

*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. Медведєва, 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

ІЗМАІЛ  
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

№ 9, НОЯБРЬ 2010

Информационно-развлекательный журнал

## СЕМИНАР:

«Ратификация и выполнение  
Конвенции МОТ 2006 года  
о труде в морском судоходстве»

V КОНГРЕСС  
**УТАФ**

ПОДРОБНО  
ЧТО ТАКОЕ  
МОРЕПЛАВАНИЕ?

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ  
МАЙОР ТРОФИМ  
ДРАГУТИН

БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ  
НЕФТЯНАЯ СТОЛИЦА  
НОРВЕГИИ

КАЛЕНДАРЬ  
ЧТО ПРАЗДНУЕМ  
В НОЯБРЕ?

НА КАМБУЗЕ  
«БЛАГОДАРНАЯ»  
ИНДЕЙКА!

**Уважаемая Антонина Ивановна!**

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков поздравляет Вас с замечательным юбилеем. От всей души желаем Вам неиссякаемой жизненной энергии, которую Вы так щедро дарите людям, крепкого здоровья, чтоб выдержать нелегкий груз Вашей работы — благотворительного фонда морского транспорта «МОРТРАНС», удачи во всех Ваших начинаниях и, конечно же, любви, которая помогает Вам с легкостью идти по жизни.

Первый заместитель  
Председателя ЧППОМ  
О.И. Григорюк

*Есть у метких французов золотые слова:*

*«Если в молодость знала,  
если в зрелость могла».*

*Но бывает угасок в середине пути,  
Когда опыт и сила могут рядом идти.*

*Этот возраст счастливым сохнет в себе*

*Два коротеньких слова: «еще» и «уже».*

*Так что жить в это время и легко, и приятно.*

*Вам еще всё доступно, Вам уже всё понятно.*

*Если жизнь Вам предложит трудных ребусов ряд,*

*Их решите умело — Вам уже пятьдесят!*

*Если юность окликнет, становясь с нею в ряд,*

*Ваши действия смелы — Вам всего пятьдесят!*

*Вам мы желаем здоровья, везенья.*

*По жизни шагать с настроенным весенним!*

*Чтоб радость в судьбе Вашей чаще встречалась,*

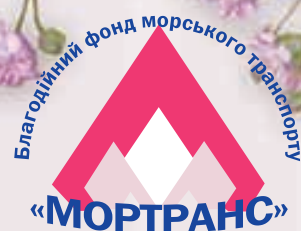
*Чтоб всё выходило и всё получалось.*

*Желаем успехов, желаем удачи,*

*Легко отдыхать и трудиться с отдачей,*

*Чтоб дружно семья ваша в счастье жила,*

*Чтоб жизнь интересной и долгой была!*



## V.SHIPS – МИРОВОЙ ЛИДЕР ПО УСЛУГАМ СУДОВОГО И КРЮИНГОВОГО МЕНЕДЖМЕНТА

Компания V.Ships была создана в 1984 году и является ведущим в мире провайдером услуг судового менеджмента, крьюнга и других услуг, касающихся морской сферы. В настоящее время под менеджментом компании находится флот, который составляют 1050 судов разных типов. Эта международная компания, трудоустраивающая 1600 человек офисного персонала и 24 000 моряков, состоит из 68 офисов, расположенных в 26 странах мира.

Основными направлениями деятельности компании V.Ships являются судовое менеджмент и трудоустройство моряков, а также предрейсовая подготовка и обучение моряков с целью совершенствования знаний и навыков плавсостава на уровне высоких стандартов, которые требуются на мировом рынке (включая последние требования международных конвенций).

Подобные решения вырабатываются разнообразными методами, включающими индивидуальное интервью, компьютерную подготовку, а также лекционные занятия по различным дисциплинам.

### V.SHIPS (УКРАИНА)

Одесский офис V.Ships имеет опыт работы в Украине с 1990 года и является одним из крупнейших крьюнговых агентств в Украине (его филиалы находятся также в Херсоне и Севастополе). Ежегодно более 7500 украинских моряков трудоустраиваются на судах под иностранными флагами, находящимися в менеджменте или крьюнге компании V.Ships.

Наряду с рекрутинговыми и крьюнговыми услугами внимание компании V.Ships сосредоточено на внутреннем обучении моряков, работающих на судах под менеджментом V.Ships. Наши опытные инструкторы — в прошлом капитаны и старшие механики — постоянно проводят различные занятия, такие как Bridge Resource Management, ECDIS, Port State Control, Ship Security Awareness, Ship Security Officer, Pollution Prevention, English language, V.Ships Induction course, Vessel General Permit, а также широкий спектр компьютерных занятий. В 2010 году наша компания внедрила принципиально новый курс Crew Resource Management.

Сейчас V.Ships (Украина) оперирует 190 местами для украинских кадетов и ежегодно обеспечивает плавпрактикой на своих судах свыше 400 курсантов морских учебных заведений. Мы тесно сотрудничаем с украинскими морскими учебными заведениями, в числе которых: Одесская Национальная Морская Академия, Одесский Морской Университет, Морской колледж им. Маринеско и Технического флота, Измальский филиал ОНМА, Херсонский Морской Институт и морские институты Севастополя. Сегодня V.Ships — лиди-

рующая компания на Украине, она обеспечивает высококачественной практикой украинских кадетов и гарантирует им трудоустройство после окончания учебы. Как результат кадетской программы 2008 года, 94 выпускника были промотированы и трудоустроены на судах нашей компании в должности младших офицеров, а в 2009 году их число увеличилось до 96. Прекрасным доказательством того, что V.Ships действительно предоставляет долгосрочные возможности карьерного роста, являются капитаны и стармехи, которые начинали свою деятельность еще кадетами в нашей компании.

Все услуги по трудоустройству моряков (включая тренинг) оказываются компанией V.Ships (Украина) бесплатно. Добро пожаловать!



**V.Ships**

**ОДЕССА, 65114**

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

**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

**С СЕНТЯБРЯ 2010 г. КОМПАНИЯ V.SHIPS ВВЕЛА ПРОГРАММУ ПО МЕДИЦИНСКОЙ СТРАХОВКЕ  
ДЛЯ 560 СЕМЕЙ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ V.SHIPS**



**Уважаемые читатели!**

Девятый номер журнала «Морской» освещает различные мероприятия, прошедшие в октябре в Украине, а также за ее пределами. Мы расскажем о международном семинаре по вопросам Сводной Морской Конвенции, прошедшем в начале октября в городе Ливорно (Италия). Расскажем об участии ЧППОМ ПРМТУ в праздновании 10-летия Морского Института Украины. Одной из основных тем семинара, проводившегося в рамках празднования, была роль профсоюза в создании положений Сводной Морской Конвенции.

Как вы могли заметить, на сегодняшний день обсуждение Сводной Морской Конвенции приобретает всё большую актуальность, уровень интереса к ней скоро достигнет уровня такого горячего и многогранного вопроса, как борьба с международным пиратством. В связи с этим специалисты ЧППОМ и ПРМТУ прилагают максимум усилий для того, чтобы повысить осведомленность украинских моряков о Сводной Морской Конвенции, они принимали активное участие в создании трехсторонней Рабочей группы по вопросу ратификации Сводной Морской Конвенции (первое заседание группы состоялось 28 октября).

Также мы расскажем вам о V Конгрессе Федерации Профсоюзов Водного Транспорта Латвии, прошедшем в Риге. Как всегда, сообщим несколько интересных новостей от Международной Федерации Транспортников и познавательную информацию в цифрах. Продолжим занятую рубрику «Бортовой журнал» следующей статьёй от курсантов ОНМА, находящихся на обучении в Норвегии. Надеемся, вы получите удовольствие от чтения и узнаете много нового и интересного со страниц нашего журнала.

Удачи всем вам, и да хранит вас бог!

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

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков при поддержке Профсоюза работников морского транспорта Украины ПРОВОДИТ МАСШТАБНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ МОРЯКОВ В СФЕРЕ ПРОФСОЮЗНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

Итоги исследования будут опубликованы в журнале «Морской» №10.

**ИНФОРМАЦИЯ**

2 В цифрах.

8 Введение: Международная организация труда (МОТ).

**КАЛЕНДАРЬ**

4 Самые интересные события ноября.

**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ**

10 Строитель портовой церкви и его команда.

**АКТУАЛЬНО**

12 Семинар: «Ратификация и выполнение Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве».

16 V Конгресс UTAF.

**БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ**

14 Ставангер — нефтяная столица Норвегии.

**ПОДРОБНО**

18 Что такое мореплавание?

**КАЮТ-КОМПАНИЯ**

22 Шутки, байки, анекдоты.

**НА КАМБУЗЕ**

24 Индейка на День благодарения.

стр. **20**  
**ПОДРОБНО**

Конвенция  
МОТ о труде  
в морском  
судоходстве  
2006 года

«МОРСКОЙ»  
№ 9, ноябрь 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](mailto:morskoy@mtwtu.org.ua)

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

# В ЦИФРАХ

На сегодня в Одессе имеется 12 университетов, 8 академий, 7 институтов, 1 семинария, 10 колледжей, 8 техникумов, 10 училищ, 10 гимназий, 17 лицеев, 108 общеобразовательных школ (15 школ закрыты), 5 вечерних школ, 13 школ-интернатов, 13 музыкальных учебных заведений, а также 27 спортивных школ. Также в Одессе в настоящее время функционирует 14 учебных заведений эстетического воспитания: 6 школ искусств, 3 художественные школы, 2 хореографические, 1 театральная, 1 киношкола и 1 школа хорового искусства.

