

Світ буває безмежним!

КРОНА

страхова компанія

ВСІ ВИДИ СТРАХУВАННЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

WWW.KRONA.NET.UA

Ліцензія Держфінпослуг АВ № 158993 від 01.11.2006 р.

МОРСКОЙ

№ 6, АВГУСТ 2010

**МОРСКАЯ СВОДНАЯ
КОНВЕНЦИЯ 2006
О ТРУДЕ В МОРСКОМ
СУДОХОДСТВЕ:
ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД
К РАТИФИКАЦИИ
И ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ**



ПОДРОБНО
ЧТО ТАКОЕ
МОРЕПЛАВАНИЕ?

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
ПРЕДШЕСТВЕННИЦА
ОДЕССКОГО ПОРТА

ФОТОКОНКУРС
ПОДВОДИМ ИТОГИ
И ВРУЧАЕМ ПРИЗЫ!

КАЛЕНДАРЬ
ЧТО ИНТЕРЕСНОГО
В АВГУСТЕ?

НА КАМБУЗЕ
ГЛОТОК
ПРОХЛАДЫ ЛЕТОМ

Информационно-развлекательный журнал



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 ITF И ВЫШЕ
- ТРУДОУСТРОЙСТВО БЕСПЛАТНОЕ



Лит. МТГСПУ серия АБ № 389/003 от 22.02.2008

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

*для членов Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

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



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



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



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

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

WWW.VSHIPS.COM.UA



Летние месяцы не только стали чудесным расслабляющим коктейлем из теплого моря, жаркого солнца и отпускных деньков, но и были богаты на интересные и важные события в морской жизни Украины. Если вы, уважаемые читатели, спросите меня, какое явление (событие, встреча) меня потрясло больше всего за последнее время, то я без запинки отвечу, что самым запоминающимся явлением последнего времени для меня стала Сводная Морская Конвенция о труде в морском судоходстве, принятая в Женеве в 2006 году Международной Организацией Труда. Ее уникальность и исключительная важность для всех моряков, направленная на защиту их прав и социальных гарантий, является одним из ключевых направлений работы Профсоюза Работников Морского Транспорта Украины. Самыми запоминающимися событиями стали и Национальный семинар по обсуждению Сводной Морской Конвенции и путей ее имплементации на Украине, и Акция по сбору подписей под Петицией против международного морского пиратства. Самым интересным и полезным, с точки зрения обмена опытом, стал визит в Одессу координатора ИТФ Сергея Фишова.

«Морской» расскажет вам подробнее об этих событиях в своих статьях и интервью. Вы узнаете много нового о том, что происходит в мировом судоходстве и какие перемены грядут для всего мирового морского сообщества. Пишите нам, задавайте вопросы и не забудьте поддержать Петицию ИТФ против морского пиратства на сайте www.mtwtu.org.ua или www.endpiracynow.org.

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



стр. 12

АКТУАЛЬНО
Курс по углубленному
изучению Морской
Сводной Конвенции.

СОБЫТИЯ

2 Пиратство: реальность.

КАЛЕНДАРЬ

4 Самые интересные события августа.

ФОТОКОНКУРС

9 Подводим итоги и поздравляем победителей!

ИНФОРМАЦИЯ

10 Интервью с координатором ИТФ из Санкт-Петербурга Фишовым С. А.

ВАЖНО

11 Новая редакция Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты

АКТУАЛЬНО

14 Национальный семинар на тему Морской конвенции 2006 года.

ПОДРОБНО

16 Что такое мореплавание?

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

18 Джинестра — предшественница одесского порта.

ВАКАНСИИ

20 Горячие предложения от кроуинговых компаний.

КАЮТ-КОМПАНИЯ

22 Байки, шутки, анекдоты.

НА КАМБУЗЕ

24 Оригинальный карибский коктейль PINA COLADA.

«МОРСКОЙ»

№ 6, август 2010

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Кудимова М.Н.

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

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

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

Тираж — 3000 экз.

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

65079, г. Одесса,

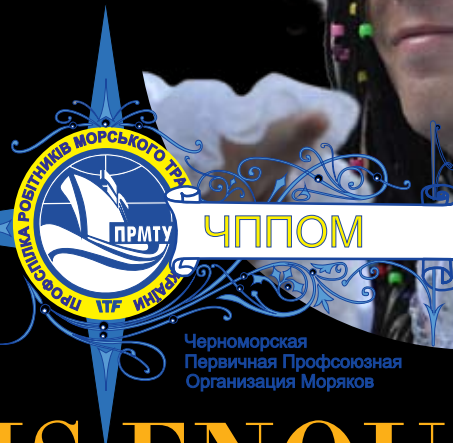
пл. Куликово поле, 1

Тел.: 700-39-44

e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

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

Пиратство и преступность на море были хроническими проблемами для моряков на протяжении всей истории. Но в последние годы наблюдается стремительное распространение угрозы для судоходства и экипажей, в частности, атаки в прибрежных районах Сомали.



PIRACY: ENOUGH IS ENOUGH!

ПИРАТСТВО: ХВАТИТ — ЗНАЧИТ ХВАТИТ!



В 2008 году наблюдалось увеличение числа нападений на суда в Аденском заливе пиратов, действующих в определенных прибрежных районах Сомали. В том году почти 100 судов были атакованы и более 500 моряков взяты в заложники. В 2009-м количество атакованных судов увеличилось до 217, и 867 человек были взяты в заложники. Многие из них — наши соотечественники.



Сомали является страной, раздираемой на части старыми войнами, где не существует действующего правительства и системы уголовного правосудия, где живут нищие люди, чьи рыбные угодья были истощены, и где существует легкий доступ к оружию. Пиратство стало лучшим вариантом в регионах, где царит беззаконие.



Почти каждый день моряков похищают и подвергают риску их здоровье и жизни.



Каждый день моряки перевозят грузы через места, где всё время возрастает опасность нападения.



Каждый день шансы на привлечение людей в морские профессии (на которых держится наша экономика) уменьшаются.



Каждый день семьи моряков находятся в состоянии неуверенности.



Каждый день судовладельцы и их страховщики должны платить за антипиратские меры, лишнее топливо и выкупы – издержки, которые ложатся на потребителя.



Каждый день увеличивается риск наступления крупной экологической катастрофы, связанной с разливом нефти.



Каждый день шансы на восстановление мировой экономики падают, в связи с угрозой мировой торговле.

Подписавшиеся под Петицией призывают правительства сделать всё возможное для защиты от риска нападения пиратов тысяч моряков и сотен судов путем:

- привлечения существенных средств и усилий для нахождения реальных решений по растущей проблеме пиратства;
- совершения немедленных шагов по обеспечению освобождения и безопасного возвращения домой захваченных моряков;
- совместной работы с международной общественностью для обеспечения стабильного и мирного будущего для Сомали и его населения.

Призовем правительства всего мира принять меры для того, чтобы положить конец пиратству и угрозам для моряков.

ТАБЛИЦА СБОРА ПОДПИСЕЙ

СТРАНА	23.07 – 30.07	ВСЕГО
PHILIPPINES	5,939	47,728
TAIWAN, CHINA	157	529
UKRAINE	87	1,981
ITALY	68	994
INDIA	55	86,890
UK	26	3,129
HONG KONG, CHINA	25	170
INDONESIA	23	2,149
CHILE	22	80
CYPRUS	18	220
SWEDEN	14	132
ROMANIA	12	181
AUSTRALIA	10	581
USA	10	785
CANADA	7	326
NORWAY	6	185
SINGAPORE	6	351
LATVIA	5	143
LITHUANIA	5	142
BRAZIL	3	35

ОБЩЕЕ ЧИСЛО ПОДПИСЕЙ 162,850

Помогите нам собрать 500 000 подписей к Всемирному Дню Моряка в сентябре 2010 г.

Подписать под Петицией можно на сайте WWW.MTWTU.ORG.UA и WWW.ENDPIRACYNOW.ORG

В АВГУСТЕ

Август – восьмой месяц григорианского календаря. Шестой месяц староримского года, начинавшегося до реформы Цезаря с марта, первоначально назывался поэтому Sestilis. Настоящее свое название он получил в честь римского императора Октавиана Августа. «Август» (augustus) на латыни означает «божественный, величественный». В Древней Руси он назывался зарев, зорничник – от сияния зарниц, от «заря», «созревать»; серпень – от слова «серп» – пора уборки хлебов. Украинское название – серпень. Также – жнивень, разносол и густоед.

1 АВГУСТА

• День Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины

Праздник отмечается в первое воскресенье августа. В 2010 году эта дата — 1 августа. Воздушные Силы Вооруженных Сил Украины — один из главных носителей боевого потенциала Вооруженных Сил страны. Этот высокоманевренный вид Вооруженных Сил предназначен, совместно с войсками противовоздушной обороны, для охраны воздушного пространства государства, поражения из воздуха объектов противника, авиационной поддержки своих войск, высадки воздушных десантов, воздушной перевозки войск и материальных средств и ведения воздушной разведки.

