

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

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

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

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

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

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

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

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

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

WWW.KRONA.NET.UA

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

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

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

Ліцензія Держфінпослуг АВ № 158993 від 01.11.2006 р.

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

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

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

МОРСКОЙ

№ 1 МАРТ | 2010

Информационно-развлекательный журнал

**Методов
БОРЬБЫ
ГРАЖДАНСКИХ СУДОВ
ПРОТИВ ПИРАТОВ:
наиболее эффективные
превентивные действия**



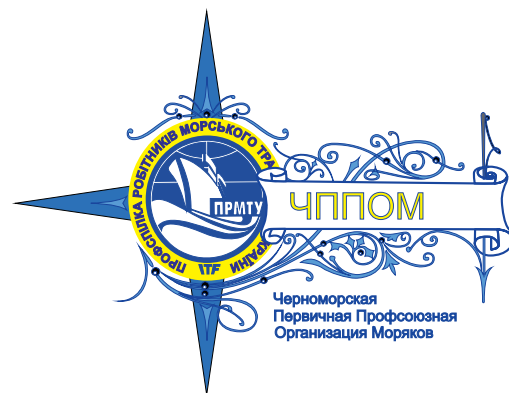
**ИСТОРИЯ
В ДЕТАЛЯХ**
ХОСЕ ДЕ РИБАС

КАЮТ-КОМПАНИЯ
МОРСКОЙ ЮМОР
И БАЙКИ

КОНСУЛЬТАЦИЯ
СОВЕТЫ ИТФ МОРЯКАМ ПРИ
ПОДПИСАНИИ КОНТРАКТА

ПРОБЛЕМАТИКА
КТО В ОТВЕТЕ ЗА
ЗДОРОВЬЕ МОРЯКА

НА КАМБУЗЕ
ЖАРЕННЫЕ КРЕВЕТКИ
В ЧЕСНОЧНОМ СОУСЕ



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

и представление их интересов в государственных и местных органах власти

ОБЪЕДИНЕНИЕ УСИЛИЙ

с другими организациями по защите прав и интересов моряков



ЗАЩИТА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРАВ МОРЯКОВ

в правовом поле трудовых отношений с предпринимателями и работодателями



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

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

WWW.VSHIPS.COM.UA



Всем хорошо известно, что Одесса является морской столицей Украины, нарядной и грациозной — для гостей, уютной и надежной — для горожан, гордой и неприступной — для недругов. Морские традиции Одессы богаты и просты, ее история полна любопытных фактов и невероятных приключений. Улицы города многолюдны, а люди, прогуливающиеся по улицам, очень похожи друг на друга, хотя и говорят на разных языках. Каждый день здесь рождаются слухи и новости, которые разносит теплый южный ветер. Так же, как Первый «Морской» журнал, который Вы, дорогой читатель, держите в руках... Как и Одесса, он хочет жить. Он призван доносить до читателя сведения из первых уст, помогать ему ориентироваться в бурных потоках повседневной информации. То есть информировать Вас о новостях и морской жизни любимого города и всей Украины, рассказывать обо всех мировых событиях и происшествиях на море. Сообщать о различных программах и новых возможностях, полезных и необходимых каждому моряку. Заглянуть в глубь истории родного города, вспомнить героев морского военного и торгового флота. Развеселить забавными и правдивыми историями из морской практики. На страницах нашего «Морского» журнала каждый из вас сможет поделиться опытом с коллегами и получить совет от профессионалов. У каждого будет возможность задать вопрос единственному в Украине инспектору Международной Федерации Транспортников. Для наших морячек мы открываем спецрубрику «На камбузе», где можно поделиться опытом приготовления специальных морских блюд, а детворе наверняка будет интересна развлекательная страничка. Другими словами, журнал «Морской» собирается жить долго, здорово и счастливо. Удачи всем нам и семь футов под килем!

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



НОВОСТИ

2 Морские новости со всего мира.

ПРОБЛЕМАТИКА

8 Решение проблемы здравоохранения в морской индустрии.

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

10 Человек, которому Одесса обязана своим рождением. История Хосе де Рибаса.



КОНСУЛЬТАЦИЯ

12 Советы ИТФ морякам при подписании контракта.

ОБОЗРЕНИЕ

13 Профсоюз на страже интересов работников морских торговых портов.

НА КАМБУЗЕ

14 Жареные креветки с чесноком и лимоном.



КАЮТ-КОМПАНИЯ

16 Байки, шутки, анекдоты.

4
АКТУАЛЬНО
ЧЕРНЫЕ СИЛЫ.
Методы по защите морских судов от нападения и захвата пиратами.

«МОРСКОЙ»

Пилотный выпуск
№ 1, март 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.

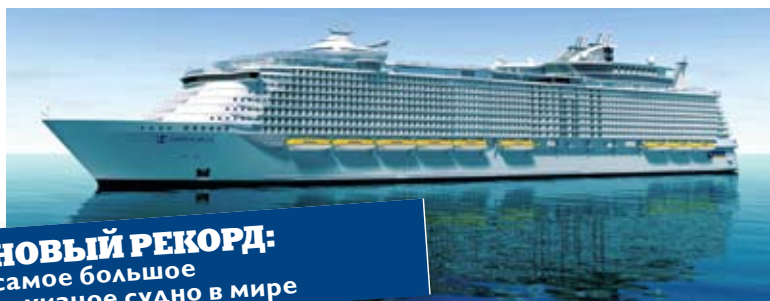
Перепечатка материалов журнала «Морской» невозможна без письменного разрешения редакции. При перепечатке материалов обязательна ссылка на журнал «Морской».

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

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



НОВЫЙ РЕКОРД:
самое большое
круизное судно в мире

Крупнейшая в мире мореходная компания Royal Caribbean International произвела в Филадельфии торжественный спуск на воду самого большого в мире и современного круизного лайнера Oasis of the Seas, в строительство которого была вложена астрономическая сумма — до \$1,5 млрд (предыдущий рекордсмен — 13-палубный Queen Mary II — стоил \$900 млн).

Технические характеристики лайнера: скорость — 22,6 морских узлов (41,9 км/ч), длина — 360 м (для сравнения: длина Titanic — 268,8 м, Queen Mary II — 345 м), высота — 72 м, ширина — 47 м (максимальная — 60,5 м). Здесь оборудованы 4100 туалетов, 42 лифта, 4500 кондиционеров, уложено 90 тыс. кв. м ковровых покрытий, 6 генераторов производят энергию, которой хватило бы на 105 тысяч коттеджей. Мощность корабельной энергосистемы — 100 мегаватт.

На лайнере водоизмещением 225,282 тыс. тонн (Titanic вмещал всего 52 тыс. тонн) оборудованы 16 палуб и 2700 кают с индивидуальными балконами (в том числе класса люкс, площадью более 100 кв. м), которые могут вместить 6300 пассажиров. Экипаж насчитывает 2165 человек.