## ОНМА

**В 1816 году** местное одесское купечество приняло решение: из доходов города выделить 6500 рублей ассигнациями на коммерческую гимназию для моряков. Это послужило значительным толчком для развития мореходства на Черном море.

**7 июня 1944 года** — на базе старой гимназии образовано Одесское высшее мореходное училище (ОВМУ).

**29 мая 1958 года** — ОВМУ переименовано в Одесское высшее инженерное морское училище (ОВИМУ).

**26 апреля 1991 года** — ОВИМУ переименовано в Одесскую государственную морскую академию (ОГМА).



**21 сентября 2002 года** — ОГМА присвоен статус национальной, она стала называться Одесская национальная морская академия (ОНМА).

За годы своей деятельности академия подготовила около **40 тысяч** специалистов для морского флота бывшего СССР, Украины и 45 иностранных государств.

**8 выпускников ОНМА** удостоены звания Героя труда, **5 выпускников** стали лауреатами Государственных премий, **10** — заслуженные работники образования и науки Украины, **свыше 300** выпускников награждены знаком «Почетный работник морского флота».

**В сентябре 1949 года** состоялся первый выпуск инженеров-судоводителей.

**В 1973 году** по судоводительской специальности было защищено 2 докторских диссертации и 5 кандидатских, подготовлено к защите 8 диссертаций.

В общей сложности в **70-е годы** на факультете 42% преподавателей имели ученые степени и звания.

Сегодня в академии учатся свыше **7000 курсантов** и студентов. Ежегодный выпуск составляет около **1000 специалистов**. С каждым годом возрастает количество курсантов и выпускников, которые заключают договора на сотрудничество с судо-владельцами Великобритании, Греции, Германии, Нидерландов и других европейских стран.

# Море требует преданности и полной самоотдачи!



**Трудоустройство моряков  
Высокие оклады и стабильная работа**

Лицензия министерства труда и социальной  
политики Украины АВ №399910 от 19.06.2008г

MSC – ведущая мировая компания, объединяющая в одну мировую семью преданных своему делу людей. Именно благодаря нашей команде, мы с уверенностью смотрим в будущее.

Добро пожаловать во Всемирную семью MSC!



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

**MSC Crewing Services**

г. Одесса, Люстдорфская дор., 140-В

**(0482) 333 893**

web: [www.msccs.com](http://www.msccs.com)

email: [info@msccs.com](mailto:info@msccs.com)

# В НОЯБРЕ



**1 НОЯБРЯ**  
Всемирный день вегана

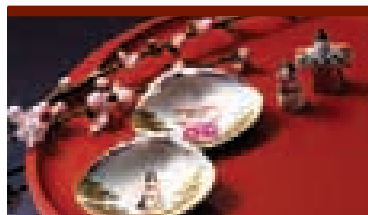
**3 НОЯБРЯ**  
День инженерных войск Украины

Именно инженерные войска первыми осваивали новейшие средства ведения боя, внедряли их в арсенал армии. Из инженерных войск выделились в самостоятельные рода войск железнодорожные войска, войска связи, автомобильные войска, танковые войска и даже авиация.



**День ракетных войск и артиллерии Украины**

Профессиональный праздник ракетчиков и артиллеристов отмечают офицеры, прапорщики, курсанты, военнослужащие военной службы по контракту и срочной службы, работники оборонной промышленности, ветераны войны, труда и Вооруженных Сил Украины.



**День культуры в Японии**

**4 НОЯБРЯ**



День железнодорожника Украины

**5 НОЯБРЯ**

**Дивали — фестиваль огней (главный индуистский праздник)**

Дата праздника уникальна для каждого года. В 2010 году эта дата — 5 ноября.

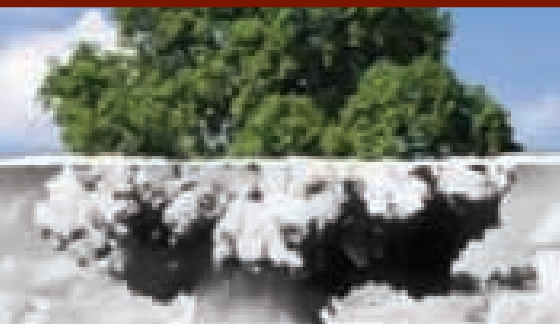


**6 НОЯБРЯ**



**Всемирный день мужчин**

Праздник отмечается в первую субботу ноября. В 2010 году эта дата — 6 ноября.



**Международный день предотвращения эксплуатации окружающей среды во время войны и вооруженных конфликтов**

Был учрежден Генеральной Ассамблеей ООН с целью привлечения внимания к экологическим последствиям войны и важному значению отказа как от эксплуатации, так и от бессмысленного причинения ущерба экосистемам в стремлении достичь военных целей.

**День здоровья в Туркменистане**

Праздник отмечается в первую субботу ноября. В 2010 году эта дата — 6 ноября. В этот день проводятся спортивно-массовые мероприятия и соревнования по традиционным народным видам спорта.

**7 НОЯБРЯ**



**Всемирный праздник вина в Армении**

**День работника социальной сферы Украины**

Праздник отмечается в первое воскресенье ноября. В 2010 году эта дата — 7 ноября. Этот праздник является свидетельством высокой оценки государством роли работников, которые ежедневно обеспечивают реализацию государственной политики по вопросам социальной защиты, занятости, организации оплаты и безопасности труда, трудовых отношений.

**8 НОЯБРЯ**

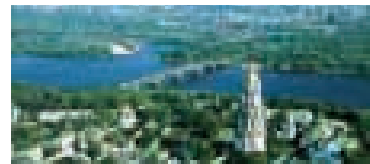
**Международный день КВН**

В 2001 году 8 ноября Россия и некоторые страны СНГ впервые в истории отметили Международный день КВН. Идея праздника была предложена президентом международного клуба КВН Александром Масляковым. Дата празднования была выбрана в честь годовщины первой игры Клуба веселых и находчивых, вышедшей в эфир 8 ноября 1961 года.

**День журналиста в Китае**



**9 НОЯБРЯ**



**День украинской письменности и языка**

Этот праздник был установлен указом президента в 1997 году и отмечается каждый год в честь украинского летописца преподобного Нестора — последователя творцов славянской письменности Кирилла и Мефодия.

«Мы сохранили всё, что осталось от старой Одессы после строительства безликих элитных многоэтажек вокруг нас. Мы начали с вьезда — 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 символе 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 вращением 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](mailto:salonpasha@mail.ru)**

**[www.salonpasha.com.ua](http://www.salonpasha.com.ua)**

**All rights reserved by Salon PASHA**

**10 НОЯБРЯ****Всемирный день молодежи****Международный день бухгалтерии (День бухгалтера)**

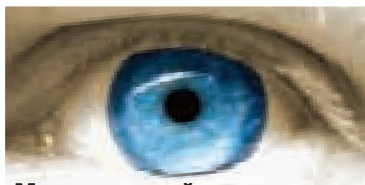
Выбору даты праздника послужило событие конца 15 века — 10 ноября 1494 года в Венеции была опубликована книга Луки Пачиоли «Всё об арифметике, геометрии и пропорции». Одна из глав книги называлась «О счетах и других записях» и содержала подробное изложение бухгалтерского дела Венеции. Это был первый печатный труд о методе двойной бухгалтерии, труд, который послужил основой для создания некоторых широко распространенных работ по коммерческой бухгалтерии.

**Всемирный день науки****11 НОЯБРЯ****Всемирный день качества**

Праздник отмечается во второй четверг ноября. В 2010 году эта дата — 11 ноября. Целью Всемирного дня качества является повышение значения высокого качества продукции и услуг, а также активизация той деятельности, которая направлена на привлечение внимания к проблемам качества. Ведь речь идет не только о безопасности товаров для человека и окружающей среды, но и о степени удовлетворенности запросов и ожиданий потребителей.

**Всемирный день юзабилити**

Праздник отмечается во второй четверг ноября. В 2010 году эта дата — 11 ноября. Юзабилити (Usability) можно дословно перевести с английского языка как «практичность, удобство и простота использования». Миссия этого праздника — повышение уровня общественного сознания в отношении необходимости упрощения доступа и повышения простоты использования продуктов и услуг, имеющих особо важное значение для человечества. Главный лозунг Всемирного дня юзабилити — «Сделай проще!». Потому что удобные и понятные технологии делают жизнь каждого из нас проще и повышают ее качество в любой части света.

**13 НОЯБРЯ****Международный день слепых****14 НОЯБРЯ****Всемирный день борьбы с диабетом**

В январе 1922 года молодой канадский ученый Фредерик Бантинг впервые в истории спас жизнь, сделав инъекцию инсулина 14-летнему мальчику, страдавшему тяжелой ювенильной формой сахарного диабета. Вместо того чтобы получить патент на инсулин и впоследствии сказочно разбогатеть, Бантинг передает все права Торонтскому университету. В дальнейшем права на производство инсулина перешли к Канадскому совету по медицинским исследованиям, и в конце 1922 года новый препарат появился на рынке лекарств. С 2007 года Всемирный день борьбы с диабетом проводится под эгидой ООН. 14 ноября было выбрано с тем, чтобы увековечить заслуги Ф. Бантинга, родившегося 14 ноября 1891 года.