2 АВГУСТА



• День воздушно-десантных войск (День ВДВ)

• Ильин день

3 АВГУСТА

• Память святого пророка Иезекииля

Святой пророк Иезекииль имел от Господа дар чудотворения. Он, как и пророк Моисей, молитвой к Богу разделил воды реки Ховара, и евреи перешли на другой берег, избежав преследования халдеев. Во время голода пророк испросил у Бога умножения пищи для голодавших.



• Праздник Военно-морского флота Болгарии

Праздник отмечается во второе воскресенье августа.

• День строителя

Праздник «День строителя» отмечается во второе воскресенье августа. В 2010 году эта дата — 8 августа.



4 АВГУСТА

• День береговой охраны США

Береговая охрана является самой малочисленной составной частью Вооруженных Сил США и ответственна за обеспечение соблюдения морских законов. Также в ее задачи входит защита населения, окружающей среды, экономики и безопасности США в любом морском регионе, в котором эти интересы находятся под угрозой, включая международные воды, американскую береговую линию, порты и внутренние воды.



6 АВГУСТА

• Международный день «Врачи мира за мир»

Это международный день, который был предложен организацией «Врачи мира за предотвращение ядерной угрозы». Он отмечается в годовщину дня бомбардировки японского города Хиросима 6 августа 1945 года.

• Католическое Преображение Господне

• День независимости Ямайки

9 АВГУСТА

• Международный день коренных народов мира

В этот день мы отдаем должное богатству культур коренных народов и особому вкладу, который они вносят в семью народов мира.



10 АВГУСТА

• День независимости Эквадора



11 АВГУСТА

• Рамадан (начало поста)

Дата праздника уникальна для каждого года. В 2010 году эта дата — 11 августа. Рамадан (араб.) или Рамазан (тур.) — девятый месяц мусульманского календаря. Этот месяц является самым важным и почетным для мусульман. В течение всего месяца соблюдается строгий пост («кураза»), который подразумевает отказ от воды, еды и интимных отношений в светлое время суток.





Працевлаштування з нами — це:

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

Всі послуги з працевлаштування надаються **БЕЗКОШТОВНО!**

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



Наша адреса:

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

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



12 АВГУСТА

- **Международный день молодежи**



13 АВГУСТА

- **Международный день левшей**

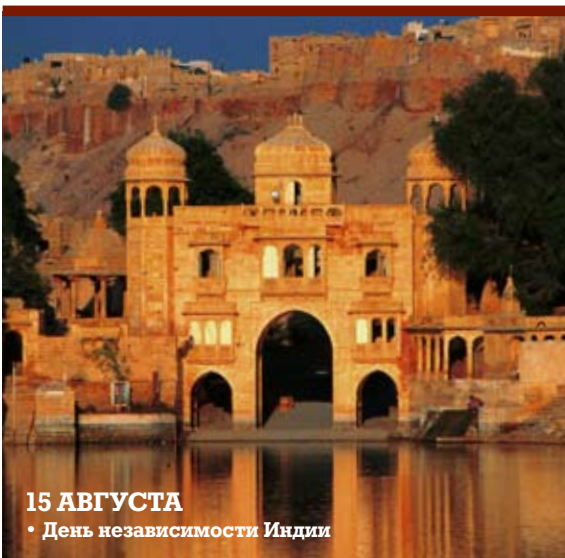
По данным статистиков, около 10% населения — левши. Список известных людей, которые всё делали «одной левой», поражает. Левшами были Марк Твен, Леонардо да Винчи, Микеланджело, Бетховен, Сергей Рахманинов, Пол Маккартни и Ринго Старр, Мэрилин Монро. Леворукими были Юлий Цезарь и Александр Македонский, Наполеон Бонапарт и Карл Великий, Уинстон Черчилль и Жанна д'Арк, и даже три последних президента США — Рональд Рейган, Джордж Буш-старший, Билл Клинтон.

- **Женский день в Тунисе**



14 АВГУСТА

- **День рождения португальской корриды**

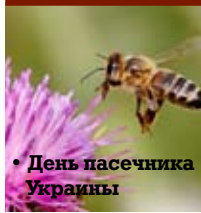


15 АВГУСТА

- **День независимости Индии**

19 АВГУСТА

- **Преображение Господа Бога и Спаса нашего Иисуса Христа**



- **День пчеловода Украины**

24 АВГУСТА

- **День святого Варфоломея**

Дата праздника уникальна для каждого года. В 2010 году эта дата — 24 августа.

24 АВГУСТА

- **День независимости Украины**

24 августа 1991 года Верховная Рада Украинской ССР провозгласила Украину независимым демократическим государством и вынесла «Акт провозглашения независимости Украины» на утверждение всеукраинским референдумом 1 декабря 1991 года.



21 АВГУСТА

- **День Стрибога**

Стрибог (древнерусское Стрибогъ) — в восточнославянской мифологии бог ветра, родившийся из дыхания Рода. Имя его восходит к древнему корню «стрег», что означает «старший», «дядя по отцу». Подобное значение встречается в «Слове о полку Игореве», где ветры названы «стрибожьими внуками».



23 АВГУСТА

- **Международный день памяти жертв работорговли и ее ликвидации**
- **День Государственного Флага Украины**

25 АВГУСТА

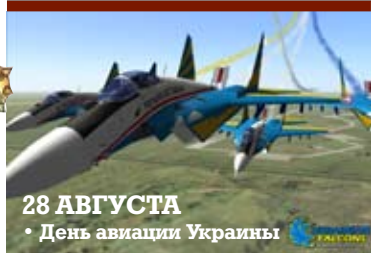
- **День солдата в Бразилии**

26 АВГУСТА

- **День равенства женщин в США**

27 АВГУСТА

- **День российского кино**
- **День независимости Республики Молдовы**



28 АВГУСТА

- **День авиации Украины**

Праздник отмечается в последнюю субботу августа. Воздушное движение Украины охватывает пять районов полетной информации общей площадью почти 730 тысяч квадратных километров. В Украине создана объединенная гражданско-военная система организации воздушного движения.

29 АВГУСТА

- **День шахтера**

Праздник отмечается в последнее воскресенье августа. В 2010 году эта дата — 29 августа.



31 АВГУСТА

- **День независимости Кыргызстана**

«Мы сохранили всё, что осталось от старой Одессы после строительства безликих элитных многоэтажек вокруг нас. Мы начали с въезда — это старинный бульжник, завезенный к нам парусниками во времена губернатора фельдмаршала Воронцова и служащий одесситам доселе. У дороги якорь, поднятый из глубин моря, как символ Надежды, угомонился на крестообразном основании, как символ Веры.

Внезапно открывающаяся диаметрально помещения подчеркивает реальный яхтенный гик, подвешенный на сизальских канатах и блоках из красного дерева. Впечатление превосходства высоты помещения над шириной подчеркивается округлостью форм с «иллюминаторами» — почувствуйте себя робинзонами под перевернутой каравеллой. Поросшие ракушками древнегреческие амфоры подчеркивают стремление цивилизации к нашим берегам».

К ВАШИМ УСЛУГАМ В САЛОНЕ «ПАША»:

Классические и модельные стрижки

Восстановление и уход за волосами

Камуфлирование седины

Мужской маникюр, педикюр, а также решение проблем с трещинами и мозолями, ломкостью и врастанием ногтей

Моделирование бровей, депиляция носа, подмышек.

Уход за лицом и телом:

- **Восстановление цвета лица**
- **Программа сужения пор**
- **Решение проблем покраснения лица и пигментных пятен**
- **Программа омоложения:**
 - лифтинг, подтяжка, восстановление контура глаз**
 - **Массаж лица: классический, пластический, массаж по Жаке, массаж Диджи Эстетик, массаж Шиатцу, массаж камертонами.**
 - **Массаж тела: классический, лимфодренажный, восточными камнями, вакуумно-роликовый, прессотерапия.**

ДЛЯ ВАС НА ЗАВИСТЬ ВСЕМ — КАРМЕНА СЕМЬ!

Одесса, ул. Романа Кармена, 7

Тел.: (0482) 32-26-93

e-mail: salonpasha@mail.ru

www.salonpasha.com.ua

All rights reserved by Salon PASHA



МИРОВОЙ ЛИДЕР НА УКРАИНСКОМ РЫНКЕ

Целеустремленность, преданность делу, независимость и гибкость — эти основные составляющие изначально были неотъемлемой частью MSC. Компания была основана в 1970 году Капитаном Джанлуиджи Апонте, который за четыре десятилетия управления компанией осуществил колоссальный прорыв от обычного мелкого судового оператора до одной из ведущих мировых судоходных компаний, превратив ее в гиганта контейнерных перевозок.

Ни одна из компаний, занятых в контейнерных перевозках, не росла такими же впечатляющими темпами, как MSC. С 1995 до 2005 флот MSC вырос с 70 до 272 судов, 210 из которых являлись собственностью компании.

Средняя вместимость судов увеличилась с 130 стандартных контейнеров до 800 контейнеров. А суммарное количество контейнеров выросло с 270 000 до 1,4 миллиона, из которых миллион является собственностью компании.

