



Стр. **24**
ФОТООТЧЕТ

Митинги
в Турции

№ 30,
ноябрь 2012

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

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

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

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

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

Тираж – 1000 экз.

Редакция ведет переписку с читателями. Ваши материалы, пожелания и предложения отправляйте на электронный адрес: morskoy@mtwtu.org.ua

**65079, г. Одесса,
пл. Куликово поле, 1
Тел.: +38 (048) 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua**

Уважаемые читатели!

Как всегда, журнал «Морской» расскажет со своих страниц о тех новостях, мероприятиях и событиях, которые прошли в октябре в морской жизни Украины и за её пределами. Руководство и сотрудники Профсоюза работников морского транспорта Украины приняли участие в знаменательных мероприятиях и стали участниками интересных событий, произошедших в морском мире. Так, ПРМТУ провёл очередной этап переговоров с Норвежской Ассоциацией Судовладельцев. Также руководство ПРМТУ приняло участие в качестве делегатов в Международном форуме офицеров и Международном форуме рядовых, прошедшем под эгидой МФТ в Копенгагене.

Также с радостью сообщаем, что ПРМТУ осуществил ребрендинг сайта www.mtwtu.org.ua, который станет современным и более интерактивным инструментом информирования членов профсоюза о его деятельности. Заходите на сайт, узнайте больше о том, на что необходимо обращать внимание при подписании контракта, задайте вопрос инспектору ИТФ, получите полезную информацию о социальных проектах профсоюза. Все эти и другие события мы постарались преподнести Вам не только с целью информирования, мы также ждём Ваших комментариев, мнений и предложений на сайте, страницах в Facebook, Vkontakte и по электронной почте morskoy@mtwtu.org.ua

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

НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

4 Какие праздники отмечаем в ноябре 2012 года?

АКТУАЛЬНО

6 Стамбул, Турция
8 Морякам
16 Дубровник
17 Семинар ОСМ

ИНФОРМАЦИЯ

10 ИМО; ILO
12 Копенгаген

ЭКСКУРСИЯ

18 Порты Кипра

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

20 Mauretania

КАЮТ-КОМПАНИЯ

22 Приметы

ФОТООТЧЕТ

24 Митинги в Турции

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ МФТ ЗАЯВИЛ О ВЫХОДЕ НА ПЕНСИЮ

Дэвид Кокрофт, генеральный секретарь МФТ, заявил, что выйдет на пенсию в марте 2013 года после 20 лет работы на этой должности. Ему исполнится 60 лет.

Он заявил об этом на заседании исполнительного совета МФТ в Копенгагене, Дания, где была выдвинута кандидатура Стивена Коттона на пост генерального секретаря. Дэвид Кокрофт прокомментировал: «В следующем году исполнится 20 лет с момента, как я занял пост генерального секретаря в этой глобальной федерации профсоюзов. Не смотря на то, что на 42 конгрессе МФТ в Мехико в 2010 году я был избран на эту должность на четырехлетний срок, я понимаю, что очень важно дать своему приемнику время для установления хороших отношений со всеми департаментами этой организации до 43 конгресса, который состоится в 2014 году».



«Я очень рад, что совет решил назначить Стивена Коттона на эту должность. Стивен поднял на новый уровень морскую деятельность МФТ, включая кампанию по удобным флагам и кампанию по удобным портам. Не существует ни одной судоходной компании или порта, где не уважают мощь МФТ». Стивен Коттон заявил: «Занять должность Дэвида и принять на себя его роль – это большая ответственность и необычная задача. Это не только моя ответственность, но и разделяемая всеми в глобальном обществе МФТ. Как и транспортные профсоюзы, мы меняем лицо профсоюзной силы и оказываем реальное влияние на мировую экономику. Он продолжил: «Мы, профсоюзы транспортников, добиваемся более значительного влияния профсоюзного движения и реального вклада в мировую экономику. Мы одержим победу над теми, кто осуществляет нападки на права профсоюзов и пытается ослабить авторитет трудящихся. Мы намерены увеличивать численность профсоюзов МФТ, улучшать и укреплять наши профсоюзные организации и работать на благо рядовых членов, трудящихся во всем мире». Президент МФТ Пэдди Крамлин добавил: «Сегодня единогласное решение исполнительного совета отражает готовое лидерство Стивена Коттона и МФТ. Личные, политические и производственные качества кандидата на роль генерального секретаря, Стивена Коттона, создадут хорошее будущее для МФТ».

ЖЕМЧУЖИНА

«ПИРАТОВ КАРИБСКОГО МОРЯ» СТАЛА ЖЕРТВОЙ УРАГАНА СЭНДИ

Корабль «Баунти», который более известен, как «Черная жемчужина» из фильма «Пираты Карибского моря», стал жертвой урагана Сэнди, обрушившегося на восточное побережье США и Канады. На борту судна, который являлся точной копией британского исторического парусника «Баунти», были люди.



В районе катастрофы волны достигали высоты шести метров, а скорость ветра превышала 40 миль в час. Кораблекрушение произошло недалеко от берегов Северной Каролины, юго-восток США. «Баунти», построенный в начале 60-х для кинокартины «Мятеж на «Баунти», был совершенно не приспособлен к непогоде, а сил команды для того, чтобы откачать быстро пребывающую воду, было недостаточно.

К тому же, как сообщает западная пресса, на судне была повреждена электросеть. Через несколько часов после того, как члены экипажа парусника были спасены береговой охраной, «Баунти» скрылся под водой.

МАРИУПОЛЬСКИЙ ПОРТ ВЫШЕЛ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

Мариупольский морской торговый порт прошел сертификацию системы менеджмента безопасности пищевой продукции стандарта ISO 2200.

Подтверждающие документы предприятию были вручены лично директором восточного представительства компании «ТЮФ РЕЙЛАНД УКРАИНА» Григорием Мазур, который дал высокую оценку уровню переработки зерновых и масличных грузов в Мариупольском МТП.

«Сертификат системы менеджмента безопасности пищевой продукции выдается только тогда, когда соблюдены все требования стандарта ISO 2200. Сертификат присваивается только тем компаниям, которые защитили право быть лучшими, и Мариупольский порт среди их числа. Получение данного сертификата свидетельствует о признании предприятия на международном уровне в

области пищевой безопасности», – отметил Григорий Мазур.

Международный сертификат Мариупольскому порту выдан в Кельне, в штаб-квартире компании, и подтвержден в немецком совете по аккредитации.



Таким образом, гарантом высокого уровня в области пищевой безопасности Мариупольского порта является немецкая компания с офисами по всему миру.

Мариупольский морской торговый порт стал первым в Украине среди предприятий морской отрасли, которое прошло сертификацию системы менеджмента безопасности пищевой продукции стандарта ISO 2200.

«ВЕНЕРУ» СТИВА ДЖОБСА СПУСТИЛИ НА ВОДУ

Прошло чуть больше года после смерти Стива Джобса, и яхта под названием «Венера», над которой основатель Apple работал вплоть до своей смерти, была спущена на воду. Один из последних проектов иконы впервые показан публике в нидерландском городе Алсмер.



80-метровая яхта, названная в честь римской богини любви и красоты, сошла на воду в присутствии семьи умершего гениального изобретателя. Корпус «Венеры» целиком выполнен из алюминия, что делает ее необыкновенно легкой и маневренной. Среди других отличий се-

мейного корабля Джобсов – большая зона отдыха с джакузи на палубе. Примечательно, что управление судном осуществляется при помощи семи 27-дюймовых iMac, установленных в рубке капитана.

Всего же на разработку плана дизайна и создание яхты ушло 6 лет. На корме «Венеры» открывается люк, откуда выплывает быстроходная лодка, доставляющая пассажиров, если принимающий порт слишком мал для яхты.

Палуба из тикового дерева идеально ровная и безупречная. Как и в магазинах AppleStore, вместо окон в кабине большие, почти от пола до потолка, стеклянные панели, а в главной жилой зоне – огромные стеклянные стены, шириной в двенадцать и высотой в три метра. Главный инженер магазинов Apple спроектировал для Джобса специальное стекло, которое может служить опорой конструкции. В биографической книге «Стив Джобс» Уолтера Айзексона говорится, что экс-глава Apple совместно с французским дизайнером Филиппом Старком долгое время работал над проектом яхты, которая должна была удовлетворять его видение того, как следует относиться к созданию вещей, даже не являющихся компьютерами.

На судне Джобс вместе с семьей планировал плавать куда вздумается.

