

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. Мелледева, 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

ІЗМАЇЛ
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.

МОРСКОЙ

№ 2, АПРЕЛЬ 2010

Информационно-развлекательный журнал

«2010 Year
of the Seafarer»:

ЗАСЕДАННЯ КОМИТЕТА
СПРАВЕДЛИВОЇ
ПРАКТИКИ В БЕРЛІНЕ



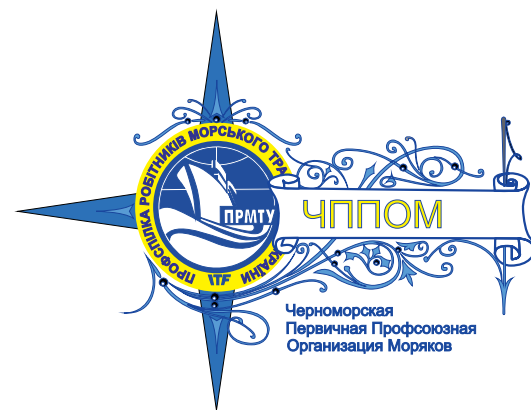
ИНТЕРЕСНО
MILLION DOLLAR
CLUB 2009

КАЮТ-КОМПАНИЯ
ВНИМАНИЕ —
ФОТОКОНКУРС!

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ОДИССЕЯ КАПИТАНА
ЗОНТАГА

ПРОБЛЕМАТИКА
РАБОТА ДЕЛЕГАЦИИ
МКПРВТ В РУМЫНИИ

НА КАМБУЗЕ
ЖАРЕНАЯ СЕМГА ПОД
ЛАЙМОВЫМ СОУСОМ



V.SHIPS является лидирующей на мировом рынке компанией по услугам судового менеджмента. Представительство **V.SHIPS UKRAINE** предлагает работу для моряков и курсантов морских учебных заведений на судах, находящихся в менеджменте компании: контейнеровозах, танкерах, круизных судах и на офшорах. Реальные перспективы карьерного роста. Кадетская программа прохождения плавпрактики для 400 курсантов в год с последующим трудоустройством в офицерских должностях на судах **V.SHIPS**.



когда мы вместе,
КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!



- СТАБИЛЬНАЯ РАБОТА ДЛЯ МОРЯКОВ
- ЗАРПЛАТЫ ИТФ И ВЫШЕ
- ТРУДОУСТРОЙСТВО БЕСПЛАТНОЕ



Лит. МТГСПУ серия АБ № 389/003 от 22.02.2008

- ЗАЩИТА ПРАВ МОРЯКОВ
- КОНСУЛЬТАЦИИ ИНСПЕКТОРА ИТФ
- МЕДИЦИНСКОЕ СТРАХОВАНИЕ МОРЯКОВ*
- СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ЛОЯЛЬНОСТИ*
- ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

*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



ОДЕССА, 65114
ул. Маршала Жукова, 37/2
тел.: +38 (0482) 340340
Application@odessa.vships.com



ИЗМАИЛ, 68620
ул. Кирова, 12
тел.: +38 (04841) 48141



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

WWW.VSHIPS.COM.UA



В марте этого года в Берлине прошли заседания Комитета Справедливой Практики Международной Федерации Транспортников. Для моряков и докеров всего мира это событие не должно оставаться незамеченным, так как на Комитете рассматриваются серьезные и самые злободневные проблемы современной морской индустрии. Причём эта проблематика в первоочередном порядке касается жизни и здоровья моряка и докера, а также ревизии и изменения нормативных актов в пользу улучшения условий труда и быта работников морской отрасли во всём мире. Основопологающим фактором в улучшении этих показателей является солидарность работников и их поддержка своих национальных профсоюзов, которые сотни лет воспитывали в своих членах культуру борьбы за свои права. Ведь Профсоюз как явление в корне отличается по своему принципу от государственных либо других структур. Он силён изнутри. Если Профсоюз поддерживают те, кто живёт его жизнью и способен на борьбу за свои права и свободы, то он обладает серьёзным, неисчерпаемым ресурсом — человеческим желанием изменить свою жизнь к лучшему.

Не оставайтесь равнодушными и отдалёнными от работы Профсоюза.

Узнавайте больше, старайтесь поучаствовать в работе Профсоюза.

Предлагайте свои мысли по улучшению работы Профсоюза, и вместе мы сделаем его таким, каким вы бы хотели его видеть.

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

8
ИНТЕРЕСНО
MILLION
DOLLAR
CLUB 2009

НОВОСТИ

2 Морские новости со всего мира.

АКТУАЛЬНО

4 Заседания Комитета справедливой практики Международной Федерации транспортников в Берлине.



ПРОБЛЕМАТИКА

10 Работа делегации МКПРВТ в Румынии.



ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

12 Одиссея капитана Зонтага.

НА КАМБУЗЕ

14 Жареная семга под лаймовым соусом.



КАЮТ-КОМПАНИЯ

16 Байки, шутки, анекдоты.

«МОРСКОЙ»

№ 2, апрель 2010

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
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

**На дне моря
найден легендарный
«ЧЕРНЫЙ ПРИНЦ»**

У берегов Крыма обнаружены остатки британского парусно-винтового фрегата «Принц» (прозванного СМИ «Черный принц»), затонувшего близ Балаклавы во время Крымской войны. На небольшом участке площадью 50 кв. метров местные дайверы обнаружили осколки тарелки из капитанского сервиза с эмблемой компании-судовладельца, которой принадлежал «Черный принц», пушечные ядра, остатки медицинского оборудования и деталь парового двигателя британского производства.

В числе многих других частных судов «Принц» был зафрахтован британским правительством для перевозки грузов в Крым, где англо-французский экспедиционный корпус воевал с Россией. В ноябре 1854 года, во время шторма, фрегат стоял на внешнем рейде Балаклавы, однако после того, как потерял оба якоря, а винты паровой машины запутались в такелаже срубленных экипажем мачт, он разбился о прибрежные скалы.

По официальным данным, «Принц» вез британским солдатам одежду, одеяла, спальные мешки и постельное белье, а также полевой лазарет. Однако вскоре после его



гибели распространились слухи, что на борту находилось от 500 тысяч до 6 миллионов фунтов стерлингов золотом — многомесячное жалование для солдат, хотя современные историки полагают, что деньги могли быть выгружены в Стамбуле, где находилось интендантство британских войск. Но пока есть хотя бы призрачная надежда найти золото, десятки смельчаков-дайверов продолжают нырять в морские глубины у Балаклавы.

Легендарные сокровища «Черного принца» на протяжении полутора столетий будоражили сознание археологов и кладоискателей всего мира: их искали японские, французские, немецкие, итальянские и советские экспедиции (до сих пор многие удивляются, что Великобритания в этих поисках не принимала никакого участия). О «Черном принце» написано немало научных трудов и художественных произведений.



**НОВАЯ ЗАЩИТА
ОТ ТЕРРОРИСТОВ
в порту Лос-Анджелеса**

Через терминалы крупнейшего в США портового комплекса Лос-Анджелеса Long Beach ежегодно проходит около 40% всего импорта страны, и правительство небезосновательно обеспокоено возможной угрозой терактов, которые могут стать ощутимым ударом для государственной экономики.

