинских хоругвах, флагах и клейнодах.

Сине-желтое сочетание цветов окончательно оформилось как едионациональное в начале XX в. Символами Украины в новейшей их трактовке является безоблачное небо, как символ мира – синий цвет и спелые пшеничные нивы, как символ достатка – желтый цвет.

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 Казачко-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 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 года.

24 августа – День

авиации Украины



Профессиональный праздник военных и гражданских авиаторов и работников авиационной промышленности и транспорта – День авиации празднуется в последнюю субботу августа.

Праздник установлен Указом Президента Украины № 305/93 от 16 августа 1993 года.

Воздушное движение Украины охватывает 5 районов полетной информации, общей площадью 729,8 тыс. кв. км. В Украине создана объединенная гражданско-военная система организации воздушного движения.

Источник www.calend.ru

ЗАСЕДАНИЕ МКПРВТ В БАТУМИ

В портовом городе Грузии Батуми в период с 5 – 7 июня 2012 года состоялись сразу два масштабных события: ежегодное заседание Исполнительного комитета Международной конфедерации профсоюзов работников водного транспорта (МКПРВТ) и 18-е заседание Регионального комитета по социально-бытовому обслуживанию моряков (СБОМ).



Традиционно гостеприимный и интенсивно развивающийся Батуми собрал представителей профсоюзов и профсоюзных объединений со всего бывшего СНГ, в частности: председатель МКПРВТ Георгий Столяренко и его заместитель Роальд Алякринский, представитель Конфедерации профсоюзов Грузии Г. Александрия, председатель Федерации профсоюзов водного транспорта Латвии Алексей Холоднюк, председатель профсоюза моряков Латвии Игорь Павловс, председатель Профсоюза работников морского транспорта Азербайджана Фархад Гулиев, представитель Российского профессионального союза моряков Игорь Павлов, председатель Российского профсоюза докеров Василий Козаренко и другие представители профсоюзных организаций.

Украину на этом заседании представляли: Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев, его первый заместитель Олег Григорюк, а также председатель Профсоюза речников Украины Михаил Чубай и Мария Барановская.

Организаторами встречи выступили МКПРВТ и гостеприимные хозяева - Профсоюз моряков Грузии, в лице его председателя Анатолия Чиджавадзе и инспектора МФТ Грузии Мераба Чиджавадзе.

Участники встречи поделились как положительным опытом работы своих профсоюзных организаций, так и теми специфическими сложностями, с которыми они сталкиваются в своей деятельности.

Например, Профсоюз моряков Грузии в кратчайшие сроки решил так называемый «испанский вопрос» – проблему четырёх грузинских моряков, которые остались на судне, брошенном судовладельцем на произвол судьбы.

Заинтересованность делегатов вызвал доклад представителя Азербайджана о проблеме организации плавательной практики курсантов мореходных училищ и их дальнейшего трудоустройства. Оказалось, что эта проблема является общей для всех государств и требует повышенного внимания со стороны судовладельцев, которые должны разработать и реализовать программу стажировки будущих моряков, их профессионального отбора, обеспечения повышения квалификации и последующего трудоустройства. Из этой проблемы вытекает ещё одна проблема – незаконные поборы при трудоустройстве моряков криминговыми агентствами. Было решено, что для борьбы с такими субстандартными кримингами требуется принципиальный, конструктивный и, главное, глобальный, межгосударственный подход.

Также был поднят вопрос о будущей ратификации Сводной конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC, 2006) странами-членами МКПРВТ. Напомним, что MLC, 2006 уже ратифицировали 28 стран-членов Международной организации труда, а для вступления Конвенции в силу необходимы ратификации 30 странами с общей долей мирового валового регистрового тоннажа судов – 33%. Ожидается, что Конвенция вступит в силу уже в 2013 году.





Георгий Столяренко представил отчёт о работе МКПРВТ за последний год. В том числе он рассказал о роли профсоюза в совместном решении «испанского вопроса», когда была найдена общая позиция с грузинским профсоюзом и РПСМ, а также проделана большая организационная работа, в частности, связанная с привлечением к сотрудничеству посольств различных стран и Международного Комитета Красного Креста.

В отчёте было отмечено, что, к сожалению, в странах СНГ и Грузии отсутствует общий документ, определяющий минимальные стандарты труда, принятые в Европейском Союзе. Однако члены исполкома подчеркнули, что вступление в силу MLC, 2006 уже не за горами, а именно в этом документе содержатся как описание этих стандартов, так и положения о регулировании рабочего времени и отдыха, оплаты труда, возраста, медицинского обеспечения, прочее.

Особое внимание было уделено проблеме пиратства на морских путях. Чтобы снизить вероятность пиратских нападений, необходимо ограничить судоходство через зоны повышенного риска, зоны военных действий и расширенные зоны повышенного риска. Благодаря тому, что было разрешено использование вооружённых охранников на судах, количество пиратских атак значительно снизилось, однако наличие такой охраны на борту судна, как показала практика, не является гарантией безопасности моряков.

На второй день встречи обсуждались насущные вопросы социально-бытового обслуживания моряков.

Особо была отмечена работа Инспектората МФТ, который проводит значительную работу по обеспечению моряков достойными условиями труда и отдыха. Подчёркивалась необходимость скорейшего возрождения системы социально-бытового обслуживания моряков в странах Балтии, в Украине, Грузии, России и Беларуси.

Обеспокоенность делегатов встречи вызвало состояние Центров моряков во всех странах, представители которых присутствовали на встрече.

Отдельно были оговорены вопросы организации в сентябре этого года V Съезда МКПРВТ и тех положений, которые будут на нем рассмотрены; утверждена смета расходов МКПРВТ на 2012-2013 г.г., а также определено место проведения следующего заседания Исполкома МКПРВТ.



ЗАСЕДАНИЕ

SCOCEEN

в Риге

Морской Комитет стран Центральной, Восточной Европы и Норвегии (SCO-CEEN) провел свое ежегодное заседание в столице Латвии Риге 21 июня 2012 г. В повестку дня вошел целый ряд вопросов, касающихся условий работы моряков в зонах высокого риска пиратских нападений, изменений в коллективных договорах, сравнения договоров разных стран, пересмотра шкалы заработной платы.