«Он показал мне все наброски и схемы для будущего судна. Как и предполагалось, оно будет выполнено в стиле минимализма.

Главный инженер магазинов Apple участвовал в разработке, с его подачи появились огромные иллюминаторы и стеклянные перегородки внутри кают», – писал в книге «Стив Джобс» Айзаксон.

По словам писателя, Джобс не был уверен в том, что

КОМПАНИЯ BUNGE ЛИШИЛАСЬ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ

По информации операторов рынка, налоговая служба Аргентины (AFIP) приняла ряд жестких мер, среди которых невозможность получить возврат НДС, против экспортеров зерна, уклоняющихся от уплаты налогов.

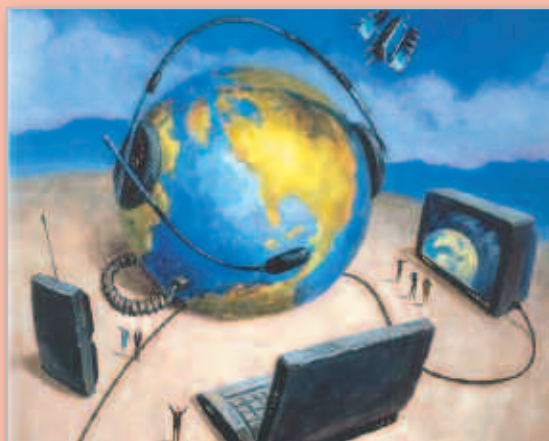
Среди должников значится и компания Bunge, которая является второй по величине компанией-экспортером аргентинской продукции. Однако по причине задолженности, превышающей \$300 млн., данная компания была исключена из списка экспортеров зерновых из Аргентины. Стоит отметить, что ранее деятельность Bunge уже временно приостанавливалась по аналогичным причинам.

В результате компании придется прибегнуть к повышению налога на прибыль с продаж зерна на внутреннем рынке до 15% против 2%, действующих на данный момент. Кроме того, компаниям, не входящим в список экспортеров, будет гораздо сложнее получить лицензию на экспорт зерна. Следует отметить, что ранее налоговая служба Аргентины уже приостанавливала деятельность таких крупных экспортеров аргентинской зерновой продукции, как MolinosRiodelaPlata SA, LouisDreyfus и OleaginosaMoreno, обвинив их в уклонении от уплаты налогов.

16 ноября**День работников радио, телевидения**

День работников радио, телевидения и связи установлен Указом Президента 11.11.1994 № 667/94 в поддержку инициативы работников радио, телевидения и телекоммуникационной отрасли Украины.

16 ноября каждый украинец, включивший с утра телевизор, заглянувший в почтовый ящик, послушавший новости по радио в машине или маршрутке, нервно оглядывающийся, стараясь различить в полифоническом многоголосье звонок своего мобильного, поднявший телефонную трубку и наконец-то добравшийся до вождя Интернета, – символически отмечает День работников, ежедневно обеспечивающих ему возможность общения в повседневной жизни и пространство для коммуникаций в бизнесе.



Благодаря работе 250 тысяч работников отрасли связи и информатизации Украины сокращаются расстояния между городами и людьми, распространяется не только информация, но и духовно-нравственные ценности.

Работники отрасли считают символическим празднование своего профессионального праздника осенью. В этот период времени подводятся итоги и строятся планы на будущий год.

Сегодня в Украине около 12 миллионов абонентов фиксированной телефонной связи, более 40 миллионов (86% населения страны) абонентов мобильной связи, государственное телевидение может смотреть 94,5% населения, услугами Интернет, с разной периодичностью, пользуется около 8,5 миллионов жителей Украины, количество веб-сайтов достигло 32 тысяч.

Девиз работников связи и сферы информатизации: «Мы работаем, чтобы Украина стала развитым информационным государством».

20 ноября**Всемирный день ребенка**

В 1954 году Генеральная Ассамблея рекомендовала всем странам ввести в практику празднование Всемирного дня ребенка, как дня мирового братства и взаимопонимания детей, посвященного деятельности, направленной на обеспечение благополучия детей во всем мире.



ООН предложила правительствам праздновать этот День в любой из дней, который каждое из них признает целесообразным. 20 ноября знаменует день, в который Ассамблея приняла в 1959 году Декларацию прав ребенка, а в 1989 году – Конвенцию о правах ребенка.

Детский фонд ООН ведет обширную работу по всем аспектам детского здоровья: от предродового периода, вплоть до юности.

Он принимает меры по обеспечению беременным женщинам доступа к надлежащему медицинскому наблюдению до и во время родов, укреплению возможности для семей справляться с детскими болезнями в домашних условиях, консультирует общины по вопросам обеспечения максимального уровня здравоохранения.

21 ноября**Всемирный день приветствий**

Всемирный день приветствий отмечается ежегодно с 1973 года.

Его придумали два брата-американца (Майкл и Брайан Маккомак) в самый разгар холодной войны, в знак протеста против усиления международной напряженности.

«Нужен простой, но эффективный поступок», – решили братья и отправили письма с радужными приветствиями во все концы мира.



Они никому не навязывали своих идей борьбы за мир во всем мире. Они лишь просили адресата поприветствовать еще кого-нибудь, еще ну хотя бы человек десять...

Эта идея была поддержана и руководителями государств, и простыми людьми. С тех пор каждый год 21 ноября отмечается Всемирный день приветствий, радостных эмоций и хорошего настроения.

22 ноября**День свободы Украины**

Указом от 19.11.05 № 1619/2005, Президент Украины установил праздник «День Свободы». Празднуется ежегодно, 22 ноября, с целью утверждения идеалов демократии и воспитания чувств национального достоинства.



22 ноября 2004 года – начало «помаранчевой» (оранжевой) революции в Украине, кампании общенациональных протестов, митингов, пикетов, забастовок и других акций гражданского неповиновения, органи-

зованных и проведенных сторонниками Виктора Ющенко, основного кандидата от оппозиции на президентских выборах в ноябре-декабре 2004 года.

Акция началась после объявления Центральной избирательной комиссией результатов второго тура президентских выборов (в результате первого определились два кандидата: Виктор Ющенко и Виктор Янукович), согласно которым победил В.Ф.Янукович. После решения Верховного суда было проведено повторное голосование второго тура, в результате которого президентом Украины стал Виктор Ющенко.

«Свобода – главное достояние Майдана», – считает Президент.

26 ноября**Всемирный день информации**

26 ноября отмечается Всемирный день информации, который проводится по инициативе Международной академии информатизации (МАИ), имеющей генеральный консультативный статус в Экономическом и Социальном советах ООН.



Информация, в широком смысле, – сведения, передаваемые одними людьми другим людям устным, письменным или каким-либо другим способом (например, с помощью условных сигналов, с использованием технических средств и т. д.), а также сам процесс передачи или получения этих сведений.

Информация всегда играла в жизни человечества очень важную роль.

Однако с середины 20 века, в результате социального прогресса и бурного развития науки и техники, роль информации неизмеримо возросла.

Кроме того, происходит лавинообразное нарастание массы разнообразной информации, получившее название «информационного взрыва».

Источник: www.calend.ru



ВМЕСТЕ - К НОВЫМ СТАНДАРТАМ ТРУДА В РЕГИОНЕ!



Заседание по Черноморскому региональному проекту 23-24 октября 2012 года. Стамбул, Турция



Практика проведения заседаний Черноморского регионального проекта уже стала регулярной: третье заседание, как и первое, было проведено в Стамбуле, столице страны, которая является локомотивом данного проекта. Очередное заседание посетили следующие представители братских профсоюзов Черноморского региона: У.Чигиричи, У.Тюркел, (Турция), П.Петров, К. Влачев (Болгария), А.Агеев, С.Фишов, А.Красноштан (РПСМ, Россия), В.Козаренко, Э.Журавлёв (РПД, Россия). Украину на заседании представляли Председатель профсоюза работников морского транспорта Украины М.И.Киреев, а также его первый заместитель О.И.Григорюк. В работе заседания также принимали участие все пять инспекто-



ров, работающих в портах региона: Н.Ефременко (Украина), О.Ананьина (Россия), М.Чивилек (Турция), М.Чиджавадзе (Грузия), А.Михалчу (Румыния) и представители Секретариата ИТФ К.Хиггинботтом и Д.Каниас, а также ИТФ инспектора из Франции и Израиля П.Пуль и М.Шварцман.