За безопасностью следят 1250 камер наблюдения. Для обеспечения организованной эвакуации спасательные жилеты хранятся не в каютах, как обычно, а в пунктах сбора на палубах, оборудованных цифровыми системами учета пассажиров в режиме реального времени.

Судно имеет так называемые телескопические трубы, которые могут уменьшаться, если надо проплыть под мостом: лайнер высотой с 20-этажный дом пришлось частично разобрать (до 65 метров), чтобы он смог пройти под датским мостом Грейт Белт, но даже после этого расстояние между судном и строительным сооружением составило менее полуметра.

Oasis of the Seas настолько большой, что поделен на семь тематических зон: парк, набережная, городская улица, оздоровительная, спортивная, развлекательная и детская зоны.

На лайнере оборудованы поля для гольфа, баскетбольные и волейбольные площадки, стены для скалолазания, каток с искусственным льдом, спа-купальни,

симуляторы серфинга, парки аттракционов, детские научные лаборатории, клубы видеоигр; открыты десятки магазинов, баров, ресторанов всех кухонь мира. Есть казино и даже парк с тропическими растениями, размером с футбольное поле, ставший своеобразным аналогом нью-йоркского Central Park. В общей сложности на судне высажено 12 тысяч растений и 56 деревьев.

В многочисленных бассейнах циркулирует более 2300 тонн воды (по предварительным расчетам, примерно столько же ежедневно будут выпивать пассажиры). Водоизмещение бассейна в АкваТеатре глубиной 6,4 м — 0,5 млн литров воды. Закрытый театр, расположенный в другой части корабля, рассчитан на 1300 гостей.



ГОД МОРЯКА – 2010

Международная морская организация (ИМО) провозгласила 2010-й Годом моряка.

Сегодня в мире насчитывается около 1,5 миллионов моряков. Находясь на судах мирового флота, моряки практически ежедневно сталкиваются с уникальными проблемами: пиратские нападения, задержка выплаты гарантированной заработной платы, обеспечение качественными продуктами и водой, а также неукомплектованность экипажей квалифицированным командным составом, в связи с недостатком морских офицеров, и ситуации, когда моряков бросают в портах без средств к существованию. ИМО стремится продемонстрировать, что во всех этих ситуациях будут прикладываться максимальные усилия для защиты и поддержки членов экипажей.

Генеральный секретарь ИМО Эфтимос Митропулос сказал: «Наша цель состоит в привлечении в отрасль новых кадров, продвижении ее в качестве привлекательного выбора для молодых людей — в плане достойного уровня оплаты труда и карьерных перспектив. Я твердо уверен, что, несмотря на количественное снижение числа морских специалистов, судоходство по-прежнему имеет высокий потенциал, который предлагает людям карьеру, не ограниченную географическими рамками и открывающую многочисленные возможности, в которых можно себя найти. Профессия моряка — это не только удовлетворение от работы и хороший карьерный выбор, это также “входной билет” в огромное разнообразие связанных с морской деятельностью профессий на берегу. Морской опыт работы специалиста делает его чрезвычайно квалифицированным для этих профессий. Море-плаватели заслуживают уважения и признания, давайте решим, что в течение 2010 года этот посыл мы будем возвещать громко и ясно».

В связи с этим на 2010 год запланирован ряд специальных мероприятий.

Традиционное ежегодное празднование Международного морского дня состоится с 20 по 24 сентября во всех странах мира (правительство каждой страны самостоятельно выбирает точную дату). В Аргентине по этому поводу пройдут официальные мероприятия ИМО. Данный праздник используется для привлечения внимания к вопросам безопасности судоходства, защиты морской среды и особой роли в этом ИМО.

Более детальную информацию об организации празднования Года моряка можно найти на официальном сайте ИМО <http://www.imo.org/>



Испания стала первой страной ЕС, подписавшей Билль о правах моряков

Испания, в настоящее время председательствующая в Европейском Союзе, стала первым членом ЕС, ратифицировавшим Конвенцию о труде в морском судоходстве, известную как Билль о правах моряков Международной организации труда (МОТ).

Эта так называемая суперконвенция была принята в феврале 2006-го, на 94-й (Морской) сессии Международной Конференции Труда (МКТ) в Женеве и объединила в едином документе около 70 действующих конвенций и рекомендаций МОТ в области морского торгового судоходства.

Испания стала 7-м членом группы, в которую входят крупные игроки мирового судоходства, ратифицировавшие Конвенцию: Багамские Острова, Либерия, Маршалловы Острова, Норвегия, Панама, Босния и Герцеговина.

Многовековые морские традиции и десять тысяч активных моряков по всему миру способствуют постоянному стремлению Испании создавать достойные условия труда на своих судах, поддерживая все международные инициативы относительно новых трудовых стандартов. Страна является лидером среди членов МОТ по числу ратифицированных конвенций: 132 документа, из них 27 касаются морской сферы. Например, испанский Instituto Social de la Marina обеспечивает социальное обеспечение и в море, и на берегу: для поддержания качественных условий жизни и работы моряков были построены два судна — Esperanza del Mar (зона влияния — район Канарских островов) и Juan de la Cosa (Северные регионы).

Первое условие для вступления Билля в силу (он должен быть ратифицирован государствами, которые представляют как минимум треть валового флота всего мира) было реализовано еще год назад. С 2010 года уже 45 % моряков по всему миру защищены условиями Конвенции.

Ратификация Испанией сделала возможным реализацию второго требования — подписание документа 30 государствами. Ожидается, что благодаря такому шагу нынешнего государства-председателя



ЕС, до конца 2010 года и другие члены Европейского Союза последуют его примеру. К тому же, Еврокомиссия приняла директиву, рекомендующую всем членам Евросоюза принять Конвенцию. В этом случае любое государство, независимо от его участия в Конвенции, должно будет обеспечивать выполнение установленных международных стандартов, прописанных в документе: минимальные требования и стандарты практически по всем аспектам труда и отдыха моряков на борту судна, условия найма и трудоустройства моряков, их занятости, в т.ч. подготовки и квалификации, питания и медицинского обслуживания на борту судна и на берегу, гарантии и условия репатриации, а также социального обеспечения, социально-бытового обслуживания в портах захода.

Страны СНГ уже принимают активные меры для подготовки к ратификации Конвенции. В России создана Межведомственная

комиссия по данному вопросу, определен ответственный орган государства в лице Министерства транспорта.

В Украине работает инициативная группа, призванная досконально изучить вопрос последствий ратификации или непринятия Украиной данной Конвенции МОТ. С целью популяризации последней и изучения общественного мнения запланированы дополнительные мероприятия (встречи, семинары, круглые столы). Как отмечает председатель профсоюза морского транспорта Украины Михаил Киреев, каждый моряк имеет право на достойные условия труда и жизни на борту судна.