К 2007 году MSC получила еще 50 новых контейнеровозов, увеличив количество перевозимых контейнеров на 400 000. А полный парк контейнеров достиг отметки в 2 000 000. Приобретение 50 новых судов, 32 из которых — суда класса Post-Panamax, вместимостью 9200 контейнеров, расширило флот компании до 325 судов, 240 из которых принадлежали компании.

По состоянию на конец мая 2010-го, компания MSC насчитывает 405 судов общей вместимостью 1 640 000 контейнеров.

Прочное положение компании в сфере контейнерных перевозок позволяет с уверенностью смотреть в будущее даже в нестабильное время кризисов, инвестируя в постройку новых судов и приобретая суда компаний, ушедших из отрасли.

Компания MSC гордится своими рекордами точности прибытия в порт. Ее показатели одни из лучших в отрасли. Мы также занимаем ведущие позиции по прямым заходам в порты назначения всего мира и являемся основным перевозчиком в Средиземном море. Наши суда обслуживают 200 маршрутных линий, насчитывающих 335 портов захода. Мы организовали собственную сеть агентств, что дает нам возможность постоянно отслеживать и улучшать качество нашей работы: 390 офисов, полностью подчиненных MSC, обслуживают контейнерные перевозки на шести континентах в более чем 91 стране мира.

MSC — судоходная компания с уникальной философией: независимость в мире слияний, частное владение и быстрые ре-



Бундюк Р.А.,
директор компании
MSC Crewing Services

шения, гибкость в глобальных решениях и инновации на постоянно меняющемся рынке, нерушимая преданность персонала компании и преданность компании своим служащим.

И именно на судах этой компании мы, MSC Crewing Services Ukraine, как прямое представительство всемирно известной компании, предлагаем работу нашим украинским морякам.

Компания вот уже более двух лет работает на рынке Украины, имея в управлении более 40 контейнеровозов. Задача MSC Crewing Services — трудоустроить квалифицированных моряков, предложив стабильную работу и конкурентоспособные условия на рынке труда. Стоит отметить, что все расходы на услуги по трудоустройству берет на себя работодатель.

Компания предоставляет возможность своим морякам углубить профессиональные знания и навыки, организуя различные тренинги и семинары, отслеживает и поощряет стрем-

ление к росту. Во время кризиса многие компании приостановили, либо полностью свернули свои кадетские программы, тогда как мы продолжаем трудоустраивать кадетов на своих судах, будучи заинтересованными в притоке молодых, инициативных специалистов, стимулируя их дальнейшее продвижение по карьерной лестнице.

Одним из своих преимуществ компания заслуженно считает четкую систему планирования работы моряков: каждый моряк, подтвердивший свой высокий профессионализм, знает, когда начнется его следующий контракт, какое судно ему предлагает компания, какие условия работы его ожидают. Более того, с каждым последующим контрактом моряку гарантирована более высокая заработная плата, как поощрение за преданность компании.

Стабильная работа, карьерный рост, достойная оплата труда и уверенность в завтрашнем дне — это одни из тех многих привилегий, которые мы предлагаем сегодня нашим морякам.

MSC Crewing Services
Люстдорфская дорога, 140-В
65114, Одесса, Украина
Тел.: +38 0482 333-891 (многолинейный)
Факс: +38 0482 333-892
info@msccs.com; www.msccs.com



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Журнал «Морской» подводит итоги

ФОТОКОНКУРСА

НА ЛУЧШУЮ ФОТОГРАФИЮ МОРСКОГО ПЕЙЗАЖА!

1-е место
«Перу»
Автор фото — Альберт Феоктистов



Приз —
USB Hub Trust

Приз —
USB Hub Trust



«Закат»
Автор фото —
Александр Ясинский



Приз —
USB Hub Trust



«Море»
Автор фото —
Дмитрий Ясинский

ДРУГИЕ УЧАСТНИКИ КОНКУРСА



Для вручения призов мы ждем вас в ЧППОМ по адресу: Куликово поле, 1. Справки по тел.: 700-39-44



ИНТЕРВЬЮ

с координатором ITF из России

В июле с рабочим визитом в Профсоюз работников морского транспорта Украины прибыл координатор ITF из Санкт-Петербурга Сергей Алтерович Фишов. Журнал «Морской» узнавал мнение координатора о работе Профсоюза работников морского транспорта Украины и впечатление от визита в целом.



— Хотелось бы узнать ваше общее впечатление о Профсоюзе работников морского транспорта Украины. Понравилось ли вам у нас?

— Спасибо за прием, всё было очень хорошо. Мне старались показать настолько много, насколько это возможно и насколько хватило времени. Я ознакомился со структурой ПРМТУ, посетил порт Измаил, Белгород-Днестровский, порт Херсон, крупнейшие круизные компании. На мой взгляд, получил полную информацию о состоянии дел здесь в Одессе.

— А как вы оцениваете профсоюзную ситуацию на Украине в целом?

— Насчет общей ситуации сказать не могу, так как МФТ — это профсоюз транспортных рабочих, и у меня не было задачи осмотреть, какие на Украине профсоюзы и что в них делается. Я представляю морскую секцию МФТ, поэтому сконцентрировался на крупнейшем морском профсоюзе, который объединяет как моряков, так и докеров. Я знаю, что на Украине существуют две членские организации ITF, но не стал сравнивать их и выяснять, кто лучше, кто хуже... В братской семье ITF все одинаковые (*смеется*).

— Как вы считаете, находится ли ПРМТУ на уровне мировых профсоюзов?

— Ну, мне трудно оценивать, потому что все разные. Филиппинский профсоюз моряков, например, по численности, наверное, самый большой профсоюз в мире. Все мы на одном уровне, раз мы все в одной федерации, а значит, у всех одинаковые права и обязанности, ко всем одинаковое отношение.

— Вы сказали, что посещали порты... Можете оценить взаимодействие Центрального совета ПРМТУ с портами?

— Я оцениваю взаимодействие как очень хорошее. То, что я видел, — это отношения, основанные на взаимопомощи, по крайней мере, в порту Белгород-Днестровский. Думаю, это независимо от моего визита. Я знаю, что там сейчас сложная ситуация, связанная с возможной приватизацией порта. Я вижу, что центральный совет старается, как говорится, держать руку на пульсе и помогать первичным организациям в их работе. А так, насколько я понимаю, они фактически независимые, то есть, когда у них нет проблем, им особая помощь не нужна, но когда проблемы у них возникают, они обращаются в центральный совет ПРМТУ.

— Один из важных аспектов работы профсоюза — работа с моряками. Мы постарались продемонстрировать вам наш алгоритм работы с моряками. Вы можете дать этому какую-либо оценку?

— Оценок ставить не буду, а лучше расскажу о том, что увидел. Я познакомился с медицинской программой и вашими изданиями и программами оповещения. Очень интересные программы. Медицинские программы очень важны для моряков, которые уже не в рейсе. Ознакомился с журналами «Вестник» и «Морской» — они несколько различаются по своей ориентации. Вижу, что за последнее время сайт профсоюза значительно изменился: дается масса информации, но нужно делать ей промоушн среди моряков, чтобы они знали, какие у них есть возможности.

И конечно, я вижу, что Черноморская первичная профсоюзная организация моряков находится в поиске того, что еще можно внедрить, какие программы разработать для моряков... Но оценивать я ничего не буду (*смеется*). Я приехал для того, чтобы ознакомиться, чтобы ITF более полно представляла себе ситуацию в одной из своих членских организаций, поэтому цель моя не оценивать, а просто получить как можно больше информации о работе профсоюза и, в частности, его моряков и докеров. Понимаю, что профсоюз большой, что есть и морские учебные заведения, и судоремонтные заводы, и другие организации.

— И напоследок хотелось бы услышать ваше пожелание относительно нашей работы..

— Больше членов профсоюза! И конечно же, чтобы у членов профсоюза было меньше проблем!

С 1 мая 2010 года сайт www.itfseafarers.org доступен на русском языке.



От имени украинской делегации новую редакцию Конвенции подписал Илья Тихонов, заместитель председателя «Укрморречфлота», главный государственный инспектор по безопасности судоходства

Основные изменения, прописанные в новой редакции Конвенции, касаются методов подготовки и дипломирования моряков и несения вахты. Предполагается, что уже до 1 января 2012 г. страны-участницы примут меры для обучения и подготовки моряков по новым программам Конвенции.

В отдельной резолюции Конвенции прописаны требования

Принята новая редакция Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

к обеспечению студентов морских учебных заведений учебной практикой. Так, судовладельцы и операторы должны предоставлять помещения практикантам на существующих и строящихся судах. Еще одна поправка призывает стороны в максимально возможной форме привлекать женщин для работы во все секторы морской индустрии и полностью способствовать обеспечению при этом равных прав женщин и мужчин.

Кроме того, были приняты и другие резолюции. В частности, внедрение электронных баз данных реестров документов, продвижение технических и профессиональных знаний, в частности, путем проведения курсов повышения квалификации. Также было рекомендовано просматривать модельные курсы Международной морской организации (ИМО) и осуществлять техническое сотрудничество с ней.