Напомним, что целью Черноморского регионального проекта является установление новых более высоких стандартов труда в регионе и, как следствие, избавление региона от субстандартного судоходства. морякам Чёрного моря сегодня приходится ежедневно сталкиваться с шокирующими условиями труда. Большинство судов, работающих в Чёрном море, безнадежно устарели, и морякам, работающим на них, приходится страдать из-за недостойных



условий труда и жизни. К этому следует добавить также катастрофически низкую оплату труда, многомесячные задержки и невыплаты зарплат, катастрофы на море.

25 июня 2012 года, в Международный День Моряка, в рамках Черноморского проекта был опубликован совместный отчет под названием «Чёрное море позора», в котором содержалась информация о проблематике региона, в частности конкретные примеры и статистические данные, предоставленные профсоюзами Черноморского региона и инспекторатом ИТФ. Данный отчет вызвал широкий резонанс среди представителей морской общественности региона, но, к сожалению, одного резонанса недостаточно. Участники Черноморского регионального



проекта на этот раз решили переходить к более конкретным действиям: после проведения переговоров, обмена мнениями и опытом было принято решение о разработке единого Черноморского коллективного договора, который будет покрывать все суда, работающие в регионе Чёрного моря и всех портах Турции. Новый договор будет устанавливать единый минимальный уровень заработной платы для моряков, независимо от национальности, так что в будущем можно будет смело заявить, что условия труда и найма для всех моряков Чёрного моря равны.

Профсоюзы Черноморского региона уделяют большое внимание информационной осведомлённости моряков о работе проекта и его достижениях. Именно с этой целью был выпущен первый номер журнала «Морской бюллетень», из которого моряки могли узнать о морских кампаниях, которые проводила и проводит ИТФ, о Конвен-

ции «О труде в морском судоходстве» 2006 года, своих правах в обновлённых коллективных договорах, получить дельные советы о том, как безопасно трудоустроиться, а также ознакомиться со статистическими данными и последними морскими и профсоюзными новостями.

Профсоюзы Черноморского региона отслеживают наиболее актуальные вопросы, интересующие моряков. Большинство из них будут раскрыты во втором номере «Морского бюллетеня», который выйдет в начале нового 2013 года.

Для более активного взаимодействия членов Черноморского регионального проекта, следующее заседание было решено назначить на весну 2013 года. Каждый профсоюз взял на себя определённые обязательства, о выполнении которых и доложит на следующем заседании.



Напомним вам, что в Турции митингуют уволенные работники компаний DHL и Turkish Airlines

Около года назад турецкий профсоюз Tumlis принял новых членов – работников компании DHL, после чего 24 человека были уволены за создание организации. Уволенные сотрудники ежедневно собираются у главного офиса компании DHL в Стамбуле, отстаивая своё право на вступление в профсоюзы, и требуют восстановления на работе. Парламент Турции принял законопроект, запрещающий забастовки в сфере авиационного транспорта, что является прямым нарушением фундаментальных прав человека. Сотрудники авиакомпании «Турецкие авиалинии», начиная с 31 мая, проводят акции протеста, вследствие которых, посредством телефона или СМС, были уволены около 300 работников компании. Профсоюзы заявляют, что увольнения должны быть признаны не-

законными, и сотрудники должны быть восстановлены на рабочих местах. Представители профсоюзов – участники Черноморского регионального проекта – посетили оба пикета с целью поддержать митингующих, выразить им свою поддержку и солидарность. От имени ПРМТУ Олег Григорюк выступил с приветственным словом: «Профсоюз работников морского транспорта Украины выражает вам своё глубокое уважение и искренне верит, что благодаря вашей целеустремлённости и упорству будет восстановлена справедливость».



Я проработал бортпроводником 14 лет. Меня уволили 29 мая потому, что я выступил в защиту своих трудовых прав.

Компания «Турецкие авиалинии» попыталась нарушить наши права, и мы все встали на их защиту. Мы бастуем уже 150 дней, мы боремся за свои права и надеемся победить и получить обратно свою работу.



МЫ РАБОТАЕМ ДЛЯ УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ

“ Украинские моряки на сегодняшний день составляют около 30% от общего количества членов нашего Профсоюза, и их количество постоянно растет так, как Черноморская первичная профсоюзная организация моряков и Профсоюз работников морского транспорта Украины активно работают в этом направлении. “



Организация и проведение международных мероприятий, семинаров, форумов, которые позволяют пригласить в Украину руководителей Международной федерации транспортников и различных объединений судовладельцев и менеджеров, на национальном уровне показывают нашим коллегам из крьюинговых компаний и представителям судовладельцев, что ПРМТУ, на сегодняшний день, единственный, кто ведет коллективные переговоры по определенным международным стандартам. В апреле этого года мы приняли участие в Международном переговорном форуме, где также участвовали представители секретариата МФТ и представители международной организации работодателей и морских менеджеров. И мы уже подписали рамочное соглашение, которое регламентирует условия труда для украинских моряков по определенным стандартам для членов этой организации работодателей. До этого момента ни один морской профсоюз в Украине этого не мог добиться, а у нас это получилось.

Сегодня количество судовладельцев и менеджеров, которые обращаются именно в наш Профсоюз за подписанием этого договора на национальном уровне для украинских моряков, увеличивается, и в скором времени, с помощью этого механизма, мы сможем установить цивилизованные стандарты международного уровня.

В плане социальных проектов, которые находятся в распоряжении украинских моряков, судя по отзывам, которыми мы часто обмениваемся с нашими коллегами из-за рубежа, наш Профсоюз находится в лидерах. На сегодняшний день практически ни один профсоюз, о котором мне известно, не предоставляет такого широкого спектра социальных услуг, который предоставляем мы. Это и медицинское страхование, и различные виды материальной помощи, и организация различных мероприятий для моряков. Но для нас приоритетной остается работа с членами профсоюза, у которых возникли проблемы с судовладельцем. В таких случаях мы стараемся оперативно, используя возможности Натальи Ефрименко, единственного в Украине инспектора МФТ, работать над всеми возникающими трудностями членов профсоюза и в крат-

чайшие сроки решить их проблемы с невыплатами заработной платы, с компенсациями. Это нам удается достаточно успешно.

На сегодняшний день ПРМТУ активно занимается лоббированием ратификации сводной морской конвенции в Украине. В июле этого года мы сумели организовать представителей секретариата МФТ и большинство цивилизованных крьюинговых компаний, которые работают на Украине. Мы собрали всех вместе для обсуждения этого насущного вопроса, так как буквально недавно, в августе месяце, все условия для ратификации Конвенции были выполнены, и через 12 месяцев она вступит в силу и станет фундаментальной для всего международного морского бизнеса.

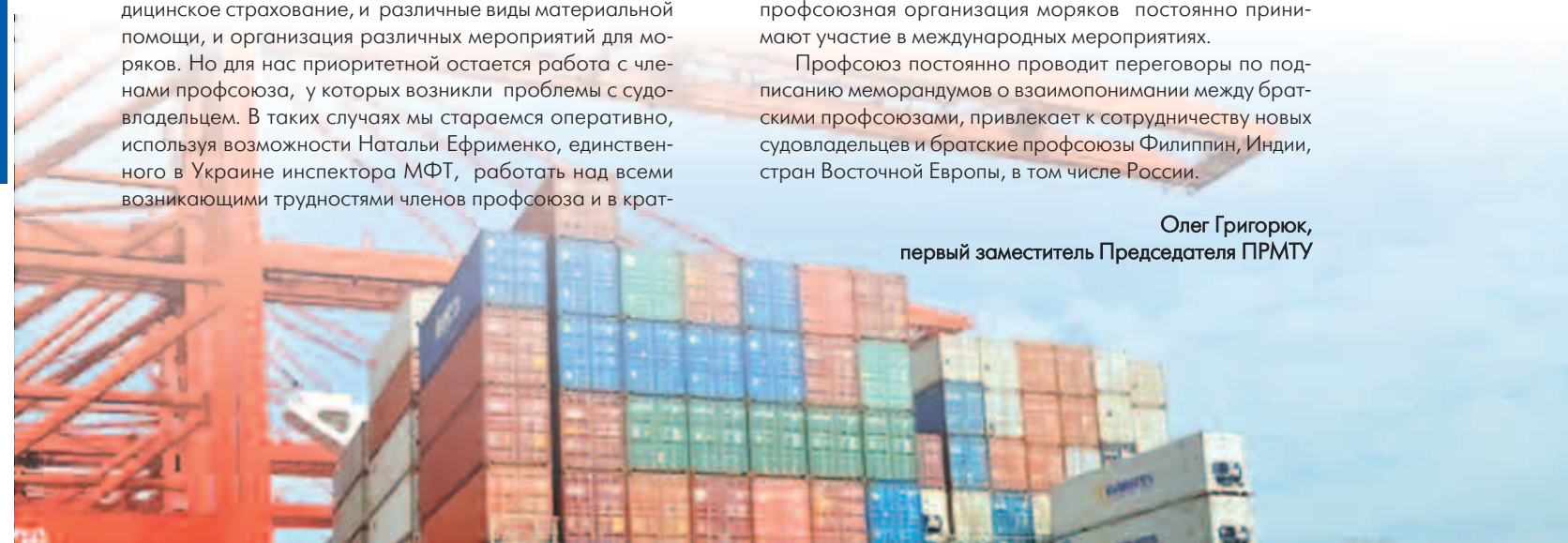
К сожалению, мы не находим отклика у государственных структур, которые, по идее, должны были нам способствовать и тоже должны быть заинтересованы вопросом ратификации МЛС Украиной. Но эта работа сегодня с их стороны ведется в вялотекущем режиме, а с нашей стороны мы стараемся пояснять необходимость скорейшей ратификации этого документа в Украине.