Сегодня под украинским флагом зарегистрированы 28 судов ТФД, а на международном морском рынке трудятся 65–70 тысяч украинцев, благодаря чему Украина входит в десятку стран-поставщиков рабочей силы для мирового флота.

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



ЧЕРНЫЕ СИЛЫ

Современные
превентивные методы
по защите морских
судов от нападения
и захвата пиратами

НАЧНЕМ С ЧЕТКОГО РАЗДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЙ:

- 1) БОРЬБА С ПИРАТАМИ,
- 2) ПРЕВЕНТИВНЫЕ МЕТОДЫ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКИХ СУДОВ ОТ НАПАДЕНИЯ И ЗАХВАТА ПИРАТАМИ.

Задачи, относящиеся к первому пункту, должны решаться на государственном или политическом уровне, а также при помощи силовых методов при поддержке ВМС, спецназа, Coast Guard и т.д. А вот в решении задач, относящихся ко второму пункту, успех зависит в большей степени от экипажа судна и его подготовленности к проходам «пиратских» районов или нахождения в районах, где существует такой риск.

Для определения и анализа эффективности современных методов борьбы с морскими пиратами необходимо представить следующую классификацию современных морских пиратов.

ПЕРВУЮ ГРУППУ составляют обычные преступники, которые совершают примитивные действия с целью элементарной наживы, например, крадут что-либо с судна.

Ко **ВТОРОЙ ГРУППЕ** отнесем членов организованных криминальных группировок, которые проводят сложные операции и разумно распоряжаются похищенным (традиционно считается, что такого рода пираты особо многочисленны в Юго-Восточной Азии и на западном побережье Африки).

ПИРАТЫ ПЕРВОЙ ГРУППЫ просто высаживаются на судно, стоящее на якоре или лежащее в дрейфе вблизи береговой черты, совершают грабеж как судового имущества, так и личного имущества экипажа и скрываются со своим «уловом». Большинство таких атак совершается в ночное время, когда на вахте стоит минимальное количество членов экипажа. В этом случае основным способом борьбы с пиратами являются предупредительные меры, то есть реализация мероприятий в соответствии с «Планом по охране судна» (Ship Security Plan), которые могут включать в себя следующие:

- общее усиление бдительности экипажа и наблюдения за обстановкой;
- организацию дополнительной вахты по охране (Security Watch) и дополнительного патрулирования (Security Patrols) наружного контура надстройки и палуб судна. Рекомендуется рассмотреть возможность установки чучел-обманок вперёдсмотрящих или охранников;
- закрытие доступа и контроль за ним в надстройке, на мостике, в машинном отделении, жилых помещениях экипажа, в малярке и подшкиперских;
- включение дополнительного освещения на палубах, а также освещения надводного борта; предлагается устанавливать специальные мощные прожектора, которые освещают пространство вокруг судна;
- надежное и прочное закрепление швартовых концов или их хранение в закрытых помещениях.

ТРЕТЬЯ ГРУППА состоит из представителей полувоенных организаций, иногда имеющих какой-либо официальный статус: зачастую это вооруженные формирования, которыми руководят полевые командиры, нуждающиеся в постоянных доходах для поддержания собственной власти и контроля за какой-либо территорией (именно в такого рода структуры включается большинство пиратов Сомали и Индонезии).

Действия **ПИРАТОВ ВТОРОЙ ГРУППЫ** подразумевают хищение не только денег и судового имущества, но и грузов. В одних случаях пираты просто перегружают товары на свои суда; иногда эта операция требует швартовки в пиратской гавани; в другом случае захваченное судно пригоняется в какой-либо порт, где у пиратов имеются соответствующие связи и где груз продается местным покупателям. **ПИРАТЫ ТРЕТЬЕЙ ГРУППЫ** задерживают судно с грузом, берут его команду и пассажиров в заложники, после чего требуют у судовладельца выкуп.



16 Методов БОРЬБЫ ГРАЖДАНСКИХ СУДОВ

могут быть наиболее эффективными превентивными действиями против пиратов второй и третьей групп:

- 1.** Необходимо тщательно изучить опасные районы и степень риска в них. Рекомендуется провести учения на судне, а также, непосредственно перед проходом, общесудовое собрание, на котором разъяснить риски и требуемые от экипажа действия. Рекомендуется провести предварительные учения в соответствии с планом. Каждый должен знать свое место, обязанности и, особо, средства связи и тревожной сигнализации.
- 2.** При обнаружении пиратов рекомендуется устроить как можно больше шума — сиреной, активностью экипажа, а также включением дополнительного освещения, чтобы показать им, что они обнаружены, а судно готово к отражению атаки.
- 3.** Рекомендуется спланировать судовое расписание и работы так, чтобы ко времени прохода экипаж отдохнул и, конечно, знал о риске и контрмерах. Необходимо обеспечить максимальное число вперёдсмотрящих и дополнительных наблюдателей на время прохождения опасного района.
- 4.** При входе в Аденский залив военные настоятельно рекомендуют следовать в границах Коридора Безопасности.
- 5.** Работа AIS (Automatic Identification System) — на усмотрение капитана. Если он считает, что включенный AIS представляет собой угрозу, то может его выключить. Однако при следовании Аденским заливом рекомендуется держать его включенным, ограничив только передаваемую им информацию — название судна, место, курс, скорость, общее состояние — это помогает военным в заливе. Если говорить о следовании в Индийском океане вдоль побережья Сомали, то сами военные рекомендуют выключать AIS полностью.



6. Все механизмы судна должны быть готовы к немедленным действиям (реверсы, включение пожарных насосов и т.п.).

7. Необходимо обеспечить полное закрытие изнутри всех дверей по наружному контуру надстройки. Боковые и часть лобовых иллюминаторов мостика закрываются стальными щитами. На верхнем мостике сооружают нечто вроде бункера или блокпоста — то есть защищают его по периметру мешками с песком.

8. Рекомендуется определить «читадель» — место, где экипаж сможет запереться и выиграть время, которое может оказаться критическим в ожидании помощи от военных. В идеале в «читадели» не должно быть иллюминаторов или легко взламываемых дверей.

9. Если надводный борт низкий, попытаться нарастить планшири так, чтобы крючья и кошки пиратов не смогли за них зацепиться.

10. Рекомендуется заранее разнести и/или стационарно закрепить пожарные шланги и подготовить систему к немедленной подаче воды под давлением, особенно в уязвимых местах судна. Возможна установка специальных щитов-отбойников перед струей для увеличения площади распыления.

11. Рекомендуется рассмотреть возможность установки проволочных и сеточных заграждений, но так, чтобы это не повлияло на безопасность экипажа при его перемещениях и, особо, чтобы не затруднило аварийный выход.

12. Возможно крепление пустых бочек и других предметов у надводного борта с устройством (возможно дистанционно) их быстрой отдачи за борт.

Современное морское пиратство представляет собой хорошо отлаженную, разветвленную сеть.

