

# МОРСКОЙ



№ 4, ИЮНЬ 2010

Информационно-развлекательный журнал

**STOP**  
SOCIAL DUMPING!

**EQUAL PAY**  
FOR EQUAL WORK!

SEAFARERS  
& DOCKERS  
& **UNITE!**

*Санкт-Петербург:*

**ЗАСЕДАНИЕ МОРСКОГО  
КОМИТЕТА СТРАН  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ,  
ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ  
И НОРВЕГИИ (SCOSEEN)**



**АКТУАЛЬНО**  
ВЫБИРАЕМ  
ЛЕТНИЙ ЛАГЕРЬ

**ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ**  
ШКИПЕР БРИГА  
«ЭЛИЗ»

**КАЮТ-КОМПАНИЯ**  
ВЫИГРАЙ ГЛАВНЫЙ ПРИЗ  
ФОТОКОНКУРСА!

**ИНФОРМАЦИЯ**  
МОРСКИЕ КЛУБЫ  
ЮЖНОГО РЕГИОНА

**НА КАМБУЗЕ**  
ЛУЧШИЙ РЕЦЕПТ  
СВИНЫХ РЕБРЫШЕК





*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.

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](mailto:LBSTUS@mtwtu.org.ua)



Если вы, дорогие читатели, следите за нашим изданием, то для вас не останется незамеченным увеличение объема нашего журнала. Мы растем, развиваемся и делаем всё возможное для увеличения круга наших читателей.

В этом номере мы расскажем вам о Комплексной морской политике, о последних событиях в морской жизни планеты, о новостях ИТФ. Поделится информацией о морских клубах по всей Украине. Основной темой номера мы определили Заседание Балтийского Комитета (ЕТФ) и Собрание морского комитета стран Восточной, Центральной Европы и Норвегии, прошедшее в Санкт-Петербурге 26–28 мая сего года. Также мы развлечем вас интересными, ставшими постоянными, рубриками «История в деталях», «Кают-компания» и «На камбузе».

Одним из нововведений является рубрика от автора многих технических и исторических трудов, пособий и учебников по морскому делу Шубакова И.В.

Прошу не забывать, что наше издание целиком и полностью ориентируется на интересы и нужды наших читателей. А посему мы ждем ваших отзывов, вопросов, предложений и замечаний. Присылайте их на наш электронный адрес [morskoy@mtwtu.org.ua](mailto:morskoy@mtwtu.org.ua) и по телефону 700-39-44.

Мы надеемся, что наша инициатива приносит вам интересную информацию, практическую пользу, а также расслабляет и отвлекает от нелегкой повседневной жизни.

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

По вопросам размещения рекламы  
и сотрудничества обращаться по телефону:

**+38 (048) 700 39 44**

или на электронную почту  
**morskoy@mtwtu.org.ua**



**12**  
**АКТУАЛЬНО**  
**КАК**  
**Я ПРОВЕДУ**  
**ЛЕТО?**

## СОБЫТИЯ

- 2** Морские новости со всего мира.

## ИНФОРМАЦИЯ

- 6** Морские клубы.  
**8** Доклад о ходе работы по Комплексной морской политике ЕС: вопросы и ответы.  
**10** Новости от ИТФ.



## АКТУАЛЬНО

- 14** Заседание Балтийского Комитета ЕТФ и Заседание Морского Комитета стран Центральной, Восточной Европы и Норвегии в Санкт-Петербурге.

## ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

- 16** Шкипер брига «Элиз».

## ПОДРОБНО

- 18** Что такое мореплавание?

## ВАКАНСИИ

- 20** Горячие предложения от круизных компаний.

## КАЮТ-КОМПАНИЯ

- 22** Байки, шутки, анекдоты.

## НА КАМБУЗЕ

- 24** Свиные ребрышки, обжаренные и потушенные.

### «МОРСКОЙ»

№ 4, июнь 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 обязательна ссылка на журнал «Морской».

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

Тираж — 3000 экз.

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





### NASA DASS — спутниковая система нового поколения

Команда ученых из Центра космических полетов Годдарда (Goddard Space Flight Center), совместно с несколькими правительственными агентствами США (NOAA, Военно-воздушные силы, Береговая охрана), работает над усовершенствованием спутниковой системы поиска и определения местоположения терпящих бедствие. Ныне существующая международная система COSPAS-SARSAT, которая действует с середины 80-х годов, функционирует за счет наличия на метеорологических спутниках модулей-повторителей и приемников сигнала. Группировка спутников находится на геостационарной и низкой околоземной орбитах. Существующего количества спутников не хватает для того, чтобы покрыть всю поверхность планеты, вследствие чего образуются мертвые зоны, когда сигнал, посланный с радиомаяка потерпевшего, некоторое время уходит в никуда.

Ученые планируют улучшить существующую систему, полностью заменив ее в будущем новой. Система спутникового оповещения о терпящих бедствие (Distress Alerting Satellite System, DASS), разработка и тестирование которой подходит к концу, должна быть введена в действие в ближайшие годы. Помимо уже функционирующей группировки спутников из 9 специализированных аппаратов (к которым добавятся еще 12), в DASS будут включены 24 спутника американской военной системы GPS, находящиеся на средней околоземной орбите. Исследования показали,

что такого количества спутников хватит для почти мгновенного приема сигнала с аварийного радиомаяка и точного определения местоположения потерпевшего, в какой бы точке земного шара он не находился.

Кроме космической составляющей, участники проекта планируют создать единую базу данных о владельцах радиомаяков, а также использовать три наземных центра обработки аварийных сигналов: первый уже действует на территории Центра Годдарда (город Гринбелт, штат Мэриленд), а два других будут построены в течение ближайших лет на Гавайях и во Флориде.

Использование космических аппаратов, находящихся на средней околоземной орбите, для повышения эффективности систем поиска и спасения пострадавших, планируется также в рамках других навигационных систем: европейской «Галилео», российской ГЛОНАСС и китайской «Компас».

Первый спутник системы GPS был запущен в далеком 1978 году, но свою работу система начала только после вывода 21-го спутника, в 1993 году. Напомним, что до 2000 года Минобороны США считало систему GPS собственным инструментом и намеренно ухудшало качество приема навигационных сигналов для гражданских пользователей, но после того, как президент США Билл Клинтон вмешался в ситуацию, помехи были устранены. Тогда это привело к значительному повышению спроса и росту рынка портативных GPS-устройств.

## ОПАСНОЕ СТОЛКНОВЕНИЕ



Нефтяной танкер, принадлежащий компании Malaysia's MISC, столкнулся с балкером в Сингапурском проливе. Объем разлившейся нефти составляет приблизительно 2500 тонн. К счастью, пострадавших нет. Теперь эти два судна поставлены на якорь в Сингапурском проливе.

Построенный в 1998 году танкер типа «Афрамекс» Bunga Kelana 3 (10578 т) является собственностью АЕТ. По данным АЕТ, инцидент произошел 25 мая, в 06:10 утра по местному времени, когда Bunga Kelana 3 был ударен другим судном, так как танкер шел с востока на запад, разделяя движение. По данным морских и портовых властей Сингапура, это было судно под флагом St. Vincents (1983 года, 25449 т), единственный сухогруз Waily. Столкновение вызвало 10-метровый разрыв в левой стороне танкера, и 2000 тонн сырой нефти пролилось в море. Площадь нефтяного пятна составляет 4 км на 1 км и находится примерно в шести километрах к югу от Changi East — восточной части Сингапура. Компания сообщила, что в месте утечки груза был положен нефтяной бон с целью сдерживать разливание нефти. Разлившаяся нефть не достигла берегов Сингапура. МРА внимательно следит за ходом работ по очистке воды. К началу вечера 85 человек персонала и 20 суден МРА были вовлечены в очистку. Среди них 5 суден МРА, 5 — малазийских властей и 10 — компании, ответственной за сбор разлитой нефти. МРА сообщили, что они могут, если это понадобится, предоставить для очистки береговой линии 200 человек.



**АКЦИОНЕРЫ NAVIOS ACQUISITION  
ВЫДЕЛИЛИ 458 МИЛЛИОНОВ  
ДОЛЛАРОВ на танкеры**

Подтверждение сделки позволит Navios Acquisition ввести в эксплуатацию новый флот, состоящий из 13 танкеров и химовозов, из которых 11 — новые суда на заказе, в основном для сборки в 2011 и 2012 годах. Четыре судна — 2 современных, плавающих на большие расстояния (LR1), и 2 новых химических танкера на 25 000 тонн — должны быть доставлены компании в этом году. Напряженность в связи со встречей акционеров объясняется тем, что компания Angeliki Frangou сделала заявление, показывающее, что большинство голосующих (13,6) проголосовало против покупок танкеров. На следующей стадии 9,2 проголосовали «за», включая часть, управляемую основной компанией группы Navios Maritime Holdings и лично г-жой Фрэнгоу.

Очевидно, тактика паники возымела эффект, которого хотели Navios. Масштаб колебаний в пользу поддержки проекта пока неизвестен, но Navios Acquisition вскоре сообщит все детали. Хотя по данным, поступившим в список Ллойда, это было «четкое да».

В дополнение к этим 13-ти судам, были рассмотрены возможности заказов еще на два LR1 в южнокорейском яре.

Авансовый платеж за 11 судов (в размере 171,7 миллионов долларов) уже был сделан Navios Holdings и тем самым закрепил сделку.



## МОРЯКИ КИТАЙСКОГО СУДНА ОТБИЛИ ДВЕ АТАКИ ПИРАТОВ ПИВНЫМИ БУТЫЛКАМИ

Моряки китайского торгового судна «Аньцзэцзян» отбили две атаки морских пиратов с помощью пивных бутылок и других подручных средств. Во время приближения к нигерийскому порту Лагос наблюдатели на судне заметили, что к судну на большой скорости приближаются две моторные лодки с вооруженными людьми. Подойдя к борту судна, неизвестные попытались с помощью лестниц и веревочных трапов подняться на борт. Экипаж «Аньцзэцзяна» пивными бутылками, кусками дерева и другими подручными средствами предотвратил попытку захвата. Позднее пираты предприняли вторую атаку на судно, открыв огонь из автоматического оружия. Во избежание жертв экипаж отступил от бортов в район жилых помещений судна и уже оттуда продолжил отбиваться от нападавших. Отпор моряков увенчался успехом, пираты были вынуждены отступить и оставить судно.

В ходе столкновений четыре китайских моряка, включая капитана, получили ранения. Они госпитализированы в одну из больниц Лагоса, их жизнь вне опасности.