**День отца**

Праздник отмечается во второе воскресенье ноября. В 2010 году эта дата — 14 ноября.

**Бал дивас — День детей в Индии****16 НОЯБРЯ****Международный день терпимости**

В этот день необходимо находить подтверждение идее о том, что многообразие, воплощенное в мыслях, верованиях и действиях, является ценным даром, а не угрозой. Необходимо стремиться к созиданию более терпимых общин, в жизни которых укоренится этот основополагающий идеал.

**День работников радио, телевидения и связи Украины****18 НОЯБРЯ****Международный день отказа от курения**

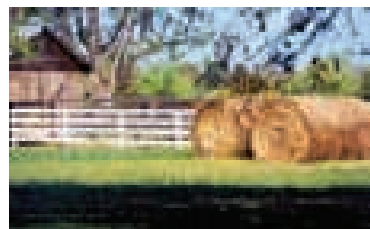
Праздник отмечается в третий четверг ноября.

**День рождения Деда Мороза в России**

В этот день в России официально празднуют день рождения Деда Мороза. Каков возраст зимнего волшебника, доподлинно неизвестно, но точно, что ему более 2000 лет. Дату рождения Деда Мороза придумали сами дети, поскольку именно 18 ноября на его вотчине — в Великом Устюге — в свои права вступает настоящая зима с настоящими морозами.

**20 НОЯБРЯ****Всемирный день детей**

20 ноября 1959 года Генеральная Ассамблея ООН приняла Декларацию прав ребенка, а в 1989 году — Конвенцию о правах ребенка.

**21 НОЯБРЯ****День работников сельского хозяйства Украины**

Праздник отмечается в третье воскресенье ноября. В 2010 году эта дата — 21 ноября.

**26 НОЯБРЯ****Всемирный день информации****30 НОЯБРЯ****Международный день защиты информации**

В 1988 году американская Ассоциация компьютерного оборудования объявила 30 ноября Международным днем защиты информации. Целью дня является напоминание пользователям о необходимости защиты их компьютеров и всей хранимой в них информации.





## 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](mailto:Danukr@Danaos.od.ua)  
[www.danaos.od.ua](http://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](mailto:danaos@mrpl.dn.ua)





# Введение: МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА (МОТ)



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



## ЧЕМ ЗАНИМАЕТСЯ МОТ?

МОТ 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.
- Восемью «основных» конвенций МОТ, 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 МОТ в течение последних нескольких лет включают принятие Конвенции о труде в морском судоходстве (2006) и Конвенции о труде рыбаков.



## ЧТО ТАКОЕ КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ?

Одобренная в феврале 2006 года Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве устанавливает минимальные стандарты обеспечения удовлетворительных условий труда для моряков во всем мире. Она объединяет и совершенствует свыше 65 других морских нормативных документов МОТ, а также вводит систему аттестации и контроля ее исполнения.

Чтобы эта Конвенция вступила в действие, она должна быть ратифицирована некоторым минимальным числом стран-членов МОТ. Европейский Парламент хотел, 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 инспекции в любом порту.

С 1 мая 2010 года сайт [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) доступен на русском языке.



# когда мы вместе, КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!

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

\*для членов Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.



Черноморская первичная профсоюзная организация моряков при поддержке Профсоюза работников морского транспорта Украины ПРОВОДИТ МАСШТАБНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ МОРЯКОВ В СФЕРЕ ПРОФСОЮЗНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. Итоги исследования будут опубликованы в журнале «Морской» №10.

**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**

# СТРОИТЕЛЬ ПОРТОВОЙ ЦЕРКВИ И ЕГО КОМАНДА

Второстепенный вроде бы персонаж майор Драгутин позитивно упоминается почти всеми дореволюционными одесскими историками и мемуаристами, хотя они даже имени его не знают, не говоря уже об отчестве. За что же ему такой почет и уважение?

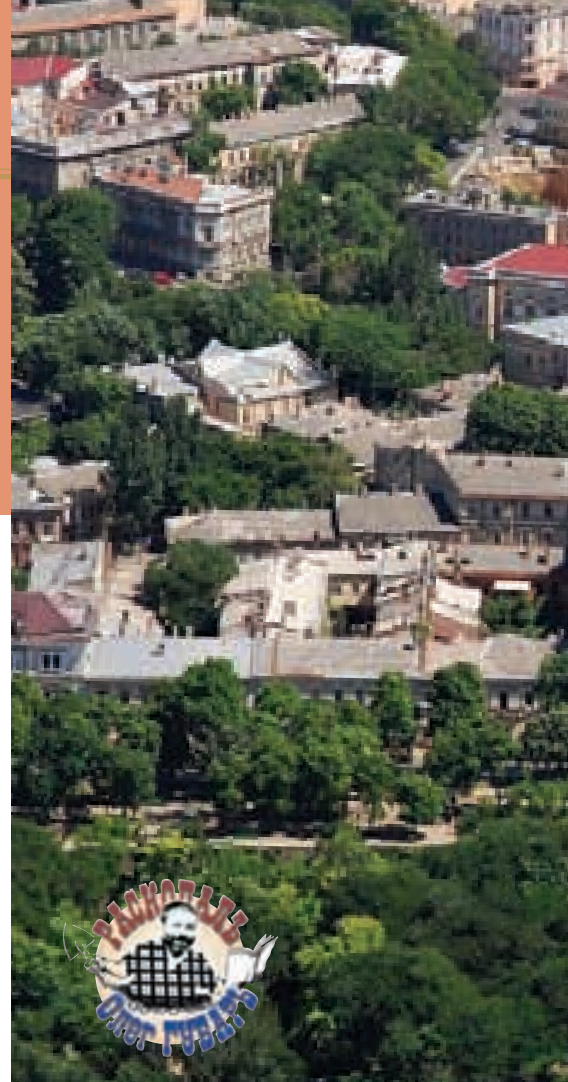
## Командир арестантской роты

В первые десятилетия XIX века благоустройство Одессы осложнялось самыми разными обстоятельствами. Одной из острейших проблем долго оставалось устройство проезжей части и тротуаров — из-за дефицита строительных материалов, дешевой рабочей силы и транспорта. Одесса, изрядно ограниченная, кроме всего прочего, в потреблении воды, вполне соответствовала меткой пушкинской метафоре: «летом — песочница, зимой — чернильница». Город и в самом деле то в пыли задыхался, то в грязи утопал. На выручку пришло оригинальное производственное формирование — военные арестантские роты, подчиненные гражданскому ведомству.

Они создавались в Одессе и во всем Новороссийском крае, согласно императорскому указу от 10 июля 1830 года. Прострафившиеся нижние чины не подвергались бесполезной муштре, а приспособлялись к всевозможным городским работам, причем не на общественных началах, а за плату, пусть и скромную. Арестанты копали колодцы, ремонтировали пруды, плотины, производили земляные работы, строили казенные здания и сооружения, помогали пожарной команде и проч. Командиром первой одесской арестантской роты (позже появилась и вторая) и назначили капитана Трофима Петровича Драгутина.

Уже в декабре 1831 года одесский градоначальник А.И.Лёвшин писал генерал-губернатору графу М.С.Воронцову: «Арестантская рота приносит пользу городу и служит к большим сбережениям сумм». Позднее он развивает эту тему: «Арестантская рота приносит величайшую пользу. Я ими доволен, и они довольны, ибо побегии прекратились, и люди сии веселятся: у них своя музыка, забавляющая по воскресеньям народ, свои певчие, а во время праздников свои качели. Я их вывел из острога, и они живут в казарме своей, как солдаты. Ротного командира Бог мне дал прекрасного человека и хозяина; рота его имеет свои огороды, свое хозяйство. Рота сия будет вроде ремесленного училища: в ней есть разные мастера, которые формируют своих товарищей в плотники, столяры, каменщики, печники и проч.».

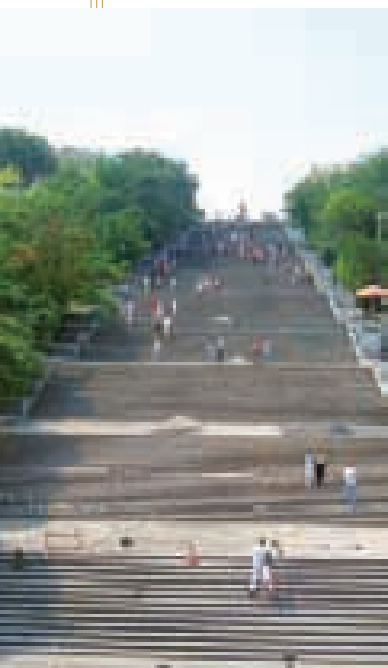
То есть арестантов освободили из тюрьмы и наравне с солдатами поселили в оборонительной казарме №5, прежде занимаемой Одесским карантинным батальоном. Она простиралась примерно по направлению нынешней улицы Новосельского, от Торговой до Ямской, как раз до дома Драгутина в XXV квартале Греческого форштата, отчего впоследствии, когда место казармы застроили жилыми домами, образовавшийся в тылу переулочек назвали Драгутинским (он же Школьный, он же Ушинского).