Морские бандиты образуют целые группировки и связаны с другими отраслями криминального бизнеса, в частности, с торговлей оружием и перевозкой нелегальных иммигрантов. В их распоряжении есть современное вооружение: от пистолетов, автоматов до локальных ракет; скоростные катера, новейшие виды связи, средства радиолокации, GPS-приемники и, что самое главное, обширная сеть информаторов-наводчиков в разнообразных компаниях, имеющих отношение к судоходству. Нельзя не признать тот факт, что современное морское пиратство представляет собой хорошо отлаженную, разветвленную сеть, нити которой тянутся в транснациональные преступные кланы и коррумпированную государственную власть.

Наибольшую часть прироста пиратской активности в мире обеспечили пираты, оперирующие в водах Сомали и Аденского залива — на их счету уже более 100 инцидентов. На сегодняшний день реально пока реализуется лишь один сценарий противодействия пиратству в этом районе — направление в Аденский залив военных кораблей. Сейчас в регионе параллельно проводятся две международные операции противодействия морскому разбою: первая в истории ЕС военноморская операция «Аталанта», и операция НАТО «Союзный защитник». Кроме того, в районе действуют отдельные военные корабли стран, не входящих в эти организации. По данным Международного Морского Бюро, их число достигает сегодня 20.

1 февраля 2009 года, в 01:00, военные силы в заливе ввели новые границы т.н. «коридора безопасности» для гражданских

судов, подальше от побережья Йемена и в обход мест основных скопления рыболовных судов.

ВОСТОЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ:

Коридор начинается с линии с координатами 045 east между 11 48 north и 11 53 north и следует в направлении 072 градуса до линии 053 east между 14 18 north и 14 23 north.

ЗАПАДНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ:

Коридор начинается с линии с координатами 053 east между 14 25 north и 14 30 north и следует в направлении 252 градуса до линии 045 east между 11 55 north и 12 00 north.

Всем судам, которые будут следовать Аденским заливом, рекомендуется заранее уведомить соответствующие службы и сообщить расписание прохода.

Однако судовладельцы могут воспользоваться и дополнительными возможностями по охране своих судов от посягательств пиратов, путем привлечения



Морские бандиты образуют целые группировки и связаны с другими отраслями криминального бизнеса.

военного флота различных стран для специализированного конвоирования, а также путем задействования вооруженных подразделений спецназа. Естественно, использование таких услуг обходится судовладельцам недешево, но именно такой способ охраны судов сегодня является наиболее эффективным.

Обычно конвой формируется из нескольких военных кораблей и вертолета и осуществляет проводку группы судов через Аденский залив, обеспечивая их безопасный проход силовыми методами в случае нападения пиратов. Военный конвой заблаговременно согласовывает свои намерения и действия с судами в группе в отношении скорости на маршруте сопровождения, поворотных точек, времени прибытия, а также в отношении средств связи и навигационной безопасности.

Вопрос о найме вооруженной охраны для защиты судов от пиратов также достаточно актуален. Захватить судно, на борту которого находится полноценная вооруженная группа охранников морского спецназа, сможет только равная по опыту и квалификации группа бандитов или какой-то массированный штурм десятками пиратов, чего, к счастью, пока нет. Причем группа охраны может находиться на борту судна настолько долго, насколько это требуют

соображения безопасности, она не связана, как военный корабль, никакими границами и иными задачами. Найм вооруженных охранников на судно остается на усмотрение судовладельца, однако считается, что если на борту гражданского транспорта будет даже небольшое количество автоматического стрелкового оружия, то на пиратских катерах немедленно появятся еще более мощные противокорабельные ракетные комплексы, и это приведет лишь к обострению и без того сложной ситуации на морских путях.

Становится очевидным, что нарастающее военное присутствие в Аденском заливе неспособно в корне изменить ситуацию с пиратством. Пираты просто расширяют зону своих действий, и нападения становятся менее предсказуемыми.

Но, тем не менее, пока проблема существует, гражданским судам необходимо обеспечивать свою безопасность и собственными средствами. Анализируя действия пиратов второй и третьей групп, можно проследить, что захвату способствуют следующие факторы:

- низкая скорость судна;
- низкий надводный борт;
- недостаток или отсутствие планов и действий при нападении;
- очевидное и заметное для нападающих отсутствие должного наблюдения и готовности отражать атаку.

13. Рекомендуется использование ночной оптики в ночное и вечернее время. Рекомендуется включение системы защитной сигнализации и наблюдения (камеры наблюдения и т.п.), если она на судне имеется.

14. Необходимо включать наружное освещение, только если того требует безопасность; освещение мест, уязвимых для нападения, рекомендуется включать только в том случае (за исключением опасности нападения и непосредственно нападения), если это освещение не затрудняет управление судном. Военные в настоящее время рекомендуют включать только ходовые огни и затемнять/выключать прочие.

15. Судовладельцам рекомендуется рассмотреть возможность приобретения и установки пассивных средств защиты: акустические пушки Long Range Acoustic Device (LRAD) — громкость LRAD достигает 150 децибел и может повредить слуховой аппарат; микроволновые пушки Active Denial System (ADS) — под действием высокочастотного поля в клетках кожи начинает вскипать вода, ткани стремительно нагреваются до 50 градусов, что вызывает нестерпимую боль, но стоит выбраться из зоны поражения, всё проходит, никаких повреждений.

16. Возможна установка судовладельцем системы пассивной защиты (не вызывающей летального исхода), которая окружает судно электрическим полем напряжением 9000 вольт с помощью проводов, расположенных по периметру на уровне главной палубы.



Обычно нападение производится пиратами с двух или более небольших лодок с мощными моторами и скоростью до 25 узлов, чаще всего они подходят к судну с левого борта или кормы. Использование пиратами судов-баз (мореходных относительно больших судов) позволяет им выходить далеко в море и нападать на суда там, где считалось, что вероятность нападения очень маленькая. Наиболее бдительными следует быть в утренние и вечерние часы, при восходе и заходе солнца, так как большинство атак происходили именно в это время.

Перед проходом капитану и судовладельцу необходимо прежде всего оценить степень риска и по полученной оценке рассчитать необходимые меры безопасности, с учетом уже разработанных ИМО и другими организациями рекомендаций.

ВЫВОДЫ:



Конечно, существует целый спектр различных других мер безопасности и устройств для отражения атаки, и право выбора их использования принадлежит конкретной компании-судовладельцу и судну, с учетом его особенностей.

В заключение хочется отметить, что все предпринимаемые действия по отражению нападения морских пиратов всё равно полностью зависят от капитана и экипажа судна. Приведенные здесь меры борьбы — всего лишь общие рекомендации, так как понятно, что для каждого судна оценка риска и план действий могут значительно различаться.

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ

здравоохранения в морской индустрии

На одном из самых популярных курортов Индии – Гоа – в прошлом году прошел 10-й юбилейный симпозиум по морской медицине, под эгидой Международной Ассоциации морского здравоохранения (ИМНА).