**В Голландии проходит ПЕРВЫЙ  
В ЕВРОПЕ СУДЕБНЫЙ ПРОЦЕСС  
над сомалийскими пиратами**



Первый в Европе судебный процесс над сомалийскими пиратами проходит в Голландии. Пятеро морских разбойников в возрасте от 25 до 45 лет в начале прошлого года пытались захватить в Аденском заливе голландское грузовое судно. Голландцы тогда отбили атаку, а оказавшиеся за бортом пираты были подобраны командой датского военно-морского судна. В феврале этого года Дания экстрадировала их в Нидерланды. В ходе предварительных слушаний пираты признались, что за время, проведенное в голландских камерах, успели полюбить Голландию и хотят там остаться. Некоторые из них не собираются возвращаться в Сомали. Как ожидается, суд продлится в течение пяти дней. Пиратам может грозить до 12 лет заключения.



# Новый взгляд «Danaos Ukraine» в 2010 году

«Danaos Shipping Co., Ltd» владеет и управляет большими океанскими контейнеровозами, средний возраст которых составляет 2,5 года, компания принимает на работу украинских моряков через свое местное представительство «Danaos Ukraine».

**Компания предоставляет работу морякам** в соответствии с требованиями государства флага и Системы контроля за безопасностью, сертифицированной классификационным обществом «Det Norske Veritas». Одна из главных целей компании — обеспечить каждого квалифицированного моряка, приходящего к нам, постоянной работой и постоянно улучшающимися условиями труда.

**«Danaos Shipping»** — это не безымянная компания денежных инвесторов. Скорее всего, ее можно назвать «Морской компанией», основанной в 1972 г. Димитри Коустасом, опытным судовладельцем, занимающимся этим бизнесом с 1963 года. На протяжении всей своей истории компания постоянно развивала услуги морского транспорта и укрепила свою репутацию как компания, предоставляющая высококвалифицированные услуги судоходным компаниям и другим фрахтователям по всему миру. Эта репутация помогает нам фрахтовать наши суда только самым большим компаниям, занимающимся контейнерными перевозками, с очень длительными сроками фрахта.

**Особенность Корпорации Danaos** — явное конкурентное преимущество в высоких технологиях и информационных системах, разрабатываемых нашим филиалом программного обеспечения — Danaos Management Consultants, мировым лидером в сфере информационных технологий, применяемых в судоходстве.

**Финансовая мощь Danaos** держится на способности руководства компании использовать возможности рынка во время периодов уменьшения спроса и снижения цен, а также на сильных основополагающих принципах компании. Рост прибыли компании наблюдался во все периоды цикла морских перевозок.

Начиная с 1987 года, когда Джон Коустас, по образованию кораблестроитель и инженер по компьютерной технике, стал Генеральным директором, бизнес вырос от трех универсальных судов до современного, специализированного флота из 43 контейнеровозов, а новая программа постройки судов предусматривает появление еще 27 новых судов. Практически каждые два месяца к флоту прибавляются новые суда!

В момент завершения новой программы постройки судов около 2012–2013 года с поставкой судов в 13 500 TEU (двадцатифутовых эквивалентов) «Danaos Shipping» станет одной из первых компаний в мире!

**Управление перевозками** осуществляется из Германии и Греции. Проработав более 30 лет, эта частная корпорация хорошо зарекомендовала себя в судоходной отрасли и гордится тем, что может назвать свое имя одним из самых ценных своих активов.

**В настоящее время «Danaos Shipping»** имеет криинговые офисы в Одессе (с 1999 года), в Мариуполе (с 2005 года) и в Санкт-Петербурге (с 2009 года). Во главе офисов в Одессе и Мариуполе стоит капитан Джордж Эконому, а директор-капитан Валерией Пастушенко управляет их деятельностью.

Греческий представитель Danaos  
Капитан Джордж Эконому,  
DANAOS GREEK REPR  
Captain George Economou







Директор Данаос Украина Пастушенко В.А.,  
DANAOS UKRAINE DIRECTOR Captain Valeriy Pastushenko

# New look of «Danaos Ukraine» in 2010

«Danaos Shipping Co., Ltd.» have big ocean going container vessels under management with average age 2,5 years and employs Ukrainian Seafarers through our local Company «DANAOS UKRAINE».

**THE COMPANY PROVIDES JOBS** to Seafarers according to Flag States requirements and its Safety Management System which is certified by DNV. One of the Company's goals is to provide every qualified seafarer who comes to us, with permanent job and constant improvement of conditions of work.

**DANAOS SHIPPING** is not a «faceless» company of money investors. Rather it is what we would call «Maritime Company» founded in 1972 by Dimitri Coustas, an experienced shipping businessman, who had been active in the industry since 1963. Having consistently developed sea transport services throughout its history, Danaos Shipping has forged a reputation for high-quality operations to liner companies and other charterers throughout the world. This reputation has helped us in chartering our vessels only to the biggest firms of the containers' industry, with very long time charters.

**A FEATURE OF DANAOS CORPORATION** is a distinct edge in high technology and information systems developed by our affiliate software house, Danaos Management Consultants, a world leader in IT solutions for shipping applications.

**THE FINANCIAL MUSCLE OF DANAOS** stems from Management's ability to exploit market opportunities during periods of reduced demand and prices, as well as of strong fundamentals. The company has experienced profitable growth in all periods of the shipping cycle.

Since John Coustas took over as CEO in 1987, a Naval Architect and computers Engineer himself, the business has expanded from 3 multipurpose vessels to a modern, dedicated Fleet of 43 container vessels and a new building program of 27 more. Practically every two months new vessels are added to the Fleet!

At the end of new buildings program, around 2012–2013, with deliveries of 13.500 TEUs vessels, DANAOS SHIPPING will be amongst the first companies in the world!

**SHIPPING OPERATIONS ARE CONDUCTED** out of Greece and Germany. After more than 30 years of operation, this privately-owned corporation is well established in the shipping industry and proud to claim its name as one of its most valuable assets.

**PRESENTLY DANAOS SHIPPING** has manning offices in Odessa since 1999, in Mariupol since 2005 and in St Petersburg since 2009. Offices in Odessa and Mariupol are managed by Captain George Economou and handled by Director Captain Valeriy Pastushenko.



Ліцензія АБ № 2/18072 від 18.07.2005 р. Міністерства праці та соціальної політики України

DANAOS SHIPPING COMPANY LTD  
Akti Kondyli 14,  
185 45 Пирей, Греция  
Тел.: +302104196400  
E-mail: crew@danaos.gr

DANAOS SHIPPING COMPANY LTD  
AKTI KONDYLI 14,  
185 45 PIRAEUS GREECE  
TEL:+302104196400  
E-MAIL CREW@DANAOS.GR

ДАНАОС УКРАИНА  
Ул. Дерибасовская, 14,  
65026, г. Одесса,  
Украина  
Тел.: +380 482 348-078 (3 линии)  
Факс: +380 482 347-947  
E-mail: danukr@danaos.od.ua

DANAOS UKRAINE  
14, Deribasovskaya Str.,  
Odessa, 65026,  
Ukraine  
Tel: +380 482 348-078 (3 lines)  
Fax: +380 482 347-947  
E-mail: danukr@danaos.od.ua

ДАНАОС МАРИУПОЛЬ  
Ул. Гагарина, 3,  
87510, г. Мариуполь,  
Украина  
Тел.: +380 629 470320  
Факс: +380 629 474547  
E-Mail: danaos@ukrpost.ua

MARIUPOL BRANCH OFFICE  
3, Gagarina Str.,  
Mariupol, 87510,  
Ukraine  
Tel: +380 629 470320  
Fax: +380 629 474547  
E-Mail: danaos@ukrpost.ua

ДАНАОС РАША  
Ул. Кораблестроителей, 30,  
Лит. А, пом. 166Н,  
199397, г. Санкт-Петербург,  
Россия  
Тел.: (812) 305 49 40 (3 линии)  
Факс: (812) 305 49 43  
E-Mail: danrus@danaos.ru

DANAOS RUSSIAN  
30, Korablestroiteley Str.,  
lit. A, office 166H  
Saint Petersburg, 199397,  
Russia  
Tel: +7 812 305 49 40 (3lines)  
Fax: + 7 812 305 49 49  
E-mail: danrus@danaos.ru

ДАНАОС ЗАНЗИБАР  
Ул. Вуга и Маджестик,  
Здание Закария  
3602, Занзибар, Танзания  
Тел.: + 255 24 223 08 64  
Факс: + 255 24 223 07 89  
E-mail: zanzibardanaos@hotmail.com

DANAOS ZANZIBAR  
Vuga & Majestic Str.,  
Zakaria Building,  
Zanzibar, 3602, Tanzania  
Tel: + 255 24 223 08 64  
Fax: + 255 24 223 07 89  
E-mail: zanzibardanaos@hotmail.com

**ВАЖНОЕ СООБЩЕНИЕ:** Капитан Томас Гкогкас освобожден от своих обязанностей с сентября 2009 года и с этого времени больше никак не связан и не относится ни к офису Danaos в Украине, ни к Danaos Shipping Co., Ltd.

**IMPORTANT NOTICE:** Captain Thomas Gkogkas has been relieved of his duties since September 2009 and since then he has no more any connection/relationship neither with Danaos Ukraine office nor with Danaos Shipping Co.Ltd.

Уважаемые читатели! Предлагаем вашему вниманию перечень морских клубов и центров Южного региона с подробным описанием и информацией.

**Общественная организация  
«Измаильский интернациональный клуб моряков»**

Украина, Одесская область,  
68600, Измаил, ул. Краснофлотская, 69  
**Телефон:** (+380 48) 255-78  
**моб. тел.:** (+38 063) 201-16-95  
**e-mail:** izmseamensclub@ukrpost.ua

**Год основания и начала работы:** Измаильский интернациональный клуб моряков был основан в июле 1957 года. 22 октября 1998 года была зарегистрирована общественная организация «Измаильский интернациональный клуб моряков». Здание, в котором находится интерклуб, было построено за счет гранта Фонда моряков МФТ в период с декабря 1999-го по 2003 год.

**Статус собственности:** здание оформлено в собственность общественной организации «Измаильский интернациональный клуб моряков».

**Расстояние от торгового порта:** интерклуб моряков находится рядом с центральной проходной порта, напротив Управления Украинского Дунайского пароходства.