Мероприятие, которое мы провели с участием представителей Международной организации труда (МОТ), также позволило нам укрепить свои позиции на международном уровне. После успешного проведения этого семинара к нам вернулись некоторые крьюинговые компании с предложением подписать Коллективный договор, а некоторые просто обратились с благодарственными письмами. В общем, мы получили достаточно много положительных отзывов.

На сегодняшний день Профсоюз работников морского транспорта Украины и Черноморская первичная профсоюзная организация моряков постоянно принимают участие в международных мероприятиях.

Профсоюз постоянно проводит переговоры по подписанию меморандумов о взаимопонимании между братскими профсоюзами, привлекает к сотрудничеству новых судовладельцев и братские профсоюзы Филиппин, Индии, стран Восточной Европы, в том числе России.

Олег Григорюк,
первый заместитель Председателя ПРМТУ



ВМЕСТЕ МЫ – СИЛА



МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ

Международная морская организация (IMO) – это агентство ООН, ответственное за совершенствование международных правил деятельности судоходной отрасли. Эта область охватывает безопасность, окружающую среду, техническое сотрудничество, юридические вопросы, а также охрану и гигиену труда.



**Кодзи Секимидзу, Генеральный секретарь
Международной морской организации**

Чем занимается IMO?

IMO устанавливает международные морские стандарты, выпускает многочисленные конвенции и рекомендации.

К трем главным конвенциям IMO относятся:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS), охватывающая безопасность в море;
- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ), охватывающая подготовку и профессиональные стандарты для моряков;

МЕЖДУНАРОДНАЯ

Международная организация труда (ILO) – это агентство ООН, которое устанавливает международно признанные стандарты труда для защиты прав трудящихся. ILO состоит из представителей социальных партнеров: правительств, работодателей и профсоюзов. МФТ в этом партнерстве представляет профсоюзы моряков и рыбаков.



**Гай Райдер, Генеральный директор
Международной организации труда**

Чем занимается МОТ?

ILO устанавливает международные стандарты труда с помощью основных международных соглашений:

- Декларации об основополагающих принципах и правах на рабочих местах (1998), устанавливающей право трудящихся на организацию в профсоюзы и эффективное ведение коллективных переговоров, на свободу от дискриминации и на другие основные трудовые права.

• Восемь «основных» Конвенций ILO, относящихся к фундаментальным правам, провозглашенным в декларации. Эти Конвенции охватывают:

- принудительный труд;
- свободу объединений и защиту права на организацию;
- право на организацию и ведение коллективных переговоров;
- равную оплату;
- запрет принудительного труда;
- дискриминацию (при приеме на работу и выборе профессии);
- минимальный возраст;
- отказ от использования наихудших форм детского труда.

Наибольшие достижения ILO в течение последних нескольких лет включают принятие Конвенции о труде в морском судоходстве (2006 г.) и Конвенции о труде рыбаков.

Что такое Конвенция о труде в морском судоходстве?

Одобренная в феврале 2006 г. Конвенция ILO о труде в морском судоходстве устанавливает минимальные стан-

ОРГАНИЗАЦИЯ (IMO)

• Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов (МАРПОЛ), относящаяся к охране окружающей среды.

Почему IMO важна для моряков?

Конвенции IMO имеют большое значение для моряков, потому что они оказывают непосредственное влияние на условия их жизни и труда. IMO состоит из представителей государств флага.

МФТ, представляющая интересы моряков, и организации судоходной отрасли имеют в IMO статус наблюдателей. Это означает, что мы можем участвовать в дискуссиях, но не имеем права голоса при принятии решений. МФТ имеет постоянного представителя в IMO помимо наблюдателей, избираемых членскими организациями МФТ и участвующих в работе различных комитетов. Наша цель состоит в том, чтобы при рассмотрении новых правил и рекомендаций были обеспечены учет и защита интересов моряков.

Какие области рассматриваются?

Имеются комитеты и подкомитеты по следующим вопросам:

- безопасность мореплавания;
- защита морской окружающей среды;
- юридические вопросы;
- упрощение формальностей;
- техническое сотрудничество;
- жидкие продукты и газы;
- радиосвязь, поиск и спасение;
- проектирование и оборудование судов;
- опасные грузы, навалочные грузы и контейнеры;
- пожарная охрана;
- имплементация документов государствами флага;
- безопасность мореплавания;
- стабильность грузовых ватерлиний и безопасность рыболовных судов;
- стандарты подготовки моряков и несения вахты.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА (ILO)

дарты обеспечения удовлетворительных условий труда для моряков во всем мире. Она объединяет и совершенствует свыше 65 других морских нормативных документов ILO, а также вводит систему аттестации и контроля ее исполнения.

Чтобы эта Конвенция вступила в действие, она должна быть ратифицирована некоторым минимальным числом стран-членов ILO. Европейский Парламент хотел бы, чтобы страны-члены ЕС ратифицировали эту Конвенцию до 2008 г.

После ратификации суда всех стран подпадают под контроль инспекции в портах любой страны, ратифицировавшей Конвенцию. Суда могут быть задержаны, если инспекция считает, что они не соответствуют установленным стандартам.

Какие области охватывает Конвенция?

Конвенция о труде в морском судоходстве охватывает:

- договор личного найма, гарантирующий достойные условия жизни и труда на борту судна, который должен быть подписан моряком и судовладельцем или представителем последнего;

• ежемесячную оплату в целом и в соответствии с трудовым соглашением и любыми имеющими к ней отношение положениями коллективного договора;

• 14-часовой предел рабочего времени в любом 24-часовом периоде времени и 72 часа отдыха за любой 7-дневный период;

• судовладелец должен оплачивать репатриацию моряка в случае его болезни, травмы, кораблекрушения, продажи судна и т.п.;

• особые условия для жилых помещений, мест отдыха и развлечений, включая минимальные размеры жилых помещений, удовлетворительное отопление, вентиляцию, санитарно-техническое оборудование, освещение и судовой лазарет;

• доступ к неотложной медицинской помощи на борту судна и в порту.

Судно должно удовлетворять требованиям Конвенции в отношении наличия на борту Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, выпущенных государством флага и доступных для контроля государственной инспекцией в любом порту.

Работают ли совместно IMO и ILO?

Иногда IMO и ILO объединяют силы для решения проблем, представляющих взаимный интерес. Двумя примерами такой работы может быть борьба за справедливое отношение к морякам в случаях морских происшествий, в рамках которой выпущены в настоящее время совместные рекомендации, и проблема ответственности и компенсаций в связи с исками, подаваемыми в случаях смерти и нанесения ущерба здоровью моряков.



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФОРУМЫ МОРСКОЙ СЕКЦИИ ИТФ: ОФИЦЕРСКОГО И РЯДОВОГО СОСТАВОВ

Международная федерация транспортных рабочих всегда уделяла особое внимание условиям труда и жизни моряков на борту судов. Именно с этой целью с 23 по 25 октября в Копенгагене ИТФ провела два важных мероприятия: Международный форум офицеров и Международный форум рядовых, которые собрали вместе профсоюзы – членские организации ИТФ, представляющие моряков рядового и комсостава.