С 23 по 29 сентября там собрались самые известные и влиятельные работники мировой морской индустрии. Украинцу на симпозиуме представлял первый заместитель председателя Черноморской первичной профсоюзной организации моряков Профсоюза работников морского транспорта Украины Олег Игоревич Григорюк.

— Олег Игоревич, скажите, проблема здравоохранения в морской отрасли действительно стоит так остро не только в Украине, но и в мировом масштабе?

— Несомненно. Дело в том, что сама специфика работы моряка делает его уязвимым в отношении многих профессиональных, а зачастую и бытовых заболеваний. Моряки представляют собой некую группу риска, ведь в течение рейса они посещают десятки стран третьего мира, например, Африки. Определить симптомы той или иной болезни, особенно находясь на судне посреди океана, непрофессионалу медицины практически невозможно. В свое время ряд нормативных актов исключил должность морского врача из повседневной судоходной практики. Заменой же послужило внедрение практического курса оказания первой медицинской помощи, а также медицинского ухода с последующей выдачей сертификатов для командного состава Medical First Aid и Medical Care. Следствием этой замены стал рост количе-

ства судозаходов и спасательных операций, а также летальных исходов среди моряков.

— Какие проблемы были выделены и какие пути их решения были предложены зарубежными специалистами на симпозиуме?

— Одна из опаснейших проблем — СПИД. Этой проблеме был посвящен весь первый день работы симпозиума. Участникам был показан документальный видеочерк об африканском моряке, который пренебрег элементарными средствами гигиены и принес смертельный вирус в семью. Польские и немецкие специалисты продемонстрировали модели здравоохранения в морской индустрии своих стран, но наибольший интерес у нас вызвала так называемая датская модель оказания радиомедицинских консультаций. Главная особенность этой модели состоит в том, что дежурный врач должен сосредотачиваться на получении информации о наибольшем числе симптомов пострадавшего, а не фокусироваться на диагнозе. В Украине радиомедицинское консультирование (как важнейшее звено морского здравоохранения), к сожалению, было утеряно в постсоветский период, но наш профсоюз стремится возродить его. В этом и многом другом мы активно сотрудничаем с Украинским НИИ медицины транспорта, возглавляемым профессором А.И. Гоженко.

— Расскажите, какие социальные программы по здравоохранению уже существуют для членов профсоюза и что планируется на будущее...

— На данном этапе мы в сотрудничестве с СК «КРОНА» разработали индивидуальную страховую медицинскую программу для членов нашего профсоюза, работников судоходной компании V.Ships (Ukraine). Порядка тысячи человек получили страховые полисы от СК «КРОНА». В будущем мы планируем развить медицинское страхование в других компаниях, а также распространить имеющиеся наработки на семьи моряков.

— Черноморская первичная профсоюзная организация моряков была создана как отдельная структура, которая занимается проблемами моряков. Как часто моряки обращаются к вам и с какими проблемами?

— Ежедневно мы принимаем десятки заявлений как от членов нашего профсоюза, так и от моряков, не состоящих в какой-либо профсоюзной организации, причем, это соотношение — один к двадцати соответственно. И это очень легко пояснить: ПРМТУ старается сотрудничать с добросовестными судовладельцами, которые сознательно идут на дополнительные расходы, чтобы обезопасить своих работников и иметь на борту сертификат и коллективный договор ИТФ-стандарта. Члены нашего профсоюза обычно обращаются за юридическими советами, за консультацией по выплате материальной помощи, компенсации санаторно-курортного лечения. Основная проблема у моряков, не являющихся членами нашего профсоюза, — невыплата заработной платы (причем суммы варьируют от 1000 до 50 000 долларов США). В последнее время участились инциденты, связанные с отказом судовладельцев компенсировать ущерб здоровью, полученный моряком на рабочем месте. Здесь на защиту прав моряка опять-таки становится коллективный договор, в котором жестко регламентированы все требования к компенсациям и суммы компенсационных выплат.

— Если моряк обращается к вам с проблемой, какими рычагами воздействия вы можете повлиять на судовладельца? Какова вероятность отстоять права украинских моряков? Ведь судовладельцы, как правило, находятся за границей...

— Важнейшая наша сила — инспектор ИТФ Наталья Ефрименко. Она единственный аффилированный инспектор ИТФ на Украине и к тому же сотрудник ПРМТУ. Не менее важным рычагом влияния на работодателей является отраслевое соглашение между Министерством транспорта



и связи Украины и ПРМТУ, оно регламентирует все аспекты рабочего процесса в морской отрасли. На международном уровне наших моряков защищают коллективные договоры, подписываемые профсоюзом с судовладельцами. Как вы понимаете, вероятность положительно решить проблему очень велика, ведь на протяжении многих лет мы плотно сотрудничаем с Международной Федерацией Транспортников (ITF), которая помогает нам защищать права и свободы украинских моряков в 148 странах мира. Главное, чтобы моряк был информирован о том, что он имеет право защищать свои интересы с помощью нашего профсоюза.

— Профсоюзные организации у людей старшего возраста ассоциируются с пережитками советского времени, а более молодое поколение с трудом представляет, для чего необходимо членство в профсоюзе...

— В первую очередь мы держим курс на преодоление предвзятого отношения к понятию «профессиональный союз» в целом. Да, трудно бороться с непониманием со стороны работников, с игно-



Не менее важным рычагом влияния на работодателей является отраслевое соглашение между Министерством транспорта и связи Украины и ПРМТУ, оно регламентирует все аспекты рабочего процесса в морской отрасли. На международном уровне наших моряков защищают коллективные договоры, подписываемые профсоюзом с судовладельцами.

рированием и несерьезным отношением со стороны работодателей, а также отсутствием государственной поддержки в вопросах борьбы за трудовые права работников отрасли. Глобальное неверие никому и ни во что в нашей стране порабощает сознание людей, заставляет нас направлять большой человеческий и финансовый ресурс на мотивацию профсоюзного членства. Но мы успешно справляемся и с этой задачей.



ИСТОРИЯ ХОСЕ ДЕ РИБАСА

Человек, которому Одесса
обязана своим рождением

в Петропавловскую крепость, где вскоре и умерла. А наш юный герой поступил на русскую службу, где добился немислимых для иностранца результатов: успешное командование флотилией во время штурмов Березанской крепости (1788), Хаджибея (1789) и Измаила (1790), в результате которых он был удостоен многочисленных наград, среди которых шпага с бриллиантами, звание вице-адмирала и генерала сухопутных войск, собственное имение и 800 душ крестьян — российская императрица щедро осыпала заслуженными наградами рыаного неаполитанца, к которому явно питала особую симпатию...