**Общая площадь:** интерклуб располагается на территории площадью в 0,0677 га, общая площадь всех помещений – 797,9 кв. м, в том числе: тренажерный зал – 23,1 кв. м, спортивная комната – 83,7 кв. м (русский бильярд, пул, настольный теннис, шашки, шахматы, нарды), сауна – 28,5 кв. м, массажный кабинет, четыре гостиничных номера, кафе, комната отдыха и т.д. Гараж и котельная общей площадью 30,9 кв. м.

**Комнаты оборудованы** телевизорами, есть два музыкальных центра, в интерклубе кабельное ТВ, Wi-Fi, компьютер с выходом в Интернет, ноутбук для того, чтобы моряки могли работать в любом помещении. Для моряков созданы все условия для связи с домом.

**Директор:** Евгения Ивановна Бужак.



Выезды на базу отдыха порта на озере Ялпуг

**Число штатных работников:** 10 чел.

**Число внештатных помощников:** 20 чел.

**Наличие автотранспорта:** микроавтобус «Мазда Е-2200».

**Возможности для спортивных занятий:** в интерклубе существует возможность для проведения спортивно-реабилитационно-восстановительных мероприятий; установлены тренажеры, столы для бильярда, настольного тенниса, работает сауна, массажный кабинет, а также группа аэробики и шейпинга, калланетики и йоги.

**Наличие компьютеров и средств связи:** 1 компьютер с выходом в Интернет, 1 ноутбук, зона Wi-Fi.

**Число судозаходов в порт (2009 год):** более 400.

**Число прибывших моряков (2009 год):** более 5000 чел.

**Число моряков, посетивших центр (2009 год):** более 3000 чел.

**Число мероприятий для моряков (2009 год):** экскурсии по городу, экскурсии в Болград (для болгарских моряков), посещение мероприятий по линии культурных центров юга Бессарабии, концертов, международных фестивалей, выезды на базу отдыха порта на озере Ялпуг, на море, проведение турниров по настольному теннису, организация вечеров отдыха и т. д.

**Наличие зарубежного клуба-побратима:** Морская миссия из Бремена (Германия), обмен визитами в 2006 и 2007 гг.

**Ренийский интернациональный клуб моряков  
(Интерклуб)**

Украина,  
68800, Рени, ул. Дунайская, 163  
**Тел./факс:** (+380 4840) 417-98  
**моб. тел.:** (+38 097) 243-78-18

**Год основания и начала работы:** 1999 год.

**Статус собственности:** коллективная собственность.

**Расстояние клуба от порта:** от 1-го причала – 0,2 км, от 25-го причала – 6 км.

**Общая площадь всех помещений клуба:** 700 кв. м.

**Директор:** Иван Федорович Лазар.

**Число работников клуба:** 5 чел.

**Число внештатных работников:** 10 чел.

**Наличие автотранспорта (в т.ч. за счет средств фонда):** микроавтобус (за счет фонда).

**Наличие спортивных возможностей:** спортивные возможности существуют, но требуют капитального ремонта.

**Наличие компьютеров и средств связи:** 1 компьютер.

**Число судозаходов в порт (2009 г.):** 1450.

**Число моряков, прибывших в порт (2009 г.):** 10 000 чел.

**Число моряков, посетивших клуб (2009 г.):** 4500 чел.

**Число мероприятий, проведенных для моряков (2009 г.):** 10.

**Наличие зарубежных клубов побратимов:** отсутствуют.



Вид Ренийского морского порта



## ТП ХМТП «Морской культурный центр»

Украина, 73000, Херсон,  
пр. Ушакова, 4  
**Телефон:** (+380 552) 32-22-48  
**тел./факс:** (+380 552) 32-52-52  
**e-mail:** admin@seaport.kherson.ua

**Год основания и начала работы:** 2000 г.  
**Статус собственности:** здание принадлежит Херсонскому морскому торговому порту.  
**Расстояние центра от порта:** находится в 100 метрах от проходной порта.  
**Общая площадь всех помещений центра:** 160 кв. м.  
**Директор центра:** Татьяна Ефремова.  
**Число штатных работников:** 8 чел.  
**Число внештатных работников:** 18 чел.



Символ  
г. Херсона

**Наличие автотранспорта:** автомобиль «Тойота».  
**Возможности для спортивных занятий:** бильярдные столы, тренажерный зал  
**Наличие компьютеров и средств связи:** 1 компьютер с выходом в Интернет, международный телефон.  
**Число судозаходов в порт (2009 г.):** 595.  
**Число моряков, прибывших в порт (2009 г.):** 8000 чел.  
**Число моряков, посетивших центр (2009 г.):** 3800 чел.  
**Наличие зарубежных клубов побратимов:** Новороссийский морской клуб (Россия). Обмен визитами в 2006 г.

## Одесский благотворительный фонд «Дом моряка»

Украина, 65026, Одесса,  
Таможенная пл., 1  
**Телефон:** (+380 48) 729-43-07  
**тел./факс:** (+380 48) 729-43-06  
**e-mail:** seamencl@te.net.ua

**Год основания и начала работы:** основан в 1999 году, начал работу в 2000 году.  
**Статус собственности:** здание принадлежит Одесскому морскому торговому порту.  
**Расстояние от торгового порта:** находится на территории порта.  
**Общая площадь всех помещений:** 308 кв. м.  
**Директор центра:** Татьяна Тарасик.  
**Число штатных работников:** 4 чел.  
**Число внештатных помощников:** 8 чел.  
**Наличие автотранспорта:** автомобиль «Тойота».  
**Возможности для спортивных занятий:** столы для бильярда и настольного тенниса, тренажер, настольный футбол, воздушный хоккей.



Вид Одесского  
морского порта  
с высоты птичьего  
полета

**Наличие компьютеров и средств связи:** 6 компьютеров с выходом в интернет, зона WI-FI во всех помещениях, что позволяет морякам пользоваться собственными компьютерами, международный телефон.  
**Число судозаходов в порт (2008 год):** 2973.  
**Число прибывших моряков (2008 год):** 11 000 чел.  
**Число моряков, посетивших центр (2008 год):** 7000 чел.  
**Число мероприятий для моряков (2008 год):** 31.  
**Наличие зарубежного клуба-побратима:** Морская миссия из Ливерпуля (Англия), обмен визитами в 2004 и 2005 гг.

## Керченский морской культурный центр

**Год основания и начала работы:** 1995 год.  
**Статус собственности:** здание принадлежит Керченскому морскому торговому порту.  
**Расстояние от торгового порта:** находится на территории порта.  
**Общая площадь всех помещений:** 250 кв. м.  
**Директор центра:** Виктор Дегтярев.  
**Число штатных работников:** 6 чел.  
**Число внештатных работников:** 15 чел.  
**Наличие автотранспорта:** автомобиль «Тойота».

**Возможности для спортивных занятий:** спортивный комплекс (тренажеры, шведская стенка), столы для бильярда и настольного тенниса и др.  
**Наличие компьютеров и средств связи:** 3 компьютера, из которых 1 компьютер с выходом в Интернет, международный телефон.  
**Число судозаходов в порт (2009 г.):** 1500.  
**Число прибывших моряков (2009 г.):** 10 000 чел.  
**Число мероприятий для моряков:** 23.

**Число моряков, посетивших центр (2009 г.):** 4000 чел.  
**Наличие зарубежного клуба-побратима:** Морская миссия в Гдыне, обмен визитами в 2005–2006 гг.

Украина, АР Крым, 98312,  
Керчь, ул. Кирова, 28  
**Телефон:** (+380 6561) 425-04  
(+380 6561) 494-45  
**тел./факс:** (+380 6561) 425-04  
**e-mail:** isc@kerch.sf.ukrtel.net

# ДОКЛАД о ходе работы по Комплексной морской политике ЕС: ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ

**В** докладе излагаются достижения комплексной морской политики (КМП) с момента ее создания в 2007 году. Сопровождающее приложение содержит полную информацию о различных инициативах, проектах и мерах, а также о новых видах деятельности. В докладе также говорится о следующей фазе КМП, предполагающей более структурированное участие заинтересованных сторон, серьезную интеграцию КМП в другие стратегии и институты ЕС и, самое главное, скоординированные ответы на вызовы, возникающие в связи с изменением климата и экономическим кризисом. Доклад было предложено подготовить на заседании Европейского Совета от 14 декабря 2007 года.

## КАКОВЫ ИСТОКИ КМП?

КМП была определена Еврокомиссией в 2007 году посредством так называемой «Голубой Книги» и сопровождающего Плана действий после широких, в течение года, консультаций с заинтересованными сторонами и общественностью. Ответ был ошеломляющим и подтвердил необходимость комплексной морской политики для ЕС. Заинтересованные стороны согласились, что стратегии ЕС, влияющие на моря и прибрежные районы, должны быть скоординированы с тем, чтобы получить лучшие результаты и избежать конфликтов.

С тех пор КМП выросла в стабильную и динамичную основу для широкого круга политических действий и диалогов. Это позволяет Еврокомиссии, государствам-членам ЕС и регионам превратить экономические и экологические проблемы сегодняшнего дня в возможности для завтрашнего посредством улучшения знаний, планирования и наблюдения. КМП функционирует в качестве центра и катализатора для всех стратегий ЕС, относящихся к морю, она улучшает взаимодействие и стимулирует совместные инициативы, которые, возможно, не проявились бы иначе. Ее уникальная структура управления с Руководящей группой из 10 уполномоченных и собственной рабочей группой, выстроенная по принципу национальных, региональных и местных властей, приводит к более эффективным мерам и более широкому вовлечению граждан и хозяйствующих субъектов.

Благодаря своей открытой и прозрачной структуре и приверженности к постоянному участию заинтересованных сторон, КМП может дать ответы на наиболее актуальные морские вопросы сегодняшнего дня, такие как смягчение последствий изменения климата и адаптация к ним, устойчивое энергоснабжение и экономический кризис, который разразился в мире в 2008 году и который оказывает серьезное влияние на морскую отрасль.

## КАКОВЫ ОСНОВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ КМП НА СЕГОДНЯ?

В Планах действий от 2007 года изложена особенно амбициозная рабочая программа. Она включала новые методы работы, эффективные инструменты и широкий спектр специфических действий, направленных на благо морской отрасли, защиту морской среды, укрепление морских научных исследований и инноваций, содействие экономическому развитию в прибрежных и отдаленных регионах, обращаясь к международным морским проблемам, а также повышала наглядность морского аспекта Европы. По всем этим направлениям показан хороший прогресс, и все заявленные действия находятся на верном пути, как отмечено в настоящем докладе.