Хенрик Берлау, Председатель Международного форума рядового состава, отметил полезность данных мероприятий: «Важно, что обсуждения на форумах открыты и структурированы, таким образом Секретариат ИТФ лучше подготовлен к представлению интересов федерации на переговорах с Международной морской организацией и Международной организацией труда».

Интересно, что форумы проходили поочередно, и повестки дня их были практически полностью идентичными. Такая методика была выбрана неслучайно, она позволила рассмотреть одни и те же вопросы с разных сторон, с учётом ранговых различий, и разработать решения, выгодные обоим: и офицерам, и рядовым.

В этом году для обсуждения на форумах были вынесены следующие вопросы:



- В рамках обсуждения темы **Справедливого распределения рабочих мест и перераспределения обязанностей офицерского состава** рассматривалась возможность частичной передачи следующих офицерских обязанностей рядовым: работа на мостике, работа с оборудованием машинного отделения, с бумагами, оказание медицинской помощи, борьба с загрязнением и охрана окружающей среды, сохранность и обслуживание бортового оборудования для обеспечения безопасности. Для того, чтобы рядовые могли принять на себя перечисленные обязанности, необходимо провести их дополнительную подготовку и обучение.

- Тема **подавления пиратства** в последние годы первоочередно обсуждалась на заседаниях ИМО. На сегодняшний день присутствие вооружённых охранников на борту судов является наилучшей защитой от пиратских нападе-



ний из всех предложенных ранее. Однако данный метод ведёт за собой и целый ряд проблем. До сих пор не были выработаны международные правила посадки вооружённых охранников на судно, что несёт за собой опасность для капитана быть привлечённым к уголовной ответственности за содержание оружия на борту и незаконную его перевозку.

- Важным сегодня вопросом морской отрасли является **безопасность на море, охрана труда и окружающая среда**. В рамках его рассмотрения обсуждались новые правила регулирования судовых выбросов загрязняющих веществ. Вступила в силу Конвенция BWM (Ballast Water Management), и среди прочего требуют решения вопросы об объективности процедур тестирования. Проблема состоит в том, что, несмотря на то, что на борту судна имеются все необходимые технические решения и применяются они в соответствии с требованиями Конвенции, по-прежнему не составляет труда найти несоответствия после проведения процедуры тестирования. В зависимости от страны, где это происходит, моряков могут обвинить в преступной халатности, как это произошло в случаях с судами Full City и Hebei Spirit.

- Участникам форума был представлен доклад о результатах проведения научно-исследовательского **проекта Horizon**, целью которого было изучение влияния усталости на когнитивные функции вахтенного на судне. Форум обсуждал, каким образом данная ценная информация может быть использована в интересах моряков, пассажиров, безопасности и защиты окружающей среды. *(Подробнее о проекте Horizon вы можете прочитать в одном из следующих номеров нашего журнала).*

- Целью проекта Международной морской организа-



ции под названием **E-Navigation** является гармонизация электронных навигационных технологий судна и берега, применяя цифровую систему обмена информацией. Таким образом, вся информация будет легко передаваться с судна на берег и с судна на судно. На форуме офицерского состава обсуждалось, будет ли должность штурмана по-прежнему также важна для безопасной эксплуатации судна, либо же, при применении новой стратегии, все его обязанности будут сводиться лишь к мониторингу системы и связи с берегом.

- Вопросы **криминализации моряков** рассматривались на примере катастрофы лайнера Costa Concordia, где расследование и его результаты до сих пор вызывают сомнения у мировой морской общности. Высказывались мнения, что экипаж, и в частности капитан судна Франческо Скеттино, был признан виновным поспешно, а вина его преувеличена. ИТФ призывает к проведению прозрачного всестороннего расследования во избежание формирования ситуации, где моряки используются в качестве «козлов отпущения».

- **Смертность на море**. Если на борту имел место несчастный случай со смертельным исходом, необходимо незамедлительно сообщить о произошедшем в ближайший порт захода, чтобы на борт могли прибыть представители полиции для сбора улик и расследования происшествия. К сожалению, в силу различных причин, этого часто не происходит, поэтому участники форумов обсуждали возможность обучения офицерского и рядового состава правильно собирать и хранить улики с целью дальнейшего предоставления их следственным органам.

- **Задержанные и брошенные моряки в иностранных портах**. Ситуация, когда моряк содержится под стражей,





либо брошен в иностранном порту, зачастую возникает, как вследствие возбуждения против моряка уголовного дела, так и когда моряк находится на судне, владелец которого бросил его по финансовым причинам. В обоих случаях моряк оказывается в чужой стране, часто без заработной платы, а следственно, и без возможности поддержать свою семью. IMO, ILO и ITF активно работают над решением вопросов о финансовом обеспечении жалоб моряков (репатриации, травм, и т.д.). Было решено, что первые изменения в MLC 2006 года будут включать согласованные поправки, охватывающие именно данные темы. Было также рассмотрено предложение о создании Фонда для поддержки брошенных моряков и их семей.

• Международная морская организация и Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ). На форумах обсуждались обновлённые положения Кодекса в отношении времени отдыха моряка и учёта отработанного времени.

Правильное выполнение последнего является одновременно и вариантом решения проблем комплектования, нагрузок и усталости.

• Важным вопросом повестки дня форумов стал также Минимальный уровень заработной платы, установленный договором ТСС, в сравнении с минимальным уровнем заработной платы, установленным IBF-договором – применение согласованных увеличений заработной платы офицерского и рядового составов. Группа по исследованию договоров ITF (Vetting ITF Group) отметила, что практически во всех договорах ITF 90% запланированных увеличений применялись лишь к зарплате офицеров, что является крайне неправильным. На форумах поэтому было предложено ещё раз пересмотреть минимальный уровень заработной платы, установленный в договоре ТСС, и его методологию.

Последний раз подобные форумы офицерского и рядового состава проводились три года назад, и профсоюзы выразили мнение о необходимости проводить их чаще, принимая во внимание важность данных мероприятий и значение их для ITF.

Главной задачей обоих форумов является не только обмен мнениями и обсуждение проблем, но и поиск и формирование возможных путей их решения.

На основе всех высказанных предложений председатели форумов подготовят отчёт, который позже будет представлен для рассмотрения Комитету Секции Моряков ITF.



Темы, которые обсуждались на форуме, несут весьма противоречивый характер. Если вы желаете прокомментировать данную статью, просим направлять письма на адрес morskoy@mtwtu.org.ua.



ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

Если да, то вы можете обратиться в МФТ через одного из инспекторов или на «горячую линию» помощи морякам МФТ

по e-mail help@itf.org.uk

по телефону **+44 (0)20 7940 9285**

по факсу **+44 (0)20 7357 7871**

Сведения, которые необходимо сообщить:

О себе:

- ФИО
- Должность
- Гражданство
- Контактные сведения – номер телефона и адрес e-mail

О судне:

- Название
- Флаг
- Номер ИМО
- Местонахождение в данный момент
- Численность экипажа / гражданство

О проблеме:

- Опишите проблему
- Сколько времени вы служите на этом судне?
- Относится ли эта проблема ко всем членам экипажа?



Международная федерация транспортников

ПЕРЕГОВОРЫ С НОРВЕЖСКОЙ АССОЦИАЦИЕЙ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ В ДУБРОВНИКЕ



В период с 1 по 5 октября 2012 года Профсоюз работников морского транспорта Украины провёл очередной этап переговоров с Норвежской Ассоциацией судовладельцев (NSA) по внесению изменений в коллективные договоры, которые на протяжении многих лет заключаются между ПРМТУ и NSA. В этот раз ПРМТУ был приглашён братским профсоюзом Хорватии для проведения предварительных консультаций и выработки единой позиции по схожим проблемным вопросам. При непосредственном участии и с доброй помощью коллег, представителей профсоюзов Норвегии, ПРМТУ и Профсоюз моряков Хорватии провели плодотворную встречу, где обсудили ряд насущных вопросов и высказали свои надежды и требования к NSA. Специалисты ПРМТУ, детально изучив договоры, распространяющиеся на суда под Норвежским флагом (NIS), и договоры, которые покрывают суда под удобными флагами, находящиеся в Норвежском менеджменте или владении (MODEL), обнаружили наличие фондовых элементов, заложенных судовладельцами в оба договора. Так как представители NSA сообщили, что эти фондовые элементы не используются судовладельцами и неэффективны, ПРМТУ предложил удалить их из договоров, как отягчающие элементы, так как они при подсчёте общей стоимости экипажа увеличивали её, делая украинцев более дорогими и, соответственно, менее привлека-