На заседании присутствовали представители норвежских профсоюзов моряков и профсоюзов стран-поставщиков рабочей силы, члены которых работают на судах норвежских судовладельцев из России, Латвии, Литвы, Эстонии, Украины. Напомним, что профсоюзы стран поставщиков рабочей силы, представители норвежских профсоюзов и представители Норвежской Ассоциации Судовладельцев на ежегодной основе ведут коллективные переговоры и консультации с целью подписания коллективных договоров, регламентирующих условия оплаты труда, а также условия работы и жизни на борту судов под норвежским, а также удобными флагами. Украину на заседании SCO-



CEEN представлял Профсоюз работников морского транспорта Украины в лице Председателя ПРМТУ Михаила Киреева и первого заместителя председателя Олега Григорюка.

В этом году был переизбран председатель SCOCEEN, им стал действующий председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухорук. Заместителем председателя SCOCEEN стал Ове Нильсен, Норвегия.

На заседании он представил доклад «Аденский залив – условия, правила и положения о судах, плавающих в зоне высокого риска». На сегодняшний день моряку даётся право на удвоенную зарплату, в то время, когда судно захвачено или подвергается атаке, но не тогда, когда судно находится в опасности подвергнуться нападению в зоне высокого риска.

Профсоюзы считают удвоенную заработную плату недостаточной компенсацией за тот риск, которому подвергается моряк во время пребывания в зоне высокого риска.

Необходимо помнить, что согласно дополнениям, внесённым в договор (с датой внесения их в договор ТСС), моряк имеет право отказаться от входа в зону высокого риска без каких-либо негативных последствий для своего будущего трудоустройства. В докладе говорилось о том, что практика использования частных вооружённых охранников во время прохождения опасных участков приносит положительные плоды: количество пиратских нападений значительно уменьшилось. Господин Нильсен подчеркнул, что по статистике 90% капитанов, которые трудятся на судах, проходящих через зону высокого

риска, предпочитают работать под защитой вооружённых охранников.

Внимание участников заседания были представлены два Протокола от 2009 и 2012 года, подписанных представителями норвежских профсоюзов и представителями Норвежской Ассоциации Судовладельцев, в которых были установлены границы зоны высокого риска для судов, проходящих территориальные воды Бенина и Нигерии, а также оговаривались условия работы моряков в этой зоне. Участники заседания имели возможность ознакомиться с практиками, применяющимися норвежскими коллегами.

Интерес присутствующих и последующее обсуждение вызвал доклад заместителя председателя РПСМ В.Г. Иванова о сравнительных ставках ИТФ-договоров. Выступающие сравнивали шкалы заработной платы договоров разных стран.

Секретариатом SCOCEEN было внесено предложение о создании унифицированной шкалы заработной платы для всех национальностей. Все национальные особенности в предложенном варианте должны регламентироваться соответствующими протоколами. В результате широкого обмена мнениями было принято решение рассмотреть переход от национальных шкал заработной платы к унифицированной, в долгосрочной перспективе. Участники заседания были приглашены на встречу Норвежско-азиатского комитета моряков (NACSO), которая состоится в 2013 году. Также была определена дата следующего заседания SCOCEEN, которое на этот раз будет проходить совместно с заседанием Балтийского комитета ИТФ.

В Гонконге встретились представители работодателей и профсоюзов

23 мая 2012 года в Гонконге состоялась встреча представителей Профсоюза работников морского транспорта Украины и представителей Профсоюзной Гильдии Офицеров Гонконга.



Встреча прошла под патронатом и при непосредственном участии Морского Координатора МФТ Стивена Коттона, с представителями судовладельческих компаний, менеджеров и операторов, функционирующих в Гонконге и активно трудоустройства украинскими моряками. Среди других именитых компаний были отмечены такие гиганты морской индустрии, как OSM, AngloEastern, Seaspan, Fleet Ship Management и другие. В процессе дискуссий представителем ПРМТУ Олегом Григорюком был обсужден ряд проблемных вопросов и перспективных направлений развития взаимоотношений между судовладельцами, профсоюзами бенефициарного судовладельца (Профсоюзы Гонконга), а также профсоюзом-поставщиком рабочей силы из Украины (ПРМТУ). В частности, обсуждался во-



Морской Координатор МФТ Стивен Коттон

прос более тесного сотрудничества локальных украинских крьюингов с Профсоюзом, как залог взаимопонимания и взаимного доверия между работодателем и представителем моряков. Напомним, что в марте этого года ПРМТУ подписал Рамочное Соглашение с ИМЕС (Международным Комитетом Морских Работодателей), выработав тем самым единый стандарт и шкалу заработной платы, которыми могут пользоваться все судовладельцы и менеджеры, входящие в ИМЕС и имеющие украинских моряков на борту судов, которыми они оперируют.

Встречи прошли в атмосфере полного взаимопонимания и конструктивного диалога и оставили массу приятных впечатлений от общения с коллегами и от перспектив будущего сотрудничества.

На Филиппинах прошло заседание Морской секции МФТ

Вслед за встречей в Гонконге, в Маниле (Филиппины) состоялась заседание Подкомитета Морской Секции МФТ, рассматривающей вопросы базовой ставки для судов под удобным флагом МФТ уровня.

В заседании Подкомитета приняли участие представители самых крупных профсоюзов бенефициарных судовладельцев, таких как Греция, Италия, Норвегия, Гонконг, Сингапур, а также представители профсоюзов-поставщиков рабочей силы – ведущие профсоюзы Филиппин (AMOSUP), России (РПСМ), Украины (ПРМТУ), Индонезии (КРП). Главой Подкомитета был избран представитель профсоюза РНО (Греция) Агис Целентис. У каждого профсоюза была возможность высказать свою точку зрения и определить проблематику на местах.

Затем сотрудник МФТ, Константин Макаров, провёл презентацию, в которой подробно изложил историю образования системы договоров МФТ, их разновидностей, а затем привёл сравнительный анализ, в котором описал положительные и отрицательные особенности договоров IBF и ТСС.

Обсудив изложенную презентацию, участники Подкомитета договорились провести внутренний анализ договоров и к следующему заседанию выйти с предложениями по улучшению существующей системы договоров.

В заключение, для представителя ПРМТУ была проведена презентация всех имеющихся в распоряжении AMOSUP (ведущего профсоюза Филиппин) объектов социально-бытового обслуживания моряков, госпиталя и офиса профсоюза в Маниле. AMOSUP за свою более чем 50-летнюю историю объединил более 80 000 филиппинских моряков, а госпиталь недавно отпраздновал своё 25-летие.