Из 65 мероприятий, имеющих в Планах действий, 56 были завершены или начаты, некоторые лишь с незначительными задержками. Таким образом, остается лишь 9 мероприятий, по которым еще не были



приняты документы. Кроме того, Еврокомиссия приступила к осуществлению ряда морских акций, первоначально не включенных в План действий. В докладе содержится информация и ссылки в целом по 62 позициям, связанным с КМП, начиная от мер по повышению осведомленности в законодательных актах. **МЕРОПРИЯТИЯ ПОДРАЗДЕЛЯЮТСЯ НА СЛЕДУЮЩИЕ РАЗДЕЛЫ:**

- Морское управление (8 пунктов),
- Деятельность в конкретных морских бассейнах (8 пунктов),
- Инструменты для разработки комплексных решений (3 пункта),
- Максимально устойчивое использование океанов и морей (29 пунктов),
- Получение знаний и инновационной базы для морской политики (2 пункта),
- Обеспечение высокого качества жизни в прибрежных районах (5 пунктов),
- Содействие лидерству Европы в международных морских делах (3 пункта),
- Улучшение наглядности морской Европы (4 пункта).

## ЧТО ПРОИЗОЙДЕТ В СЛЕДУЮЩЕЙ ФАЗЕ КМП?

После завершения первого этапа Еврокомиссия и государства-члены ЕС в настоящее время фокусируют внимание на осуществлении политики, стратегий и инструментов, вытекающих из «Голубой Книги» и ее Плана действий.



В ДОКЛАДЕ ИЗЛОЖЕНЫ ШЕСТЬ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ НА БУДУЩЕЕ:

### 1. КОМПЛЕКСНОЕ МОРСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Совершенствование комплексного морского управления требует постоянной внутренней координации и тесного сотрудничества с государствами-членами, регионами и широким кругом заинтересованных сторон.

В связи с динамичными изменениями в направлении более тесной интеграции (и не только в Европе, но также, например, в США), существуют широкие возможности для поощрения взаимного обучения и совместного определения наилучшей практики. Это могло бы осуществляться путем диалога с государствами-членами, но и, например, в рамках ОЭСР.

Динамику необходимо поддерживать в ходе диалога с заинтересованными сторонами, в рамках новых подходов и по случаю Европейского Дня моря, следующее празднование которого будет проходить 20 мая 2010 года в Хихоне (Испания) под эгидой предстоящего испанского председательства в Евросовете.

### 2. ЭФФЕКТИВНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

Эффективные инструменты КМП будут доработаны на основе результатов, полученных в пилотной фазе. В то время, когда они были впервые задуманы, экономика росла и промышленность сталкивалась с дефицитом ресурсов. Сегодня ситуация несколько иная. Поэтому больше внимания следует уделять тому, как мы можем возобновить экономический рост. Морское пространственное планирование уже предоставляет большую предеказуемость для долгосрочных инвестиционных проектов. Оно может быть дополнено мерами по рационализации планирования новых проектов, таких как введение единой оценки последствий крупномасштабных трансграничных проектов в морских бассейнах.

### 3. УСТОЙЧИВОСТЬ

Рамочная Директива по Морской Стратегии является жизненно важным экологическим компонентом морской политики ЕС и предназначена для обеспечения полного экономического потенциала наших морей и океанов в гармонии с морской средой. Цель Стратегии заключается в более эффективной защите морской окружающей среды по всей Европе — ресурсной базы, от которой зависят связанные с морем экономика и социальная деятельность. Каждому государству-члену в сотрудничестве со своими морскими соседями, в том числе не входящими в ЕС странами, необходима разработка стратегии в отношении их морских вод. Эта стратегия должна содержать подробную оценку состояния окружающей среды, определение «хорошего экологического статуса» на региональном уровне и установление четких экологических целей и программ мониторинга экономически эффективных мер. Опреде-



ление границ устойчивости поможет развитию любой морской деятельности с большим учетом ее совокупного воздействия на окружающую среду.

### 4. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ

ЕС необходимо поддерживать устойчивый экономический рост в морской отрасли путем дальнейшего изучения возможностей, связанных с морскими ресурсами, включая глубоководные океанские технологии, развивающиеся рынки и промышленные инновации на основе межотраслевого «кластерного» подхода к морской экономической деятельности. Экономический рост может также стимулироваться посредством поощрения экотуризма и туризма, связанного с сохранением природного и/или культурного морского наследия. Активизация экономической деятельности должна осуществляться в сочетании с новыми, с точки зрения устойчивости, стандартами качества. Это могло бы повлечь за собой, например, схему замены старых судов, ведущую к более эффективному и менее загрязняющему средству морскому транспорту, и к тому же обеспечил бы стимул для европейского судостроения.

Еще одной новой возможностью для улучшения координации является реформа Общей политики в области рыболовства. Механизм координации КМП облегчит согласование приоритетов и действий в области рыболовства с развитием морских районов, с осуществлением Рамочной Директивы по Морской Стратегии и вопросам занятости.

### 5. СТРАТЕГИИ МОРСКИХ БАССЕЙНОВ

Бассейновый морской подход следует учитывать для решения конкретных морских проблем и выделения приоритетов в морских бассейнах Европы, которые различаются по своим геофизическим, политическим и социально-экономическим составляющим. Будущие инициативы должны быть определены в синергии с другими направлениями политики, такими как территориальное единство и инструменты финансирования. Еврокомиссия уже приняла региональные комплексные подходы для Арктики, региона Балтийского моря (со своей стратегией) и Средиземного моря.

### 6. МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТ

В связи с глобальным характером многих морских вопросов, Европейскую морскую повестку дня следует активно пропагандировать на соответствующих международных форумах, таких как Конвенция ООН по морскому праву и Международная морская организация.

**В ЗАКЛЮЧЕНИЕ** хотелось бы выразить сожаление по поводу отсутствия в составе делегации представителей членских организаций МКПРВТ из Украины (ПРМТУ) и Грузии (ГПМ). Эти организации изначально выразили желание быть в ее составе, но из-за объективных и не зависящих от них причин, к сожалению, так и не смогли присутствовать.



### СПАД В МИРОВОЙ ТОРГОВЛЕ

Новые данные показывают широкое влияние экономического спада на транспорт. Объемы контейнерных перевозок снизились на 26% в 2009 году, согласно статистике, опубликованной Международным Транспортным Форумом. Для сравнения: объем перевозок грузов по железной дороге снизился на 23% в странах Евросоюза и на 14% в США. По сообщениям IATA, объем авиаперевозок, измеряющихся в тоннах на километр, снизился на 10% в 2009-м, пассажирских перевозок — на 3,5%, что сопоставимо с 3,8-процентным снижением объема железнодорожных пассажирских перевозок.



### СПАД В ТОРГОВЛЕ ПРИВОДИТ К УМЕНЬШЕНИЮ СМЕРТНОСТИ

Спад в торговом судоходстве сделал ощутимый вклад в статистику морской безопасности. Согласно полученным данным, 52 моряка погибли на судах в водах Евросоюза в 2009 году (для сравнения: в 2008 и в 2007 гг. — 82 моряка). Общее количество судов, вовлеченных в несчастные случаи в водах Евросоюза в 2009 году, уменьшилось на 17% и составило 626 (для сравнения: в 2008 году — 754, в 2007 — 762). Общее число аварий (потопление, столкновения, посадка на мель, пожары, взрывы и другие значительные несчастные случаи) снизилось на 19,5% (в 2009 году — 540, в 2008 — 670). Столкновения и контакты составили 47% от всех несчастных случаев, посадка на мель — 28%. Было насчитано всего 194 случая загрязнения вод в 2009-м (в 2008-м — 232). Было всего три заявления о разливах в несколько сотен тонн. Новые данные в этом году показывают обратную тенденцию аварий судов после восстановления движения судов.



### КАРАТЕЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ ОГРАНИЧИВАЮТ ДОСТУП К СЛУЖБАМ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ И ЛЕЧЕНИЮ ВИЧ В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ.

Более 90% мужчин, занимающихся сексом с мужчинами (МСМ), не имеют доступа к службам по профилактике и лечению ВИЧ в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Показатель распространенности ВИЧ достиг угрожающего уровня среди транссексуального населения и мужчин, имеющих половые контакты с мужчинами. Если страны Азиатско-Тихоокеанского региона будут не в состоянии решить проблемы с эпидемией на правовом уровне, то эта критическая ситуация, скорее всего, станет еще хуже. Внедрение эффективных мер, основанных на правах человека, требует, чтобы правительства рассмотрели действие законов и практику их применения в отношении транссексуалов и мужчин, вступающих в половые контакты с мужчинами.

Это требование стало ключевым в докладе на тему: «Законы, касающиеся распространения ВИЧ среди мужчин, имеющих половые контакты с мужчинами, и транссексуалов в Азии и Тихоокеанском регионе: план действий» и совпало с проведением Международного Дня борьбы с гомофобией. В докладе показано, что в 19 странах из 48 стран Азиатско-Тихоокеанского региона уголовно преследуются мужчины, вступающие в половые контакты с мужчинами, и эти законы, часто приводят к оскорблениям и нарушениям прав человека. Даже при отсутствии криминализации, другие законы часто нарушают права МСМ и транссексуалов и, наряду с произвольным и неуместным давлением, создают тем самым препятствия для проведения мероприятий по предотвращению, профилактике и лечению ВИЧ, информационно-пропагандистской деятельности и оказания услуг.

Кроме того, в докладе отмечается, что законодательство и давление со стороны закона зачастую отстает от национальной политики в области ВИЧ, вследствие чего невозможно повысить охват и эффективность программ. Это указывает на необходимость более тесной координации между секторами здравоохранения и правосудия, в рамках правительства.



### КОМИТЕТ ИМО УТВЕРДИЛ ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ СУДОВ

Комитет по морской безопасности Международной морской организации (ИМО) утвердил требования к конструктивным особенностям судов. Как указано в сообщении ИМО, вновь строящиеся нефтяные танкеры и балкеры должны будут соответствовать новым требованиям.

Напомним, что с 1 июля 2012 года должна вступить в силу Конвенция о безопасности жизни на море, в рамках которой подразумевается регулирование стандартов судостроения, подразумевающих, что танкеры и балкеры длиной от 150 метров должны конструироваться в соответствии с требованиями безопасности жизни и защиты окружающей среды.