тельными для судовладельцев. NSA согласилась с доводами профсоюзной стороны, и было решено удалить эти фондовые элементы. Затем был поднят самый насущный вопрос переговоров об увеличении заработной платы. Выслушав сторону судовладельцев, которые решительно заявили о неготовности поднимать заработную плату в связи с нестабильной ситуацией на рынке и посткризисными фрахтовыми ставками, ПРМТУ привёл свои весомые аргументы и убедил NSA в необходимости планомерно поднимать уровень заработной платы. Так к базовой ставке АВ было решено установить увеличение в 3%, для остального рядового состава – 2%, а для офицеров – 6%. Также в оба договора был внесён ряд технических изменений и исправлений. ПРМТУ снова поднял важный вопрос о социальной защите членов профсоюза, о необходимости поддержки членов профсоюза между рейсами в Украине. NSA поддержал инициативу ПРМТУ, и в протокол были внесены пункты, демонстрирующие намерение NSA помочь ПРМТУ в осуществлении социальной защиты членов профсоюза. В целом переговоры прошли в дружественной атмосфере и принесли хорошие результаты, учитывая непростую ситуацию на судоходном рынке. Результаты позволят украинским морякам оставаться конкурентоспособными среди других восточноевропейских национальностей, несмотря на подъём заработной платы.



www.mtwtu.org.ua

ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАДАТЬ ВОПРОС

Одной из важнейших составляющих успешной судовладельческой компании является общение со своими работниками – моряками. 30-31 октября в бизнес-центре «Солнечный» (г. Одесса) прошёл семинар норвежской компании OSM.



Главной целью встречи является помощь сотрудникам компании в совершенствовании их знаний в профессиональной сфере. Главными темами для обсуждения стали вопросы безопасности на судах, нововведения компании, а также вопросы, связанные с MLC – трудовой конвенцией, которая вступит в силу в следующем году. Эта проблема особенно волнует украинских моряков, так как Украина не ратифицировала этот документ.

Подобные мероприятия не в новинку компании. OSM проводит такие тренинги регулярно. Это устоявшаяся практика отношений между судовладельцем и моряками. «Это повод встретиться с моряками, пообщаться с ними. А также это возможность для самих моряков задать вопросы лично руководству компании», – утверждает Ян Фридьоф Таллаксен, директор OSM Crew Management AS (Norway), который присутствовал на встрече в Одессе.

В год компания проводит до 15 аналогичных семинаров в разных частях мира. В Одессе офис компании функционирует с 2007 года и за 5 лет успел стать вторым крупнейшим офисом OSM в мире (после Манилы). «Количество украинских моряков, которые сотрудничают с компанией, постоянно растёт. Сейчас на судах OSM ходит около 400 украинцев», – говорит Станислав Гежа, руководитель кризисного департамента в OSM Crew Management Ukraine Ltd.

На встрече с моряками руководство компании за-

явило об открытии нового представительства в городе. «Причина такого решения в том, что мы открываем офисы там, где видим перспективу, где есть профессионалы готовые работать на нашу компанию, – объясняет господин Таллаксен. – В Одессе хорошая морская образовательная система. Учебные заведения готовят высококвалифицированных специалистов. А мы заинтересованы в компетентных людях.

К тому же OSM расширяется. Сейчас в наш флот поступило 30 новых судов. Компания нуждается в офицерах, которые смогут обеспечивать их качественную работу». Новый офис компании будет открыт в центре города в бизнес-центре «Покровский».

Флот OSM составляет около 430 судов. На счету компании около 26 офисов, расположенных в Китае, Индии, Филиппинах, Африке, Европе, Бразилии и Северной Америке. На судах компании работают более 10 тыс. моряков 30 национальностей.

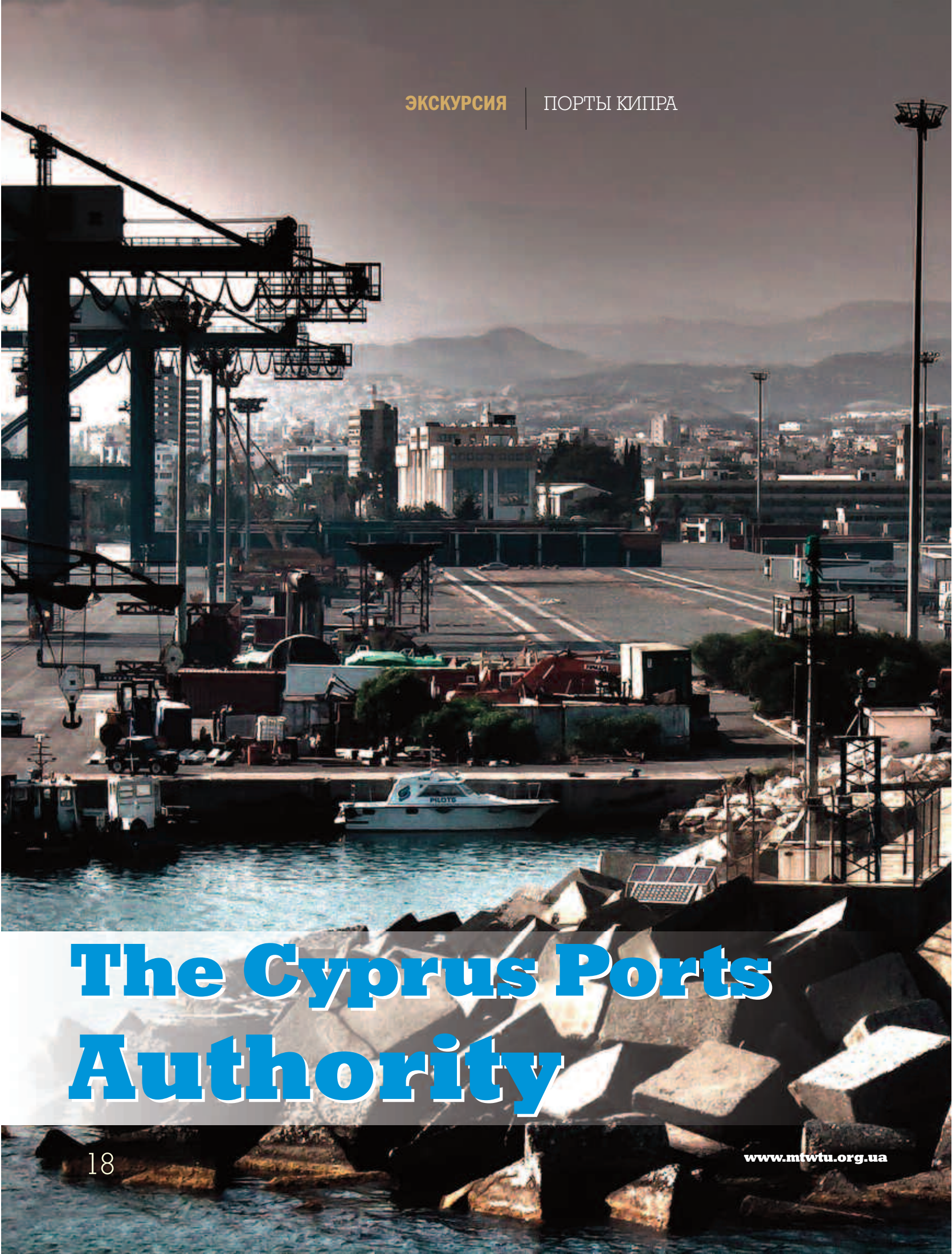
Кроме судоходного дела, деятельность OSM охватывает программу социальных инициатив, направленных на обеспечение благополучия в странах третьего мира. Среди действий компании можно отметить открытие школ в Филиппинах, а также помощь семьям моряков, пострадавшим от тайфуна Pedring, и многое другое.

За последние годы компания сильно выросла и превратилась в одного из лидеров морских перевозок.



www.mtwtu.org.ua

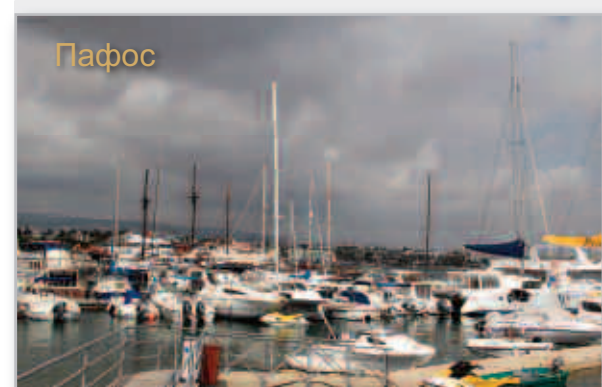




The Cyprus Ports Authority



Sraraĵa Gavan Kirenii



Пафос



Famagusta



Кабо-Гата

Правление портов Кипра

Правление портами Кипра было учреждено в соответствии с Законом о портах Кипра от 1973 года, по условиям предоставления кредита на строительство таких портов, как Лимассол и Ларнака, который Кипру предоставил Всемирный банк. Банк потребовал создать автономную и гибкую организацию, которая будет работать на коммерческой основе.