Но главной его наградой стала блестящая победа над оппонентами в дуэли проектов по устройению нового города и порта, призванного стать опорной торговой точкой и надежным укреплением границ Российской империи на юге. И кто знает, где был бы каждый из нас, если бы Осип (Иосиф) Михайлович Дерибас (испанская версия имени — Иосиф Паскуаль Доминик — была с удовольствием забыта во имя нового отечества) не победил в дебатах вице-адмирала Мордвинова, главнокомандующего Черноморским флотом, который категорически настаивал на варианте Николаева и Очакова. Третьи оппоненты и вовсе предлагали сместиться в сторону Кинбурнской косы. Однако Дерибас был весьма убедителен: «Город, который закладывается нашими трудами, имеет большую будущность, он должен быть крупным морским портом России, связывающим Отечество наше обменом предприятий промышленности с Европой, и не только с Европой... Таково, господа, назначение новоявленного края, коему суждено стать жемчужиной Российской империи».

Мог ли молодой честолюбивый неаполитанец Хосе де Рибас, мечтающий о морской карьере и высоком положении в обществе, когда-нибудь предположить, что он будет одним из немногих приближенных к личному окружению великой российской императрицы, проведет решающие атаки в сражении под Измаилом, во многом определившие исход русско-турецкой войны (ведь именно де Рибасу, а не великому Суворову, сдавала свои позиции крепость, именно он активно участвовал в подписании Ясского мирного договора между Турцией и Россией), и построит город, создав его по подобию родных Неаполя и Генуи... Возможно, так далеко его фантазии не заходили, однако еще с юности он, потомок испанских дворян и ирландских королей, не собирался

упускать шансы, которые предоставляла ему судьба. Познакомившись в Ливорно с графом Алексеем Орловым, командующим российской экспедицией Балтийского флота в Средиземном море, молодой подпоручик неаполитанской гвардии де Рибас, если верить современникам, получил пикантное задание: убедить самозванку княжну Тараканову, гордо именующую себя наследницей Российского трона, в пылких чувствах к ней командующего русской эскадрой. Де Рибас был весьма красноречив в своем стремлении угодить новому влиятельному другу — и вскоре дорога интриге Орлова была открыта. Однако страстный роман завершился трагически: несостоявшаяся императрица была увезена из Италии, заключена



Судьба и императрица вновь оказались к нему благосклонны: 27 мая 1794 года, в день годовщины свадьбы Дерибаса, Екатерина II подписывает рескрипт об устройении Хаджибея: «Желая распространения торговли России на Черном море и уважая выгодное положение Гаджибея и сопряженные с оным многие пользы, признали мы нужным устроить тамо военную гавань, кучно с пристанью для купеческих судов. Устройство гавани сей возложили мы на вице-адмирала де Рибаса и всемилостивейше повелевали ему быть главным начальником оной, где и гробной флот Черноморский в его команде состоящий».



На пятилетнее строительство были утверждены расходы в размере почти двух миллионов рублей (из них Дерибасом за три года (до отстранения от должности) было потрачено около 400 тысяч). Позже целая армия недругов пре-красно воспользуется этим фактом,

не раз обвиняя его в хищении казенных денег. Ирония судьбы: человек, завоевавший Хаджибей и взорвавший его по военной необходимости, теперь получил возможность построить на этом месте новый город! Дерибас блестяще справился с главной задачей хорошего организатора: собрал профессиональную команду, которой можно было делегировать полномочия. Своей правой рукой он сделал военного инженера Деволана, и тот, следуя идеям «русского неаполитанца», разработал генеральный план Гаджибея, чертежи гаваней, пристаней и основных построек в городе. Историки настаивают, что практические работы также контролировал Деволан, ведь адмирал большую часть времени проводил в своем добротном доме в Николаеве, навещая в строящуюся Одессу лишь наездами. Меж тем именно под его руководством были спроектированы восемь площадей: постепенно разрастаясь, они должны были слиться в мегаполис по единому «римскому плану». Планировки широких улиц были придуманы тоже Дерибасом — это соответствовало его представлениям о европейской демократии: свободные люди должны свободно ходить

по свободным улицам (естественно, градоначальник не мог и предположить, что одесситам XXI века даже на его прогрессивных улицах станет весьма тесно). С легкой руки Дерибаса Одесса уже через несколько лет превратилась в центр торговли Северного Причерноморья, третью, негласную, столицу Российской империи и главный по значимости порт после Петербурга. Здесь постоянно гостили торговые суда со всего Средиземноморья — Италии, Франции, Греции, Турции, Австрии. Под покровительством Дерибаса в Одессе развиваются ремесла, торговля, мореплавание, проводится активное озеленение территорий, в то время как Деволан продолжает расширение города и порта. Однако в 1796 году, после смерти Екатерины II, в Российской империи заканчивается так называемый золотой век. Взошедший на престол Павел I резко меняет вектор правительственной политики, борясь, в первую очередь, с наследием великой предшественницы. Он с удовольствием прислушивается к недремлющим «благожелателям» не терпящего компромиссов Дерибаса, и того в срочном порядке увольняют от дел в 1797 году. Павел, решивший расправиться сразу со всеми детищами Екатерины, закрыл и экспедицию строения города и порта. Деволан также уволен. Одесса оказалась в критическом положении: недостроенный порт, неурожай 1799 года, вновь начавшаяся война, землетрясение грозили полностью уничтожить молодой город. Ситуацию спас Дерибас, который, зная о страсти Павла к апельсинам, доставил через

Одессу в Петербург три тысячи свежих плодов — подарок от горожан. В итоге довольный император кардинально изменил свое решение и... поддержал Одессу, выделив ей 250 тысяч рублей на городские нужды, после чего был достроен порт и, в итоге, началось бурное развитие Южной Пальмиры. Апельсины смягчили отношение Павла и к Дерибасу (он уже успел стать участником заговора против царя). Осип Михайлович востанавливают на службе, но вскоре он тяжело заболел. Однако даже на смертном одре первый одесский градоначальник более всего думал о своем любимом детище. Незадолго до кончины его навестили одесситы, разговор с которыми и стал одной из последних исповедей доблестного адмирала: «Из содеянного мною в этой жизни иных деяний почитаю важным основание порта и города, которому волею мудрой государыни дано чудное имя — Одесса, торговый путь, соединяющий народы обменом произведений рук их и разума». Осип Михайлович Дерибас похоронен на Смоленском кладбище в Санкт-Петербурге. Благодарные одесситы никогда не забывают о том, кому они обязаны своей знаменитой родиной. Скульптурные изображения основателя города украшают дворик Одесского краеведческого музея, улицу Дерибасовскую (еще современниками Дерибаса она была названа La Strata Ribas), а также монументальную композицию восстановленного памятника Екатерине Великой. И пока жив этот город, будет жить и слава о великом адмирале и решительном градоначальнике, основавшем прекрасный порт на Черном море.