Отныне для предотвращения подобных атак все следующие в порт суда будут встречать специальное судно для проверки их на радиоактивность и химико-биологическую угрозу. На нем установлено оборудование стоимостью три миллиона долларов, позволяющее дистанционно обследовать следующие в порт корабли и обнаруживать возможное наличие на их борту оружия массового уничтожения или взрывных устройств. На этом плавучем сканере также будет постоянно находиться группа экспертов различного профиля.

Учитывая, что сутки простоя порта обходятся экономике США в один миллиард долларов, подобные затраты государства специалисты считают более чем обоснованными.



ТОП-ДЕСЯТКА МОРСКИХ ДЕРЖАВ

В мировой таблице о рангах морских государств перестановка: Маршалловы острова потеснили Содружество Багамских островов и вошли в тройку лидеров.

Напомним, что крупнейшие государства флага определяются по величине тоннажа флота. Согласно последним данным, представленным брокерским исследовательским центром Clarkson Research Services, суммарный дедвейт судов под флагом Маршалловых островов на 1 января 2010 года достиг отметки в 50,7 млн тонн, тогда как в активе Багамского регистра — 49,6 млн тонн. Правда, если сравнивать эти два флага по количеству зарегистрированных судов, то у Багамского регистра их больше на 27.

Два первых места в топ-десятке морских держав прочно удерживают Панама (8080 судов, 194,4 млн регистровых тонн) и Либерия (2448 судов, 89,3 млн регистровых тонн). Места с пятого по десятое занимают Гонконг, Сингапур, Греция, Мальта, Китай и Кипр.

**НОВЫЙ СПИСОК СТРАН,
воды и порты которых
приравнены к военной зоне**

В связи с повышением опасности, связанной с военными угрозами, терроризмом и забастовками на территориях некоторых стран и акваторий, Военный Комитет Ллойда (Lloyd's Joint War Committee) пересмотрел список территорий, относящихся к военной зоне.

Из списка вычеркнут Таиланд. В Африке к опасным территориям отнесены Сомали (исключая воды Мозамбик, Кении и Танзании на 12 миль от побережья этих стран), Джибути (за исключением транзита), Берег Слоновой Кости и Нигерия (включая весь шельф и все действующие на шельфе установки).

Наименее благополучной территорией Восточной Европы признана Грузия, Южной Америки — Венесуэла. В Юго-Восточной Азии — Индонезия, Малайзия, Баликпапан, Джакарта, Суматра (за исключением транзита), филиппинский остров Минданао (между портами Поллок Харбор и Генерал Сантос, включая эти порты), архипелаг Сулу (включая Джоло).

Лидер по количеству неблагополучных территорий — Ближний Восток: Бахрейн (за исключением транзита), Аденский залив, Иран (частично), Ирак, Израиль, Ливан, Катар (за исключением транзита), Саудовская Аравия (за исключением транзита), Йемен.

RELIABLE, FLEXIBLE AND COMPETITIVE AT SEA

Wilson is a short sea company working hand in hand with major players within the Norwegian and European industry. With over 60 years of experience at sea, we certainly can say that we know our trade.

Today the Wilson fleet consists of about 110 vessels, ranging from 1.500 - 10.000 dwt, where of about 75 are owned by the Wilson group. The number of owned vessels in our fleet places us among the largest shipping operators within the European short sea segment.

All our seamen working on flag of convenience vessels are covered by an ITF TCC Fleet Agreement concluded between our company and Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine.

Besides vessels flying flag of convenience, we also supply and arrange crew for NIS vessels.

COMPANY'S POLICY

The basic purpose of our company is to conform to the requirements of the Wilson fleet and the seafarers, constantly defining needs and expectations from both sides.

The main objective of the company is to educate our seafarers, not only to provide safe and trouble-free operation of vessel and cargo, to unconditionally follow requirements of international conventions and national legislation, but also to maintain the reputation of the Wilson fleet.

As a tool to achieve our goal we have implemented a system of quality management which enables us to constantly perfect the process of operation of the company and quality of rendered services.

Those candidates who are selected to work in the Wilson fleet will be guaranteed a secure and stable place of work in a well organized management company with competitive salaries and social benefits.

There is close co-operation between shore based personnel at Wilson Ship Management, and the vessels are regularly visited by representatives from the company.

«WILSON SHIP MANAGEMENT AS» NORWAY, OFFER FOLLOWING VACANCIES:

- MASTER,
- CH.OFF,
- CH.ENG,
- SECOND CLASS ENG (Ch.Eng officer on ships powered propulsion machinery of 750 – 3000 Kw)
- 2nd ENG,
- 3rd ENG
- 2nd OFF
- 3rd OFF
- A/B
- A/B - welder
- O/S
- A/B Electrician
- MOTORMAN – welder
- COOK/AB

CONTRACT 4 ON – 2 OFF,
SALARY ITF AND MORE,
SENIORITY AND PERFORMANCE BONUS.

OUR ADDRESS:

7, lane Mayakovskogo, Odessa,
65000, Ukraine

Tel./fax: +38 048 71-17-507,

tel. +38 048 723-41-75;

E-mail: wca.odessa@i.ua

www.wilsonship.no



BERLIN 2010 YEAR OF THE SEAFARER

ITF – FAIR PRACTICE COMMITTEE

В Берлине с 15 по 19 марта 2010 г. проходили заседания Комитета справедливой практики Международной федерации транспортников (ITF), в том числе, секции моряков МФТ (Seafarers' Section Committee) и секции докеров МФТ (Dockers' Section Committee).

В работе комитета и секций принимали непосредственное участие делегаты, советники и наблюдатели от ПРМТУ во главе с Председателем Профсоюза Киреевым М.И. Также активное участие в заседаниях принимали Рожков С.М., Григорюк О.И., Черненко И.Н., Кузовкин И.С., Димитревич А.В.

На заседании **МОРСКОЙ СЕКЦИИ** были подведены итоги работы за прошедший после последнего заседания период, а также рассмотрен ряд очень важных вопросов:

1. Последние известия о событиях, связанных с пиратством.
2. Ревизия Конвенции ПДНВ (по подготовке, дипломированию и несению вахты) и безопасности состава экипажа.
3. Ревизия Кампании против «удобных» флагов.

Самым первым и, безусловно, волнующим мировую морскую общественность вопросом стал значительный рост угрозы пиратских нападений в 2009 г. Это был третий год постоянного роста числа нападений — с 239 в 2006 г. до 406 в 2009 г. За последний год было угнано 49 и захвачено 153 судна. Тревожным явился фактор роста насильственных методов захвата и нападения на суда. За 2009 год по 120 судам

был открыт огонь (по сравнению с 46 обстрелянными судами в 2008 г.). Из моряков, подвергшихся нападению, 1052 были взяты в заложники, 68 ранены и 8 убиты во время нападений. В декабре 2009 г. сомалийские пираты захватили с требованием выкупа 12 судов с 263 членами экипажа из разных стран, которые были взяты в заложники.