## В эпицентре общественной жизни

Интересно, что именно Драгутин принимал в эксплуатацию по описи знаменитую Бульварную (Потемкинскую) лестницу от городского архитектора Г.И.Торичелли и руководителя Одесского строительного комитета военного инженера Г.С.Морозова. То есть в буквальном смысле слова должен был освидетельствовать 319 ее конструктивных элементов — арки, сваи и проч., включая недоступные физически. Как он справился с этим отчасти виртуальным заданием, неизвестно, а только лестница жива и поныне.

К заслугам драгутинской команды можно отнести и благоустройство Старого городского кладбища, и укладку первых в Одессе асфальтовых тротуаров «по методу Драгутина». В ходе ликвидации чумной эпидемии 1837 года Драгутин исполнял обязанности комиссара четвертого временного карантина, оборудованного в хлебном магазине и расположенном на Таможенной площади при входе на Ланжероновский спуск. За эти и другие заслуги его наградили орденом Св. Станислава 3-й степени, а в конце 1839 года произвели в майоры.





Таким образом, «драгутинцы» всё время находились в эпицентре общественной жизни и, соответственно, внимания. Но, как теперь выражаются, фишка самого Драгутина была не только в предприимчивости, энергичности, профессионализме. Еще на заре своей служебной карьеры, не обладая сколько-нибудь солидным капиталом и не владея никакой недвижимостью, Драгутин с супругой обозначились как люди чрезвычайно богобоязненные и милосердные — жертвования этой почтенной четы регулярно фиксируются в местной муниципальной газете.

### «...Меж Карантинной и Практической гаванями»

Осенью 1847 года майор Драгутин «уволнен от службы (...) за болезнью, с мундиром и пенсионом полного жалованья», прослужив в общей сложности четверть века. Но на покой не ушел, а вызвался стать одним из попечителей сооружения Сретенского храма на Новом базаре, старостой которого был впоследствии. Параллельно он занимался заготовлением строительных материалов и надзором за сооружением Александровского детского приюта. Его опыт оказался востребованным и на редкость полезным: у Драгутина всё получалось дешевле, качественнее, оперативнее.

Летом 1850 года Драгутин заявил о своем намерении построить собственными силами часовню на набережной, против Бульварной лестницы. Здесь нужно дать пояснение. В 1849 году, по случаю 60-летия взятия Хаджибея, был учрежден крестный ход в память основания Одессы — 22 августа (2 сентября) 1794 года. В связи с этим многие города России принесли на благословение Южной Пальмире списки с наиболее почитаемых святых икон. Из Киева — образ «Богородицы Печерской», из Новгорода — «Собор Всех Святых Новгородских», из Москвы — образы «Богоматери Иверской», «Богоматери Владимирской», «Богоматери Донской» и «Святителей Чудотворцев Московских», из Санкт-Петербурга — образы «Богоматери Казанской», «Спас Нерукотворный», «Всех Скорбящих Радости», «Александра Невского», из Смоленска — «Богоматери Смоленской», из Ярославля — «Богоматери Толгской». Иконы были доставлены из Пскова, Твери, Костромы, Ростова Великого, Вологды, Воронежа, Иркутска, Тотмы, Великого Устюга, Соловецкого монастыря, Харькова, Чернигова, Могилева, Тифлиса, Константинополя, а с Афона доставили крест, изготовленный из трех экзотических пород дерева.

Крестный ход начинался от памятника герцогу Ришелье, а во время водосвятия — из порта, от подножия Бульварной лестницы, поэтому часовню для размещения этих святынь уместно было устроить на набережной, меж Карантинной и Практической гаванями. «Сооружение принял на себя отставной майор Драгутин, известный всему городу нашему как долговременною и весьма полезною службою своею, так и неутомимою христианскою благотворительностью».

Закладка часовни во имя Всех Святых состоялась 17 июня 1851 года. В дальнейшем она дополнилась небольшим храмом Святителя Николая Мирликийского — покровителя мореходов, именовалась Портовой или церковью при Одесской портовой таможне, будучи одновременно Всехсвятской и Свято-Николаевской. В 1857 году по проекту архитектора И.О. Даллаквы вокруг церкви соорудили ограду с садиком. Здесь впоследствии служил святой подвижник отец Иона Атаманский (в середине 1930-х храм разрушили).

В ходе строительства портовой церкви Драгутин наилучшим образом исполнил взятые на себя обязательства. К сожалению, сведений о кончине этого достойного человека и месте его захоронения пока не сумел обнаружить.

Ставангер — город (третий по величине в стране) и коммуна в фюльке Ругаланн.

Для жителей Норвегии название города Ставангер является синонимом слова нефть. Несмотря на то что это был не первый город, где началась добыча нефти, именно здесь расположено 85% нефте- и газодобывающих компаний Норвегии, например, такие как государственная StatoilHydro — крупнейшая нефтяная компания Северной Европы и крупнейший поставщик газа на европейский рынок. Именно поэтому Ставангер считается нефтяной столицей Норвегии.

Неудивительно, что одной из главных достопримечательностей города стал Музей нефти. Музей раскрывает историю происхождения нефти, почему она появилась именно в норвежском шельфе, как нефть стала одним из важнейших энергетических ресурсов.

Идея создания музея родилась в 1974 году. В 1992 году состоялся конкурс, на котором из 48 проектов здания музея был выбран победитель. Архитектура музея, стилизованная под морские нефтяные платформы, выглядит очень эффектно. Музей был открыт в 1999 году в присутствии короля Харальда V.

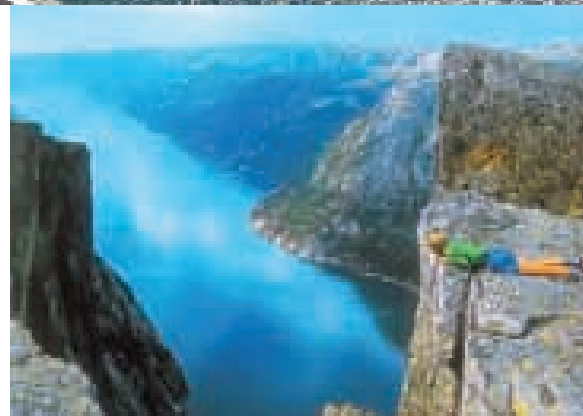
Расположен Ставангер на полуострове, на юго-западном побережье Норвегии. Непосредственная близость к морю и удачное географическое положение, а также транспортная развязка, ведущая во все точки страны, сделали его важнейшим стратегическим и экономическим объектом.

# НЕФТЯНАЯ СТОЛИЦА НОРВЕГИИ



Снаружи здание музея выглядит как памятник архитектуры, но внутри вы попадаете в необыкновенный мир, в котором вас знакомят с бытом моряков и водолазов, ученых и летчиков, инженеров и энергетиков. В музее собрана коллекция самых разнообразных бурильных установок и бурильных долот, а также огромное количество моделей нефтяных и газодобывающих платформ и судов.

Три кинозала показывают гостям музея фильмы в формате 3D о жизни на платформах, о водолазах, о моряках. Множество экспонатов выполнено таким образом, что каждый посетитель может попробовать себя в роли водолаза и оператора судна, оператора подводных подвижных объектов и пожарника, отвечающего за безопасность.



Однако Музей нефти не единственное место в Ставангере, где стоит побывать. На набережной Ставангера вы увидите военный корабль-музей, хранящий историю военных действий Второй мировой войны. На другой стороне набережной расположен старый район Ставангера, в котором сохранились 173 деревянных здания, построенных в начале 18 века. Они до сих пор являются пригодными для жилья!

В Ставангере расположен и Конгсгард — бывшая резиденция королей, которой уже более 800 лет. Она является одной из самых старых до сих пор сохранившихся построек Норвегии.

Еще одной интересной достопримечательностью Ставангера является скульптурный проект Энтони Гормлея «Сломанная колонна». Этот проект состоит из 23 железных скульптур мужских силуэтов, которые установлены в разных точках города.





В период с 5 по 7 октября в Ливорно (Италия) проходил семинар, организованный FIT-CISL (Ремо Ди Фьоре) и Международной Конфедерацией профсоюзов работников водного транспорта (МКПРВТ, Георгий Столяренко).

# СЕМИНАР:

## РАТИФИКАЦИЯ И ВЫПОЛНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ МОТ

## О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА



В ХОДЕ ДИСКУССИИ БЫЛА ПОДТВЕРЖДЕНА ВАЖНОСТЬ ОБМЕНА ОПЫТОМ работы в сфере социально-бытового обслуживания моряков (СБОМ). Поэтому была сочтена целесообразной организация специальной конференции по этому вопросу в Италии в 2011 году с участием представителей профсоюзов и других заинтересованных сторон, в особенности стран Восточной Европы.

Данное ПРЕДЛОЖЕНИЕ БУДЕТ ВНЕСЕНО в итальянский Национальный комитет по СБОМ.

В нем ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ представители морских профсоюзов Эстонии, Грузии, России и Украины.

ТЕМА СЕМИНАРА: «Ратификация и выполнение Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве».

ВКЛАД В РАБОТУ СЕМИНАРА ВНЕСЛИ представители и других профсоюзных объединений (FILT и UILT), а также Объединения судовладельцев КОНФИТАРМА, морских агентств, капитанерии портов Италии и инспекторы МФТ и католических служб СТЕЛЛА МАРИС.

УЧАСТНИКИ СЕМИНАРА подчеркнули большое значение новой Конвенции не только для моряков, но и для всего морского сообщества, поэтому они считают необходимым ускорить ее ратификацию всеми странами, включая Россию, Грузию, Украину и Эстонию.





## СОВМЕСТНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ

В период с 5 по 7 октября в Ливорно (Италия) проходил семинар, организованный FIT-CISL (Ремо Ди Фьоре) и Международной Конфедерацией профсоюзов работников водного транспорта (МКПРВТ, Георгий Столяренко).

В нем приняли участие представители морских профсоюзов Эстонии, Грузии, России и Украины.

Тема семинара: «Ратификация и выполнение Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве».

Вклад в работу семинара внесли представители и других профсоюзных объединений (FILT и UILT), а также Объединения судовладельцев КОНФИТАРМА, морских агентств, капитанерии портов Италии и инспекторы МФТ и католических служб СТЕЛЛА МАРИС.

Участники семинара подчеркнули большое значение новой Конвенции не только для моряков, но и для всего морского сообщества, и поэтому считают необходимым ускорить ее ратификацию всеми странами, включая Россию, Грузию, Украину и Эстонию.

В ходе дискуссии была подтверждена важность обмена опытом работы в сфере социально-бытового обслуживания моряков (СБОМ). Поэтому была сочтена целесообразной организация специальной конференции по этому вопросу в Италии в 2011 году с участием представителей профсоюзов и других заинтересованных сторон, в особенности стран Восточной Европы.

Данное предложение будет внесено в итальянский Национальный комитет по СБОМ.

FIT-CISL (Ремо Ди Фьоре)  
ОТ ПРОФСОЮЗОВ:

Грузии  
России  
Украины  
Эстонии

МКПРВТ (Г. Столяренко)

О. Давитиани  
А. Беляков, В. Нефедов, В. Сиротюк  
М. Киреев  
В. Кивистик

Ливорно, 7 октября 2010 г.

**Нужен совет?**  
Портал "Помощь морякам" ответит на все твои вопросы!

**Comunicato**

Nel giorni 5, 6 e 7 Ottobre si è tenuto a Livorno (Italia) un seminario organizzato dalla FIT-CISL (Remo Di Fio) e dalla Confederazione Internazionale dei Sindacati dei Lavoratori dei Bassanti marittimi e Sociali (CISLTA, Group ITALIANNICI).

Hanno partecipato i delegati dei sindacati di GEORGIA, GEORGIA, RUSSIA ed UKRAINA.

Il tema del seminario è stato "Ratifica ed implementazione della convenzione ILO 2006 sul lavoro marittimo".

Hanno parlato il loro presidente i rappresentanti di FIT e dell'Unione portuali di Confedera, Agenti Marittimi, Capitanerie PT, Capa Genova, Capa delle Capitanerie di Porto e della Mare.

Tutti i partecipanti hanno sottolineato l'importanza che la nuova convenzione ha non solo per il benessere del mare ma per l'intero comparto marittimo e quindi auspicano che al più presto tutti i paesi aderiscano la ILO 2006 in particolare la Russia, la Georgia, l'Ucraina e l'Estonia.

Il dibattito ha affrontato anche il problema del welfare offrendo una serie di esperienze. A seguito di ciò si è ritenuto opportuno programmare una specifica conferenza sull'argomento da tenere in Italia nel 2011 con la partecipazione in particolare dei rappresentanti sindacali e del settore dei paesi dell'Est Europa. La proposta verrà trasferita al Comitato Nazionale di welfare.

*(Signatures and names of participants)*

Грузия  
Россия  
Украина  
Эстония

Ливорно, 7 октября 2010

**ЮРИДИЧЕСКОЕ БЮРО  
СЕРГЕЕВЫХ**

*Открытие кризисовых компаний «под ключ»*

*Подготовка Контрактов с иностранными судовладельцами*

*Организация работы и документооборот кризисовой компании*

*Консультации по налогообложению*

*Другие виды юридических услуг*

Украина, 63120, с. Сарнах | ул. Колетская, 42, (Морской центр), офис 204  
тел./факс: +38 048 788 01 28 | e-mail: mta@ukr.net

# V Конгресс UTAF



Первый заместитель Председателя ЧППОМ Олег Григорюк, Генеральный Секретарь ИТФ Дэвид Кокрофт и Председатель ПРМТУ Михаил Киреев

## В Риге прошел V Конгресс UTAF / Федерации Профсоюзов Водного Транспорта в Латвии.

В UTAF входит 13 профсоюзных организаций, объединяющих более 1200 работников портов и водного транспорта.

В трех крупных портах Латвии — Риге, Вентспилсе и Лиепая — работают профсоюзные организации докеров.

На Конгрессе были представлены 22 делегата с тремя доверенностями на право голоса из 35.

География гостей конгресса была представлена странами: Англией, Эстонией, Литвой, Украиной и Россией.

Почетными гостями стали Генеральный секретарь ИТФ / МФТ Дэвид Кокрофт, который обратился с приветственной речью к делегатам конгресса и рассказал о дальнейшей деятельности ИТФ по развитию и укреплению профсоюзного движения.

Дэвид Кокрофт напомнил участникам конгресса о стратегическом положении транспортных профсоюзов республик Прибалтики в логистической цепочке между Западом и Востоком. Своё выступление Генеральный секретарь ИТФ закончил призывом к делегатам конгресса: «Крепкие профсоюзы — устойчивое развитие транспорта!»



Генеральный Секретарь ИТФ Дэвид Кокрофт

Представитель Партии Центра Согласия, делегат сейма Сергей Долгополов говорил о возможностях и силе профсоюзов на политическом уровне.

Александр Мейер, координатор программы ИТФ «Удобные порты» в регионе Балтийского моря, представил презентацию о развитии профсоюзного движения в Литве, Латвии и Эстонии и грузообороте в портах восточного побережья Балтики.

### CARGO HANDLING IN THE BALTIC SEAPORTS MILLIONS TONS. JAN. – AUG. 2010.

PORT OF	VOLUME MLN. T.	CHANGE IN %
BUTINGE	0,9	-12,5
KLAIPEDA	19,985	12
LIEPAJA	2,728	-0,3
VENTSPILS	17,37	-9
RIGA	19,707	-1,9
TALLINN	24,7	16,5

Президент Федерации профсоюзов Латвии Петерис Кригерс обратился к делегатам Конгресса с пожеланием более активной работы в молодежной среде.

Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев поблагодарил Алексея Холоднюка за приглашение и за теплый прием, а также в своем выступлении сообщил о состоянии дел в украинских портах и об участии первичных профсоюзных организаций в повседневной работе и жизни украинских портов, которые в скором времени возможно изменят форму собственности и станут частными. Именно в этих условиях роль профсоюзных организаций на местах особенно важна и востребована. Не дать частным

инвесторам ухудшить условия труда и социальные гарантии, оговоренные в Отраслевом соглашении и коллективных договорах предприятий, — вот основная задача ПРМТУ. И опыт братских профсоюзов всего мира сейчас как никогда необходим.

### СО СЛОВАМИ ПРИВЕТСТВИЯ К ДЕЛЕГАТАМ КОНГРЕССА ОБРАТИЛИСЬ:

**Пятрис Бекежа**, Президент Профсоюза Моряков Литвы,

**Владимирас Бендорайтис**, Президент Независимого Профсоюза Докеров Литвы,

**Георгий Столяренко**, Председатель Международной Конфедерации Профсоюзов Работников Водного Транспорта,

Председатель Черноморской Профсоюзной Организации Моряков, Вице-

Президент Профсоюза Моряков Латвии, Координатор работников портов Эстонии.

V КОНГРЕСС UTAF ОТКРЫТЫМ ГОЛОСОВАНИЕМ ИЗБРАЛ Алексея Холоднюка на пост Президента Федерации.

ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПОЗДРАВЛЯЕТ Алексея Холоднюка с переизбранием и желает ему крепкого здоровья и сил для успешной работы на поприще развития профсоюзного движения и укрепления солидарности работников в портах Латвии.



Председатель ПРМТУ Михаил Киреев и Председатель UTAF Алексей Холоднюк

## АДРЕСА АГЕНТСТВ

### DANAOS

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

### MSC Crewing Services

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

### V.SHIPS

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

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

### WILSON CREWING AGENCY, ODESSA

Украина, 65000, Одесса,  
пер. Маяковского, 7  
Факс: +38-048-711-75-07,  
моб.: +38-050-392-70-74

### UNIVIS.LTD

Украина, 65044, Одесса,  
пер. Пироговский, 6  
Тел/Факс: +38-0482-37-22-06,  
(+380482) 37-22-64  
Факс: +38-0482-37-16-25  
Телекс: 732116 UX  
office@univis.uptel.net

### ДП «Томекс»

65012, г. Одесса,  
Мукачевский пер., 6/5, оф. №4,  
тел.: +38-0482-34-88-87,  
факс: +38-0482-34-80-07,  
e-mail: office@tomexteam.com

### ООО «Украинское морское агентство»

65026, г. Одесса,  
ул. Бунина, 10  
(Морской бизнес-центр,  
1-й и 7-й эт.),  
тел.: +38-0482-307-805,  
www.uma.od.ua



## ДП «СИГАЛ»

65029, г. Одесса,  
ул. Княжеская, 27, оф. 1  
Тел.: +380-482-34-98-05,  
+380-482- 34-92-65,  
факс: +380-482-34-78-54  
E-mail: crewmail@seagullco.com



НАШ ОПЫТ – БОЛЕЕ 10 ЛЕТ НА РЫНКЕ  
УКРАИНЫ ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ МОРЯКОВ!