### ПОСТАВЬ ПОДПИСЬ ПРОТИВ ПИРАТСТВА СЕЙЧАС!

А вы подписались под глобальной электронной петицией согласованных международных действий для прекращения пиратства? Эта петиция была запущена 20 мая с целью собрать по меньшей мере полмиллиона подписей к Всемирному морскому дню — 23 сентября 2010.

Подписать под электронной петицией, а также узнать больше о кампании можно, нажав баннер Enough is Enough! на главной странице [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)



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



«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 открывшаяся 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, прессоотерапия.**

**И МНОГОЕ, МНОГОЕ ДРУГОЕ...**

**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**





Приближается лето, и многие родители задумываются над тем, как правильно организовать досуг ребенка в летний период. Одно из лучших решений этого вопроса и для детей и для родителей, безусловно, летний лагерь.



Отдых в лагере — это знакомство с новыми друзьями и долгожданные встречи со старыми, это экскурсии в интересные места, посещение шумных дискотек, это целые дни на свежем воздухе, пляж и купание. Время, проведенное в лагере, так

не похоже на жизнь дома или учебу в школе. И чтобы оно запомнилось ребенку на целый год, а в душе остались только приятные впечатления, к выбору лагеря родителям необходимо подойти серьезно.

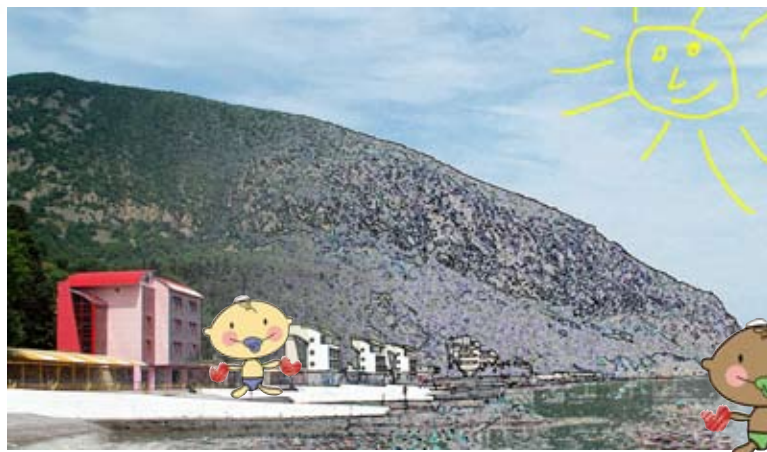
### МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДЕТСКИЙ ЦЕНТР «АРТЕК»

**Проживание:** в комфортабельных корпусах с размещением по 8–14 человек в комнатах. Для безопасности ребят организовано ночное дежурство педагогов и врачей в детских корпусах.

**Питание:** ежедневный рацион пятиразового питания насыщен большим количеством свежих овощей и фруктов. Шведский стол — каждый ребенок имеет возможность по своему усмотрению выбирать блюда из меню.

**Пляж:** морские купания с оздоровительным режимом пляжных процедур, медицинским и спасательным обеспечением проходят под присмотром квалифицированных врачей и педагогов. В межсезонье ребята посещают закрытый плавательный бассейн с подогреваемой морской водой.

**Инфраструктура:** спортивный комплекс, стадион, теннисные корты, игровые площадки, интернет-кафе, яхт-клуб, музейно-выставочный комплекс, различные кружки детского творчества, библиотека, медицинский комплекс и т.д. На территории площадью 208 га, утопая в зелени реликтовых парков, расположены 9 детских лагерей. «Янтарный», «Хрустальный» — пятиэтажные корпуса-корабли у подножия



красавицы Медведь-горы. «Морской», «Полевой», «Лесной», «Озерный», «Речной» — летние корпуса на берегу моря. «Лазурный», «Кипарисный» — дачи фешенебельных российских курортов начала века, хранящие очарование ретро.

**Необходимые документы:** копия свидетельства о рождении ребенка, копии внутреннего паспорта одного из родителей, заполненная анкета-заявка, медицинская карта, информационная справка о ребенке.

**Стоимость:** ориентировочно — от 7200 грн. за 21 день.

**ВНИМАНИЕ!** В лагере детей обеспечиваются фирменной артековской одеждой по сезону на время пребывания в Центре. Территория «Артека» охраняется внутриведомственным отделением милиции.





**ДЕТСКИЙ ЛАГЕРЬ «АЛЬФА – СИМЕИЗ»**

**Расположение:** в одном из живописных уголков Южного берега Крыма — в Симеизе, на берегу извилистой бухты Черного моря, среди уникального можжевелевого парка на территории санатория «Пионер», где находится бывшее поместье графа Мальцева, окруженное горами и скалами «Кошка», «Дива» и «Монах».

**Проживание:** в двухэтажном кирпичном спальном корпусе, в тридцати метрах от пляжа. В зависимости от возраста, дети распределяются в отряды по 25–35 человек. За каждым отрядом закреплены два вожатых-воспитателя.

**Размещение:** по 7–11 человек в просторных комнатах с высотой потолка четыре метра. Санитарные блоки на этаже (туалет, умывальник, душ). Также есть летний душ.

**Питание:** в собственной столовой лагеря, 5-разовое, с учетом потребностей растущего детского организма. Ежедневно в рационе свежие овощи и фрукты.

**Пляж:** мелкогалечный, в 50 метрах от корпуса.

**Инфраструктура:** парковая зона; на территории находится спортивная площадка для игры в футбол, баскетбол, волейбол; медпункт в корпусе; собственная столовая; игровые отрядные места; летняя дискотека; настольный теннис; спортивная площадка; международный телефон.

**Досуг:** большое внимание уделяется индивидуальной работе с детьми. Работают кружки; занятия по интересам детей; ежедневно с детьми проводятся вечера, концерты, культурно-развлекательные мероприятия,



конкурсы, дискотеки, игры на свежем воздухе, самодеятельность, при поддержке квалифицированных педагогов-аниматоров.

**Необходимые документы:** паспорт одного из родителей (оригинал либо копия), ксерокопия свидетельства о рождении ребенка, анкета. На момент отъезда в лагерь: выписка о прививках, справка об эпидемокружении — из школы и с места жительства. Справка-направление о возможности пребывания ребенка на ЮБК или санаторно-курортная карта. Медицинские справки оформляются не ранее чем за 4 дня до выезда в лагерь.

**Стоимость:** ориентировочно — 3300 грн. за 16 дней.

**ДЕТСКИЙ ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ ЛАГЕРЬ «ЭДЕЛЬВЕЙС»**

**Расположение:** находится в селе Микуличин в Ивано-Франковской области, в 20 км от Яремчи, в местности с прекрасными лесными ландшафтами, свежим горным воздухом и неповторимыми пейзажами.

**Размещение:** в стационарных кирпичных и деревянных помещениях, по 4–5 человек в комнатах (удобства на этаже).

**Время проведения лагеря:** школьные каникулы. Является учреждением круглогодичного функционирования.

**Питание:** 5-разовое. В столовой работают высококвалифицированные повара. Карпатская кухня — вкусная, сытная, доброкачественная.

**Инфраструктура:** общая площадь территории лагеря — 1,8 га. На территории есть две спортивные площадки (волейбольная и футбольная), помещение для настольного тенниса, игровые площадки. Котельная лагеря обеспечивает отопление корпусов и круглосуточное горячее водоснабжение. В ДОЛ «Эдельвейс» работает квалифицированный персонал: воспитатели — преподаватели гимназий г. Ивано-Франковска; медицинский персонал — работники детских лечебных учреждений.

**Досуг:** для детей ежедневно проводятся дискотеки, различные конкурсы и соревнования, где победители награждаются призами. Работает библиотека и система спутникового телевидения. В программу отдыха входят экскурсии в г. Яремча, посещение примечательных мест Карпатского Национального парка, восхождение на горы Хомяк, Синяк, Говерлу.

**Стоимость:** ориентировочно — 1800 грн. за 14 дней.

**ДЕТСКИЙ ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ ЛАГЕРЬ «БЕРЕГ»**

**Расположение:** у подножия горы Капель, в 10 км от Алушты, возле поселка Малый Маяк. Территория лагеря — расположенная у самого моря обширная парковая зона (16 га) с уникальной реликтовой крымской растительностью и животным миром. Большая площадь и развитая инфраструктура позволяют разделить территорию ДОЛ «Берег» на два лагеря: Нижний (расстояние корпусов от моря — 30–300 м) и Верхний (находится в гористой местности, расстояние корпусов от моря — 500 м).

**Размещение:** в одно- и двухэтажных корпусах, в комнатах с различным уровнем комфортности.

**Питание:** 5-разовое.

**Инфраструктура:** спортивные сооружения (волейбольная, баскетбольная, теннисная площадки), библиотека, клуб, торговые киоски, медпункт, камера хранения.

**Досуг:** экскурсии, культурно-спортивные программы (кружки макраме, вышивки, танцевальный, вокальный), спортивные секции (футбол, плавание, волейбол, шашки, настольный теннис), дискотека ежедневно.

**Пляж:** лагерь имеет пять собственных пляжей с мелкой галькой; с детьми работают инструкторы по плаванию; имеются катамараны.

**Стоимость:** ориентировочно — от 3500 грн. за 20 дней.

**ДЕТСКИЕ ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЕ ЛАГЕРЯ ОДЕССЫ**

**ДОЛ «АНТАРКТИКА»**

Ул. Дача Ковалевского, 91  
Тел.: 786-59-07, 702-50-41

**ДОЛ «ДРУЖБА»**

Пер. Ванний, 6, тел.: 63-04-22

**УКРАИНСКИЙ ДЕТСКИЙ ЦЕНТР**

**«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»**  
Николаевская дорога, 172  
Тел.: 755-92-30, 755-92-60

**ДОЛ «ОРЛЯТКО»**

Пер. Майский, 4, тел.: 44-54-83

**ДЛ «РАДУГА»**

Ул. Ак. Королева, 92-а, тел.: 743-25-49

**ДОЛ «ЮНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК»**  
Ул. Елочная, 3, тел.: 62-02-44

**ДЛ «САКУРА»**

Ул. Черняховского, 13  
Тел.: 63-95-83, 799-76-23

**ДОЛ «СКАЗОЧНЫЙ»**

Ул. Костанди, 33  
Тел.: 45-30-65, 765-42-36

**ДОЛ «ЮНЫЙ РОМАНТИК»**

Ул. Равенства, 7  
Тел.: 714-27-30, 714-27-35

**ДЕТСКИЙ ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС «ЮНЫЙ СВЯЗИСТ»**

Ул. Дача Ковалевского, 97  
Тел.: 746-83-71

**ДОЛ «ЮНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК»**  
Ул. Костанди, 4, тел.: 63-04-40





В период с 26 по 28 мая этого года Санкт-Петербург, культурная столица Российской Федерации, гостеприимно принимал участников заседания Балтийского Комитета ЕТФ (Baltic Committee ETF), а также участников Морского Комитета стран Центральной, Восточной Европы и Норвегии (SCOSEEN). В этих мероприятиях принимали живое участие представители аффилированных организаций ITF & ETF Швеции, Норвегии, Польши, России, Украины, Румынии, Германии, Прибалтики и, конечно, представители секретариата ITF (London) и ETF (Brussels).