Международная Морская Организация (ИМО) объявила 2010 год «Годом моряка».

ТАК МИРОВАЯ МОРСКАЯ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ ПОДЧЕРКНУЛА ЗНАЧИМОСТЬ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НОРМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРЯКОВ И ИХ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ В УСЛОВИЯХ МИРОВОГО ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА.

В 2009 г. также имели место случаи нападений с применением насилия в Нигерии, где произошло 28 инцидентов, в основном связанных с нефтяной промышленностью. Эти атаки отличались особой жестокостью (по сравнению с теми, которые осуществляли сомалийские пираты). Увеличилось число инцидентов в Сингапурском проливе и Южно-Китайском море. Число вооруженных нападений на суда возросло в Читтагонге (Бангладеш) и Кальяо (Перу), а также остается проблемой в Бразилии, Колумбии, Коста-Рике, Эквадоре, Гаити и Венесуэле.

О РЕВИЗИИ ПДНВ И КОМПЛЕКТОВАНИЯ ЭКИПАЖА.

На заседании Морской Секции было отмечено существование множества дополнений к тексту Конвенции и Кодекса ПДНВ, которые определенным образом влияют на моряков. Среди 13 резолюций к Конвенции одна была предложена непосредственно МФТ и касается размещения кадетов на всех типах морских судов. Также были определены более строгие формулировки двух других резолюций: (1) Стандартов подготовки и дипломирования, а также комплектования судов экипажами и (2) Содействия повышению технических знаний, квалификации и профессионализма моряков. Секция моряков рассмотрела и внесла свои предложения в раздел I «Общие положения», раздел II «Капитан и палубная команда», раздел III «Машинное отделение», раздел V «Специальная подготовка для судов определенных типов», раздел VI «Работа в чрезвычайных условиях, охрана труда, медицинская помощь и функции живучести», раздел VII «Альтернативное дипломирование», раздел VIII «Несение вахты».

Также МФТ не устает призывать к осуществлению обязательного процесса определения численности личного состава. Это требует организации поддающегося проверке, прозрачного и контролируемого процесса в рамках системы, подобной Международному Кодексу по управлению безопасной эксплуатацией судов.

Предложения Секции моряков МФТ по изменению ряда положений и норм Конвенции ПДНВ было предложено принять в целом и при необходимости высказать свои замечания.

По вопросу РЕВИЗИИ КАМПАНИИ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ (итоговый отчет, выводы и рекомендации) было наибольшее количество дискуссий, некоторые профсоюзы, такие как JSU, Nautilus

Международная Федерация Транспортников:

1. Создала рабочую группу по пиратству в 2009 г. для рассмотрения мер, способных обеспечить защиту и благополучие моряков и семей моряков, подвергшихся нападению или взятых в заложники пиратами;
2. Участвовала в подготовке документа «Передовой управленческий опыт отрасли по сдерживанию пиратства»;
3. Сотрудничала с Международной сетью помощи морякам (ISAN) для обеспечения возможности получения консультаций от EUNAVFOR, а также доступа к быстрому получению советов по социальным и медицинским вопросам.

На заседании Секции моряков было принято «ЗАЯВЛЕНИЕ ПО ПИРАТСТВУ».

«Секция моряков МФТ, рассматривая обостряющуюся проблему пиратства в Аденском заливе, возле побережья Сомали, а теперь и на широких просторах Индийского океана, установила, что суда никогда не должны пересекать эту зону, кроме случаев с исключительными обстоятельствами. Риск нападения теперь настолько велик, что направление моряков в столь опасные воды можно расценивать как нарушение обязанности соблюдать осторожность со стороны судовладельца. Исключительные обстоятельства, связанные со следующим:





1. Имеется исключительная активная защита со стороны военно-морских сил или караван с соответствующим военным сопровождением;

2. Судно может быть отнесено к категории низкого риска, поскольку на нем установлены соответствующие средства защиты.

МФТ также считает, что моряки не должны нести ущерб от отказа работать на судах в зонах такого высокого риска. Моряки имеют право отказаться подвергать себя такой опасности, и это право должно быть предоставлено им до того, как судно войдет в зону высокого риска. МФТ призывает государство флага и судовладельцев соблюдать это право моряков.

МФТ подтверждает свою позицию о том, что моряки не должны быть вооружены.

МФТ призывает всю судоходную отрасль поддержать эту позицию и принять все меры для обеспечения безопасности моряков таким образом, чтобы они не подвергались опасности, связанной с пиратством».

«Травма одного — это боль для нас всех» (из петиции, принятой Докерской секцией в адрес компании Rio Tinto).

UK, NUSI, Ver.di подали в письменном виде свое мнение относительно будущего кампании.

Также было учтено мнение инспектората МФТ об их будущей роли в кампании.

Также была озвучена идея об усилении влияния национальных членских организаций и их непосредственном участии в рамках кампании.

Был поднят вопрос о справедливом распределении морской занятости между странами истинных судовладельцев и странами, поставляющими рабочую силу.

В рамках пересмотра политики от Осло к Дели, были рассмотрены вопросы взаимоотношений между моряками и докерами и был взят курс на укрепление тесных взаимоотношений и взаимной поддержки между портовиками и моряками всех членских организаций. Затем были рассмотрены проблемы национального флага и переговорные права, где были определены рекомендации Конгрессу МФТ, в которых подчеркнута необходимость подписания двусторонних меморандумов о взаимопонимании между профсоюзами стран-судовладельцев и стран, поставляющих рабочую силу, к которым непосредственно относится Украина.

Основным пунктом Ревизии стал вопрос о реализации всех принятых ранее проектов и решений. Среди прочих можно выделить вопросы образования и обучения, постепенное введение их

в действие с четко оговоренными сроками и временными рамками, а также график непосредственно продолжающихся работ.

ДОКЕРСКАЯ СЕКЦИЯ заслушала доклады представителей различных стран, и все они, по сути, были объединены единой озабоченностью, связанной с падением грузопотоков, соответствующим уменьшением прибылей предприятий, что отражается и на социальной сфере. Зачастую эти кризисные явления являются удобным поводом для сокращения зарплат, рабочего времени или даже трудовых коллективов. Поэтому интернационалом Докерской Секции единогласно принято решение о недопущении сокращения уровня заработных плат, недопущении ухудшения условий труда, сокращения рабочего времени и численности коллективов. Ведется активная борьба также и с попытками использования неквалифицированных рабочих взамен профессиональных докеров, а также против использования моряков для проведения грузовых операций, традиционно проводимых докерами. Профсоюзы, объединенные Международной Федерацией Транспортников, готовы и будут отстаивать свои интересы всеми законными способами. Кроме судебных тяжб, как показала практика, очень эффективным является проведение международных акций солидарности, когда блокируется грузовая цепь или бойкотируется отправка в отдельно взятый порт, объявленный «удобным». Конечно, подобные меры считаются крайними, и большинство споров решается путем переговоров, но, как показал доклад представителей профсоюзной организации ILWU из США, вступившей в затянувшийся спор с транснациональной компанией Rio Tinto, иной раз такие меры просто необходимы.