Установлены и международные медицинские стандарты для моряков. Так, больше внимания было уделено обсуждению требований к состоянию здоровья, минимальному возрастному цензу и времени отдыха матросов. Установлен минимальный возраст для несения вахты в ночное время — 18 лет.

Новой редакцией Конвенции определен максимально допустимый уровень алкоголя в крови для лиц, выполняющих служебные обязанности на судне. Кроме того, каждая страна должна применять все возможные меры по борьбе с наркотиками и алкоголем на судах.

В связи с постоянным развитием морских технологий было предложено каждые 10 лет проводить комплексный пересмотр Конвенции. Текущие поправки к Конвенции предложено утверждать раз в пять лет.

Все требования, прописанные в новой редакции Конвенции, должны быть выполнены до 2017 года.

В мероприятии приняли участие 85 стран-участниц Конвенции, одна страна-наблюдатель (Суринам), три ассоциированных члена (Форосские острова, Макао (Китай) и Гонконг), а также 19 межправительственных и неправительственных организаций.

Конференция проходила под председательством Президента Нила Феррера.



РАДЫ ПРЕДСТАВИТЬ
ВАМ НАШУ КОМПАНИЮ,
ОКАЗЫВАЮЩУЮ
ШИРОКИЙ СПЕКТР
УСЛУГ НА СУДАХ ВСЕХ
ТИПОВ ИНОСТРАННЫХ
И УКРАИНСКИХ
СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ.



КОМПАНИЯ ОКАЗЫВАЕТ
услуги по агентированию в портах
Украины, крьюингу, техническому
менеджменту, управлению
по МКУБ, ОСПС и осуществляет
полный комплекс портового
экспедиционного и таможенного
оформления во всех портах
Украины генеральных грузов,
в том числе крупногабаритных,
тяжеловесных, опасных
и навалочных грузов.

Украина, 65026, г. Одесса
Ул. Бунина, 10 (Морской
Бизнес Центр, 1-ый и 7-ой эт.)
Тел.: +38 0482 307 805
www.uma.od.ua

набор экипажей - crewgen@uma.od.ua
агентирование - agency@uma.od.ua
фрактовый отдел - chartering@uma.od.ua
экспедиционное - logistics@uma.od.ua

ООО «УКРАИНСКОЕ МОРСКОЕ АГЕНТСТВО»

ООО «Украинское Морское Агентство» начало свою профессиональную деятельность на морском рынке Украины с 1996 года в городе Одессе, как крупнейшем морском центре и транспортном коридоре Украины.

Агентство имеет лицензию Министерства Труда Украины АВ № 466955, выданную 28/10/2005 и имеет сертификат соответствия системе менеджмента качества Российского Регистра № 07.025.180 от 06/07/2007.

Обладая достаточно широкими связями и возможностями, равно как и огромным потенциалом, мы стремимся выполнять свою работу качественно, эффективно, с максимальной продуктивностью и всегда готовы к плодотворному сотрудничеству во имя обоюдного успеха и процветания.



Курс по углубленному изучению МОРСКОЙ СВОДНОЙ КОНВЕНЦИИ



В период с 19.06.2010 по 03.07.2010 года в итальянском городе Турине на базе международного тренинг-центра Международной Организации Труда был проведен очередной курс по углубленному изучению Морской Сводной Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве. Этот специализированный тренинг для тренеров был внедрен в общую схему учебного процесса международного тренинг-центра с целью подготовки и досконального изучения профессионалами различных морских специальностей разделов, стандартов и рекомендаций конвенции, а также вопросов имплементации конвенции и подготовки стран к ее ратификации.

Что же представляет собой Сводная Морская Конвенция? По сути это уникальный международный акт, не имеющий аналогов в других отраслях мировой экономики. Сводная Конвенция объединяет 37 конвенций о труде в морском судоходстве, которые на сегодняшний день консолидированы (пересмотрены) и, по мере ратификации странами-участницами Сводной Конвенции, будут постепенно выводиться из использования.

На данный момент Украина ратифицировала и является участницей лишь восьми морских конвенций. Для более полного понимания нужно проникнуться основной идеей Сводной Морской Конвенции. Она направлена исключительно на правовое регулирование и обеспечение прав и свобод, а также социальных гарантий моряка. В этом и состоит основной смысл конвенции и ее миссия.

На тренинге собрались морские специалисты из всех ведущих морских держав, а также стран-поставщиков рабочей силы. Украину представляли два специалиста Профсоюза работников морского транспорта Украины — первый заместитель председателя Черноморской Первичной Профсоюзной Организации Моряков Олег Григорюк и ведущий юрист-консульт ПРМТУ Юрий Сергеев. Тренинг был поделен на две основные части: детальное изучение

Конвенции и обучение навыкам проведения презентаций и общения с аудиторией. Руководители курса — ведущие специалисты МОТ в области морского права, инспектирования судов, профессионалы, специально привлеченные для развития у участников курса репрезентативных и коммуникативных навыков общения с аудиторией, создали неповторимую атмосферу доброжелательности и, несмотря на языковой барьер (весь курс и все материалы были поданы исключительно на английском языке), все участники чувствовали себя как дома.

Курс проходил в очень напряженном режиме, основной

Курс проходил в очень напряженном режиме, основной акцент делался на общение и обмен опытом между тренерами и курсантами. Также были детально разобраны все 16 статей Конвенции, которые содержат основные принципы и базовые обязательства государств-членов, правила, которые регламентируют права и обязательства государства, судовладельцев, моряков, круизных компаний.



Григорюк О.И.,
первый заместитель Председателя ЧППОМ



и каждый из вас должен с честью нести знамя MLC 2006. Каждый должен приложить максимум усилий к тому, чтобы Конвенция стала фундаментальной и обязательной к выполнению для всего мирового сообщества уже к февралю 2012 года», — слегка пафосно, но вместе с тем очень уверенно напутствовала участников госпожа Думбия-Генри.

Каждый из участников тренинга получил огромную пользу от общения с коллегами из разных стран. Многие вопросы были обсуждены, и переосмыслены некоторые, на первый взгляд, очевидные темы. Все без исключения участники прониклись и осознали всю серьезность и правильность самой Конвенции, ее неотвратимый фундаментализм, с которым нужно ужиться, интегрируя все обязательные стандарты в национальное законодательство. Это необходимо понять и начать серьезно работать в этом направлении на национальном уровне, дабы защитить наших моряков, их права и свободы, в том числе право на безопасный и достойно оплачиваемый труд.

Каждый из участников тренинга получил огромную пользу от общения с коллегами из разных стран.

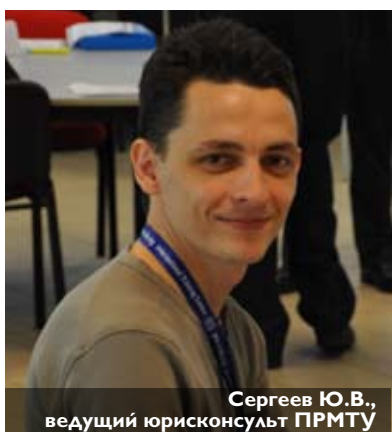
Многие вопросы были обсуждены, и переосмыслены некоторые, на первый взгляд, очевидные темы.

акцент делался на общение и обмен опытом между тренерами и курсантами. Также были детально разобраны все 16 статей Конвенции, которые содержат основные принципы и базовые обязательства государств-членов, правила, которые регламентируют права и обязательства государства, судовладельцев, моряков, криоинговых компаний. Самыми интересными стали обсуждения и детальная проработка стандартов и рекомендаций, которые применимы, согласно Конвенции, к государству-члену. И если стандарты четко требуют их выполнения со стороны государства, то рекомендации имеют лишь информационный характер и необязательны к выполнению. Одними из самых живых и интересных заданий, представленных участникам, стали ситуационные ролевые игры, в которых принимали участие члены каждой из команд, в которые были изначально объединены все участники тренинга.

По окончании курса и после сдачи сложного и объемного экзамена ко всем участникам, в рамках видеоконференции, обратилась госпожа Клеопатра Думбия-Генри, которая поприветствовала и поблагодарила всех участников тренинга за живое участие и плодотворную интенсивную работу. «Теперь вы являетесь своего рода посланцами от МОТ в своих странах



Дональ Линехаль,
инструктор по MLC 2006



Сергеев Ю.В.,
ведущий юристконсульт ПРМТУ



НАЦИОНАЛЬНЫЙ СЕМИНАР НА ТЕМУ МОРСКОЙ КОНВЕНЦИИ 2006 ГОДА: ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД К РАТИФИКАЦИИ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ

В период с 7 по 9 июля этого года в Киеве, в здании Федерации профсоюзов Украины, прошел национальный семинар на тему Сводной морской конвенции, принятой в Женеве в 2006 году. Официальное название семинара — «Движение вперед к ратификации Конвенции». Семинар открыл приветственной речью главный организатор семинара национальный координатор Международной организации труда в Украине Василий Иванович Кострица.