# ЗАСЕДАНИЕ

## Балтийского Комитета ЕТФ (Baltic Committee ETF)

Основными темами Балтийского Комитета стали: отчеты стран Балтии о проведенных в 2009 году так называемых Неделях Действий на Балтике (Baltic Weeks of Action), проблемы объединения солидарных усилий моряков и докеров стран Балтии, внедрение и продвижение Таллиннской Декларации, вопросы регулирования и практические рекомендации по креплению-раскреплению грузов на различных типах судов и другие вопросы.

Президиумом было принято решение разделить на 4 рабочие группы и отработать предложения по темам повестки дня. Приведем основные выводы, выработанные группами по заданным темам.

Во всех странах Балтии, по итогам проведенных Недель Действий, были посещены десятки судов, обнаружены многочисленные нарушения, возвращены значительные суммы задолженностей по заработной плате, а также было подписано несколько договоров ITF-стандарта с судовладельцами. В целом эта кампания была признана очень эффективной и было принято решение, используя принцип ротации стран-участников, провести подобные мероприятия и в 2010 году. Также было высказано предложение об активизации участия солидарных профсоюзов докеров в Неделях Действий.



**Было выдвинуто несколько предложений об официальном слогане новой Недели Действий 2010:**

- **STOP SOCIAL DUMPING!**
- **EQUAL PAY FOR EQUAL WORK!**
- **SEAFARERS & DOCKERS UNITE!**

По предложению польской стороны, Координационным центром в 2010 году станет порт Гдыня, что было принято с благодарностью и пожеланиями удачи и продуктивной работы в этом году.

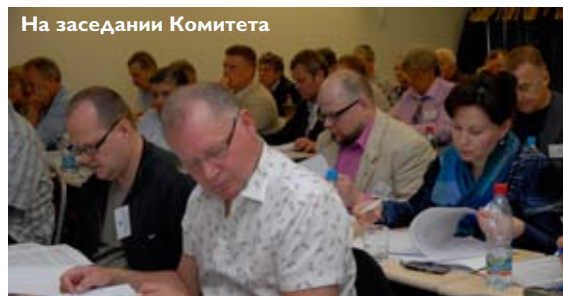
Очень важным решением явилось продвижение Таллиннской Декларации и обсуждение исправленной и дополненной политики ITF «OSLO to DELHI» касательно проблем заработной платы моряков на судах с непостоянным проживанием. Рабочая группа приняла решение о полной поддержке Таллиннской Декларации через компетентные органы в лице ETF (Maritime Transport Section) и ITF (Fair Practice Committee).

Рабочая группа посчитала необходимым рекомендовать Балтийскому Комитету (а тот, в свою очередь — всем аффилированным морским профсоюзам) включить в национальные коллективные договора «Докерское Условие»\* (аналогичное условию в Договорах ITF для судов под удобным флагом).

Также было высказано предложение о необходимости проведения в каждой из стран-участниц Балтийского Комитета изучения практики обработки грузов в портах.

Увеличение присутствия Докерских организаций в Балтийском Комитете признано необходимым условием для успешного развития и плодотворной работы Комитета. В связи с этим Рабочая группа рекомендовала Секретариатам ITF & ETF поддерживать и стимулировать активное участие в Комитете докерских аффилированных организаций.

**В целом Заседания Комитета прошли в плодотворном диалоге. Было поднято очень много практических вопросов, и некоторые из них решено было изучить дополнительно, а результаты изысканий включить в отчеты и представить их на следующем заседании Балтийского Комитета в 2011 г.**



\* Докерское Условие регламентирует кооперацию моряков и докеров в части выполнения погрузо-разгрузочных работ, условия оплаты и другие нюансы взаимоотношений между работниками портов и судовыми экипажами.



# ЗАСЕДАНИЕ

## Морского Комитета стран Центральной, Восточной Европы и Норвегии (SCOCEEN)

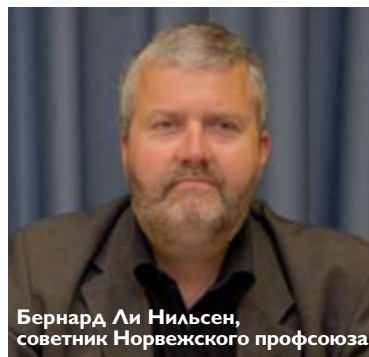


Первый заместитель  
Председателя ЧППОМ на заседании

Ассоциации Норвежских Судовладельцев, в процессе которых были переданы предварительные предложения от профсоюзов РПСМ, ПРМТУ и ППМ, которые будут обсуждаться в 2011 году. Профсоюз работников морского транспорта Украины, в частности, включил предложение об отчислениях на медицинское страхование. Предварительная дата переговоров назначена на начало сентября 2011 года.

В части повышения заработной платы — большинство профсоюзов настроены пессимистично, так как прошлый кризисный 2009 год не смог принести значительных повышений заработной платы. ПРМТУ смог добиться подъема в 2% и обязательного включения условия об отчислениях на медицинское страхование в переподписываемый в 2011 году модельный договор. А изначально разговор шел о понижении ставок на 8–10%.

По мнению РПСМ, в этом году рассчитывать на значительное изменение ситуации не прихо-



Бернард Ли Нильсен,  
советник Норвежского профсоюза

дится. Однако Бернард Ли Нильсен, председательствовавший на Комитете наряду с председателем РПСМ Игорем Павловым, заметил, что необходимо очень четко и принципиально поднимать вопрос о повышении зарплаты и ни в коем случае не ориентироваться на заморожен-



Самсон — центральный фонтан Дворцово-паркового ансамбля «Петергоф».

ные ставки по з/п на Международном Переговорном Форуме IBF. Также он заметил, что не стоит забывать о социальных элементах, ведь на их развитие Ассоциация идет значительно охотнее.

Переговоры с NSA, касательно компенсации при нахождении на судах в зонах повышенного риска (пиратских зонах) и в зонах военных действий, привели к определению суммы компенсации в случае смерти или потери профессии равной 165 000 USD и 40 000 USD за каждого ребенка до 21 года.

Комментарий Президента Норвежского Профсоюза Моряков (NSU) Жаклин Смит был таков: «Мы могли бы получить гораздо более внушительные суммы компенсаций, если бы не включили в договор распространение условия не только на зоны военных действий, а на гораздо более актуальную зону повышенного риска — зону пиратских нападений — Аденский залив».

Дальневосточный регион имеет схожий по структуре Морской Комитет NASCO, где, по аналогии со SCOCEEN, проходят заседания и обсуждение переговорных процессов с норвежскими судовладельцами. Единственным принципиальным отличием является то, что в NASCO среди профсоюзов-поставщиков рабочей силы (Филиппины, Вьетнам) и профсоюзов стран бенефициарных судовладельцев (Норвегия, Китай, Япония) присутствуют в качестве наблюдателей профсоюзы государств флага (Гонконга и Сингапура), присутствие которых по сути не соответствует прямому предназначению данного Морского Комитета.

**С**озданный Морской Комитет ежегодно собирается для предварительного обсуждения и принятия общей стратегии в переговорах с представителями Ассоциации Норвежских Судовладельцев (NSA).

В заседании приняли участие профсоюзы стран-поставщиков рабочей силы, а также профсоюзы страны бенефициарного судовладельца — Норвегии.

На повестке дня стоял ряд принципиальных вопросов, таких как принятие в Комитет Румынского Профсоюза Моряков (RSU); изучение статуса и условий существующих модельных договоров NIS Эстонии, Латвии, Литвы, Польши, России и Украины, а также вновь принятой Румынии; изменения в договорах с компанией Wilhelmsen Ship Management; новые договорные условия касательно компенсации при нахождении на судах в зонах повышенного риска (пиратских зонах) и в зонах военных действий; общая информация о развитии Дальневосточного региона в отношении норвежских судов.

Единогласным решением Румынский профсоюз моряков (РПМ) был принят в Морской Комитет SCOCEEN, что дало возможность РПМ вывести на новый уровень переговорный процесс с судовладельцами и заручиться солидарной поддержкой братских профсоюзов-поставщиков рабочей силы.

В части рассмотрения модельных договоров NIS норвежскими профсоюзами были проведены промежуточные встречи с представителями

# ШКИПЕР БРИГА «ЭЛИЗ»

С младых ногтей нам всем знакомо изображение прощающегося с морем Пушкина, подкрепленное хрестоматийными строками стихотворения «К морю»:



*...Не удалось навек оставить  
Мне скучный, неподвижный берег,  
Тебя восторгами прославить  
И по хребтам твоим направить  
Мой поэтический побег!*

Но мало кому известно о том, что в определенный момент намерение поэта бежать из Одессы морским путем было вовсе не метафорическим. Это предположение подтверждается документально. 24 декабря 1824 года граф М. С. Воронцов писал чиновнику по особым поручениям при московском генерал-губернаторе А. Я. Булгакову: «Мы считаем, так сказать, неприличным ее (В. Ф. Вяземской — О. Г.) затеи поддерживать попытки бегства, задуманные этим сумасшедшим и шалопаем Пушкиным, когда получился приказ отправить его в Псков». Позднее Булгаков в письме к брату уточняет: «В. (Вяземская — О. Г.) хотела поддержать его (Пушкина — О. Г.) бегство из Одессы, искала для него денег и способы отправить морем».

## «КОРСАР В ОТСТАВКЕ»

События, о которых идет речь, хронологически относятся к июлю 1824 года. Самое любопытное заключается вот в чем: сама княгиня Вера Федоровна Вяземская впоследствии вспоминала о том, что Пушкин трое суток, между 15-м и 25-м июля, провел на судах, стоящих в одесской гавани, где изрядно покутил со шкиперами. Не искал ли он здесь случая договориться с ними об осуществлении задуманного? Если связать все факты воедино, выстраивается оригинальная версия. Но хорошо бы подкрепить ее еще какими-нибудь убедительными фактами.