Компания Rio Tinto занимается разработкой химических месторождений в различных уголках земного шара и даже в период рецессии, связанной





с мировым экономическим кризисом, по всем экономическим показателям не потеряла, а наоборот, получила сверхприбыли. Но при этом руководство решило сократить 600 работников в США, а также уменьшить зарплаты и социальные выплаты остальным сотрудникам компании. Подобный прецедент уже имел место и в Австралии, где Rio Tinto также имеет свои интересы. Переговоры с компанией никаких результатов не дали. Поэтому единогласным решением Докерской Секции была принята петиция в адрес компании, в которой говорится о недопустимости подобной практики. И вероятнее всего, за ней последуют более жесткие меры, вплоть до международного бойкотирования транспортниками как работ, проводимых в карьерах, так и всей логистики этой компании. «Травма одного — это боль для нас всех» — так заканчивается эта петиция.

Отдельного внимания секции заслуживает проект объединенной информационной системы портов, которая позволит отслеживать логистическую систему и сможет давать представление о социальных процессах, происходящих в портах мира. Эта система станет дополнительным инструментом в совместной борьбе докеров и моряков против «удобных портов», в которых не соблюдаются права и условия коллективных договоров, права

Интернационалом Докерской Секции единогласно принято решение о недопущении сокращения уровня заработных плат, недопущении ухудшения условий труда, сокращения рабочего времени и численности коллективов.

работников, ухудшаются условия труда и безопасности.

На заседании Комитета справедливой практики МФТ были рассмотрены протокольные отчеты, информационные справки о деятельности и предыдущих заседаниях руководящей группы, утверждены коллективные договоры IBF с компаниями CF Sharp Iran, PNO Cardiff и др. Подготовлены и приняты рекомендации по специальным двухлетним договорам об общей стоимости экипажа.

В связи с предстоящим Конгрессом МФТ в августе 2010 года очень детально были рассмотрены вопросы, связанные с ревизией кампании МФТ против удобных флагов. Была дана оценка стратегии этой кампа-

нии, с точки зрения последних судебных решений, принятых ЕС не в пользу МФТ.

Текст пересмотренной Стратегии против удобных флагов («Политика Мехико») был принят на заседании Комитета справедливой практики и будет представлен на одобрение очередного Конгресса МФТ.

После того, как новая стратегия будет одобрена Конгрессом МФТ в августе 2010 г. и станет действующей, будет принята комплексная программа ее реализации на следующий четырехлетний период между конгрессами.

Достаточно отметить, что в новой стратегии «Политика Мехико» будет четкое определение удобного флага; приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под удобными флагами, для судов второго регистра и для судов, плавающих под национальным флагом. Также определены переговорные права и обязанности судов, плавающих под удобными флагами, и процедура консультаций с МФТ по подписанию соглашений, относящихся к судам под удобным флагом.

Таким образом, КСП МФТ рассмотрел и принял ряд основополагающих проектов документов и их положений для одобрения на очередном Конгрессе МФТ.

Делегация ПРМТУ приняла самое активное участие в обсуждении и принятии всех этих стратегически важных документов и подтвердила стремление нашего всеукраинского профсоюза быть активным звеном международного профсоюзного движения.

Наряду с этим, Председатель ПРМТУ Киреев М.И. провел переговоры с генеральным секретарем МФТ Дэвидом Кокрофтом и рядом руководителей морских профсоюзов Греции, Норвегии, Дании, Италии, Кипра, России, Латвии и др. по вопросам сотрудничества и братской взаимопомощи.



По материалам советника морской секции зам. председателя ПРМТУ Рожкова С.М. и наблюдателя докерской секции Димитревича А.В.

Под общей редакцией члена КСП МФТ, первого заместителя председателя ЧПНОМ Григорюка О.И.

ИНСПЕКЦИЯ МФТ

Международная Федерация Транспортников (МФТ) является глобальной федерацией профсоюзов транспортных рабочих, объединяющей 624 профсоюза в 142 странах мира, которые представляют интересы более 4 миллионов транспортников.

Организация была основана европейскими профсоюзами докеров и моряков в 1896 году. МФТ была создана как орган, предназначенный для развития практической поддержки и солидарности между транспортными рабочими, — это и сейчас остается одним из главных принципов федерации.

С 1948 года одной из основных задач МФТ становится кампания против удобных флагов. В 1971 году начался новый этап кампании против удобных флагов, связанный со значительным увеличением количества судов под удобным флагом. Если в 1967 году общий тоннаж судов под удобным флагом составлял 28 млн тонн, то в 1970 году он достиг 41,1 млн тонн, а в 1972 году — 56 млн тонн. В 1970 году Конгресс МФТ в Вене

уделил особое внимание данному вопросу, в результате чего была предложена идея о выработке унифицированного коллективного договора и была возобновлена кампания против удобных флагов. В этом же году была создана инспекция МФТ в ключевых портах.

В настоящее время в инспекции МФТ работает более 130 инспекторов во многих портах мира. Инспектируя суда под удобным флагом, инспектора МФТ в первую очередь обращают внимание на выполнение контрактных обязательств судовладельца: своевременность и полноту выплаты заработной платы и условия работы и проживания на борту; ведут переговоры с судовладельцами об улучшении условий работы, проживания и оплаты труда в соответствии с минимальными стандартами МФТ.

Периодически МФТ проводит недели акций, основной задачей которых является напомнить судовладельцам и операторам о солидарности между профсоюзами докеров и моряков, ко-

торая направлена на защиту интересов моряков, особенно тех, условия работы которых не соответствуют (то есть ниже) установленных стандартов.

Также инспектора МФТ в странах-поставщиках рабочей силы рассматривают претензии списанных моряков к судовладельцу относительно нарушения контрактных обязательств в части оплаты труда, оплаты больничных листов в связи с временной утратой трудоспособности или компенсаций за стойкую утрату трудоспособности.

По данным МФТ, количество обращений членов экипажей, связанных с невыплатой или несвоевременной выплатой заработной платы, из года в год растет, что, в общем-то, понятно в условиях экономического кризиса. Значительно увеличилось и количество судов, брошенных судовладельцами из-за невозможности выполнить свои обязательства перед моряками, агентами, банками и т.п. В решении проблем таких экипажей, оказании помощи в репатриации должны принимать участие морские администрации страны флага и судовладельцы, но и те и другие, по понятным причинам, этими вопросами зачастую не занимаются. Благодаря активным действиям семей моряков, «звонящих во все колокола» и подключающих все возможные инстанции (МИД, консульские службы, правоохранительные органы), а также профсоюзы, вопросы решаются, и моряки возвращаются на родину.

В течение прошлого года инспекторами МФТ была оказана помощь в получении членами экипажа задолженности по заработной плате на сумму 30,15 млн долларов США, что почти в два раза превысило этот же показатель прошлого года. Семь инспекторов МФТ помогли получить морякам задолженность по заработной плате на сумму свыше 1 млн долларов США каждый. На Украине, благодаря работе инспектората МФТ, морякам различных национальностей была оказана помощь в получении около 700 тыс. долларов США. Уверена, что членские организации МФТ на Украине внесли немалый вклад в борьбу за трудовые и экономические интересы украинских моряков.