AMOSUP также активно сотрудничает с морской академией Филиппин и способствует, также как и ПРМТУ, дальнейшему трудоустройству молодых моряков.



В госпитале для филиппинских моряков

ПРОФСОЮЗЫ НАМЕРЕНЫ КОНТРОЛИРОВАТЬ ПРИВАТИЗАЦИЮ ПОРТОВ

Участники круглого стола приняли решение разработать конкретные меры по обеспечению действенного контроля со стороны профсоюзов за процессами приватизации морских портов.

Не только повысить эффективность работы морских портов, создать новые рабочие места, но и обеспечить достойные условия труда и его оплаты должны совместные усилия профсоюзов, профильного министерства и Фонда госимущества в ходе реформирования отношений собственности. Такой вывод сделали участники круглого стола «Социально-экономические аспекты приватизации морских портов», который состоялся в Федерации профсоюзов Украины.



В ходе дискуссии по законопроекту «О морских портах Украины» участники заседания обсудили возможные социально-экономические последствия реорганизации портов для членов профсоюзов отрасли. Отмечалось, что 20-летний опыт приватизационных процессов показал, что невзирая на количественные показатели приватизации за весь период реформирования отношений собственности, назвать ее эффективной нельзя. Процессы приватизации нередко сопровождаются нарушением действующего трудового законодательства, невыполнением коллективных договоров, необоснованным сокращением производственного персонала, игнорированием научно обоснованных норм труда и отдыха, попыткой новых владельцев уменьшить финансирование на социальную защиту работников, охрану и безопасность труда.



В свою очередь Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев отметил важность сохранения профсоюзного членства при реформировании отношений собственности и соответственно – социальных гарантий, которые распространяются на членов профсоюзов. Он также подчеркнул необходимость сохранения в таких условиях объектов социальной сферы.

«Мы еще несколько лет назад предусмотрели эти процессы и приняли упредительные меры, – рассказал он. – И заложили их заранее в нашем отраслевом соглашении, в коллективных договорах. Теперь представители трудового коллектива, как правило, это профсоюзы, которые подписывают коллективный договор, обязательно должны участвовать во всех комиссиях по вопросам оценки собственности, инвентаризации, в том числе и объектов социального назначения».



На важности проведения встреч с председателями первичных профсоюзных организаций предприятий, на которых будет происходить изменение формы собственности, сделал акцент в своем выступлении председатель Федерации профсоюзов Украины Юрий Кулик. «Человек труда должен быть защищен, – сказал он. – Поэтому профсоюзы не оставляют без своего внимания и контроля процессы приватизации, все ее аспекты, которые в какой-то мере могут повлиять на социально-экономическое положение работников. Мы будем проводить такие совещания с председателями профкомов строительной отрасли, торговли и других отраслей, где появляются подобные проблемы».



«С принятием Закона Украины «О морских портах Украины» у портовиков возникло множество вопросов, – сообщил председатель профкома Феодосийского морского торгового порта Сергей Щербак. – Законом определено, что все государственные предприятия морских портов должны быть либо приватизированы, либо сданы в аренду, либо переданы в концессию, причем на длительный срок. Все внимание в законе направлено на приватизационные процессы и ничего не сказано о роли и участии в них трудовых коллективов, о том, что их ждет после завершения этих процессов, сохранятся ли рабочие места. А ведь главным условием любого закона должно быть правило – не навредить людям, сохранить их рабочие места, их заработную плату, сохранить имеющиеся социальные достижения коллективов».



Предупрежден - значит вооружен!



Сегодня Украина находится в эпицентре эпидемии ВИЧ/СПИДа и занимает одно из первых мест среди стран Европы по темпам распространения инфекции. Со времени выявления первого случая ВИЧ-инфекции в 1987 году и до 2010 года включительно в Украине официально зарегистрировано почти 182 тыс. случаев ВИЧ-инфекции среди граждан Украины, в том числе 37 тыс. заболеваний СПИДом и почти 21 тыс. случаев смерти от него. В течение 2010 года в стране зарегистрировано 20,5 тыс. новых случаев ВИЧ-инфекции (44,7 на 100 тыс. населения). Почти 78% населения Украины, живущего с ВИЧ, составляют лица репродуктивного и трудоспособного возраста (15-49 лет).

Международная организация труда (МОТ) еще в 1999 году признала проблему ВИЧ / СПИД не только социальной и медицинской, но и трудовой, поскольку распространение ВИЧ может иметь негативные последствия для экономики страны.

Согласно данным исследования, уровень осведомленности по вопросам ВИЧ/СПИДа среди работников и студентов в сфере морского транспорта оказался ниже уровня основных групп риска, но чуть выше уровня общего населения. Уровень осведомленности по вопросам ВИЧ / СПИДа выше среди работников портов, чем среди моряков и студентов.



Международная федерация транспортников уделяет особое внимание проблематике заболевания ВИЧ/СПИДом среди моряков. Координатор направления ВИЧ/СПИД в МФТ Азиф Альтаф отметил: «Сегодня наше общество достигло той точки, когда вопрос «моряки и ВИЧ/СПИД» уже перерос в проблему. Пример тому Филиппины - треть всех случаев ВИЧ-инфицирования выпадает на моряков. Люди боятся делать тест, они считают, что если уходить от проблемы, то и проблемы нет. Но это не так».

Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков всегда поддерживали инициативы

МФТ во всех социальных проектах. Профсоюз каждый год проводит социальные акции 1-го декабря во Всемирный день борьбы со СПИДом среди моряков и курсантов Одесской национальной морской академии.

В этом году ПРМТУ и Немецкое общество международного сотрудничества GIZ начали совместный проект «Профилактика ВИЧ на рабочих местах в отрасли морского транспорта», в рамках которого получить квалифицированные знания в области ВИЧ/СПИДа представилась возможность работникам портов, судостроительных и судоремонтных заводов со всей Украины. Ребята прошли трехдневный





тренинг, получили сертификаты об успешном окончании и теперь могут проводить информационные сессии для своих коллег.