Он подчеркнул несомненную важность и своевременность проведения семинара на Украине, пожелал всем собравшимся плодотворной работы, а также поблагодарил представителя ФПУ за техническую поддержку в организации и проведении семинара. Вслед за Василием Ивановичем к присутствующим обратились вновь назначенный заместитель Министра труда и социальной политики Вячеслав Николаевич Коломиец и заместитель министра транспорта и связи Олег Валентинович Бондарь. Они также отметили целесообразность проведения семинара и поблагодарили его участников и экспертов морской отрасли за присутствие на столь необходимом мероприятии. Представитель ФПУ Сергей Яковлевич Украинцев в своей приветственной речи сделал акцент на том, что на данном этапе Украина, как одна из ведущих стран-поставщиков рабочей силы на суда иностранных судовладельцев, а также государство порта и государство флага, с 2006 года не то что не продвинулась в направлении ратификации Конвенции, но даже не задумалась о приведении национальных законов к минимальным нормам МОТ. Также Сергей Яковлевич отме-

тил, что уже не стоит вопрос о том, ратифицировать Конвенцию или нет. Вопрос стоит очень четко: как и в какие сроки Украина способна стать страной, которая соответствует мировым стандартам судоходства? Затем выступила заместитель Уполномоченного Верховной Рады по правам человека Татьяна Ивановна Иванова, которая поддержала инициативу проведения подобного семинара и затронула вопросы борьбы с пиратством на международном уровне. Затем слово взяла глава департамента международных трудовых норм МОТ Клеопатра Думбия-Генри. Она рассказала присутствующим краткую историю создания MLC 2006 (Maritime Labor Convention 2006), объяснила жесткую позицию МОТ по отношению к странам, не ратифицировавшим Конвенцию и не предпринимающим конкретных мер по приведению национального законодательства к нормам Конвенции. В рамках первого рабочего дня, после представления участников семинара и группового фото, госпожа Думбия-Генри в качестве обзорной презентации рассказала об основных составляющих Конвенции и в целом затронула ее общую структуру (статьи, кодексы и регуляторные акты). Эксперты Одесской национальной морской академии, кан-

дидаты юридических наук Борис Владимирович Бабин и Ольга Сергеевна Савич презентовали сравнительный анализ национального законодательства и норм Конвенции, что вызвало огромное количество комментариев и жаркую полемику среди участников семинара.

Следующий день семинара прошел по следующей схеме: эксперты МОТ Йоахим Гримсман, Дани Аппаве и Андреа Ольберг поочередно презентовали разделы Конвенции и более подробно рассказывали о стандартах и рекомендациях. После каждого выступления свои комментарии давали эксперты от ОНМА, а вслед за ними участники семинара обсуждали детали каждого раздела Конвенции.

Последний день семинара начался с презентации Конвенции №188 «О труде в рыболовном секторе» 2007 года. Презентацию провел эксперт МОТ Дани Аппаве. Затем участникам семинара было предложено разделиться на рабочие группы для подготовки Плана действий по ратификации и имплементации Украиной MLC 2006. Эксперты МОТ, как и представители Профсоюза работников морского транспорта Украины, настаивали на том, чтобы каждая из групп включала в себя представителей правительства, профсоюзов и организаций работодателей. Напомню, что на семинаре присутствовали представители так называемого социального треугольника — представители правительства, представители организаций работодателей и представители работников (профсоюзы). Однако эта инициатива не нашла у представителей правительства и представителей организаций работодателей должного отклика. Поэтому было принято решение организовать работу групп таким образом, чтобы каждая из сторон социального треугольника выработала свой план действий.

Первыми презентовали свой план действий участники семинара от профсоюзной стороны.



Клеопатра Думбия-Генри,
глава департамента международных
трудовых норм МОТ



ПІДСУМКОВИЙ ДОКУМЕНТ національного триденного семінару «Конвенція МОП «Про працю в морському судноплаванні» 2006 року: «Рухаючись у напрямку ратифікації та імплементації» (м. Київ, 7-9 липня 2010 року)

Представники центральних органів виконавчої влади України, профспілок України, роботодавців у сфері морського транспорту, за участю представників Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини, посередників у працевлаштуванні моряків, морських громадських організацій України

- прийнявши участь у національному семінарі з питань Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні»,
- заслухавши виступи (презентації) експертів Міжнародної організації праці (МОП) та попередній аналіз незалежних національних експертів,
- обмінявшись думками,
- визнаючи важливість Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні» для захисту прав українських моряків,
- визнаючи необхідність ратифікації Україною Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні»

ВВАЖАЮТЬ ЗА ДОЦІЛЬНЕ:

1. Запропонувати Кабінету Міністрів України розробити та схвалити заходи щодо підготовки до ратифікації Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні» у т.ч.:
 - створити трьохсторонню Робочу групу за участю представників зацікавлених центральних органів виконавчої влади, профспілок України, роботодавців у сфері морського транспорту, з залученням представників Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини та морських громадських організацій України, науковців, та визначити її повноваження;
 - доручити зацікавленим центральним органам виконавчої влади за участю соціальних партнерів, науковців, зробити поглиблений аналіз відповідності національного законодавства України Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні» та внести відповідні рекомендації;
 - на підставі пропозицій трьохсторонньої Робочої групи розробити та схвалити План дій щодо підготовки до ратифікації Україною Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні».
2. Просити Міжнародну організацію праці (МОП) надати Україні технічну допомогу у здійсненні заходів з просування та ратифікації Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні».
3. Запропонувати Кабінету Міністрів України та соціальним партнерам прийняти активну участь у заходах щодо підвищення обізнаності щодо Конвенції МОП «Про працю в морському судноплаванні».
4. Просити Міністерство праці та соціальної політики України проінформувати Кабінет Міністрів України про результати проведення семінару та прийняття цього підсумкового документу з надсиланням його копії.

Ими были предложены конкретные шаги в продвижении ратификации МЛС 2006 в Украине. Основным стало предложение о создании Рабочей группы, состоящей из представителей сторон социального треугольника, а также представителей Уполномоченной Верховной Рады по правам человека и морских общественных организаций Украины, с четко обусловленными полномочиями. Также представитель профсоюза отметил необходимость привлечения Рабочей группы и ученых к проведению углубленного анализа соответствия национального законодательства требованиям Конвенции, а также разработки и утверждения в рамках Рабочей группы плана действий по подготовке к ратификации Украиной МЛС 2006. Затем было предложено обратиться к Кабинету Министров Украины и социальным партнерам с просьбой принять активное участие в повышении осведомленности о Сводной Морской Конвенции. А также была озвучена просьба к представителю МОТ о предоставлении технической поддержки в организации мероприятий, способствующих продвижению и будущей ратификации Конвенции на Украине. В заключение была вы-

сказана просьба к Министерству труда и социальной политики: проинформировать Кабинет Министров Украины о результатах прошедшего семинара. Следует отметить, что все пункты, выработанные представителями профсоюзов, были включены в Итоговый документ, копия которого была направлена в Кабинет Министров Украины для дальнейшего продвижения идеи ратификации МЛС 2006 в Украине на высших уровнях власти.

Несмотря на явно негативное отношение отдельных участников семинара к идее ратификации Конвенции, в целом семинар прошел в атмосфере заинтересованности в изучении МЛС 2006 и обмене опытом с представителями МОТ. В заключение хотелось бы подчеркнуть, что имплементация Конвенции и ее фундаментальных требований в мировое судоходство неизбежна и в очень скором времени станет обязательной к исполнению всеми мировыми морскими державами без исключения. Попытки отсрочить обсуждение о приведении национального законодательства к нормам Конвенции на всеукраинском уровне являются недальновидными и, по сути, саботирующими действиями по отношению к украинским морякам, портовикам, являющимся гражданами Украины.



И в заключение о плавании. Есть официальное словосочетание, которое знают все, кто имеет отношение к морю. Не догадываетесь, какое? Оно отражает всю нравственную основу морской профессии, а звучит так: «Счастливого плавания!».

ЧТО ТАКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ?

(Продолжение. Начало в журналах «Морской» № 4, 5)



Однако перейдем к навигационно-гидрографическому обеспечению мореплавания и дадим пояснение этому термину.

Здесь речь идет о создании условий безопасного плавания, то есть о создании условий для безопасного перемещения судна относительно земной поверхности (поверхность Земли складывается из суши, Мирового океана и поверхностных вод). Аналогично на автодорогах: если отсутствуют условия для безопасного перемещения, то какой бы ни был водитель или автомобиль, передвигаться невозможно или крайне затруднительно.

ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ БЕЗОПАСНОГО ПЛАВАНИЯ (ПЕРЕМЕЩЕНИЯ) ПЕРЕЧИСЛЕННЫ В ОПРЕДЕЛЕНИИ ТЕРМИНА. ОСТАНОВИМСЯ НА НИХ.

Изучение океанов, морей и внутренних водных путей сводится к изученности водных объектов.

Изученность водных объектов — характеристика объема и полноты (подробности) исследований, выполненных в пределах какого-либо водного объекта, и оценка их с точки зрения соответствия определенным требованиям.

Оснащение океанов, морей и внутренних водных путей средствами навигационного оборудования (СНО).