Основные способы воздействия инспекторов и профсоюзов:

1. банкротство;
2. переговорный процесс;
3. задержание судов;
4. судебные иски;
5. забастовки моряков;
6. солидарность докеров.

MILLION DOLLAR CLUB 2009

ИМЯ ИНСПЕКТОРА	ПРОФСОЮЗ, который он представляет	ПОРТ, в котором работает инспектор	СУММА, которую «отбил» инспектор
BILL ANDERSON	RMT	BRISTOL, UK	\$ 1.237 million
MUZO CIVELEK	DAD-DER	ISTANBUL, TURKEY	\$ 1.432 million
PETR OSICHANSKY	SUR	VLADIVOSTOK, RUSSIA	\$ 1.228 million
SPRITE ZUNGU	SATAWU	DURBAN, SOUTH AFRICA	\$ 1.923 million
TALAAAT ELSEIFY	EMWU	PORT SAID, EGYPT	\$ 0,998,999.00 million

ИНТЕРЕСНАЯ СТАТИСТИКА

	2009 год	2008 год	2007 год
ИТФ ИНСПЕКЦИИ СУДОВ	8896	9384	9111
УДОВЛЕТВОРЕННЫЕ ПРЕТЕНЗИИ	\$ 30.15 МИЛЛИОНОВ	\$ 17.49 МИЛЛИОНОВ	\$ 14.21 МИЛЛИОНОВ
СУДА С ПРЕТЕНЗИЯМИ	891 (10%)	702 (7,4 %)	642 (7%)
СУДА, покрытые договором ИТФ	259	220	179
ДОГОВОР ТСС	174	119	102
ДОГОВОР IBF	62	77	57
СУДА, не покрытые договором ИТФ	632 (71%)	482 (69%)	463 (72%)



UNIVIS. LTD

Marine Manning Company

Ukraine



**Crewing
Crew Management
Consulting
Training
Support Services**

Украина, 65044, Одесса,
пер. Пироговский, 6

Тел/Факс: (+380482) 37-22-06,
(+380482) 37-22-64

Факс: (+380482) 37-16-25

Телекс: 732116 UX

office@univis.uptel.net



РАБОТА ДЕЛЕГАЦИИ МКПРВТ В РУМЫНИИ

С 28 февраля по 4 марта текущего года делегация МКПРВТ посетила Румынию с целью ознакомиться с румынским опытом целевого сбора с заходящих в порты судов средств на нужды социально-бытового обслуживания моряков (СБОМ).



В составе делегации присутствовали: Столяренко Г.Ф. (председатель МКПРВТ и Регионального комитета СБОМ), Еременко Н.И. (зампред РПСМ и МКПРВТ), Алякринский Р.П. (зампред МКПРВТ, отв. секретарь Российского совета СБОМ).

Делегация посетила морские клубы в городах Аджиджа и Констанца, штаб-квартиру Свободного профсоюза румынских моряков (СПРМ), осмотрела с катера акваторию порта Констанца и прилегающей части канала «Дунай – Черное море». Были проведены встречи и беседы с работниками морских клубов, морской портовой администрации (включая замначальника порта

Амброзио Дума), с профсоюзными руководителями и активистами. Основные пояснения по теме визита давал инспектор МФТ и председатель СПРМ Адриан Михалчу. Он организовал для делегации компьютерную презентацию проекта сбора средств с судов, ознакомил членов делегации с прохождением средств, техникой их использования и отчетности на местах.

Прохождение проекта состоялось по инициативе А. Михалчу с декабря 2001 г. (ратификация Румынией Конвенции 163 МОТ о СБОМ в море и портах) по июнь 2003 г. (издание приказа № 672 Минтранса Румынии по реализации Конвенции). В соответствии с приказом **создан Совет по координации возможностей и услуг СБОМ, состоящий из 7 членов, представляющих:**

1. Фонд LIFE, имеющий штаб-квартиры в Констанце и Аджидже и являющийся независимой, неправительственной и не имеющей политических целей организацией, занимающейся исключительно СБО моряков всех стран;
2. Морской клуб в Аджидже;
3. СПРМ;
4. Национальную федерацию профсоюзов портовиков (НФПП);
5. Инспектора МФТ;
6. Администрацию порта;
7. Минтранс (Морская секция, являющаяся компетентным органом по выполнению Конвенции 163).

Помимо этого, для оперативного решения всех возникающих вопросов **создан Комитет по СБОМ** (члены комитета назначаются Советом), **который состоит из:**

- двух представителей СПРМ;
- одного представителя НФПП;
- одного представителя Фонда LIFE;
- одного представителя Морского клуба Аджидже;
- одного представителя Ассоциации судовладельцев Румынии;
- инспектора МФТ.

Совет по координации возможностей и услуг СБОМ собирается на заседания один-два раза в год, а Комитет по СБОМ — один раз в два месяца. На заседаниях решаются различные вопросы, связанные с СБОМ, в том числе финансовые.

Размер взносов с заходящих в румынские порты судов устанавливается по определенной схеме. С судов дедвейтом до 500 тонн взносы не взимаются, с остальных судов размер взносов устанавливается следующим образом:

1. 501–5000 тонн — **40 евро,**
2. 5001–30 000 тонн — **60 евро,**
3. 30 001–100 000 тонн — **80 евро,**
4. свыше 100 000 тонн — **100 евро.**

Чаще всего взносы собираются в размере 40 евро с судна, хотя, по словам А. Михалчу, было бы достаточно собирать по 25 евро.

Взносы являются обязательными. Без них судно не получит свободной практики в порту. Сбор взносов обеспечивается судовыми агентами. Это входит

в их обязанности, в соответствии с приказом 672, имеющим законную силу. Судовой агент обязан перевести сумму взноса в течение 48 часов с момента получения судом свободной практики.

Бухгалтерское обслуживание прохождения счетов (полностью компьютерное) осуществляется четырьмя сотрудниками, причем лишь один из них работает за полную плату, остальные — за частичные ставки (от 0,5 до 0,1 зарплаты).

Финансовый отчет сдается в Минтранс 2 раза в год. Финансовый и фискальный аудит осуществляется Министерством общественных финансов через свои отделения, в соответствии с действующими юридическими положениями.

Собранные средства, в соответствии с методологическими принципами (приложение к приказу № 672), **используются для оказания услуг морякам всех стран** (включая румынских), на обеспечение их безопасности, транспортировку, связь, питание, размещение в гостинице, восстановление сил, возможность уединения, получение информации, социальной и материальной помощи, культурный досуг, спорт, развлечения, соревнования, доступ к медицинской помощи, на преодоление трудных периодов в жизни моряка (с материальной, физической и психологической точек зрения), а также для преодоления незаконных нежелательных событий, на орграсходы и т.д. Значительная часть этих средств используется для питания и другого материального обеспечения экипажей судов, брошенных владельцами на произвол судьбы.