Денисюк В., инженер отдела ПП и СРЗ ЧерноморНИИпроект говорит: «ВИЧ влияет не только на здоровье человека, но и на общество, государство в целом. Поэтому проблемы, которые возникают в обществе из-за распространения ВИЧ-инфекции, касаются, так или иначе, всех нас. На семинаре квалифицированные тренеры рассказали, насколько серьезна в наши дни проблема ВИЧ и СПИДа, а также, каким способом можно защитить себя и своих близких от этого заболевания. Полученная информация на семинаре является очень актуальной на сегодняшний день. Формы и

методы предоставления этой информации также являются приемлемыми и доступными. Отдельных слов заслуживает материал, предоставленный в игровой форме, благодаря этому он проще и эффективней запомнился. Для меня участие в этом семинаре было значимым и заставило задуматься о том, насколько серьезна эта проблема и как важно каждому из нас быть осведомленным и делиться своими знаниями с друзьями, коллегами. Эпидемия ВИЧ/СПИДа имеет последствия разного плана, но наиболее трагические из них – это демографические, связанные с потерей человеческой жизни. Уменьшение этих потерь до минимума – основная задача, и мы должны сделать все необходимое для ее выполнения».

Профсоюз работников морского транспорта Украины благодарит Немецкое общество международного сотрудничества GIZ за проявленную инициативу и надеется на дальнейшее плодотворное сотрудничество на благо работников морской отрасли – членов ПРМТУ.

«Могу сказать, что мне действительно очень понравилось, была очень доброжелательная, располагающая атмосфера, прекрасные тренеры. Что же касается самого тренинга, то здесь без комментариев – считаю, что очень полезная информация, которую необходимо знать каждому человеку и в быту, и на производстве. Ведь как говорят – если предупрежден, значит вооружен. Ведь в жизни мы часто паникуем и суетимся, чего-то боимся только потому, что не знаем, с чем имеем дело, а паника не самый лучший советчик в экстренной ситуации. Поэтому чтобы защитить себя и своих родных от ВИЧ-инфекции нужно соблюдать некоторые меры предосторожности, а не пугаться ВИЧ-инфицированных, как прокаженных и вешать на них клеймо. Хочу лишь сказать, что такие семинары очень полезны всем людям», –

**Наталья Абросимова,
Белгород-Днестровский
морской торговый порт**

«Хочу поблагодарить организаторов за проведение этой встречи, за информацию, которая позволит более активно, а главное положительно влиять на эпидемиологическую ситуацию.» –

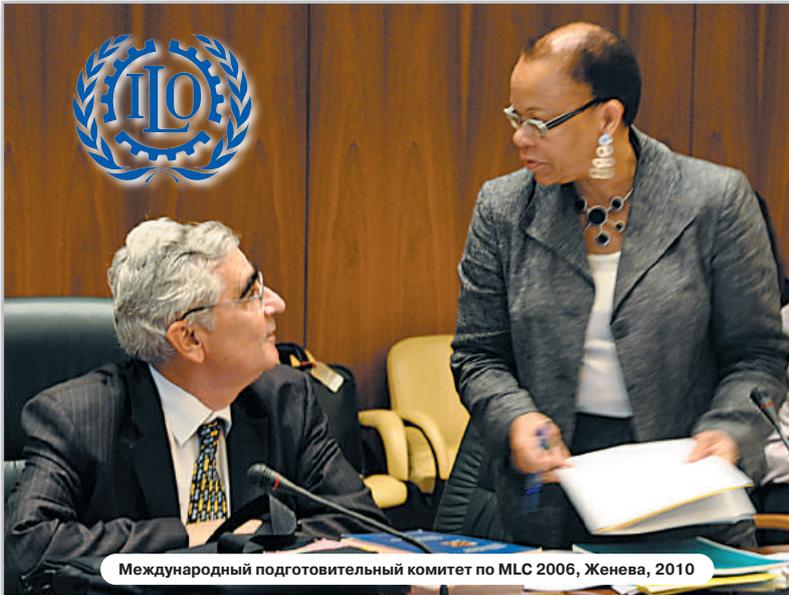
**Владислава Денисюк,
инженер отдела ПП
и СРЗ
ЧерноморНИИпроект**



«Хотелось бы поблагодарить организаторов и тренеров за проведенный семинар. Тема семинара злободневна – ВИЧ/СПИД – действительно является бичем нашего времени. Недоступность лечения порождает страхи. Страх перед лицом болезни, а также низкая информированность влекут за собой подчас отрицательное, а нередко и гневное отношение окружающих к инфицированным людям. Неоценимая польза семинара в том, что нас обучили методам профилактики ВИЧ, развеяли наши страхи по поводу путей передачи вируса. И, что немаловажно, научили правильно и полно передавать информацию другим людям. Обязательно буду использовать полученные знания при организации и проведении подобных мероприятий по месту работы и проживания», –

**Павел Гостинский,
юрист Килийского СРЗ**

СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА



Международный подготовительный комитет по MLC 2006, Женева, 2010

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 нормам и положениям Конвенции. В этой подготовке непосредственно участвовали и представители ПРМТУ.

С ратификацией MLC 2006 Швецией 28 государств-членов МОТ, представляющих более 56% мирового валового тоннажа флота, станут частью этой важной Конвенции, которая устанавливает минимальные стандарты и справедливые условия труда для моряков всего мира. Ратификация MLC 2006 Швецией приближает выполнение второго условия для вступления MLC 2006 в силу, а именно – ратификация тридцатью государствами-членами МОТ. Представители МОТ предполагают, что оставшиеся две ратификации будут получены до конца 2012 года, что позволит Конвенции вступить в силу уже в 2013 году.

Является общеизвестным, что Украина также 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. Представители государственной власти не понимают опасности последствий, которые наступят, если Конвенция не будет ратифицирована нашей страной. Этот документ является фундаментальным и, независимо от того, будет он принят или нет, Украина обязана его выполнять. Не совсем понятна позиция ведомств и министерств в отношении ратификации документа. Для того чтобы работать по новым условиям, необходимо совершенствовать законодательство. Если Украина не ратифицирует Конвенцию, то, фактически, 75 тысяч украинских моряков будут вынуждены трудоустроиваться через крьюинговые компании Молдавии, Прибалтики, России, а также и других государств, которые уже ратифицировали Конвенцию.

В сентябре 2009 года ПРМТУ организовал встречу-круглый стол по Сводной Морской Конвенции МОТ «За и против». В заседании круглого стола принимали участие представители морской общественности: представители крьюинговых агентств, морской областной администрации, Министерства иностранных дел, представитель от Уполномоченного Верховной рады Украины по правам человека, представители морских учебных заведений, Международной федерации транспортных рабочих, Федерации профсоюзов Украины, братских профсоюзов стран СНГ и др.