В поисках информации я обратился к реестру судов, приходящих в Карантинную гавань, а затем уходивших в интересующий нас период из Практической гавани. Выяснилось, во-первых, что накануне отъезда Пушкина в Михайловское 1 августа у него было несколько вариантов ухода морем: 28 июля — в Стамбул, на австрийской поларке (род судов) «Эрцгерцогиня Клементина» или на русском бриге «Триумф», в Геную — на австрийском бриге «Оттипа», в Марсель — на австрийском бриге «Фачино»; 30 июля — в Стамбул, на русском бриге «Святой Николай», русской трабакке «Нептун» и австрийском бриге «Пеликан», в Ливорно — на одном из двух австрийских бригов,





«Адриано» или «Пациент». Все они стояли в Одессе с июня — первой половины июля.

Высматриваю имена шкиперов тех парусников, на одном из которых Пушкин загулял на трое суток. Василию Мелинович, Стамати Янулато, Николо Додеро, Джованни Перлинович, Георгио Буранелли — преимущественно югославяне, подданные австрийской короны, имевшей бонус при проходе через Босфор (потому-то суда ряда стран ходили под австрийским флагом). Вероятно, поэт был знаком с кем-нибудь из этих тёртых мореходов, однако нам за давностью лет с этим вряд ли удастся разобраться. И вдруг глазами выныривает до боли знакомое имя: Морали, принопомаятный «корсар в отставке»! 15 июня он привел в балласте из Стамбула свой бриг «Элиз», а 24 июля ушел в Геную с грузом пшеницы. Ну надо же, ничего себе находка!..

По авторитетному свидетельству И. П. Липранди, «этот мавр, родом из Туниса, был капитаном, т. е. шкипером коммерческого или своего судна». Он же сообщает о взаимной симпатии, доверительных отношениях Пушкина и Морали, о том, что последний «говорил несколько по-французски и очень хорошо по-итальянски», откуда и его итальянское имя — Гаэтано. Короче говоря, «корсар в отставке» (морской разбой и каперство на Средиземном море в 1820-х годах были обычным явлением) вовсе не был шкипером в отставке и даже посещал по коммерческим делам администраторов ранга Воронцова. Тогда всё сходится. Тогда понятно, на кого Пушкин мог рассчитывать и с кем общался в течение нескольких суток кряду в порту.

### ЛЮБОВЬ И МОРЕ

Параллельно формируется и другой сюжет, рассматриваемый уже непосредственно в контексте поэтического творчества Пушкина и его любви к графине Е. К. Воронцовой. Как раз к интересующему нас промежутку времени относится набросок стихотворения «Кораблю» (правописание оригинала):

*...Морей красавец окриленный!  
Тебя зову — плыви, плыви  
И сохрани залог бесценный  
Мольбам, надеждам и любви.  
Ты, ветер, утренним дыханьем  
Счастливый парус напрягай,  
Волны незпным колыханьем  
Ее груди не утомляй.*

Датируют его по месту расположения в тетради — после 14 июня. Теперь эта дата может быть уточнена. В самом деле, 14-го Пушкин проводил взором яхту, на которой Элиз Воронцова отбыла в Крым, а на следующий день встречал в порту бриг «Элиз». Именно поэтому стихи посвящены не Елизавете Ксаверьевне или, скажем, NN, но Кораблю. Далее: Воронцова возвратилась в Одессу в тот же день, в который бриг «Элиз» оставил город, — 24 июля. Не кажется ли вам, что совпадений слишком

много? Так или иначе, но цепь событий сложилась так, что Пушкин в результате отказался от своих намерений бежать из Одессы на бриге Гаэтано Морали. Очарованный могучей страстью, поэт остался «на приколе», а 29 июля дал официальную подписку следовать назначенным ему маршрутом в Псковскую губернию.

Что виделось, что грезилось изгнаннику за неосуществленным морским путешествием... Свободный, пестрый, пряный, экзотический, полуденный мир, который можно было открывать, стоя на свежем ветру, у штурвала, подле настоящего морского волка в живописном многоцветном наряде, с роскошными пистолетами-трамбонами за кушаком, чувствовать дружеское плечо простодушного искреннего человека... «У меня лежит к нему душа... — говаривал Пушкин. — Кто знает, может быть, мой дед с его предком были близкой родней».

Теперь мы знаем, что характер отношений наших героев демонстрировал их некоторую давность. Упомянутая встреча, то бишь трехдневный кутеж на борту брига «Элиз», была далеко не единственной: сохранились, например, достоверные известия относительно общения поэта и капитана Морали в начале февраля 1824 года в отеле дома Рено, где Пушкин квартировал большую часть времени из тринадцати одесских месяцев. В этом нет ничего удивительного, если учесть, что многие суда с завидной регулярностью совершали подобные коммерческие рейсы, причем, случалось, и зимовали в Одессе. То обстоятельство, что Морали привел судно в балласте, означает: городу остро недоставало прочного строительного камня, и шкиперов поощряли к привозу такого. В результате капитаны выгружали в одесском порту изверженные средиземноморские породы, а в обратный путь загружались сельскохозяйственной продукцией.

### ШКИПЕР НА ЯКОРЕ

Что случилось с Морали в дальнейшем? Судя по всему, он в конце концов поселился в Одессе. Племянник основателя города Михаил Феликсович де Рибас рассказывает, что африканского корсара считали несметно богатым, однако он был скорее простым искателем приключений. Впрочем, однажды Морали предложил

Феликсу де Рибасу приобрести за 30 тысяч ру-

блей две большие золотые табакерки, точнее музыкальные шкапулки, усыпанные бриллиантами. В процессе музицирования в одной из них выскакивал петушок, открывал клювик, размахивал крылышками. Но вечный должник Феликс де Рибас, разумеется, мог ими только полюбоваться вместе с сыном. Кроме всего прочего, Морали слыл отчаянным азартным игроком. Сказывают, что его дочиста обчистили в карты «проевшие зубы» одесские шулера, после чего «он вдруг бесследно исчез из нашего города, вероятно, не подозревая, что великий поэт прославит его имя».

Моя замечательная бабушка Мария Александровна Казакова, получившая отменное образование в начале прошлого столетия и хранившая в памяти множество сюжетов из одесской ста-

рины, вспоминала, что некий местный аксакал когда-то заявил в большой аудитории, будто горячий итальянец, внезапно утративший всё найжитое за долгие беспокойные годы странствий, с горя пустил себе пулю в лоб. «Я этого бойкого оратора тогда легко осадил, — прибавила она с усмешкой. — Как же капитану Морали удалось это сделать, если он, по вашим же словам, проиграл в карты и знаменитые свои инкрустированные пистолеты?!»



# ЧТО ТАКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ?

Что такое мореплавание? Этот вопрос может показаться наивным, глупым и непрофессиональным одновременно. Но задайте его любому, кто имеет отношение к этому самому мореплаванию, и вы не получите никакого определенного ответа. Может быть, слово «мореплавание» заменить словами «судовождение» или «судоходство»? Но что они означают? Можно ли считать все три слова синонимами? В любом случае, если спросить тех, кто имеет отношение к судовождению и судоходству, мы снова не получим никакого определенного ответа. В последнее десятилетие появились словосочетания «безопасное мореплавание», «безопасность мореплавания» — какое они имеют отношение к судовождению или судоходству? Можно заглянуть в морскую литературу, но и там мы, к большому сожалению, не найдем ответов на эти вопросы. Автору статьи могут возразить, что он обращает внимание на мелочи, не имеющие практического значения. Зачем, мол, утруждать себя и других такими простыми вещами, о которых даже и спрашивать не надо. Мореплавание — это когда по морю плавают, судовождение — когда суда водят по морю, а судоходство — то же самое, что мореплавание и судовождение, только когда судов много, как машин на дороге. Очень убедительно! Но, к сожалению, других ответов на эти вопросы найти не удастся.

**КСТАТИ, В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ СРЕДИ МОРСКОЙ МОЛОДЕЖИ**



Под термином «общее мореплавание» понимается плавание как кораблей и судов ВМФ, так и невоенных судов.

(И НЕ ТОЛЬКО СРЕДИ МОРСКОЙ) БЫТУЕТ ФРАЗА, ЧТО ПО МОРЮ ХОДЯТ, А ПЛАВАЕТ ЧТО-ТО ДРУГОЕ. ПРИ ЭТОМ ГОВОРЯЩИЕ ЧУВСТВУЮТ СЕБЯ НАСТОЯЩИМИ ПРОФЕССИОНАЛАМИ, ПОСТАВИВШИМИ НА МЕСТО НАИВНОГО ОБЫВАТЕЛЯ. ТАК ПЛАВАТЬ ИЛИ ХОДИТЬ? ОТВЕТА НЕТ.

Еще пример. ЕСТЬ МОРСКОЕ СЛОВО «НАВИГАЦИЯ», САМОЕ МОРСКОЕ, КОТОРОЕ СЛЫШАЛИ ВСЕ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ, А НЕ ТОЛЬКО МОРЯКИ... ПОПРОБУЙТЕ ДАТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАВИГАЦИИ. ЧТО-ТО НЕ ПОЛУЧАЕТСЯ, ПРАВДА? А ведь это слово официальное, то есть речь тут не идет о чьей-нибудь воле: хочу — даю определение, хочу — не даю. Снова вопрос: о какой навигации идет речь? Навигацией пользуются не только моряки, ею пользуются авиаторы и космонавты — как быть с этим?

Идем дальше. А как быть с гидрографией? Это тоже официальное слово. Что такое гидрография — наука или область знаний? Какое она имеет отношение к мореплаванию, судовождению, судоходству, навигации?

В XVIII–XX веках было много мореплавателей: англичане Джеймс Кук, Роберт Скотт, французы Жан-Франсуа Лаперуз, Жак-Ив Кусто, американец Ричард Берд, русские Василий Михайлович Головин, Михаил Петрович Лазарев, Федор Петрович Литке, Фердинанд Петрович Врангель, Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, Степан Осипович Макаров, Отто Коцебу. Чем занимались эти люди? Что делали на просторах Мирового океана? Ведь их экспедиции продолжались порой по нескольким лет. И они сами, и их исследования являются национальной гордостью тех стран, которые они представляли. Мало того, среди членов морских экспедиций были художники — что они делали на борту судов? Скажу больше, все перечисленные исследователи были людьми военными (и Жак-Ив Кусто тоже).