Средства навигационного оборудования морей — специальные сооружения, конструкции или устройства, предназначенные для ориентирования или определения места судна в море (вот откуда пошло слово «определился» и фраза «знай свое место», т.е. надо знать свое местоположение на карте или свои координаты), а также для ограждения каналов, фарватеров и навигационных опасностей.

По принципу действия различают СНО: зрительные, радиотехнические, звуко-сигнальные, гидроакустические, электромагнитные.

СНО могут быть обслуживаемые и необслуживаемые, штатные и нештатные, а также стационарные и маневренные.

Лоцманская проводка судна (лоцманская проводка) — проводка судна по водному пути, осуществляющаяся при непосредственном участии лоцмана, который действует в качестве советчика капитана.

Лоцман — должностное лицо, осуществляющее проводку судов в опасных и трудных для плавания районах и зонах, на подходах к портам и в пределах их акваторий. Присутствие на судне лоцмана не снимает с капитана судна ответственности за безопасное плавание.

Навигационные пособия включают в себя: морские карты, извещения мореплавателям, руководства и пособия для плавания, морские гидрометеорологические пособия, морские астронавигационные пособия, вспомогательные и справочные пособия, международно-правовые руководства.

Морская навигационная обстановка — обстановка в море, определяемая физико-географическими условиями, наличием и состоянием средств навигационного оборудования морей и рекомендациями, регламентирующими движение судов.

Ледовая обстановка — условие плавания во льдах с учетом обеспечения навигационной безопасности.

Режим плавания — установленные порядок и правила плавания, определяющие пути следования судов, опасные, запретные для плавания и режимные районы, правила захода и стоянки в портах и т.п.

Информирование судов об изменениях морской навигационной обстановки и режима плавания осуществляется с помощью извещений мореплавателям (ИМ).

Извещения мореплавателям — официальное периодическое издание, выпускаемое в целях своевременного доведения до мореплавателей: навигационной информации, данных для корректуры навигационных пособий, сведений об изданиях.

Издание — произведение печати (т.е. продукция полиграфической промышленности, полученная способом печатания или тиснения), предназначенное для передачи в нем информации.

С НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКИМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ МОРЕПЛАВАНИЯ МЫ РАЗОБРАЛИСЬ. А КАК БЫТЬ С ТЕХНИЧЕСКИМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ МОРЕПЛАВАНИЯ?

Прежде чем дать определение этому термину, необходимо сделать некоторое пояснение о том, как перемещается судно относительно земной поверхности. Перемещение судна происходит под воздействием собственных движителей (главным образом винтов, которые приводятся во вращение двигателем), течения и ветра. Судно представляет собой автономную энергетическую систему, которой необходимо управлять, независимо от того, движется судно или стоит, т.е. до тех пор, пока оно не выведено из эксплуатации.

ВОТ ТУТ МЫ И ПОДОШЛИ К ТЕРМИНУ ЭКСПЛУАТАЦИЯ.

Техническая эксплуатация судна — комплекс мероприятий по техническому использованию, техническому обслуживанию и ремонту судна.

Техническое использование судна — использование судна по назначению, с технико-экономическими показателями, предусмотренными проектом или заданными судовладельцем.

Техническое обслуживание судна — комплекс мероприятий, обеспечивающих поддержание исправного или работоспособного состояния судна, выполняемый без вывода судна из эксплуатации.

Ремонт судна — комплекс мероприятий и процессов по восстановлению исправного или работоспособного состояния судна, выполняемый после вывода судна из эксплуатации.

Техническое состояние судна — совокупность технико-эксплуатационных характеристик судна, установленных в нормативно-технической документации и определяющих его способность выполнять предусмотренные функции в установленный момент времени.

Исправное состояние судна — состояние судна, при котором оно соответствует всем требованиям нормативно-технической документации.

Работоспособное состояние судна — состояние судна, при котором значение всех параметров, характеризующих способность выполнять заданные функции, соответствует требованиям нормативно-технической документации.

Неисправное состояние судна — состояние судна, при котором оно не соответствует хотя бы одному требованию нормативно-технической документации.

Ввод судна в эксплуатацию — установленный судовладельцем момент времени, начиная с которого судно должно использоваться по назначению.

Вывод судна из эксплуатации — установленный судовладельцем момент времени, начиная с которого судно не должно использоваться по назначению.

Списание судна — исключение судна из состава основных фондов судовладельца из-за гибели или непригодности к использованию.

Срок службы судна — календарная продолжительность эксплуатации судна от ввода в эксплуатацию до списания.

Из сказанного выше можно сделать вывод, что безопасность плавания зависит от 4-х факторов: технического состояния судна, уровня подготовки экипажа, правильной технической эксплуатации судна, хорошо отработанного процесса судовождения.

Исправного состояния судна, а также правильной технической эксплуатации судна можно достичь только с помощью технического обеспечения мореплавания.

Техническое обеспечение мореплавания — комплекс мероприятий, проводимый заинтересованными государствами в целях обеспечения безопасной технической эксплуатации судна и безопасного плавания. Этот комплекс мероприятий включает: требования морских организаций к судам, технический надзор за судном, надзор за организацией технической эксплуатации судна.



ДЖИНЕСТРА — ПРЕДШЕСТВЕННИЦА ОДЕССКОГО ПОРТА



В ту далекую пору навигационными пособиями служили итальянские и каталонские компасные (румбовые) карты и рукописные лоции, так называемые портоланы, буквально «описание портов». Хотя отображали они только интересную для мореходов береговую линию, но представляли при этом огромную ценность, ибо вручали их владельцам ключи к торговым морским коммуникациям. Известно, что к тубусу, в котором они хранились, крепилось свинцовое грузило, и в случае опасности захвата судна карты и портоланы бросали за борт.

1.

Так вот, на месте Одессы эти пособия показывают якорную стоянку судов средневековых итальянских республик — Амальфи, Анконы, Венеции, Генуи. Стоянка Джинестра использовалась навигаторами в ходе каботажных плаваний вдоль берегов Северного Причерноморья. Первые известия о Хаджибее датируются 1415-м и несколькими следующими годами, а Джинестра зафиксирована в исторических документах много раньше. Мы находим ее уже на компасной карте Пьетро Висконти 1311, 1318 и 1327 годов и ряде последующих — Грациозуса Бенинказы, Таммар Луксоро, Абрахама и Иехуды Креске (знаменитых еврейских картографов из Каталонии, с Балеарских островов), Джульемо Солери, Андреаса Бьянко, Диего Рибера, Джорджо Калапо, Доминго Оливеса, Диего Хомена и др. В целом же итальянская колонизация северных пределов Черного моря развернулась и того раньше (в 1282 году генуэзцы основали Кафу — на территории античной Феодосии), а по косвенным данным, Джинестра возникла еще в XIII веке. Но если крупные города, обустроенные и контролируемые итальянской администрацией (консулами), — Монкастро (Белгород-Днестровский), Кафа (Феодосия), Солдайя (Судак) и другие, — оставили после себя руины крепостей, многочисленные письменные и эпиграфические свидетельства, то малосенький «портопункт» Джинестра как бы бесследно сгинул с лица земли.

2.

Вопрос о территориальной атрибуции Джинестры начал проясняться, когда я собрал воедино мелкие факты, связанные с находками средневековых якорей. Причем обнаруживались они и в акватории Хаджибейского и Куяльницкого лиманов. Некоторые из найденных якорей принадлежали галерам и нефам — крупным морским судам, не предназначенным для плавания в мелководных

лиманах. В то время я работал на кафедре инженерной геологии, затем на кафедре физической географии Одесского госуниверситета, и для меня не было загадкой то обстоятельство, что в конце 18-го и начале 19-го столетия лиманы сообщались с морем посредством существовавших на Пересыпи протоков. Впоследствии протоки углублялись вручную для искусственного сброса лиманных вод в море во время паводков. Выходит, что в предшествующие века эти естественные каналы были судоходными!

Совершенно логично, что итальянские мореходы заходили в лиманы. Для чего? Прежде всего, здесь можно переждать непогоду, ибо стоящие на якоре в Одесском заливе суда часто выбрасывало на берег (ведь гидротехнических сооружений еще не было). Во-вторых, добываемая в лиманах самосадочная соль была одной из главных статей причерноморского экспорта.

3.

Чтобы точно датировать поднятые со дна якоря, так называемые «кошки» (четырёхпалые), я объездил все порты, где при дноуглубительных работах обнаруживались подобные же находки, — Евпаторию, Донузлав, Севастополь, Феодосию, Керчь, Новороссийск и др. В Белгороде-Днестровском объявился коллекционер якорей (!), причальный матрос Анатолий Иванович Ярошенко. Свои трофеи он получал, когда чистили подходные каналы к порту, и выстраивал их вдоль забора собственного дома.

Итак, акватория Джинестры — оба лимана, водоразделом которых служит Жевахова гора. По свидетельству одесских археологов, во время исследования обнаруженного на этой возвышенности памятника античной эпохи было найдено также основание сооружения типа башни, напоминающее средневековые замки. Мне удалось выискать в старых газетах упоминание о том, что еще в преддверии 100-летия Одессы сообщалось о наличии затопленных древних причальных сооружений на Хаджибейском лимане. После одной из моих публикаций подводники-любители донесли, что остатки аналогичного старинного мола есть и на дне Куяльницкого лимана.