Принимая во внимание существующие проблемы, связанные с социальной защитой украинских моряков, а также обсуждения, проходившие на заседании круглого стола, была принята резолюция - досконально изучить вопрос последствий ратификации и/или неприятия Украиной данной Конвенции. Круглый стол «За и против» дал толчок активной исследовательской работе и положил начало изысканиям специалистов украинской морской и смежных отраслей.

Steps taken by Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine to meet the ratification of MLC, 2006

In September 2009 MTWTU organized the round table meeting "Pros and Cons of MLC, 2006" in Odessa. The meeting was attended by representatives of manning agencies, maritime administration, the Ministry of Foreign Affairs, educational institutions, International Transport Workers' Federation, Federation of Trade Unions of Ukraine and representatives of other fraternal trade unions.



В период с 19.06.2010 по 03.07.2010 года в итальянском городе Турине на базе международного тренинг-центра Международной Организации Труда был проведен очередной курс по углубленному изучению Сводной Морской Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года. Этот специализированный тренинг для тренеров был внедрен в общую схему учебного процесса международного тренинг-центра с целью подготовки и досконального изучения профессионалами различных морских специальностей разделов, стандартов и рекомендаций Конвенции, а также вопросов её имплементации и подготовки стран к её ратификации. Украину представляли два специалиста Профсоюза работников морского транспорта Украины и Черноморской первичной профсоюзной организации моряков – Первый заместитель председателя Черноморской первичной профсоюзной организации моряков Олег Григорюк и ведущий юрисконсульт Юрий Сергеев. Успешно пройдя тренинг, Олег Григорюк и Юрий Сергеев стали первыми сертифицированными тренерами по Конвенции на Украине.

In June – July 2010 Oleg Grygoriuk, First Vice Chairman of Local Black Sea Trade Union of Seafarers and Yuriy Sergyeyev, legal adviser, successfully completed training for trainers on MLC, 2006 in Turin. They became the first certified trainers in Ukraine in the field of MLC, 2006.



Международный подготовительный комитет по MLC 2006, Женева, 2010



Вторая Международная конференция «Крюинг в Украине», Одесса, 2010

Так, 26 ноября 2010 года состоялась Вторая Международная конференция «Крюинг в Украине», организованная компанией Smart Conference (г.Киев). В ней приняли участие ПРМТУ, ЧППОМ, представители и руководители ведущих крюинговых компаний Украины, ректор и проректор ОНМА, представители страховых и туристических компаний, предоставляющих услуги морякам. На этой конференции также поднимался вопрос о необходимости ратификации Конвенции в Украине и последствиях её ратификации для крюинговых компаний.

July 2010 – MTWTU participated in national seminar on "Moving forward to the ratification of MLC, 2006".

September 2010 - Oleg Grigoryuk and Yuriy Sergeyev joined the Preparatory Tripartite MLC, 2006 Committee, representing Ukraine.



Семинар-практикум, посвященный MLC 2006, Одесса, 2010

В июле 2010 г. в Киеве прошел национальный семинар на тему «Движение вперед к ратификации Конвенции». Семинар открывал национальный координатор Международной организации труда в Украине Василий Иванович Костица. На национальном уровне в семинаре приняли участие представители профильных министерств, эксперты МОТ во главе с Клеопатрой Думбией-Генри, директором департамента трудовых стандартов МОТ, Профсоюза работников морского транспорта Украины, Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, представители Федерации профсоюзов Украины и другие специалисты украинской морской отрасли. В ходе семинара были представлены позиции всех сторон социального треугольника, которые осветили проблемы Украины в отношении ратификации Конвенции и приведении украинского законодательства в соответствие нормам Конвенции. В итоговом документе, выработанном на семинаре, все стороны сошлись на необходимости продвижения Конвенции и повышения осведомленности украинского общества в вопросах необходимости ратификации Конвенции на Украине.

В сентябре 2010 года в Женеве (Швейцария), в штаб-квартире Международной организации труда начал свою работу Международный трёхсторонний подготовительный

November 2010 - MTWTU representatives participated in the Second International Conference "Crewing in Ukraine", which raised the issue of the need of MLC, 2006 ratification in Ukraine and the consequences of ratification for crewing companies. MTWTU participated in the seminar organized by the Department of Maritime Law of Odessa National Maritime Academy, dedicated to the issues of MLC, 2006 ratification.

October 2010 – MTWTU representatives took part in a seminar organized by the Italian trade union FIT-CISL together with International Confederation of Water Transport Workers' Unions (ICWTWU) on "Ratification and implementation of MLC, 2006" in Livorno.

Комитет по Сводной Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года. Комитет имеет трёхстороннюю структуру, которая объединяет на своих пленарных заседаниях представителей правительств государств, заинтересованных в ратификации Конвенции в своих странах, представителей Ассоциаций Судовладельцев, а также представителей работников мировой морской индустрии, в том числе и профсоюзов. От Украины в состав Комитета входили Олег Григорюк и Юрий Сергеев. Комитет рассмотрел все главы, руководящие принципы и рекомендации MLC 2006, а также определил основную задачу - обсуждение прогресса и проблем, возникающих на пути к ратификации Конвенции в мире.

В октябре 2010 года в городе Ливорно (Италия) проходил семинар, организованный итальянским профсоюзом FIT-CISL (Председатель - Ремо Ди Фиоре) и Международной Конфедерацией профсоюзов работников водного транспорта (МКПРВТ, Председатель - Георгий Столяренко). Темой семинара была «Ратификация и выполнение Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве», и в нём приняли участие представители морских профсоюзов Эстонии, Грузии, России и Украины. Участники семинара подчеркнули большое значение новой Конвенции не только для моряков, но и для всего морского сообщества и объявили, что считают необходимым ускорить ее ратификацию всеми странами, включая Россию, Грузию, Украину и Эстонию.

The background of the entire page is an aerial photograph of the Sevastopol port and city. The port is filled with various ships, including large cargo vessels and smaller boats. The city buildings are visible in the background, and the water is a deep blue. The overall scene is bright and clear, suggesting a sunny day.

СОВРЕМЕННЫЙ ПОРТ С БОЛЬШИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ



Удобное расположение порта, развитая сеть коммуникаций и инфраструктура, близость двух аэропортов, железных и автомобильных дорог делают Севастопольский морской торговый порт надежным ориентиром для различных предприятий транспортной отрасли Украины, стран ближнего и дальнего зарубежья.