Кипр является островным государством, которое по своему географическому расположению удалено от других Европейских регионов. В то же время Кипр расположен довольно близко к странам третьего мира, особенно к государствам Ближнего Востока, и, фактически, он зависит только от своих международных торговых портов. В течение двух последних десятилетий порты Кипра развились в круизные и погрузочно-разгрузочные центры.

Правление порта работает по двум направлениям: оно занимается как строительством и управлением портовой инфраструктурой, так и деятельностью коммерческого значения, например, координацией и контролем предлагаемых портовых услуг. Правление является главным инвестором в кипрские порты, хотя большая часть наиболее выгодных портовых работ выполняется частным сектором, как, например, управление контейнерными терминалами и стивидорные работы. Несмотря на это, инвестиции частного сектора в порты составляет 5%.

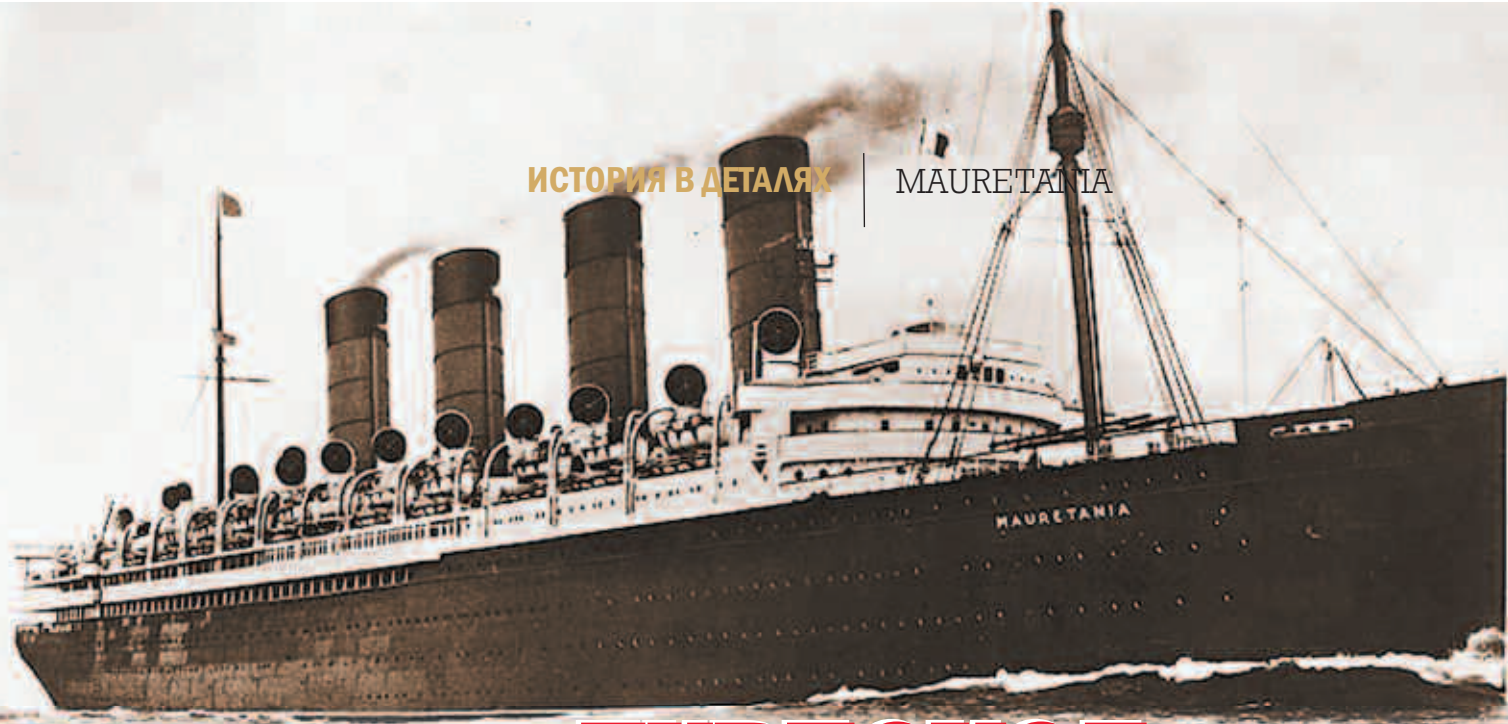
Торговые порты Лимассола и Ларнаки, промышленный порт Вассилико, старый порт Лимассола, Пафос порт, небольшой порт в Лачи и нефтяные терминалы в Мони, Вассилико и Декелии попадают под юрисдикцию Правления. Маяки на мысе Греко, Кабо-Гата, Пафос и Акамас также попадают под его юрисдикцию.

Порты Фамагуста и Кирения, терминал Каравостаси, а также маяки Кормацитис и Апостола Андрея, к сожалению, все еще в Турецком владении.

Стратегические цели Правления – привлечь как можно больше перегрузочных работ и круизных судов и предоставить им минимально возможные цены.



Mis Greco



ТУРБОХОД MAURETANIA

В 1905 году канадская компания «Эллан Лайн» построила два трансатлантических турбохода – «Викториан» и «Вирджиниан», они пересекли Атлантику менее чем за 6 суток.

Окончание. Начало в №№ 28-29

Только 21 сентября 1919 года Mauretania возвратилась к коммерческим рейсам, а в 1920 году произвели ремонт механизмов и корпуса. В 1921 году, после пожара на палубе «Е», приняли решение произвести переоборудование судна, отправив его на верфь Swan, Hunter & Wigham. Тогда перевели паровые котлы на жидкое топливо и модернизировали топливную систему. Эти мероприятия позволили значительно сократить штат машинной команды, уменьшить время на bunkеровку топливом, увеличив количество рейсов. Расход топлива уменьшился с 910 тонн в сутки до 680 тонн.

В марте 1922 года турбоход возвратился к обслуживанию пассажиров, однако, скорость стареющего лайнера упала до 19-20-ти узлов.



В 1923 году судно вновь вывели из эксплуатации и отправили на реконструкцию в Саутгемптон с целью увеличения скорости. Паровые турбины демонтировали, но в это время началась забастовка судоремонтников, и лайнер отбуксировали в французский Шербур для завершения начатых работ. Только в мае 1924 года Mauretania возвратилась в Северную Атлантику, установив новые рекорды скорости.

Время перехода из Нью-Йорка в Шербур составило 5 суток 1 час, при средней скорости 26.25 узла, не достигаемой для других судов ещё 5 лет.

В 1929 году Германия построила турбоход «Бремен», развивавший среднюю скорость 27.75 узла. Компания «Кунард Лайн» сделала попытку ещё раз модернизировать силовую установку «Мавритании», но все усилия оказались безрезультатными. «Бремен» представлял новое поколение океанских лайнеров, которые были мощнее и технологически более передовыми, чем старое судно Кунарда. Тем не мене, пытаясь победить немецкие суда «Бремен» и «Европа», турбоход «Мавритания» побил свои предыдущие рекорды скорости.

В 1929 году Mauretania столкнулся с паромом у маяка Robbins Reef Ligh. К счастью, никто не пострадал, и убытки быстро возместились. Тем временем начался период большого экономического кризиса. Поток пассажиров через океан резко сократился, и старая леди начала совершать круизные рейсы.

В 1934 году произошло слияние компаний Cunard Line и White Star Line, решивших завершить эксплуатацию старых океанских лайнеров, требовавших больших ка-

питальных вложений на их содержание. В сентябре того же года «Мавритания» выполнила последний переход из Нью-Йорка в Саутгемптон со средней скоростью 24 узла, а в мае 1935 года судно выставили на продажу.

Первого июля турбоход вышел из Саутгемптона в Rosyth для разделки на лом металла компанией T.W Wards. Среди приглашённых на церемонию прощания с прославленным судном был и её прежний капитан, сэр Артур Рострон, спасавший в 1912 году пассажиров и экипаж с «Титаника». Он отказался прибыть на церемонию, сказав, что желает оставить в своей памяти судно таким, каким оно было, когда он командовал им.