## 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

- ДЛЯ ПОСТОЯННОЙ РАБОТЫ  
НА СОВРЕМЕННЫХ БАЛКЕРАХ ТРЕБУЕТСЯ  
КОМАНДНЫЙ И РЯДОВОЙ СОСТАВ  
С ОПЫТОМ РАБОТЫ
- СИСТЕМА БОНУСОВ
- ТРУДОУСТРОЙСТВО КАДЕТОВ  
С ВОЗМОЖНОСТЬЮ КАРЬЕРНОГО РОСТА
- КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ УСЛУГИ

**СУДОВЫЕ ДОКУ-**

**МЕНТЫ** — документы органов надзора, хранящиеся на судне и удостоверяющие правовое положение, техническую безопасность, санитарное состояние судна, а также устанавливающие правила охраны человеческой жизни на море и надежных перевозок грузов.



**ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР ЗА СУДНОМ** — комплекс мероприятий по определению технического состояния судна в целях обеспечения безопасного плавания, пожарной защиты судна, охраны человеческой жизни на море, нормальных санитарно-бытовых условий, безопасности труда на судне и предотвращения загрязнения окружающей среды.

Технический надзор за судном осуществляется главным образом классификационными обществами. 10 из большого числа классификационных обществ входят в Международную ассоциацию классификационных обществ (МАКО).

**ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДНА** — проверка выполнения технических требований, регламентированных действующими правилами органов надзора, с целью определения соответ-

ствия технического состояния судна указанным правилам. Осуществляется классификационным обществом.

**ИНСПЕКТОРСКИЙ ОСМОТР СУДНА** — осмотр судна судовладельцем для определения технического состояния и выполнения судовым экипажем правил, установленных судовладельцем и морскими организациями. Надзор за организацией технической эксплуатации осуществляется классификационным обществом и судовладельцем.

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДНА** — порядок и правила технической эксплуатации судна. Основные требования к организации технической эксплуатации изложены в Международном кодексе по управлению безопасной эксплуатацией судов (МКУБ).

Вот кратко и всё, что касается основных задач мореплавания. Задачи мореплавания, относящиеся к судостроению, эксплуатации и строительству портов и гидротехнических сооружений, поиску и спасению на море, подготовке морских специалистов, представляет собой отдельную тему для разговора и в данной серии статей не рассматриваются.

**В ЭТОМ НОМЕРЕ МЫ ПОДВОДИМ НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ** и делаем необходимые выводы из той информации, которая была опубликована в предыдущих номерах журнала.

Ясно одно, к вопросам мореплавания, а именно к вопросам эксплуатации судов, необходимо относиться более внимательно, чем раньше. Именно к мероприятиям по эксплуатации судна, к процессам судовождения и подготовки специалистов. Мне скажут: ну и новость ты нам сообщил! Мы что, об этом раньше не знали?! Ну что ответить... Да, сообщил и да, новость. Много мы знали о том, что такое судовождение и мореплавание? Много мы знали об обеспечении мореплавания? Много мы знали о навигации, гидрографии и общем мореплавании?

Порядок ситуаций сегодняшнего дня заключается в том, что мы запутались в элементарных вопросах. Но, наверное, так устроен человек, что сложные вопросы он понимает значительно быстрее, чем простые.

Здесь уместно вспомнить цитату из произведения М.М. Жванецкого: «Щепетильнее надо, товарищи! Главное ухватили, так теперь мелочи нельзя пропускать...». К сожалению, именно мелочи, непонимание или незнание основных понятий привели к страшным морским катастрофам.

Чего не знали люди, принимая решения в сложной обстановке, приведшей к катастрофе? Они знали всё. Так почему же их действия привели к катастрофе? А потому, что они рассматривали ситуацию как сложную и, соответственно, принимали сложные решения для ликвидации аварии. Как же надо было действовать в сложной обстановке, спросите вы. Очень просто. Надо было принимать простые решения. А почему их не приняли? Да потому что не понимали или не знали основных понятий.

Чего не знали люди, принимая решения в сложной обстановке, приведшей к катастрофе? Они знали всё. Так почему же их действия привели к катастрофе? А потому, что они рассматривали ситуацию как сложную и, соответственно, принимали сложные решения для ликвидации аварии. Как же надо было действовать в сложной обстановке, спросите вы. Очень просто. Надо было принимать простые решения. А почему их не приняли? Да потому что не понимали или не знали основных понятий.

# ЧТО ТАКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ?

(Окончание. Начало в журналах «Морской» № 4, 5, 6)





Если оставить старый перевод, тогда о чем идет речь в других главах конвенции, о чем вообще эта конвенция? Мы уже знаем, что эта конвенция и другие являются документами по техническому и навигационному обеспечению мореплавания. В конвенции всё правильно,

только перевод (начиная с 1974 года) неправильный. А что такое судовождение? Слава богу, ответ на него мы знаем. Обычная ошибка с переводом на другой язык, а что получилось?! Всё с ног на голову, и непонятно, о чем идет речь.

Порядок ситуаций сегодняшнего дня заключается в том, что мы запутались в элементарных вопросах.

Можно было спасти «Титаник»? Я отвечаю: можно. До айсберга оставалось около 0,5 мили (1 морская миля — 1852 м), даже при полной переключке руля на левый борт, что и было сделано, столкновения нельзя было избежать. Что должен был делать вахтенный офицер? Отдать следующие команды: «Стоп машина», «Самый полный назад», «Держать прямо на айсберг». В этом случае «Титаник», столкнувшись с айсбергом, снял бы форштевень и всю носовую оконечность и остался бы на плаву. Просто и эффективно, но это не было сделано.

Хорошо вам рассуждать, возразят мне. Да, действительно, «принять правильное решение в процессе развития сложнейших событий, уметь предвидеть и анализировать не то, что было, а то, что будет, несоизмеримо труднее, чем разбирать свершившиеся, определять, в какой момент и что надо было сделать». Эти слова командира линейного корабля (ЛК) «Новороссийск», капитана 1 ранга Александра Павловича Кухты.

29 октября 1955 года в 01 час 30 минут в Севастопольской бухте произошел взрыв под линкором «Новороссийск», флагманским кораблем Черноморского флота. Через 2 часа 45 минут, после самоотверженной, но безуспешной борьбы личного состава за живучесть корабля, он опрокинулся и затонул. Погибло 609 моряков, было ранено 139. Из числа погибших 544 человека из экипажа ЛК «Новороссийск», остальные из экипажей других кораблей и судов. В экипаж линкора входила группа мичманов-стажеров Херсонского мореходного училища в количестве 25 человек, один погиб. Александр Павлович Кухта в момент катастрофы был в отпуске.

В истории морских катастроф не было такого случая, чтобы корабль погиб, когда на его борту находились 7 адмиралов во главе с командующим флотом, 28 старших и 40 младших офицеров.

Как же надо было действовать, чтобы спасти «Новороссийск»? Очень просто. Необходимо было повернуть главную энергетическую установку (паровые турбины), дать кораблю ход и выброситься на берег (до него было несколько сотен метров), а далее разбираться в причинах произошедшего. Просто и эффективно, но это не было сделано.

#### КАКОЙ ВЫВОД НАПРАШИВАЕТСЯ ИЗ ВЫШЕСКАЗАННОГО?

Вывод следующий: на сложные вещи и вопросы надо смотреть проще, а на простые — более серьезно. Потому что простые вопросы не так уж просты, как могут казаться. Простые вопросы, как правило, относятся к категории основоопределяющих (стратегических). Не разобравшись со стратегией, то есть не определив целей, невозможно поставить задачи, решением которых достигаются цели или цель. Стратегический вопрос нельзя решать долго, ибо накапливается неопределенность, выражающаяся одной фразой: «Что делать?».

Приведу пример. Все знают конвенцию СОЛАС-14, которая состоит из 12 глав. Пятая глава называется «Безопасность мореплавания». По-английски — Safety of Navigation. Парадокс в том, что navigation переводится как «навигация, судовождение, кораблевождение, плавание», но не «мореплавание». По-английски мореплавание — sailing. Этот факт установлен. В официальном переводе Международной морской организации (ИМО) на русский язык это толкуется как судовождение.

В последние годы, благодаря МКУБ и Международной палате судоходства, экипажи судов и береговые подразделения мирового флота «накрыла огромная волна» контрольных листов (чек-листов, check lists). Вы думаете, кто-нибудь понимает, зачем нужны эти листы? Нет, никто ничего не понимает. А почему? А потому, что не знают основных понятий о том, что такое техническая эксплуатация флота (судна) и судовождение.

Ну и какой же итог всех твоих рассуждений, спросят меня. **ИТОГ ОДИН** — необходимо внимательнейшим образом относиться к основным понятиям, элементарным вопросам, которые связаны с мореплаванием, обращать внимание на мелкие подробности, ведь только из них можно составить общую картину происходящего и сделать соответствующие выводы. **КАК ЭТОГО ДОСТИЧЬ?**

#### ОТВЕЧАЮ ТРЕМЯ ЦИТАТАМИ:

- «Никакие ссылки мореплавателя на незнание сведений, приведенных на навигационных картах и в руководствах для плавания, а также опубликованных в извещениях мореплавателем или объявленных НАВИМАх, в случае аварийных или конфликтных дел во внимание не принимаются»;
- «Не держись устава, яко слепой держится стенки, ибо там законы писаны, а времени и случаев нет. На то надо разумение иметь» (Петр Первый, Морской Устав);
- «Никакая инструкция не может перечислить всех обязанностей должностных лиц, предусмотреть все отдельные случаи и дать впрямь соответствующие указания. А потому господа инженеры должны проявить инициативу и, руководствуясь знаниями своей специальности и пользой дела, прилагать все усилия для оправдания своего назначения» (Циркуляр Морского Технического Комитета №15 от ноября 22 дня 1910 года).