Предприятие обеспечивает высокий темп переработки грузов и их сохранность, оптимальное сочетание качества предоставляемых услуг с умеренными тарифами.



Порт открыт для захода судов круглогодично и обеспечивает круглосуточную проводку и швартовку судов.

Порт имеет причалы для пассажирских судов и предоставляет весь спектр услуг по их приему и обслуживанию. По морю Севастополь имеет выход на ряд европейских стран, что делает его привлекательным с точки зрения круизных перевозок.

Севастополь – город-порт.

С момента основания он имел важное стратегическое значение и сегодня занимает лидирующие позиции среди украинских портов. Предприятие находится в самом сердце исторической части города, в уникальной бухте, круглогодично закрытой от ветров и штормов. Бухта расположена в юго-западной части Крымского полуострова на берегу Черного моря.

Специализация СМТП:

- перевалка грузов;
- перевозка пассажиров на внутригородских катерных линиях;
- прием пассажирских круизных судов;
- обеспечение безопасности мореплавания;
- поддержание бухт города в чистоте.



Севастопольский морской торговый порт не намерен останавливаться на достигнутом, программа стратегического развития предусматривает наращивание производственных мощностей, увеличение количества и качества оказываемых услуг в сфере грузоперевозок и международного туризма.



«Чая Хотите?»

и другие истории, рассказанные латвийскими моряками

В этой книге помещено 123 истории от 77 рассказчиков – профессиональных моряков. Мы решили познакомить наших читателей с некоторыми историями, которые, как утверждают сами авторы, действительно имели место быть. В свою очередь, мы предлагаем нашим уважаемым читателям поделиться своими воспоминаниями. Наиболее интересные истории мы публикуем в журнале. Ждем ваши рассказы по адресу: morskoy@mtwtu.org.ua

Вячеслав ГРИЩЕНКО, капитан

ФРАНЦУЗСКАЯ БОРЗАЯ ПЯК

С этим охотничьим псом я познакомился в 70-х годах на танкере «Валмиера», где работал 2-м помощником. Стояли мы под выгрузкой во французском порту Паяк, это недалеко от Бордо. Капитан с первым помощником решили прогуляться по берегу. И надо же, привязался к капитану молодой пес. Не отступал ни на шаг. Помахивая хвостом, взбежал за ним по трапу. Что делать?



Вскоре мы отходили в море, пришлось и собаку взять в рейс. Капитан решил: познакомимся они с псом в порту Паяк, пусть и кличку тот носит соответствующую — Паяк.

Собака оказалась породистой, охотничьей — стройной, изящной — настоящей борзой. Паяк очень привязался к капитану и жил в его каюте. Любил передохнуть в спальне, когда хозяина не было дома: запрыгивал на кровать, нырял под одеяло и наслаждался покоем. Ведь ночью ему не удавалось выспаться. Как известно, каюта капитана — сверху надстройки, выше — только ходовой мостик. Паяк спал очень чутко, а среди ночи шуму особенно слышны. Поэтому не любил он вахту второго помощника — с нуля до четырех утра. И штурману с матросом, которые шаркали подошвами над его головой во время, когда должны сниться самые сладкие сны, он выказывал свое недовольство. Надо сказать, делал это весьма оригинальным способом: у дверей их кают часто появлялись лужицы.

Паяк признавал только капитана. Пес не-

сколько месяцев ходил в рейсы на «Валмиере», пока однажды не подавился куриной косточкой. Двое суток мучилась собака, пока мы не дошли из Роттердама до Вентспилса. Старший помощник жил в этом портовом городе, он отвел Паяка к ветеринару, где псу оказали врачебную помощь. Затем — на время поправки — собака поселилась в семье старпома, подружилась с его детьми и женой, которая заботилась о ней, кормила, выводила гулять. Похоже, что «бывшему моряку» Паяку такая береговая жизнь нравилась.

Через пару месяцев семья старпома во время стоянки в Вентспилсе в полном составе пришла в гости на судно, вместе с Паяком. Экипаж встретил знакомого пса с восторгом. Конечно, очень радовался капитан. Он устремился к собаке, чтобы поздороваться. Но Паяк посмотрел на него с грустью и обидой, отвернулся, и пока семья старшего помощника находилась на судне, ни на шаг не отходил от его жены.

ЛОВКИЕ «ДОБРОЖЕЛАТЕЛИ»

Я работал на судах 15 лет первым помощником и не раз имел неприятности с Комитетом госбезопасности.

Вот конкретный случай. Стоим мы в Антверпене на ремонте. И надо же, матрос, назовем его Пятраускас, ушел самовольно в город. Весь день гулял по Антверпену, а вечером вернулся на судно.

Я ему говорю:

— Ты что это? Понимаешь, что за такие поступки лишают визы?

— Да вот искал подарок жене. Недавно женился я.

— Вот и будешь теперь на берегу, при жене.

— Понимаете, — говорит Пятраускас, сам чуть не



плачет, — я недавно второй раз женился. И если не буду ходить в заграничные рейсы, моя молодая жена от меня тут же уйдет.

Жалко наивного парня!

Вернулись мы в СССР, пришвартовались. В мою каюту заходит наш куратор КГБ и задает вопрос:

— Кто с вашего судна выходил в Бельгии на

встречу с иностранной разведкой?

— У нас таких людей нет, — отвечаю я, а сам думаю: «Надо же! Только дошел представитель КГБ до моей каюты, а ему уже какой-то судовой информатор доложил о самоволке Пятраускаса!».

— Не отрицайте! — уверенно говорит куратор, — член вашего экипажа выходил в городе Антверпене на связь с разведкой НАТО.

А я свою линию гну, не хочу портить все будущее наивному Пятраускасу.

— Никто не выходил на связь! — говорю, — а если вы так информированы и настаиваете, хорошо, давайте сейчас соберем экипаж, и вы покажете, кто же это у нас агент иностранной разведки! Беспредметный разговор я вести не хочу.

Но на этом в покое нас куратор КГБ не оставил, каждый раз приходил он на сбор экипажа — целый год эта история длилась.

Но об этом парне я и не думал докладывать. Могла разрушиться его судьба.

Или другой случай. Приходим мы из Венесуэлы. Является куратор КГБ. Берет журнал увольнения и из одной из групп вычеркивает фамилию моряка.

— Почему вы это делаете? — спрашиваю. — Портите журнал...