Следует отметить высокую степень кооперации между румынским профсоюзом (СПРМ — членом МФТ) и Минтрансом

Румынии, а также с Румынской ассоциацией судовладельцев в сфере СБОМ. Достигнута договоренность (неоговоренная в приказе № 672) о том, что с судов румынских судовладельцев с румынскими экипажами взносы на СБОМ не взимаются.

Прямые контакты инспектора МФТ А. Михалчу с морскими властями на всех уровнях (включая министра транспорта) **помогают решению насущных для моряков вопросов.** Контакты СПРМ с членами румынского парламента, среди которых есть бывшие моряки, также оказываются весьма полезными в сфере СБОМ. Для развития СБОМ широко используются СМИ Румынии, включая TV.

Порты Констанца и Аджиджа посещают в год более 4000 судов.

Штат обслуживающего персонала двух морских клубов составляет в общей сложности 15 чел. (из них только 5 работают полную рабочую неделю, остальные — частично оплачиваемые).

Помимо вышеприведенных данных, делегация получила другие сведения о социальном положении румынских моряков.

Всего в Румынии насчитывается 18 тысяч моряков дальнего плавания. Из них работают 12 тысяч. В профсоюзе (СПРМ) состоит 5 тысяч.

Зарплата моряков на судах под румынским флагом на 10 % больше, чем на судах под удобным флагом (TCC agreement).

СПРМ участвует в подготовке специалистов плавсостава. Его лекторы проводят в рамках морского университета 3-месячные курсы по социальной ответственности. Курсанты вступают в профсоюз, но профвзносы начинают платить лишь после устройства на работу.

ПРЕБЫВАНИЕ В РУМЫНИИ БЫЛО ТАКЖЕ ИСПОЛЬЗОВАНО ДЕЛЕГАЦИЕЙ ДЛЯ РЕШЕНИЯ РЯДА ДРУГИХ ВАЖНЫХ ВОПРОСОВ:

1. Достигнута договоренность с морскими клубами о распространении среди русскоговорящих моряков, прибывающих в Констанцу, ежемесячного дайджеста МКПРВТ, который будет направляться туда в электронном виде;
2. Установлены контакты с британской частной организацией Gray Page, делегация которой находилась в Констанце одновременно с делегацией МКПРВТ/РПСМ. Данная организация специализируется на поисках подлинных судовладельцев, ведет переговоры с представителями сомалийских пиратов по освобождению похищенных ими моряков;
3. Получен адрес православного датского священника, оказывающего, в случае необходимости, содействие в датских портах русскоговорящим морякам;
4. А. Михалчу согласился поддержать предложения МКПРВТ по улучшению работы Международного Комитета по СБОМ на его ежегодной Конференции в Барселоне 24–27 марта 2010 г.
5. В морские клубы Констанцы и Аджиджа передан перечень услуг, оказываемых морякам в портах мира (на англ. яз.), подготовленный работающей при МКПРВТ Международной лигой «Забота о моряках».

ОДИССЕЯ КАПИТАНА ЗОНТАГА

Есть люди, вызывающие уважительное отношение, несмотря на давность совершенных ими поступков и проступков. Таков, например, первый «одесский американец» Георг Зонтаг.



Уроженец Филадельфии, по происхождению немец, он в начале позапрошлого столетия служил штурманом американского корабля «Оса» и в 1811 году, в возрасте 25 лет, поступил на службу в Черноморский флот России в чине лейтенанта.

ВТОРОЕ ОТЕЧЕСТВО

Американец, да еще морской офицер, на Черном море во времена герцога Ришелье — явление уникальное. Возможно, Зонтаг прибыл в Одессу на том самом первом американском судне, что посетило наши края в 1810 году и пришло из Балтимора. Юная заокеанская страна была очень заинтересована в налаживании торговых связей с колоссальной восточной империей, имевшей поистине неисчерпаемые ресурсы. Однако средиземноморские конкуренты вовсе не собирались потакать ее устремлениям, а «всемирный перевозчик» Англия при каждом удобном случае и под любым предлогом предпочитала пускать американские суда на дно.

Судя по всему, Зонтаг поступил в российскую службу по протекции Дюка, который публично и на дипломатическом уровне выказывал симпатии к Соединенным Штатам и акцентировал внимание на тех выгодах, которые сулит коммерческое сотрудничество с предприимчивыми американцами. Так или иначе, но Георг Зонтаг обосновался во втором своем отечестве и был переименован на русский лад в Егора Васильевича.

Очень скоро ему представилась возможность на деле доказать приверженность России. В трудную для державы годину он перешел из флота в Дерптский конно-егерский полк, участвовал в заграничном походе против Наполеона, а в 1814 году вступил в Париж в рядах союзных армий. В это время завязались его дружеские отношения с бу-

дущим новороссийским генерал-губернатором и полномочным наместником Бессарабской области графом М. С. Воронцовым и другими видными военными. Высочайше отмеченный боевыми наградами, Зонтаг получил орден Святого Владимира IV степени, автоматически дававший потомственное дворянство. По окончании военных действий Егор Васильевич испросил отпуск, чтобы отправиться на побывку в Филадельфию. Тут-то и начались его авантурные приключения в духе романов Стівенсона.

КОРСАР ПОНЕВОЛЕ

На тот момент политическая ситуация явно не благоприятствовала осуществлению его намерений. Союзная России Англия находилась в открытой конфронтации с Америкой, и появление русского строевого офицера (да еще и местного уроженца) на «вражеской территории» могло быть превратно истолковано и в обществе, и в дипломатических кругах. Стремясь предотвратить назревающую провокационную ситуацию, британский министр иностранных дел Р.С. Каслри отказал просителю в получении необходимых официальных бумаг.

Повидавший виды на суше и на море, отважный и находчивый Зонтаг нашел выход из положения. Проведав о том, что в Нанте стоит на якоре американский каперский (то есть имевший патент на крейсерство в пользу одной из воюющих сторон) корабль, он отправился туда и, недолго думая, купил это судно со всеми потрохами! И фактически сделался корсарским капитаном: пересекая Атлантику,



Зонтаг не раз вступал в бой с неприятствовавшими ему бывшими союзниками-англичанами и даже топил их корабли.

Встреча с отчим домом уже маячила на горизонте, но тут взбунтовалась команда. Похоже, за этими морскими волками числилось немало грехов, и они, опасаясь преследований на родине, принудили своего капитана повернуть в Сан-Сальвадор. Здесь, впрочем, дело решилось за-





простертыми объятиями, по-дивился его приключениям и с восхищением докладывал об этом знакомстве в Коллегию иностранных дел. А потом помог Зонтагу продать «пиратский корабль», замять эту историю и вернуться в Россию.

РУССКАЯ ЖИЗНЬ ОДЕССКОГО АМЕРИКАНЦА

С 1816 года Зонтаг снова служил на судах Черноморского флота, а в 1817-м женился на Анне Петровне Юшковой, племяннице поэта В. А. Жуковского (впоследствии она стала известной детской писательницей). Чета Зонтагов некоторое время прожила в Николаеве, а затем капитально обосновалась в Одессе. Им принадлежал дом на Приморском бульваре, в будущем Воронцовском переулке, и обширный загородный хутор, который посещали многие известные исторические персонажи.