СОВЕТУЕТ ИТФ МОРЯКАМ ПРИ ПОДПИСАНИИ КОНТРАКТА

Наилучшей гарантией надлежащих условий найма является подписание контракта по условиям Коллективного договора, одобренного МФТ. Если такого договора нет, то необходимо обратить внимание на следующие рекомендации.

- Не начинать работу на судне без подписанного контракта.
- Никогда не подписывать незаполненный контракт или контракт, ссылающийся на какие-то прямо не указанные обязанности или условия работы, с которыми вы не ознакомлены.
- Проверьте, есть ли ссылки в контракте на Коллективный договор. Если да, то вы должны быть полностью ознакомлены с его условиями, а также иметь копию колдоговора вместе с вашим контрактом.
- Вы должны удостовериться, что продолжительность контракта четко указана.
- Не подписывайте контракт, позволяющий вносить в него изменения по усмотрению лишь судовладельца. Любые изменения в течение времени действия контракта могут быть внесены лишь по обоюдному согласию сторон.
- Удостоверьтесь, что в контракте четко указан размер базовой ставки и базовое количество рабочих часов в неделю (например, 40, 44 или 48 часов). Международная организация труда (МОТ) указывает, что максимальное базовое количество рабочих часов не должно превышать 48 часов в неделю (208 за месяц).
- Удостоверьтесь, что в контракте четко указаны условия выплаты овертайма и его ставка. Может быть указана лишь ставка овертайма. Также может быть фиксированная месячная сумма, выплачиваемая за гарантированное количество часов овертайма; и в этом случае должна быть указана ставка за количество часов, отработанное свыше гарантированного овертайма. МОТ указывает, что часы овертайма должны быть оплачены не менее, чем по ставке нормального рабочего часа, умноженной на коэффициент 1,25.
- Удостоверьтесь, что в контракте четко указано количество дней оплачиваемого отпуска в месяц. МОТ указывает, что их должно быть не менее чем 30 дней в год.
- Удостоверьтесь, что оплата базовой ставки, овертайма и отпускных четко указана в отдельных статьях контракта.
- Не подписывайте контракт, позволяющий судовладельцу задерживать выплату или удерживать любую часть вашей зарплаты во время действия контракта.
- Никогда не подписывайте контракт, содержащий любые статьи, по которым вы должны оплачивать свой проезд на судно или репатриацию.
- Не подписывайте контракт, содержащий любые статьи, ограничивающие ваше право быть членом профсоюза, консультироваться с профсоюзом и воспользоваться помощью профсоюза в защите ваших интересов.
- Вы должны знать, что индивидуальный контракт о найме не всегда содержит условия о дополнительных выплатах. Поэтому вы должны получить подтверждение (желательно в форме подписанного договора или контрактного обязательства) о том, какой размер компенсации будет выплачен в случае:
 - болезни или травмы, полученной в течение контракта;
 - смерти (сумма выплачивается наследнику);
 - потери судна;
 - потери вещей из-за потери судна;
 - досрочного прекращения контракта.
- Вы должны получить копию подписанного контракта, которую должны всегда хранить у себя.

ПОМНИТЕ: какими бы ни были условия любого контракта или договора, который вы добровольно подписали, в большинстве судебных органов именно они будут рассматриваться как юридически обязательные.

Инспекторы ИТФ — представители профсоюза, которые работают с проблемами, относящимися к кампании ИТФ против удобных флагов. Многие инспекторы ИТФ в прошлом моряки или докеры. Их работа состоит в осмотре судов, которые заходят в порт. **Цель осмотра** — удостовериться в том, что оплата, условия труда и условия жизни на борту соответствуют ИТФ-стандартам. Инспекторы проводят обычные осмотры, а также посещают суда по запросу команды и, если есть необходимость, помогают отстоять интересы моряков.

ИНСПЕКТОР ИТФ МОЖЕТ:

- Проводить осмотр судна для определения проблем, связанных с условиями труда и жизни членов экипажа.
- Встречаться с членами экипажа.
- Консультировать членов экипажа и оказывать им помощь.
- Консультировать бастующих моряков.
- Давать юридические консультации для решения специфических проблем в том или ином порту/стране.
- Действовать как доверенное лицо членов экипажа в трудовых спорах.
- Рекомендовать адвоката в тех случаях, когда команда хочет подать иск в суд.
- Поддерживать связь моряков с аффилированным ИТФ профсоюзом в их родной стране.
- Обсуждать судовые проблемы с судовладельцем.
- Оказывать давление на судовладельца для решения проблем.
- Связываться с инспекторами ИТФ и профсоюзными организациями в других странах.
- Вычислять задолженность по заработной плате и обращаться с требованиями по ее выплате.
- По возможности вести дела конфиденциально.
- Обеспечивать моряков копиями публикаций ИТФ.
- Быть доступным по всем средствам связи: телефон, электронная почта, факс и почта.
- Облегчить подписание ИТФ соглашения о коллективных переговорах.
- Кооперироваться с третьими лицами, такими как посольства, государственные органы или агентства по найму, в процессе работы над трудовыми спорами моряков.
- Оказывать эмоциональную поддержку госпитализированным морякам.

ИНСПЕКТОР ИТФ НЕ МОЖЕТ:

- Делать больше, чем позволяет законодательство.
- Разрешать споры без кооперации с командой.
- Гарантировать моряку, что он не лишится работы или не будет занесен в «черный список».
- Трудоустраивать моряка на судно.
- Нарушать политику ИТФ.
- Действовать вне политики ИТФ или местных аффилированных ИТФ профсоюзов.
- Действовать против интересов профсоюза, который его нанял.
- Действовать незаконно.



Профсоюз работников морского транспорта Украины по поручению профсоюзных комитетов Измаильского, Керченского, Белгород-Днестровского, Феодосийского, Херсонского, Мариупольского, Бердянского и Севастопольского морских торговых портов обратился к премьер-министру Украины Тимошенко Ю.В. с предложением не изменять ставки целевых портовых сборов в соответствии с разработкой Министерством экономики Украины проекта постановления Кабинета Министров Украины «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 12.10.2000 р. № 1544», который предусматривает уменьшение ставок портовых сборов на 30%.

ПРОФСОЮЗ НА СТРАЖЕ

интересов работников морских торговых портов

В данном обращении специалисты морских торговых портов и Профсоюз работников морского транспорта Украины обосновали негативные последствия принятия этого Закона.

Уменьшение ставок портовых сборов может привести к ситуации, когда объемы поступления средств не обеспечат на необходимом уровне финансирования постоянных мероприятий по безопасности судоходства, которые включают: дноуглубительные работы на акватории и подходных каналах; строительство, ремонт, модернизацию, реконструкцию защитных, берегоукрепляющих сооружений портов, береговых и плавучих средств навигационного обеспечения; осуществление гидрографических промеров; содержание, ремонт и обслуживание очистительных сооружений, оборудования для принятия за-

грязнений из судов; выполнение административно-государственных функций, содержание Государственной администрации морского и речного транспорта, участие в работе международных морских организаций, научно-исследовательская деятельность, финансирование аварийно-спасательных мероприятий в зоне морской ответственности Украины и так далее. Эти мероприятия Украина, как морское государство, обязана осуществлять во исполнение резолюций Международной морской организации и ратифицированных Верховной Радой Украины международных конвенций.