Восьмого октября 2010 года в Одессе, в Национальной морской академии, прошла научно-практическая конференция, приуроченная к 10-летию Морского института Украины (отделение Nautical Institute, Великобритания). Конференцию посетил Президент МИВ капитан Джеймс Робинсон, FNI.

Как известно, Сводная морская конвенция, принятая МОТ в феврале 2006 года, объединила в едином документе около 68 действующих конвенций и рекомендаций МОТ в области морского торгового судоходства.

Этот документ устанавливает минимальные требования и стандарты практически по всем аспектам труда и отдыха моряков на борту судна, условия найма и трудоустройства моряков, их занятости, в т.ч. подготовки и квалификации, питания и медицинского обслуживания на борту судна и на берегу, гарантии и условия репатриации, а также социального обеспечения, социально-бытового обслуживания в портах захода.

Сама Конвенция была выработана трехсторонним органом, который включает в себя представителей государства, представителей судовладельцев и представителей организации моряков, то есть профсоюзов.



## Международная научно-практическая конференция, посвященная 10-летию Морского института Украины, на тему: «Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года: мнения заинтересованных сторон».

Профсоюзы, как сторона трехстороннего соглашения от моряков, решает какой должна быть эта Конвенция, определяет ее наполнение, составные части, каким образом можно имплементировать те или иные законы и правила этой Конвенции в национальное законодательство, каким образом они будут сочетаться.

Профсоюз имеет право отстаивать интересы только своих членов профсоюза и контролировать выполнение договоров, подписанных между ним и работодателем. Конвенция же имеет более глобальный масштаб, поэтому здесь главную роль играют представители государства и государства как таковые, потому что они должны приводить в соответствие с нормами Конвенции свои национальные законодательства. Ратифицировав Конвенцию, государства должны выполнять ее. Роль профсоюза заключается в консультировании и проверке выполнения условий Конвенции независимо от государства.

Интерес Конвенции в том, что она по большому счету инициирована профсоюзной стороной по той причине, что сама Конвенция говорит о защите интересов, прав, условий работы и отдыха самих моряков, в этом ее главная миссия и цель.

На сегодняшний момент Австралия, Южная Корея, Дания, Голландия, Италия, Греция, Литва заявили о своей готовности ратифицировать Конвенцию к концу 2010 года. Ряд стран отметили свою готовность и практически полное приведение норм национального законодательства к требованиям Конвенции. Такие страны как Великобритания, Франция, Швейцария, а также Индонезия, США, Нигерия, Танзания отметили определенную проблемность, но тем не менее заявили о готовности ратифицировать Конвенцию в течение 2011 года. Наши ближайшие соседи россияне отметили, что находятся на заключительной стадии подготовки к ратификации и планируют закончить все приготовления к 2011 году.

У нас две основные проблемы, из-за которых возникают трудности

для ратификации Конвенции. Первая проблема — несовершенство украинского законодательства. По направлению решения этой проблемы Профсоюз работников морского транспорта Украины ведет активную работу с представителями государственной стороны (в частности, на семинаре, который состоялся в Киеве в июле этого года). Вторая проблема заключается в отсутствии кадров, которые могли бы квалифицированно давать рекомендации и консультировать относительно Конвенции.

Следует отметить, что в этом году в Турине на базе Международного тренажерного Центра МОТ более 15 представителей от разных стран, включая представителя Украины в лице Олега Григорюка, первого заместителя председателя ЧСПОМ, и Юрия Сергеева, ведущего юри-консульта ПРМТУ, стали сертифицированными тренерами и продолжают плодотворно работать над ратификацией Конвенции в своих государствах.

### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ Участники Конференции,

- ▶ отмечает негативную тенденцию в мировом торговом судоходстве, выражающуюся в дефиците квалифицированных командных кадров;
- ▶ признавая, что эта тенденция развивается на фоне общего снижения престижа морских профессий и потери их привлекательности для молодых людей;
- ▶ привлекая внимание к специфике труда моряков, связанной с длительными рейсами, значительной психологической нагрузкой на экипажи, а также к таким факторам, как участвовавшие акты пиратства и вооруженного разбоя против торговых судов, усложнение международного морского законодательства, увеличение в ряде случаев документооборота;



## Морской институт Украины

В октябре 2000 года предыдущий Президент МИВ капитан Мартин Скотт, FNI, подписал бумаги о создании отделения МИВ в Украине. Базой для создания отделения была выбрана Одесская национальная морская академия, и это был очень продуманный и верный выбор.

В октябре 2000 года на учредительном собрании членов МИУ была поставлена задача объединить в составе отделения не только плавсостав, но и представителей береговых предприятий, которые руководят и обслуживают морскую отрасль: это и руководство Морской администрации Украины, судовладельческих, круизных, транспортно-экспедиторских, снабженческих, страховых, агентских, юридических компаний, классификационных обществ, банков, морских учебных и научно-исследовательских заведений.

Эта задача была успешно решена. За 10 лет МИУ стал крупной и авторитетной общественной организацией, работающей в интересах морской отрасли Украины.

► осознавая, что создание достойных условий труда и отдыха моряков, а также предоставление морякам надлежащих социальных гарантий являются важнейшим требованием для устранения дефицита командных кадров плавсостава;

► учитывая в связи с этим, что должная государственная и социальная поддержка преподавателей морских учебных заведений Украины является неотъемлемой частью действий по обеспечению стабильного притока кадров в морское судоходство, высоко оценивают вклад Международной организации труда (МОТ) и Международного бюро труда (МБТ) в установление достойных условий труда и отдыха на судах и предоставление морякам необходимой социальной защиты в том числе путем принятия в 2006 году Сводной конвенции МОТ о труде в морском судоходстве.

Высказывая уверенность в том, что успешное решение проблемы возврата морским профессиям их прежней высокой репутации, а также решение проблемы дефицита квалифицированных специалистов на флоте возможны только путем согласованных действий всех заинтересованных сторон, т.е. ИМО, МОТ, Европейского союза, государств флага, судовладельцев, международных государственных и общественных организаций и ассоциаций, ответственных за профессиональную подготовку моряков, обеспечение должных условий их труда, отдыха и предоставление им надлежа-

щих социальных гарантий, участники Конференции:

► выражают поддержку действиям, направленным на скорейшее вступление в силу Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года, пересмотренной Конвенции и Кодекса ПДНВ, а также поддержку на всех уровнях действиям по гармонизации инструментов ИМО и МОТ, регулирующих вопросы труда на морском транспорте;

► высказывают одобрение в отношении практики судоходных компаний, предусматривающей комплексный подход к подготовке и работе моряков на судах, планированию служебной карьеры, инвестированию в переподготовку плавсостава, гарантирование социальной защиты членов экипажей морских судов;

► призывают все заинтересованные стороны активно сотрудничать в решении проблемы возврата морским профессиям их прежней высокой репутации, рассматривая ее как средство восстановления устойчивого притока кадров в мировой морской торговый флот;

► заявляют о своей решимости и далее прилагать все зависящие от них усилия, направленные на привлечение к работе на судах мирового торгового флота граждан Украины, обеспечение высокого уровня профессиональной подготовки украинских моряков и их конкурентоспособности на мировом рынке труда.

# Ветер по морю гуляет...



Кто не знает смелого и предприимчивого **МОРЕХОДА ОДИССЕЯ**, героя многих древнегреческих мифов? В одном из них повелитель «бушующих и легкойветных» ветров Эол подарил сыну Итаки попутный ветер и огромный мех с другими ветрами, запретив открывать его десять дней. Дарованный попутный ветер надувал паруса корабля, и, казалось, ничто не могло помешать морякам вернуться на родину. Однако их мечтам не суждено было сбыться. Любопытные спутники Одиссея развязали мех. Спрятанные там ветры, вырвавшись на волю, соединились в страшную бурю...

**АНАЛОГИЧНЫЕ МИФЫ И ЛЕГЕНДЫ** о ветрах встречаются у многих народов мира, ведь взаимоотношения человека с ветрами имеют давние истоки. С незапамятных времен мореходы и рыбаки стремились не только предугадать, какой будет ветер, но и пытались управлять им. Так родилось множество обрядов и магических средств, призванных уберечь судно от штормов или же вызвать нужный ветер.



Например, в штить «испытанным» способом заставить работать ветер было **«ВЫСВИСТЫВАНИЕ»**. Греческая легенда о морском божестве Тритоне гласит, что он по велению отца — бога морей Посейдона — должен был с помощью раковины «высвистывать» волнение на море, а когда нужно, успокаивать его. Таким же приемом пользовались и китайские мореходы, хотя с мифами древней Эллады они не были знакомы. Счастливым был тот моряк, которому разрешали брать с собой в море священную реликвию.