Во время службы Зонтага командиром одесского карантинного порта произошел такой характерный эпизод.

Осенью 1826 года у одесских берегов разыгрался свирепый шторм, который сорвал с якорей и бросил на мель военный транспорт «Успех». Все меры, употребленные офицерами военной брандвахты для снятия корабля с мели, оказались тщетными. Опытные навигаторы собрались на совещание, ничего дельного придумать не могли, а тем временем судно подвергалось всё большей опасности. Тут некий умник из руководства флотом «предложил, ко всеобщему удивлению, употребить паровую машину для очистки фарватера и проводки транспорта в гавань». «В таком положении, — сообщает далее в архивном документе, — капитан одесского карантинного порта флотом капитан-лейтенант Зонтаг оказал важное пособие своими сведениями и опытом. Он тотчас по призыву его решительно и благоразумною мерою, без всяких издержек спас транспорт, поворотив оный на бок и таким образом проведя его по мели». Тогда-то Воронцов и ходатайствовал впервые о по-

ощрении отличившегося отставного офицера внеочередными гражданскими чинами: Зонтаг дослужился до действительного статского советника, что соответствовало генеральскому чину.

Одесский американец Егор Васильевич был инспектором портового карантин, членом Комиссии новороссийских пароходов, неоднократно избирался директором Компании Черноморского пароходства. Служил чиновником по особым поручениям при новороссийском и бессарабском генерал-губернаторе. Весной-летом 1831 года исполнял обязанности одесского градоначальника. В ходе русско-турецкой кампании 1828—1829 годов участвовал в организации госпиталей и снабжении действующей армии. Состоял пайщиком Компании артезианских колодцев и принимал участие в ликвидации катастрофических чумных эпидемий 1829 и 1837 годов. Любопытно, что, принимая от левантских мореходов крайне дефицитный материал — экзотические породы камня с Ионических островов, просвещенный Зонтаг обнаружил два уникальных античных барельефа, которые передал в местный Музей древностей.

Посетивший Одессу в 1835 году путешественник из Америки гостил в доме и на хуторе Зонтага, видел его превосходную «американскую библиотеку» с массой свежих периодических изданий, справочников, карт, гравюр, книг (из России в Филадельфию Зонтаг отправлял муниципальный «Одесский вестник»). Наблюдая полевые работы, приезжий не удержался от саркастического замечания: мол, земледельцы эти суть рабы (крепостные), а трудятся они в хозяйстве человека, отец которого активно боролся за независимость Соединенных Штатов, был противником рабства...

Дочь Зонтагов Маша спела гостью по-английски «Вива, Колумбия» и «Янки Дудль», аккомпанируя себе на рояле. (Впоследствии Мария Егоровна Зонтаг вышла замуж за австрийского консула в Одессе, доктора юриспруденции Людвиг Леопольдовича фон Гутманстала, дружила со Львом Сергеевичем Пушкиным, служившим позднее в одесской портовой таможне, написала очерк «Поединок и кончина Пушкина на итальянской сцене»).

О кончине Егора Васильевича Зонтага местная газета лишь упоминает (1841), большого некролога не было. Могила его в середине 1930-х годов уничтожена в числе тысяч других могил Старого городского кладбища. Так закончилась одиссея капитана Зонтага по эту сторону реальности.



конным порядком — Зонтаг выиграл судебную тяжбу против подчиненных.

«Корсар поневоле» направился в Рио-де-Жанейро, где находилась резиденция российского консула, причем пост сей занимал тогда блистательный человек, опытный дипломат, ученый, путешественник Г. И. Лангсдорф (участник экспедиций И. Ф. Крузенштерна). Консул принял скитальца с рас-

ВЫДАЧА ВИНА КОМАНДЕ

В старое доброе время во всех флотах — как военных, так и коммерческих — было обычаем (традицией) награждать команду за выполнение какой-либо особенно тяжелой или рискованной работы чаркой грога — рома, разбавленного водой. Церемония такого награждения называлась «splicing main brace» — «наложить сплесень на грота-брас», то есть соединить поврежденный или порванный брас главной наибольшей реи (каковой была грота-рея). Англичане упорно держатся своих старых традиций, и это вполне разумно.

У нас регулярная выдача вина команде перед обедом и ужином производилась со дня создания флота императором Петром Великим и по форме процедуры была копией английской. Хотя и разница была: у нас вино выносилось в ендове — специальном луженом изнутри большом медном сосуде древнерусского стиля (по рисунку и форме). У англичан вино выносилось в деревянной кадушке, с основанием более широким, чем верхняя часть, полированной извне и обитой рядом начищенных медных обручей. На кадушке надпись: сверху — grog, несколько ниже — king, а еще ниже — God bless him. В этих словах, помимо напоминания (лишний раз подчеркнутого) о главе флота, есть указание на традиционный гост в кают-компанию корабля перед началом каждой трапезы. Она всегда начиналась поднятием бокала с вином и произнесением всеми сидящими моряками слова «king».

Порядок выдачи вина и сопровождающая его церемония в деталях были одинаковы и у нас, и у англичан. За пятнадцать минут до обеда с вахты отдавалось приказание: «Вино достать». По этой команде караульный начальник получал от старшего офицера ключи от ахтер-люка и, в сопровождении вахтенного офицера, баталера и баталерского юнга, открывал ахтер-люк. Баталер наполнял ендову вином из бочки. Ахтер-люк закрывался, и процессия шла на шкафут, где и ждала команды «Вино наверх», даваемой за пять минут до обеда. Ендова с вином выносилась на шканцы, устанавливалась на особом табурете, покрытом чистой парусиновой подстилкой. На верхний открытый край ендовы клалась чистая дубовая дощечка, а на

нее чарка. Форма чарки также была в старорусском стиле. По команде «К вину и обедать» все имеющие дудки делали первый предварительный призывный сигнал. По этому сигналу все унтер-офицеры и боцманы располагались вокруг ендовы, стоявшей в центре; троекратно подавался сигнал дудками, очень красивый и мелодичный. После этого в порядке старшинства, начиная с боцмана, каждый с почтительно-торжественным лицом подходил к ендове, зачерпывал вино и, подставляя ладонь левой руки под чарку, чтобы ни одна капля не упала на палубу, с чувством полного блаженства на лице медленно ее выпивал. Баталер отмечал в книге всякого выпившего чарку. Интересный нюанс: каждый подходящий снимал фуражку и пил чарку с непокрытой головой. Делалось это в силу обычной отдавать дань уважения шканцам и флагу.

Выдача чарки у нас упразднена сравнительно недавно, как уступка духу времени: стало считаться, что так моряки приучались к постоянному употреблению вина. Это совершенно неверно. Очень немногие в команде пили чарку, большинство же предпочитало получать деньгами — восемь копеек в день, что в месяц составляло два рубля сорок копеек. Табак также отпускался от казны, но не натурой, а деньгами — по двенадцать копеек в месяц. Ну а те, кто пьют, все равно пить будут и, пожалуй, даже больше, стараясь наверстать всё в один съезд на берег. Церемония была важна тем, что укрепляла дисциплину, лишней раз напоминая об основе основ, — понятии о старшинстве, о шканцах. Кроме того, упразднение чарки лишило возможности награждать матроса так, как это делалось столетиями раньше. Чарка упразднена, но чарочные деньги остались. И всякому, даже не моряку, ясно, что между наградой чаркой и восемью копейками разница большая. К тому же принималось значение закона, запрещавшего нижнему чину брать награду деньгами.