— А этот моряк в город не ходил, — говорит куратор. — Вы его дописали, чтобы в группе было трое. Группы в два человека — отправлять в увольнение в капстране не рекомендуется.

Опять, пока куратор КГБ поднимался по трапу, «доброжелатель» ему уже доложил.

Нельзя в этом винить советский строй. Непорядочные люди сами подслушивали, подглядывали, доносили. Чтобы выслужиться, чтобы сделать карьеру — из кожи вон лезли. Я таких скользких не люблю и сейчас. Хорошо, что порядочных людей всегда было больше.



Петерис ДАУГУЛИС, председатель правления общества пенсионеров и инвалидов Латвийского пароходства Enkurs

СУПЕРБДИТЕЛЬНОСТЬ

На флот я пошел только потому, что мне знакомые моряки рассказывали, какая порой творится несправедливость на судах. Тогда я учился уже на третьем курсе Высшей партийной школы — и пойти в море в должности первого помощника капитана для меня не составляло труда.

Так что я стал работать помполитом с целью помогать морякам. И многим помог. Спокойно реагировал на «супербдительность» органов госбезопасности.



К примеру, был такой случай. Стоим мы в Канаде перед выгрузкой на реке Святого Лаврентия. Пришли, ошвартовались. И тут на судно приходит шифрованная радиogramма: «Электрик А. склонен к измене. Обеспечьте безопасность». Я — к электромеханику. Говорю ему:

— Получили такую радиogramму. Надо что-то делать.

А электрик как раз по палубе разгуливает. Электромеханик быстро нашел для него работу в машинном отделении. Занят был электрик до самого выхода в море. А в океане уже не сбежишь. Капитан, электромеханик и я успокоились.

Приходим в СССР, я тут же направился в Комитет госбезопасности в Риге. Говорю:

— Понимаете, очень трудно работать, когда такая дезинформация идет. Шлете радиogramму, в которой предупреждаете, что электрик А., мол, такой-сякой. Он вполне порядочный человек.

— А что вы явились его защищать? — сердится сотрудник КГБ.

— Я не защищать его пришел. Я пришел с правдивой информацией и хотел бы узнать, по какой причине вы направили на судно радиogramму, которая взбудоражила все судовое командование?

— Понимаете, — любезно отвечает сотрудник, — мы нашли человека, который склонен к измене родине. В его записной книжке обнаружена фамилия электрика А.

И чтобы придать весомость посланной радиogramме, сотрудник КГБ закончил так:

«А о том, склонном к измене человеку, нам сообщила болгарская разведка».



НИКОГДА НЕ ПОМЕРКНЕТ В ПАМЯТИ НАШИХ ЛЮДЕЙ ИМЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ТЕПЛОХОДА «ЛЬВОВ»



В борьбе с фашистскими захватчиками его экипаж проявил стойкость, мужество и боевое мастерство. «Львов» – единственное из транспортных судов-участников Великой отечественной войны, которое награждено боевым орденом Красного знамени.

В тяжелых военных условиях, непрерывно преследуемый самолетами и кораблями врага, «Львов» совершил 125 героических рейсов в прифронтовые базы, вывез более 30 тысяч раненых воинов и эвакуированных гражданских лиц, доставил на фронт тысячи бойцов и офицеров, огромное количество боеприпасов и продовольствия. Свой воинский долг перед Родиной «Львов» выполнил с честью.

Экипаж не раз самоотверженно боролся за «жизнь» корабля и не раз, находясь в смертельной опасности, неизменно добивался победы. «Львов» дважды тонул, но был спасен героическими усилиями команды. Заделав пробоины, потушив очередной пожар и еще дымя обгорелыми надстройками, отважное судно выходило снова в боевой рейс.

Моряки «Львова» побеждали врага беспредельной преданностью любимой Родине, своим боевым мастерством, организованностью и дисциплиной, крепкой спа-

янностью личного состава, находчивостью и умением командиров.

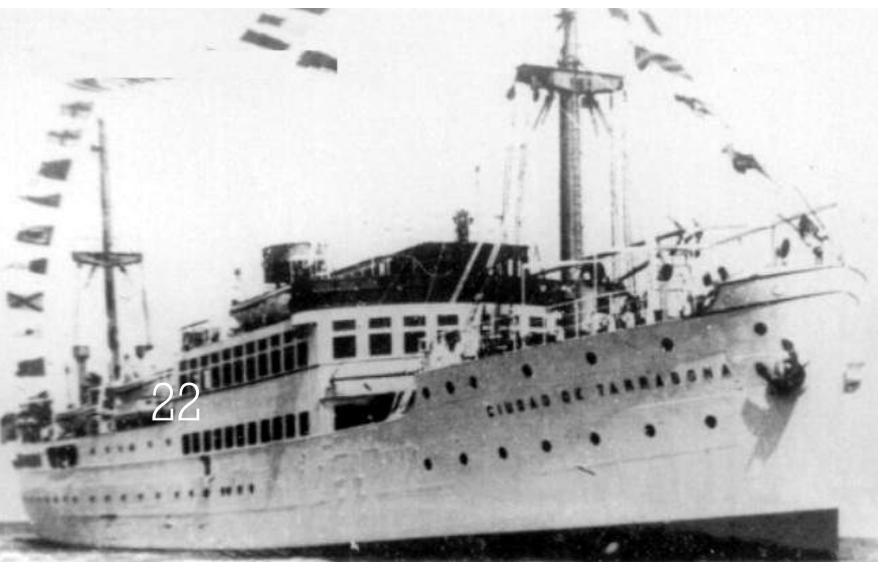
Победы «Львова» стоили многих жизней и крови. 17 членов экипажа пали смертью храбрых, 45 – были тяжело ранены.

В теплый июньский день 1938 года в Одесском порту пришвартовался белоснежный теплоход. Его привел молодой испанский капитан Мантилия.