Когда же возле якорной стоянки явился Хаджибей (Качибей, Гаджибей)? Ведь преемственность налицо: с некоторых пор оба топонима сосуществовали на картах параллельно.

А начинается всё с некоего татарского вельможи Хаджи Бея или Бея Хаджи (то есть бея, совершившего «хадж», паломничество), который получил в этом районе пространные владения (тарханство) в 1382 году (еще раньше в исторических хрониках упоминается и некий Качибей, вероятно, то же самое лицо). Уже спустя два года на румбовой карте подле традиционного Джинестра появляется пояснительная надпись «татары».

4.

Были ли на одесском плато, в нынешнем историческом центре города, какой-то генуэзский замок и маяк? Судя по всему, были. Анализ старых планов, карт и эпистолярных источников показывает, что «развалины замка Хаджибей» и позднейшая турецкая крепость явно не совпадают топографически. Руины, которые здесь видел уже польский дипломат Мартин Броневский в 1578 году, скорее всего маркировали старинное итальянское укрепление, возможно, перестроенное в польско-литовский период.

Интересную гипотезу, сопрягающуюся с эволюцией Джинестры, высказал историк и археолог профессор А.О. Добролюбский. Сопоставляя различные первоисточники, он заключил, что Джинестра вымерла в пору катастрофической чумной эпидемии, охватившей весь регион. Гибель маленькой фактории, где всё население скучилось буквально на пяточке, многое бы объяснила. Однако прямых доказательств до недавнего времени не было. Вот если бы, скажем, отыскалось средневековое чумное кладбище...

И вот недавно, просматривая старую периодику по абсолютно другому поводу, я натолкнулся на это самое средневековое чумное кладбище. Во второй половине 1860-х центр Одессы принялись, наконец, усердно мостить уже не известняковым щебнем, а бугским гранитом. Поскольку обругадные Пушкиным пыль и грязь достали всех. Вот тогда-то начали сдирать не только образовавшийся на мостовых толстый слой разломного копытца и колесами щебня, но и его основание. В результате по Екатерининской улице, от Греческой до Дерибасовской, стали попадаться многочисленные скелетные костяки, маркирующие обширное кладбище. Положение скелетов и кое-какой инвентарь свидетельствовали о том, что погребены тут христиане. А массовые захоронения, причем в два яруса, явно указывали на «моровую язву». Тогда же выяснилось, что аналогичные погребения обнаруживались в ходе строительства близлежащих домов и Городского театра, а гораздо позже — при прокладке различных коммуникаций. Масштабы эпидемии поражали.

5.

Трагическая страница Джинестры дописана, но завершать в миноре не хочется. И я радуюсь, что у нас появились: арт-кафе «Джинестра», хор «Джинестра», общественный проект краеведческой направленности «Джинестра» и, наконец, знаменитая спортивная команда «Динамо-Джинестра». Краеведы, коллекционеры любители подводной археологии то и дело сигнализируют о новых любопытных находках. Предшественница одесского порта понемногу открывает свой таинственный лик.



КОМПАНИЯ V.SHIPS

Одесса. Главный Офис
65114, ул. Маршала Жукова, 37/2,
тел.: +38 (048) 7-340-340,
факс: +38 (048) 7-340-341

«ГОРЯЧИЕ» ВАКАНСИИ: 27.07.10

MASTERS

ASAP* "NEPTUNE DYNAMIS" * PCC * 5600 DWT * 4 months * \$7600 (PCC exp is a MUST)

CHIEF OFFICERS

ASAP* "PEREGRINE" * BULK CARRIER * 50913 DWT * 5 months * \$5200

ASAP* "JAEGER" * BULK CARRIER * 52483 DWT * 5 months * \$5200

ASAP* "OSPREY 1" * BULK CARRIER * 50206 DWT * 5 months * \$5200

ASAP* "FALCON" * BULK CARRIER * 50296 DWT * 5 months * \$5200

ASAP* "NENA F" * BULK CARRIER * 43263 DWT * 4 months * \$6000 (US VISA is a MUST)

AUGUST * "SVINOY" * BULK CARRIER * 43263 DWT * 4 months * \$5086

CHIEF ENGINEERS

ASAP* "CONDOR" * BULK CARRIER * 50296 DWT * MAN B&W 8090 HP * 5 months * \$6900

ASAP* "HANJIN OSAKA" * CONTAINER SHIP * 62742 DWT * SULZER 51479 HP * 4 months * \$7000 mix crew

ASAP* "MAERSK VENICE" * CONTAINER SHIP * 22300 DWT * B&W 23070 HP * 4 months * \$7200

ASAP* "JOHN F" * BULK CARRIER * 42263 DWT * B&W 11389 HP* 4 months * \$8000 (US VISA is a MUST)

AUGUST * "THOR LIBRA" * MLP * 5392 DWT * MAK 4486 HP* 4 months * 5450 Euro

AUGUST * "STADACONA" * SELF UNLOADER * 32452 DWT * B&W 11200 HP* 4 months * \$7500

ASAP* "CSL BRISBANE" * BULK CARRIER * 45630 DWT * MAN B&W 11301 HP* 4 months * \$7500

ASAP* "TINKERBELL MAR" * RO-RO * 2012 DWT * MITSUBISHI 4900 HP* 4 months * \$7400

ASAP* "FRONT RIDER" * BULK CARRIER * 169178 DWT * B&W 20940 HP* 5 months * \$8000

SECOND ENGINEERS

ASAP* "SPARROW" * BULK CARRIER * 48220 DWT * MITSUB 9900 HP * 5 months * \$5200

ASAP* "JOHN F" * BULK CARRIER * 42263 DWT * B&W 11389 HP* 4 months * \$6000 (US VISA is a MUST)

ASAP* "MAERSK VENICE" * CONTAINER SHIP * 22300 DWT * B&W 23070 HP * 4 months * \$5500

ASAP* "MAERSK VALLETTA" * CONTAINER SHIP * 22310 DWT * B&W 23070 HP * 4 months * \$5500

ASAP* "NANTOR" * BULK CARRIER * 53596 DWT * MAN B&W 12889 HP * 5 months * \$5100

AUGUST * "MARFRET DOUCE FRANCE" * CONTAINER SHIP * 17254 DWT * MAN B&W 11060 HP * 5 m * 3900 Euro

ELECTRICAL ENGINEERS

ASAP* "MARY F" * BULK CARRIER * 43910 DWT * B&W 11641 HP * 4 months * \$4700 (US VISA is a MUST)

ASAP* "NANTOR" * BULK CARRIER * 53596 DWT * MAN B&W 12889 HP * 5 months * \$4100

OLVIA MARITIME LTD.

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



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

УСЛУГИ АГЕНТСТВА:

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

ТРЕБОВАНИЯ АГЕНТСТВА:

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

ТРЕБУЕМЫЕ СПЕЦИАЛЬНОСТИ:

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

Лицензия МТисП серия АВ №389003 от 22.02.2008 г.

5–12 августа 2010 года

Предварительная программа Конгресса:

1. Церемония открытия
2. Выступления принимающих организаций и почетных гостей
3. Выступление Президента
4. Выборы счетчиков голосов и членов счетной комиссии
5. Утверждение регламента
6. Выборы:
 - Мандатной комиссии
 - Редакционной комиссии
7. Отчет о работе за 2006–2009 годы / Организуемся глобально
8. Крепкие профсоюзы — устойчивое развитие транспорта
9. Предложения и поправки к уставу
10. Финансовые и аудиторские отчеты (за 2006–2009)
11. Членские взносы
12. Выборы руководящих органов, аудиторов, Генерального секретаря, Президента и Вице-президентов.
13. Местонахождение штаб-квартиры
14. Отчеты конференции женщин и конференции секций

Подробности и эксклюзивные материалы о Конгрессе читайте в сентябрьском номере журнала «Морской»



42-й Конгресс МФТ
Мехико 2010

Впервые — в стране Латинской Америки.

Самый большой конгресс за 112-летнюю историю существования

1376 участников из 368 профсоюзов и 112 стран.

www.itfglobal.org

Пиратский кодекс

Существует общепринятое мнение о том, что пираты никому не подчинялись и законов как таковых у них не было. Но у пиратов был такой пиратский кодекс, которому неукоснительно следовали все. Среди моряков распространялось определенное соглашение, под которым в обязательном порядке должны были подписать все члены команды. Пиратами избирали опытного капитана, которому они могли доверить свою жизнь.

Один из пиратских кодексов дошел и до нас. Вот он:

1. Каждый член команды равноправен по отношению к другим в своих решениях и в дележе добычи. В случае если команда находится в тяжелом положении, ответственность за принуждение пирата берет на себя капитан.
2. Каждый пират обязан принимать участие в рейдах и дележе добычи. Того, кто попытается незаметно вынести полученный товар, высаживают на необитаемый остров.
3. Организовывать азартные игры на деньги категорически запрещено.
4. Тот, кто попытается привести женщину на корабль, будет тотчас же казнен.
5. Дезертиров следует казнить или высадить на острове.
6. Драться на корабле категорически запрещено.
7. Если кто-то попытается убежать или обманывать, его нужно оставить на необитаемом острове, приложив всё самое необходимое.