Во время следования в Rosyth турбоход сделал остановку в месте её рождения, там, где сливались две реки Тупе и Wear. Толпы людей пришли проститься, на борт



поднялся мэр Ньюкасла, и затем капитан А.Т. Brown повёл судно в Rosyth. Под мостом Forth Bridge турбоход прошёл с частично срезанными мачтами, и был передан сталелитейной компании.

В то время когда проходил аукцион, многие поклонники «Мавритании» требовали оставить судно, как памятник морской архитектуры, а президент США Франклин Рузвельт написал письмо, в котором пытался убедить английское правительство и судовладельцев не продавать лайнер на слом.

Тем не менее, аукцион состоялся, и турбоход ушёл своим ходом к месту последней стоянки. Часть интерьера лайнера удалось демонтировать. Его использовали при декорировании бара-ресторана с названием Mauretania Public House, оборудованного в Бристолье, на улице Park Street. Помещение бара обшили панелями красного дерева, демонтированными из судовой библиотеки первого класса. Слово Mauretania из неоновых огней на южной стене бара-ресторана является рекламой, а буквы названия судна, срезанные с носовой части лайнера, разместили над входом этого заведения. Интерьеры с «Мавритании» использовали для украшения общественных помещений в Лондоне и в Дублине. Их оберегают до наших дней, как памятники морской истории.

За помощь в подготовке материала благодарим Валерия Сергеевича Братушенко, бывшего старшего механика пассажирского флота ЧМП, Почетного работника ММФ СССР.



ХОТИТЕ ВЕРЬТЕ, ХОТИТЕ НЕТ

На протяжении многих веков, профессия моряка считалась одной из наиболее отважных. Море всегда манило приключениями и таило в себе множество загадок и опасностей. С течением времени, морские путешествия стали менее рискованными, благодаря техническому прогрессу. Но загадочность моря осталась неизменной.

Сегодня, используя новейшие достижения науки и техники, моряки следуют вековым традициям уважая и принимая морские приметы, внимательно следуя им.

1. Матросы обычно считают плохой приметой потерять в море тряпку или ведро. Нечаянное падение швабры за борт – это плохая примета.

2. Не «кудахтать» в дорогу моряку и любому человеку, которому отправляться в путь. Если желаете узнать, куда он направляется, надо спросить «где» едешь, идешь. Нельзя говорить посторонним людям дату/день отъезда, чтобы не слзили на дорогу. Отпускать моряка следует с легкой душой, без слез и тоски.

3. Нужно спрашивать о предыдущем плавании «когда был крайний раз», а не «последний». Последний считается как последний в жизни. Выпивая до дна третий тост за моряков, говорят: «За тех, кто в море» и не цокаются только, когда поминают утонувших и цокаются за тех, кто «на море» работает/в рейсе. О моряках в море говорят «ходит», а не «плавает».

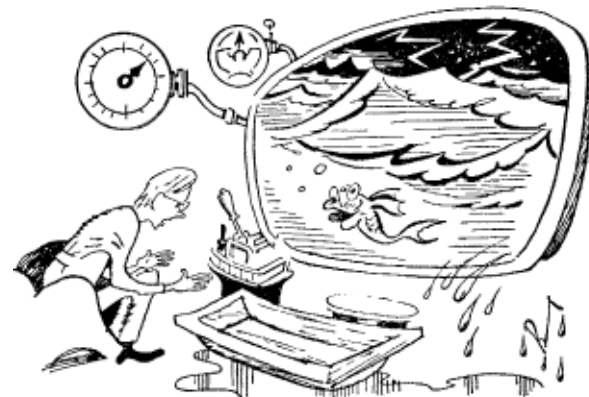
4. На северо-восточном побережье моряки считают плохой приметой обнаружить утром свою глиняную посуду перевернутой вверх дном. Многие в этот день не выйдут в море, боясь несчастья. Хитрые мальчишки-юнги иногда употребляли это суеверие себе в пользу – потихоньку переворачивали горшки, чтобы выгадать себе денек на суше.

5. Для успешного путешествия также следует положить серебряную монетку под топ мачту яхты или судна.



Подкова – тоже важный морской атрибут. Если подкову прибить к мачте, на двери каюты или под палубой, то Удача обязательно поможет кораблю. Кстати, вешают подковы разными способами. Русские – обычно концами вниз.

6. Не следует показывать пальцем на небо – это

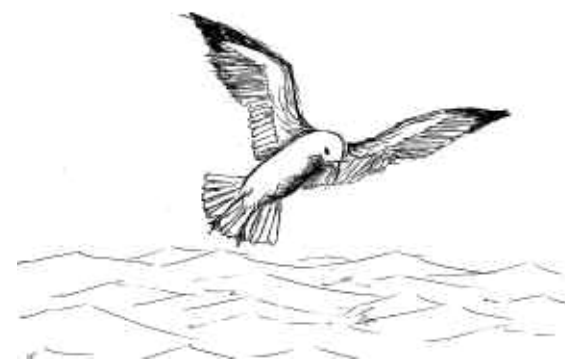


может разгневать богов и принести шторм или штиль. В каждом порту все знают, что указывать пальцем на судно, выходящее из него, значит обречь его на гибель.

7. Серьга тоже появилась у моряков неслучайно. Серьга в правом ухе оберегает от ревматизма и ослабления зрения. Большую золотую серьгу носили моряки, прошедшие мимо мыса Горн. В Средневековье моряки верили, что серьга в ухе не дает человеку утонуть!

Поэтому все brave моряки носили по одной серьге – это чтобы отличаться от женщин, которые носили по две.

8. Табу свистеть в море. От этого может измениться ветер или начаться шторм. У многих народов свист вообще считается грехом, так как свистеть могут только черти. Свист раздражает и гневит морских богов. На Руси говорят, беду навистишь.



9. Существует поверие, что морские чайки – это хранители душ людей, погибших при кораблекрушениях. Жалобный крик чаек – это требование усопших похоронить их по христианскому обычаю – в земле.

10. Если чайки сели в воду – жди хорошую погоду. Если ходят по песку – морякам сулят тоску.

Птицы, коль к берегу держат свой путь – ветер здоровый, поверь, будет дуть!

Если солнце село в воду – жди хорошую погоду. Если солнце село в тучу – берегись, получишь бучу!

11. Морская татуировка, как дань морским богам и надежда на спасение.



Удачу приносили следующие изображения: моря (символа надежды), черной кошки, четырехлепестового клеверного листа, подковы и других символов, чаще всего в зависимости от почитаемости их какой-либо нацией.

У многих моряков распространена была татуировка - изображение звезды между указательным и большим пальцами рук.

Чаще всего на тело наносились религиозные символы, у христиан – распятие.

Этим преследовалась цель получить покровительство богов, а также в случае гибели моряка по этим татуировкам можно было определить, какой веры утопленник, а значит, и по каким обычаям его хоронить.

12. Было принято устраивать купание для тех, кто впервые пересекает экватор.



За борт не плевать, на кнехты не садиться, на переходе не бриться, не становиться без необходимости спиной к лобовым иллюминаторам, т.е. к направлению движения судна. Рыбачьих сапоги не вносить на борт на плече, только под мышкой.

13. Передавая какую-нибудь вещь со своего судна на другое, нужно чуть-чуть подпортить ее, иначе твое судно лишится удачи.

14. В пятницу и понедельник судно не уходит с порта приписки. Маски в Африке не следует покупать. Легенды гласят, что в них проклятья.

15. Женщина на борту – к беде.

ПРИМЕТЫ НА УДАЧУ

Чтобы задобрить морских богов, brave морские волки всегда приносили им жертву. В дохристианские времена это были люди, потом – животные. Также можно было на удачу окропить нос корабля кровью.

В современной традиции на счастье следует разбить бутылку шампанского о нос ещё не спущенного на воду корабля.

Моряки очень не любят, когда у судна меняется название. Это считается дурной приметой.



Уволенные сотрудники «Turkish Airlines» начиная с 31 мая проводят акции протеста против принятия Парламентом Турции законопроекта, который запрещает забастовки и локауты в сфере авиационного транспорта. В начале ноября запрет на забастовку был отменен.

Работники компании DHL ежедневно собираются под главным офисом компании в Стамбуле, отстаивая свое право на вступление в профсоюз.