На заседании Кабинета Министров Украины этот закон не рассматривался.

Мы можем поздравить всех портовиков, которые принимали участие в подготовке этого обращения в адрес Кабинета Министров Украины, а также коллективы Ильичевского, Октябрьского, Николаевского портов и МТП «Южный», чьи интересы также отстаивал Профсоюз работников морского транспорта Украины.

ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ
МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ:
тел.: +380482429901;
e-mail: office@mtwtu.org.ua
Украина, Одесса 65079
Куликово поле, 1, правое крыло.



Великие компании делают обычные люди!

Трудоустройство моряков



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

«MSC Crewing Services»
Люстдорфская дорога, 140 В

(0482) 333 893

web: www.msccs.com
email: info@msccs.com

Сделайте мир лучше
вместе с нами.

Великі компанії створюють звичайні люди! Зробіть світ краще разом з нами. Працевлаштування моряків.
«MSC Crewing Services» Люстдорфська дорога, 140 В

ИНТЕРЕСНО

Мясо креветок, как и крабов, очень ценно из-за богатого содержания белка и минеральных элементов. Это настоящая белковая пища с малым содержанием жира. Особенно много в них йода — почти в сто раз больше, чем в говядине. Мясо креветок богато натрием, калием, кальцием, магнием, серой, фосфором, железом, алюминием, медью, цинком, марганцем, свинцом и другими микроэлементами — в них есть чуть ли не половина таблицы Менделеева.



ЖАРЕННЫЕ КРЕВЕТКИ С ЧЕСНОКОМ И ЛИМОНОМ

ИНГРЕДИЕНТЫ:

- *креветки — 500 г*
- *масло сливочное — 100 г*
- *чеснок — 3 зубчика*
- *соль, красный перец, лимон*

Охлажденные креветки высыпать на сухую сковороду и поставить на средний огонь. Накрыть крышкой, а когда креветки начнут закипать, слить лишнюю влагу. Когда вся влага испарится и креветки немного подрумянятся, добавить масло и посолить. Добавить чеснок и, постоянно помешивая, обжарить всё до золотистого цвета. Выложить креветки на тарелку и полить соком половинки лимона. Вот теперь можно подавать к столу.



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

МОРСКАЯ БАЙКА

Стояли мы в Нигерии,

пришли 29 августа 2003-го с грузом бензина из Омана. Переход был 25 суток, судовладельцы рассчитывали на перестой в месяц, максимум полтора (обычно в Нигерии долго стоят). Простояли мы где-то недели две. В этом районе обязательно выставляют антипиратские вахты. Пришла телеграмма от хозяина груза: часть груза перегрузить на другой танкер, так называемый ship to ship.

Пришвартовались мы, идет перегрузка. Затянулась она на сутки. Ночью меня поставили на антипиратскую вахту, хожу с кормы на бак и обратно, в это же время идет бункеровка. Остановился я у манифолтов, заболтался с вахтенным матросом — минут 15 меня не было на корме. Смотрю, моторист бежит, кричит, что швартовные концы украли. Я бегом на корму! И правда: три новых бухты как в воду канули....

Наутро боцман за мной долго гонялся. Валерий Иванович бегаёт быстро, но я быстрее....

АНЕКДОТЫ

— Капитан! У нас пробоина!

— Где?
— По левому борту, ниже ватерлинии.
— Тьфу ты, напугал! Тогда ничего, там не заметно.

Подводная лодка в надводном положении следует на полигон.

На мостике — командир и штурман, неловко упражняющийся с секстаном. После очередного замысловатого пируэта штурман роняет секстан за борт. Мгновенно среагировав, бросается во входной люк и через несколько секунд выскакивает наверх, уже с аварийным топором. Остервенело рубит резиновый борт мостика, а ошарашенному командиру, потерявшему дар речи от такой картины, деловито говорит:
— Зарубку делаю, где уронил, на обратном пути заберем. Выйдя из ступора, командир стонет:
— Боже, с какими идиотами приходится служить!!! Штурман!!!
Мать твою! Соображать же надо — обратно-то другим бортом пойдём!

Экзамен в военно-морском институте.

Курсант, понятно, ничего не знает. Адмирал пытается ему помочь:
— Вопрос на тройку. Назови столицу Украины.
Курсант быстренько отвечает:
— Минск!
Адмирал:
— Ты что, совсем дурак?
Столица Украины — Киев, а Минск — это же мотоцикл.



Летят в самолете американец, француз и одессит.

Американец высовывает руку и говорит:
— Мы пролетаем над Нью-Йорком!
— А как ты узнал?
— Дотронулся до статуи Свободы.
Через некоторое время француз высовывает руку и говорит:
— Мы пролетаем над Парижем!
— А как ты узнал?
— Дотронулся до Эйфелевой башни.
Через некоторое время одессит высовывает руку и говорит:
— Мы пролетаем над Одессой!
— А как ты узнал? Дотронулся до Черного моря?
— Нет, часы сперли.

КЕРАМА-ЦЕНТР

Данная программа направлена на предоставление широкого спектра услуг по продаже предметов интерьера и экстерьера, в частности плитки и сантехники на специальных выгодных условиях.

ВАШ ЧЛЕНСКИЙ БИЛЕТ ЯВЛЯЕТСЯ ГАРАНТОМ ПОЛУЧЕНИЯ СКИДКИ НА ВСЕ АССОРТИМЕНТ СЕТИ МАГАЗИНОВ КЕРАМА-ЦЕНТР*. БИЛЕТ МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕДАН ЧЛЕНАМ СЕМЬИ МОРЯКА.



Компания Керама-центр с 1991 года радует своих клиентов широким ассортиментом качественной продукции. Посетив наши салоны вы найдете все недостающие элементы для скорейшего завершения вашего ремонта, а предоставив членский билет Черноморской первичной профсоюзной организации моряков будете приятно удивлены.

УВАЖАЕМЫЕ МОРЯКИ!

Компания КЕРАМА-ЦЕНТР совместно с Черноморской первичной профсоюзной организацией моряков разработали программу лояльности для моряков (членов профсоюзной организации).

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

- 1) Салон «Керама-центр», ул. Гайдара, 11.
- 2) Салон «Мелодия плитки», ул. Екатерининская, 81.
- 3) Салон «Монако», ТВК Малиновский (2-й этаж), Малиновский рынок.
- 4) Салон «Скандал», ТВК «Экспострой», пр. Маршала Жукова, 4.
- 5) Салон «Керама-центр», ТЦ «МегаДом», ул. Толбухина, 135.

*скидка не распространяется на акционные позиции.