8. Каждый член команды обязан подчиняться настоящим правилам. Каждый имеет право на свою строго оговоренную долю.

9. Если случайно на острове или в море найдется человек, его могут взять на борт, только если он примет эти нормы и будет одобрен всей командой.

10. Если кто-то закурит или выстрелит возле пороховых запасов, его надо бить плетями.

11. Если один из членов команды потеряет руку до локтя или ногу до колена, ему должны выплатить 400 дукатов. Если конечность потеряна полностью, то сумма удваивается.



☺☺☺

Вахтенный матрос капитану круизного лайнера:

— Разрешите доложить, в судне течь!

Капитан: — Откуда известно?

Матрос: — В плавательном бассейне — акула!

☺☺☺

Курсант военно-морского училища сдает экзамены. Принимающий экзамены адмирал предлагает курсанту назвать имена трех самых знаменитых английских адмиралов.

— Нельсон, сэр, — начал курсант, — затем Дрейк и... прошу прощения, сэр, как ваше имя?

☺☺☺

С корабля заметили в море человека.

— Эй, не волнуйся! — крикнули ему.

— Сейчас мы спустим шлюпку!

— Не надо! Лучше скажите, как доплыть до Ливерпуля?

— Плыви прямо три дня, а в пятницу повернешь налево!

☺☺☺

На корабль был назначен новый капитан.

После представления он обратился к команде с такими словами:

— Я хочу, чтобы каждый уразумел, что этот корабль не мой и не ваш. Этот корабль — наш корабль.

Из задних рядов раздался голос:

— Давайте тогда продадим его!

☺☺☺

31 августа 1986 года произошла крупнейшая в истории российского морского флота катастрофа — столкновение в районе Новороссийска парохода «Адмирал Нахимов» и сухогруза «Петр Васев», в результате которого погибло 423 человека. Сообщение ТАСС. В связи с заходом советского сухогруза «Петр Васев» в акваторию Средиземного моря, 7-й американский флот спешно покинул эти воды.

☺☺☺

Вбегает мужик на набережную, задыхаясь, забрасывает свой чемодан на находящийся в пяти метрах от причала паром, запрыгивает сам, еле уцепившись за какой-то канат, из последних сил подтягивается и падает на палубу. Затем довольный хрипит:

— Фу! Все-таки удалось!

— Отлично! — говорит капитан. —

Но вы могли бы подождать, пока мы причалим!

☺☺☺

Матрос спрашивает у капитана:

— Капитан, а что будет если встретятся наш корабль и айсберг?

Капитан:

— Айсберг поплывет дальше.

☺☺☺

Плывут два мужика по реке на лодке. Один гребет, а другой дремлет на корме. Гребец, весь в поту, бьет спящего веслом по голове. Тот вскакивает, вытаращив глаза, пытается понять в чем дело.

— Что, не спишь? — смеется гребец. — На-ка тогда погребки.

☺☺☺

В баре матрос пьет с каким-то мужиком. Мужик:

— Ну, до дна!

— Нет, так не пойдет. Может, для вас, сухопутных, такой тост и годится, но у нас на море говорят: «Выльем в люк».

☺☺☺

Едет за рулем старый капитан. Вдруг машина задергалась, зачихала и остановилась. Он выходит, открывает капот, наклоняется и кричит:

— Ну что там! Долго еще стоять будем?!

☺☺☺

Пришел моряк в банк в отдел выдачи кредитов, а банковский работник ему говорит: «Мне кажется, если у вас есть из чего выплачивать такие проценты, вам, может быть, и кредит не нужен?»

☺☺☺

Говорят, что капитан знает всё. Но крысы знают больше.

☺☺☺

Новости:

Сегодня возле Мадагаскара потерпел крушение российский рыболовный траулер «Непотопляемый». Команда, пьянствовавшая во Владивостоке, не пострадала.

☺☺☺

Крупный лайнер при швартовке зацепил маленький буксир. Капитан буксира кричит в мегафон:

— Эй, на лайнере! Ду ю спик инглиш?

— Ноу, — отвечают с борта лайнера.

— Парле ву франсе?

— Нон.

— Шпрехен зи дойч?

— Найн.

— А идиш зугт?

— Йю, йю!

— Так какого хрена толкаешься?!

☺☺☺

— Слышал? Против сомалийских пиратов послали ракетный крейсер! — О нет! Теперь у них еще и крейсер будет...

☺☺☺

Встречаются два моряка. Поговорили о всяком. Тут один говорит другому: — Мы уже полчаса разговариваем, а ты всё время показываешь мне язык! В чем дело?

— Это я не язык тебе показываю, это у меня после праздников печень торчит.



Привел капитан нового матроса на корабль и говорит:
— Вот здесь у нас лоцман, мичман, штурман...
— Ба! Да здесь все свои. Моя фамилия Кацман.



В крюинг приходит письмо. Секретарша читает его менеджеру по комплектации экипажей:
«Стоим где-то возле Африки. Приборы вышли из строя. Топливо закончилось. Припасы и вода закончились. Связь с судовладельцем потеряна. Находимся в бедственном положении. Помогите! Пришлите, хотя бы воды!»
Менеджер по комплектации экипажей с недоверием смотрит на секретаршу:
— Ну не может быть, чтобы всё было настолько плохо!
— Не знаю, не знаю! Но только марка на письме скрепкой приклеена!



Капитан судна кричит в машинное отделение:
— Эй, механик, какими дровами топишь?
— Как какими? Прямыми!
— Топи кривыми! Поворачивать будем!



Письмо матроса маме: «Дорогая мама! Я пошел на флот, потому что мне нравились чистота и порядок. Но только теперь я понял, кто поддерживает эту чистоту и порядок!».



Моряк пьяным не бывает, его качает море.



Капитан корабля делится воспоминаниями:
— Самый страшный случай был в моей жизни, когда наше судно попало в 8-балльный шторм. Но самое страшное было не в этом. Самое страшное, что в этот раз на борту мы везли груз кукол. Когда судно кренилось на борт, они все одновременно широко распахивали глаза и громко хором кричали: «Мама-а-а-а!!!».



Теплоход проходит мимо небольшого острова в океане, на котором бородатый мужчина что-то кричит, отчаянно размахивая руками.
— Кто это? — спрашивает пассажир капитана.
— Понятия не имею. Каждый год, когда мы здесь проходим, он вот так же сходит с ума.

Морские приметы



Солнце красно с вечера — моряку бояться нечего,
Солнце красно поутру — моряку не по нутру.

Дождик брызнул, ветер вслед — жди от шквала много бед,
После ветра дождь пойдет — значит, скоро шквал пройдет.

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

Если чайка села в воду — жди хорошую погоду,
Чайка ходит по песку — моряку сулит тоску.

Ми завжди перші
ОДЕСЬКИЙ СУПУТНИКОВИЙ КАНАЛ
Sirius 4, 4.8°E, 12073 N, 27500, FEC 3/4

OK

МОРСКИЕ ИСТОРИИ
МОРСЬКІ ПРИГОДИ

ДИВІТЬСЯ КОЖНУ НЕДІЛЮ О 19:10

Морський Серія НР №0063 - МІ від 6 лютого 2007р.
Видано: Національна Рада з питань телебачення і радіомовлення

«Пина колада» (Pina Colada) изобретен в Пуэрто-Рико, на местном диалекте означает «взбитый ананас».

Впервые карибский коктейль Pina Colada упомянул в 1922 году журнал TRAVEL. Он вовсе не нахваливал этот напиток. Тогда пина коладу описывали как коктейль, содержащий ананасовый сок, лайм, сахар и ром. В последующие годы рецепт многократно менялся. Отель Hilton в Пуэрто-Рико заявил в 1954 году, что пина коладу изобрел их бармен Рамон Марерро, после того как три месяца совершенствовал рецепт. Загвоздка состояла в том, что в местечке Old San Juan находился бар, который делал примерно такие же заявления. Тем не менее, Pina Colada считается официальным напитком Пуэрто-Рико.



ОРИГИНАЛЬНЫЙ КАРИБСКИЙ КОКТЕЙЛЬ PINA COLADA

НА 1 ПОРЦИЮ:

- 8 кубиков льда
- 120 мл ананасового сока
- 30 мл кокосового сиропа
- 60 мл белого рома
- колотый лед

ДЛЯ УКРАШЕНИЯ:

- 1 ломтик ананаса
- 1 коктейльная вишня на веточке

ПРИГОТОВЛЕНИЕ:

1. В блендер налить ананасовый сок.
2. Добавить кокосовый сироп и ром. Взбивать в течение нескольких секунд.
3. Добавить крошенный лед и взбивать еще несколько секунд.
4. Перелить напиток в бокал и украсить фруктами.

Подавать с соломинкой.