Контр-адмирал Г.И.Бутаков вспоминал, что после отмены чарки один матрос на «Дмитрии Донском» сказал ему: «Эх, ваше высокоблагородие, ведь мы за чарку служим!».

*Из книги М.Ю. Горденева
«Краткий исторический очерк создания
морского могущества России»*

МОРСКАЯ БАЙКА

— Дело было так. Я работал первый месяц на должности 4-го механика. Взяли бункер в Сингапуре. Как известно, в Сингапуре очень плохое качество топлива. Так вот, старший механик Борис Борисыч Зелезинский придумал, чтоб сепарация была лучше, закачивать его в отстойные цистерны вручную. Написал в ЦПУ записку: мол, в начале вахты всем механикам пополнять отстойную цистерну тяжелого топлива. Но получилось как обычно: один механик — в конце вахты, другой — в начале, а третий — вообще положил на это дело...

Прихожу я на вахту, делаю обход, как всегда, подхожу к насосу. Обычно, если 2-й механик пополнял цистерну в конце вахты, он выключал тумблер в ЦПУ. Смотрю, а лампа горит. Ну, думаю, 2-й механик забыл пополнить. И включаю тумблер. Поднимаюсь в ЦПУ принимать вахту (мы проходили Суэцкий пролив): стармех, электромеханик, 2-й механик. Я подхожу и говорю второму: включил, мол, пополнение цистерны. А он не услышал (сработала сигнализация).

Стармех принес шахматы — сидим, играем, всё крутится, всё работает. Я у него два раза выиграл — его это задело. Он меня не отпускает из ЦПУ, пытается отыгаться. Вахта моя заканчивается, пришел 3-й механик принимать вахту. Говорит мне тихо, на ухо: иди посмотри, что на деке. Но стармех вперед меня спустился на нижнюю палубу...

А уж потом и шахматная доска оказалась у меня на голове, и едва я успел вернуться от гаечного ключа...

Всю ночь пришлось драить деку под руководством стармеха и в сопровождении его трехэтажного мата, три дня он за мной гонялся, чтобы я написал объяснительную (приходилось от него прятаться на баке). Чего только он мне не обещал: и в Александрии отпустить в увольнение, и списать, даже сам написал за меня объяснительную, мне надо было только подписать...

Меня спасло одно: он уже отработал 11 месяцев, и ему прислали замену. Вот такая поучительная история из моей практики.

Марат М.

Журнал «Морской» объявляет
ФОТОКОНКУРС
НА ЛУЧШУЮ ФОТОГРАФИЮ МОРСКОГО ПЕЙЗАЖА!

Для участия необходимо прислать
любую фотографию морского пейзажа,
сделанную вами во время рейса.

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



Ваши фотографии ждем с 20 марта по 20 мая 2010 года по адресу: morskoy@mtwtu.org.ua

ЧЕРНОМОРСКАЯ ПЕРВИЧНАЯ
ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
МОРЯКОВ И ТУРИСТИЧЕСКАЯ ФИРМА
«ПЕГАС INTERNATIONAL» ПРЕДСТАВЛЯЮТ:



Ул. Белинского, 6-Б, тел.: 7777-067, 7777-066
Пр. Шевченко, 7, тел.: 722-55-75, 722-66-06
E-mail: info@pegas-int.com



Членам Черноморской первичной профсоюзной организации
моряков и их семьям **СКИДКА НА ТУР — 15%!**

**«СКАЗОЧНЫЙ КРЫМ В МИНИАТЮРЕ»,
5 дней / 4 ночи**

Маршрут: Озеро Мангуп + Севастополь + Папорама
+ Графская пристань, Памятник затопленным кораблям
+ Балаклава + Крепость Чембало + Морская прогулка
по бухтам Балаклавы + Музей холодной войны + Музей
Шереметьевых + Малая канатная дорога на набережную
Ялты + Канатная дорога на плато Ай-Петри + Карстовая
пещера + Обед в ресторане крымско-татарской кухни
+ Никитский ботанический сад + Массандровский дво-
рец (фасад) + Алуштинский заповедник.

«МАГИЯ КАРПАТ», 5 дней / 4 ночи
Маршрут: Форелевое хозяйство + Синевирское озеро
+ Водопад «Шипит» + Уникальный музей в селе Колочава
+ г. Мукачево (Замок «Паланок», женский монастырь, рату-
ша) + г. Берегово (термальные источники) + Дегустация вин.

ПРИМЕЧАНИЕ: Фирма оставляет за собой право изменять программу тура без уменьшения общего объема услуг.
Подробнее по телефонам: 7777-067, 722-55-75, 722-66-06 и на сайте www.mtwtu.org.ua

- В стоимость путевки входит:**
- ✓ Билеты на поезд (купе) Одесса – Симферополь – Одесса
 - ✓ Транспортное обслуживание
 - ✓ Экскурсионное обслуживание
 - ✓ Питание (три завтрака)
 - ✓ Проживание (двухместные стандартные номера с удобствами). Две ночи в Ялте. Санаторий им. Чехова*
 - ✓ Страховка

- Дополнительные расходы**
- ✓ дополнительное питание
 - ✓ входные билеты на экскурсии
 - ✓ личные расходы

- Обязательно иметь с собой:**
- ✓ удобную обувь;
 - ✓ защиту от дождя (зонтик или дождевик);
 - ✓ удобную для путешествия одежду;
 - ✓ небольшой рюкзак или сумочку на время экскурсий;
 - ✓ УЛЫБКУ И ХОРОШЕЕ НАСТРОЕНИЕ!!!



ИНТЕРЕСНО

Главное преимущество рыбы в том, что она содержит специфические полиненасыщенные жирные кислоты, которые великолепно разжижают кровь, омывают мембраны клеток, очищают сосуды от холестериновых наслоений, понижают кровяное давление. Рыба представляет собой чистый белок высокого качества, легко усваивающийся и содержащий массу полезных микроэлементов и витаминов. Именно поэтому необходимо включать рыбу в повседневный рацион хотя бы три раза в неделю.



ЖАРЕНАЯ СЕМГА ПОД ЛАЙМОВЫМ СОУСОМ

ИНГРЕДИЕНТЫ:

- семга – 200 г
- сок апельсина – 40 г
- сок лайма – 40 г
- цедра апельсина – 2 г
- сахар – 20 г
- соль – 2 г
- масло оливковое – 10 г

Семгу разделить на филе и очистить от кожи. Филе посолить и обжарить на оливковом масле до готовности.

Лаймовый соус: выжать сок апельсина, сок лайма, добавить сахар. Уваривать до загустения. Добавить цедру апельсина и шафран. Переложите жареную семгу на тарелку, полейте соусом и подайте к столу.