У нас преподаватель по физике в институте отжигает. Приходит к нему студент на очередную передачу, как всегда ничего не учил, ну преподаватель ему и говорит:  
— По билету что-нибудь знаешь?  
— Не знаю.  
— Ну, закон Ома напишешь?  
— Нет.  
— Блин, что мне с тобой делать? Ну давай рисовать будем. Рисуй поезд (студент на бумажке начинает рисовать). А где провода сверху? А ну рисуй! Колеса что-то маловато, дорисовывай колеса! Поезд у тебя странный, ни окон ни дверей. Рисуй окна и двери. А почему в окнах людей не видно? Рисуй, чтобы в окнах были люди! Вот теперь смотри, видишь вот этого человека? Это ты в армию едешь!



В мужском туалете в соседних кабинках стоят два знакомых студента и разговаривают:  
— Ну как, пересдал экзамен?  
— Нет, декан допуска не дал. Голос из третьей кабинки:  
— И не дам...



Профессор:  
— Какой самый выдающийся продукт подарила нам химия на сегодняшний день?  
— Блондинок.



Вопрос на экзамене:  
— Что будет, если объединить кибернетику и математику?  
Ответ:  
— Кибенематика!



Профессор, устав вытягивать студента на тройку, спрашивает:  
— Ну, ладно. Скажи, о чем читались лекции?  
Студент молчит.  
— Так... Скажи хоть, кто читал лекции.  
Студент молчит.  
— Наводящий вопрос: ты или я?  
— В чем измеряется сила тока?  
— В километрах.  
— ???  
— Ну так провода же тянутся, тянутся...



Лекция в институте. Один студент говорит соседу:  
— Дай простой карандаш.  
— На.  
— Так это ж не простой, это красный!  
— А что, красный для тебя слишком сложный?..



Парень повеселился на славу, пришел домой, а завтра у него экзамен. Естественно, что ни выучить, ни даже прочитать он ничего не успевает, тем более что в голове гудеж. Тут ему внутренний голос настойчиво советует:  
— Выучи пятый билет, выучи пятый билет. Ну, парень радостно выучивает пятый билет и ложится спать. На следующий день приходит на экзамен, берет билет, смотрит: а билет-то тринадцатый.  
Внутренний голос:  
— Хм... Странно...



Преподаватель на экзамене заметил, как курсант пытается выгащить шпаргалку. Стал наблюдать за ним. Увлёкся. Оба нервничают, потеют. В конце концов преподаватель не выдержал:  
— Ну тащи же, тащи смелее...



Профессора принимали экзамены и валерьянку. Сдавали студенты и нервы.



Сын нового русского пишет отцу о своем житье-бытье в Москве:  
— А физику я сдал на пятерку. Препод так на этой «пятерке» и ездит...



Объявление в институте:  
— Экзамен не состоится. Все билеты проданы!



Одна студентка не может ответить ни на один вопрос экзаменатора. Профессор удивляется:  
— Можно ли так ничего не знать?  
— Простите, профессор, я думала, что экзамен завтра.



Лекция — это процесс перехода записей лектора в записи студента без прохода через чей-либо мозг.



Преподаватель:  
— Что такое параметрические усилители?  
Студент:  
— Мы это не проходили.  
— Правильно! Давай зачетку.



Из объяснительной.  
«Да, я громко рассказывал в трамвае матерный анекдот. Миллионеры, кстати, тоже смеялись».



— Слушай, а чего этот препод всех валит?  
— Да понимаешь, у него зять в военкомате работает, а у них недобор...



Преподаватель на лекции по философии ляпнул:



— Чтоб приобщить человека к философии, ему нужен толчок.



Преподаватель пишет формулы на доске, вдруг ему в спину кто-то с задних рядов кидает топор. Преподаватель, выдергивая топор из спины и бросая его в пол: — Ну я же говорил: кому неинтересно, — не приходите!



Студент-экономист студенту-математику:

— Слушай, у тебя девушка есть? Математик:

— Лично у меня нет. Мне достаточно того, что я знаю, где ее можно найти.



Через несколько лет преподаватель встретил своего бывшего студента и спрашивает:

— Достаточно ли тебе знаний, полученных в институте?

— Знаний достаточно, только денег не хватает.



Молодой парень поступает в вуз. Сдает экзамены по математике. Ему надо нарисовать окружность. Он выходит к доске, берет мел и, не отрывая руки, рисует четкий круг.

— Как вам это удалось без циркуля? — А я два года в армии мясорубку крутил.



Студент явно проваливался. — Только двойка, — заключает профессор расстроенному студенту. — Аа... тройку, — мямлит студент, — нельзя? — Нельзя! — отвечает профессор. — А четверку? — с надеждой в голосе спрашивает студент.



Профессор, профессор, что вы наделали!! В зачетку же неуд не ставят! — Не беспокойтесь, голубчик, она вам больше и не понадобится...



Студенты, помните: всё сказанное вами на экзамене может быть использовано против вас!

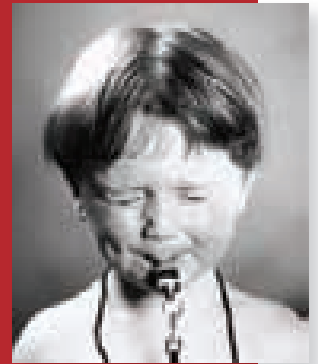


На экзамене по праву. — Профессор, между прочим, шпаргалка является моей собственностью, а вы ее изъяли без соблюдения соответствующей процессуально-правовой процедуры! — Эх, молодой человек! Я же преподаватель, а не милиционер. Не могу же я, в самом деле, лупить вас по почкам перед тем, как забрать шпаргалку!

## Поздравляем с Днем студента!



У русских моряков есть пословица: **«НЕ ПОСВИСТИШЬ, ТАК И ВЕТРА НЕ БУДЕТ»**. Но свистеть надо было с умом. Для этого у капитанов и боцманов имелись специальные «заговоренные» свистки, которые хранились в молитвенных шкапулах и использовались лишь в крайнем случае. «Высвистывали» ветер мелодичными трелями, повернувшись в ту сторону, откуда ждали его прихода. Количеством посвистов определялась сила ветра и его продолжительность. Простое бездумное посвистывание на судне строго каралось, так как, по мнению моряков, могло привести к непредсказуемым бедам.



Впрочем, на «высвистывание» ветра полагались не все мореходы. **НАИБОЛЕЕ ПРЕДУСМОТРИТЕЛЬНЫЕ ПРИНИМАЛИ НАДЛЕЖАЩИЕ МЕРЫ** еще до выхода в море. Например, древние греки перед длительным плаванием обривались наголо, как бы отдавая свои волосы в дар богу северного ветра Борею. Финны приобретали в портовых лавках чудодейственные веревочки с тремя заколдованными узлами. В нужный момент, развязывая определенный из них, можно было вызвать легкий ветерок, хороший крепкий ветер или злую бурю. Кто был победнее, мог купить простой амулет в виде медальона с изображением судна, идущего под парусами. У соленых бродяг были и другие «проверенные» средства. Например, считалось, что приносило ветер будтыханье швабры за борт судна, царапанье мачты ножом, обливание парусов водой, привязывание к вантам ботинка или выбрасывание за борт какого-нибудь предмета в дар морским богам. Правда, бывало, что все эти действия, вместе взятые, так и не вызывали ни малейшего движения воздуха. Тогда оставалось последнее средство — хорошенько выпороть сопливого юнга, да так, чтобы он визжал на весь океан.





## ИНТЕРЕСНО

**История Дня благодарения восходит к 1621 году,** когда в Массачусетс прибыли пуритане, полные решимости исповедовать без помех свою неортодоксальную религию.

После суровой зимы, во время которой скончалась примерно половина переселенцев, они обратились за помощью к соседям-индейцам, которые научили их сажать кукурузу и другие культуры. Собранный следующей осенью обильный урожай внушил им мысль возблагодарить Господа, устроив праздничное угощение. По сию пору праздничный ужин в День благодарения почти всегда включает что-нибудь из тех блюд, которые подавались на первом праздничном пире: жареную индейку, клюквенный соус, картофель, тыквенный пирог. Прежде чем приступить к трапезе, будь то в кругу семьи или среди друзей, принято возносить благодарность за эти дары, в том числе и за радость встречи по случаю праздника.

## ИНДЕЙКА НА ДЕНЬ БЛАГОДАРЕНИЯ

## ИНГРЕДИЕНТЫ:

- 1 индейка
- 400 г очищенных грецких орехов
- 400 г телячьей или говяжьей печени
- 2 яйца, 100 г белого хлеба
- 1/2 стакана молока
- 100 г сливочного масла
- 100 г оливкового масла

## СПОСОБ ПРИГОТОВЛЕНИЯ:

Печень нарезать кусочками, обжарить на сливочном масле, пропустить через мясорубку вместе с размоченным в молоке черствым белым хлебом. Очищенные от скорлупы грецкие орехи ошпарить кипятком, очистить от кожицы, истолочь. Добавить промолотую с хлебом печенку, яйца, оставшееся молоко и сливочное масло и хорошо вымесить смесь.

Приготовленной начинкой нафаршировать тушку индейки через разрез в брюшке. Смазать индейку оливковым маслом со специями и выложить в подготовленную форму для запекания.

Накрыть форму пищевой фольгой и поставить в предварительно нагретую духовку. Запекать при температурном режиме 180–200 градусов в течение 2,5 часов до готовности. Затем снять фольгу и запекать до румяной корочки. Периодически вынимать индейку из духовки и поливать образовавшимся в процессе приготовления соком.