С борта судна загорелыми ручонками машут дети, радостно скандируя «Вива», «Но пасаран», – это дети-си-

“ В августе 1933 года по заказу испанской средиземноморской компании Cia Tramediterranea на верфи Union Naval de Levante SA в Валенсии (Испания) под строительным № 21 был построен товаропассажирский теплоход Ciudad de Tarragona водоизмещением 2470 тонн, дедвейтом 536 тонн, длиной 75,9 м, шириной 11,14 м и осадкой 5,2 метра. Два дизеля Круппа общей мощностью 1500 л с обеспечивали судну скорость хода в 12,5 узла (10,7 узла экономического хода). После ввода в эксплуатацию Ciudad de Tarragona совершал рейсы на Канарские острова, доставляя туда каждым рейсом 229 пассажиров и 264 тонны грузов. (Фото слева)

В июле 1938 года во время гражданской войны в Испании теплоход прибыл в Одессу с детьми, вывезенными из порта Картахена. “



За время войны на корабль нападали в общей сложности более 900 самолетов врага, 728 бомб разорвались вблизи него (2 – на палубе), 26 торпед неслись к судну. Неоднократно по кораблю вели ожесточенный огонь вражеские береговые батареи. «Львов» получил более трехсот пробоин.

роты Испании, отцы и матери которых ушли на фронт сражаться с фашистами. Советский Союз для испанских детей стал второй Родиной.

В октябре 1939 года теплоход переименовали, он получил имя «Львов» – в честь древнего украинского города – и был зачислен в состав черноморского пароходства, совершая рейсы с туристами по Крымско-Кавказской линии.

20 июня 1941 года, приняв пассажиров в Одессе, капитан И. Лукьянченко повел «Львов» в очередной рейс.

Утром 22 июня судно отшвартовалось в Керченском порту, где экипаж узнал о вероломном нападении фашистской Германии на Советский Союз. На судне был поднят военно-морской флаг, оно стало плавбазой второй бригады подводных лодок Черноморского флота. В начале декабря 1941 года «Львов» был переведен в разряд санитарных транспортных средств и стал плавучим госпиталем.

Командиром т/х «Львов» был назначен старший лейтенант В. Ушаков, который всю войну возглавлял героический экипаж (впоследствии ставший краснознаменным).

Курсантом третьего курса Ростовского на Дону мореходного училища им. Г. Я. Седова в июне 1957 года я был направлен на т/х «Львов» для прохождения плавпрактики и был зачислен в состав экипажа в должности моториста 1-го класса.

Теплоход «Львов» в те годы возглавлял капитан Пахолок, машинную команду – механик Преображенский. «Львов» совершал рейсы на пассажирской линии Жданов-Сочи, с заходами в порты: Керчь, Феодосия, Ялта, Новороссийск. Трехмесячная практика в составе одесского экипажа прошла для меня успешно, хотя к концу моей плавпрактики пришлось поработать еще и за моториста 2-го класса (заболевшего Тягушева, госпитализированного в сочинскую больницу). За добросовестный труд и отлично пройденную плавпрактику на т/х «Львов» приказом капитана судна мне был предоставлен десятидневный отпуск.

Получив зарплату за три месяца, распрощавшись с экипажем, я уехал из порта Новороссийск на учебу, с отличной характеристикой-отзывом на руках.

В своем коротком рассказе хочу ознакомить читателя с памятной лекцией, услышанной мною в очередном рейсе на т/х «Львов».

Отстояв «королевскую» вахту в машинном отделении, уже отдыхая в своей каюте, услышал голос радиста по судовой радиотрансляции, который объявил: «Пассажирам-туристам и членам экипажа, свободным от вахты, желающим прослушать лекцию о Николае Островском, собраться в музыкальном салоне». Прибыв в музыкальный салон, я увидел коренастого мужчину, крепкого телосложения, похожего на Котовского. Это был инженер-сталевар, 60-летний пенсионер завода «Азовсталь» г. Жданова. В своем рассказе он поведал нам о том, как познакомился в сочинском санатории с Николаем Островским, в котором последний пребывал на лечении.

Их знакомство переросло в дружбу. Островский, будучи тяжело больным, в своих беседах рассказал своему другу-сталевару о книге, посвященной гражданской войне, о всех трудностях, связанных с ее изданием. Сталевар-«азовсталец» дал слово Островскому оказать помощь в издании книги, что, собственно говоря, сделал незамедлительно, он лично обратился в Москве в соответствующие инстанции. Лектор, рассказывая о жизни Островского, демонстрировал присутствующим их совместные фотографии, письма, всевозможные документы. После смерти Островского и издания книги «Как закалялась сталь», сталевар дал клятву до конца своей жизни пропагандировать, рассказывать о жизни героя гражданской войны – Николае Островском.

Прошло много лет. Уважаемый читатель, быть может, стоит задуматься, почему книга Николая Островского, красного конника-кавалериста-буденовца, была названа именно «Как закалялась сталь»? Может, в этой книге, на которой были воспитаны миллионы советских молодых людей, есть та сталь мариупольского сталева-труженника, которая помогала закаляться «Корчагиным» в годы войны и мирное время, чтобы будущее поколение никогда не знало войны?!

В семидесятые годы прошлого столетия я, будучи слушателем курсов в высшей школе профдвижения ВЦСПС в Москве, посетил Новодевичье кладбище, нашел скромную могилу Николая Островского, положил полевые цветы. На чугунной могильной плите Н. Островского отлиты сабля, книга и буденовка. Жаль, что сталевар-«азовсталец» так и остался для меня безымянным...

В.Ф. Безрук, ветеран труда Азовского морского пароходства, почетный работник морского флота СССР

Домашнее мороженое

ИНГРЕДИЕНТЫ

- Сливки 35% – 500 г
- Желтки – 6 шт.
- Сахар – 6 ст.л.
- Шоколад и мята – для украшения

Приготовление:

Отделяем желтки от белков любым удобным способом.

Белки можно сразу убирать в сторону, так как они не понадобятся.

Желтки взбиваем с сахаром при помощи блендера до полного растворения сахара.

Сливки переливаем в большую кастрюлю и нагреваем на небольшом огне, до образования первых пузырьков. Снимаем кастрюлю с плиты.

В сливки понемногу вводим желтки с сахаром, постоянно помешивая, доводим до однородной консистенции.

Снова ставим на плиту, огонь убавляем до минимума и, не прекращая помешивать, завариваем эту массу.

В конечном итоге она должна загустеть, но кипятить ее ни в коем случае нельзя!

Поэтому нужно постоянно помешивать и не упустить момент!

Для этого требуется совсем немного времени – около 5 минут.

Переливаем мороженое в пластиковый контейнер, ждем, пока масса остынет до комнатной температуры и убираем в морозилку примерно на 5 часов.

1 контейнер = приблизительно 3-4 небольшие порции.

Это базовый рецепт мороженого, при желании сюда можно добавить фрукты, ягоды или орехи.

А можно заморозить послойно с шоколадом – предела для фантазии практически нет.