Вернемся к безопасности мореплавания. САМО ПО СЕБЕ СЛОВСОЧЕТАНИЕ «БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ» КАК-ТО РЕЖЕТ СЛУХ (МОЖНО ПОДУМАТЬ, ЧТО ДОЛЖНО БЫТЬ И «ОПАСНОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ»). ЕСЛИ БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ СУЩЕСТВУЕТ, ТО КТО ЕЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТ? И КАК ДАТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ? Есть еще одно словосочетание, связанное с мореплаванием, и звучит оно так: общее мореплава-





ние. Тут уже вообще ничего непонятно, куда его отнести? Словом, вопросы множатся, а ответов на них нет.

Всё, что написано выше, относится к гражданскому мореплаванию. Даже в той части, где идет речь о военных исследователях и ученых. А как быть с военным флотом? Какое отношение военные имеют к гражданскому (не военному) мореплаванию? Может быть, все-таки имеют и самое прямое?

Не знаю, насколько всеми этими вопросами владеют за пределами Украины, но по личному опыту знаю точно, что в Украине, в массе профессионалов, не знают ответов на эти вопросы. Понимаю, что подобным заявлением могу обидеть многих уважаемых людей, поэтому заранее прошу у них прощения. Но мною движет поиск истины, чувство долга, верность морским традициям и уважение к морю и морской профессии.

Перейдем к международным морским организациям. Попробуйте дать определение их деятельности, в нескольких предложениях объяснить их цели и задачи. Что-то не получается, правда?

Мне скажут: ну надоел ты со своей демагогией, излагай, наконец, что ты хочешь сказать!

А сказать я хочу вот что. **ДА, БЫЛО ВРЕМЯ, КОГДА МЫ ЖИЛИ БЕЗ ЭТИХ ОПРЕДЕЛЕННЫХ И МЕЛОЧЕЙ. ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, ДО 1991 ГОДА МЫ ОБХОДИЛИСЬ БЕЗ ЭТИХ УСЛОВНОСТЕЙ И, НАДО СКАЗАТЬ, В ОБЛАСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ БЫЛИ ОДНИМ ИЗ ВЕДУЩИХ ГОСУДАРСТВ МИРА. А ВОТ ТЕПЕРЬ БЕЗ НИХ НЕ ОБОЙТИСЬ. ПОЧЕМУ?**

Чтобы ответить на это, следует вспомнить, каким государством был Советский Союз. Государство это было социалистическое, его экономической основой была общественная, т.е. государственная собственность на всё, включая и всё, что было связано с мореплаванием. Государство строило и занималось эксплуатацией судов и других плавучих сооружений. Государство брало на себя все расходы по строительству, закупке и эксплуатации флота. Государство издавало морские и другие законы и осуществляло контроль за их исполнением. Не берусь судить, плохо это было или хорошо, ясно одно, что мореплаванию было отведено огромное место в экономической и военной политике государства. Я недаром ссылаюсь на военных, в дальнейшем изложении будет ясно, что законодателями морских традиций являются именно военные специалисты, а не гражданские, и таковыми они являются по настоящее время.

Как было устроено мореплавание в Советском Союзе? Государство строило и эксплуатировало флот, в том числе и военный. Строительство флота (военных судов, во всяком случае) осуществлялось главным образом Министерством судостроительной промышленности (МСП), т.е. министерству принадлежали большие судостроительные заводы. Все знают заводы в Николаеве и Херсоне, но заводы были не только на Черном море, а и на Балтике, Севере и Дальнем Востоке. Суда для гражданских министерств и ведомств строились не только на отечественных заводах, но и в других странах или просто покупались.

Система эксплуатации флота была устроена просто и эффективно (в следующих номерах журнала мы подробно на этом остановимся).

Какое всё это имеет отношение к терминам «мореплавание», «судовождение», «судоходство»? А вот какое. Государство управляло флотом через соответствующие министерства и ведомства, которые в свою очередь управляли флотом через судовладельцев (пароходства, тресты или другие организации). Управление велось посредством хорошо налаженного делопроизводства и непосредственно документов. Основными документами для судовладельцев были руководящие и нормативные документы для исполнения.

В этих документах подробнейшим образом излагались все требования, необходимые в повседневной деятельности судовладельцев. А вот законодательные документы, на основании которых составлялись руководящие и нормативные документы, в повседневной деятельности были не нужны. Действительно, зачем в эксплуатации документы, на основании которых проектируется то или иное судовое устройство или оборудование? Зачем капитану знать, какие документы использовались при проектировании судового навигационного оборудования или рулевой машины? Вот таким образом обстояли дела.

Следует также отметить, что законодательные документы в иных случаях были, мягко говоря, недоступны, поэтому их никто и не искал, а именно там был ответ на вопрос, что такое мореплавание.

Зачем нам это нужно сегодня и почему раньше было не нужно, речь пойдет в следующем номере журнала. А сейчас не буду томить читателя ожиданием и приведу определение термина «мореплавание».

Под термином «общее мореплавание» понимается плавание как кораблей и судов ВМФ, так и невоенных судов.



## МОРЕПЛАВАНИЕ —

*комплексы мероприятий и процессов, проводимые заинтересованными государствами и связанные с использованием Мирового океана и поверхностных вод в экономических, научных, политических, военных и других целях, включающие:*

- » судостроение;
- » обеспечение мореплавания;
- » техническую эксплуатацию судов и плавучих сооружений;
- » судовождение;
- » судоходство;
- » подготовку моряков и других морских специалистов;
- » строительство и эксплуатацию морских, речных и промысловых портов;
- » строительство морских гидротехнических сооружений;
- » проведение дноуглубительных и путевых работ;
- » поиск и спасение на море;
- » создание и принятие международных и национальных законов по вопросам мореплавания.

*Благодарим Шубкову И.В. за содействие в создании материала.*



**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: 26.05.10**

**MASTERS**

JUNE \* "DOCEBAY" \* BULK CARRIER \* 150736 DWT \* 4 months \* \$8300  
JUNE \* "TBN" \* BULK CARRIER \* 35000 DWT \* 5 months \* \$7500 mix crew  
ASAP \* "KESTREL I" \* BULK CARRIER \* 50353 DWT \* 5 months \* \$7000  
JUNE \* "OSPREY I" \* BULK CARRIER \* 50206 DWT \* 5 months \* \$7000

**CHIEF OFFICERS**

JUNE \* "PEREGRINE" \* BULK CARRIER \* 50913 DWT \* 5 months \* \$5200  
JUNE \* "JAEGER" \* BULK CARRIER \* 52483 DWT \* 5 months \* \$5200  
ASAP \* "KESTREL I" \* BULK CARRIER \* 50353 DWT \* 5 months \* \$5200  
JULY \* "CONDOR" \* BULK CARRIER \* 50296 DWT \* 5 months \* \$5200  
JULY \* "BITTERN" \* BULK CARRIER \* 58000 DWT \* 5 months \* \$5200  
ASAP \* "STEFANIA LEMBO" \* BULK CARRIER \* 82551 DWT \* 5 months \* \$5800 mix crew

ASAP \* "NENA J" \* BULK CARRIER \* 43230 DWT \* 4 months \* \$6000  
JUNE \* "TBN" \* BULK CARRIER \* 35000 DWT \* 5 months \* \$5800 mix crew  
JULY \* "DOCERIVER" \* BULK CARRIER \* 151949 DWT \* 4 months \* \$6000  
JULY \* "SC LOTTA" \* BULK CARRIER \* 169057 DWT \* 4 months \* \$6200 mix crew  
JUNE \* "SORMIOU" \* CONTAINER SHIP \* 33220 DWT \* 4 months \* \$5000

**CHIEF ENGINEERS**

JUNE \* "CONDOR" \* BULK CARRIER \* 50296 DWT \* MAN B&W 8090 HP \* 5 months \* \$6900  
ASAP \* "KESTREL I" \* BULK CARRIER \* 50353 DWT \* MAN B&W 8089 HP \* 5 months \* \$6900  
JUNE \* "SPARROW" \* BULK CARRIER \* 48220 DWT \* MITSUBISHI 9900HP \* 5 months \* \$6900  
ASAP \* "MAERSK VANCOUVER" \* CONTAINER SHIP \* 22308 DWT \* B&W 16980 HP \* 4 months \* \$7000  
ASAP \* "HANJIN COLOMBO" \* CONTAINER SHIP \* 62742 DWT \* SULZER 51479 HP \* 4 months \* \$7000 mix crew  
JUNE \* "HANJIN OSAKA" \* CONTAINER SHIP \* 62742 DWT \* SULZER 51479 HP \* 4 months \* \$7000 mix crew  
JUNE \* "CSCL TIANJIN" \* CONTAINER SHIP \* 50914 DWT \* B&W 49680 HP \* 4 months \* \$7200 mix crew  
ASAP \* "NENA J" \* BULK CARRIER \* 43230 DWT \* B&W 10576 HP \* 4 months \* \$8000  
JUNE \* "SORMIOU" \* CONTAINER SHIP \* 33220 DWT \* B&W 33736 HP \* 4 months \* \$6000  
JULY \* "MARFRET MEJEAN" \* CONTAINER SHIP \* 4974 DWT \* MAK 3960 HP \* 4 months \* \$6000  
ASAP \* "MARFRET NIOLON" \* RO-RO \* 5283 DWT \* WARTSILA 5920 HP \* 4 months \* \$6000

**SECOND ENGINEERS**

ASAP \* "NENA J" \* BULK CARRIER \* 43230 DWT \* B&W 10576 HP \* 4 months \* \$6000  
JUNE \* "SLETTNES" \* BULK CARRIER \* 58000 DWT \* MAN B&W 13542 HP \* 5 months \* \$5200  
JULY \* "DOCERIVER" \* BULK CARRIER \* 151949 DWT \* B&W 17100 HP \* 4 months \* \$6000  
JUNE \* "OSPREY I" \* BULK CARRIER \* 50206 DWT \* MAN B&W 8090 HP \* 5 months \* \$5200  
ASAP \* "BITTERN" \* BULK CARRIER \* 58000 DWT \* MAN B&W 12889 HP \* 5 months \* \$5200  
JUNE \* "TERN" \* BULK CARRIER \* 50209 DWT \* MAN B&W 11964 HP \* 5 months \* \$5200

**ELECTRICAL ENGINEERS**

JUNE \* "FRONT CLIMBER" \* BULK CARRIER \* 169178 DWT \* B&W 20940 HP \* 6 months \* \$4500 (1st class only)  
ASAP \* "KESTREL I" \* BULK CARRIER \* 50353 DWT \* MAN B&W 8089 HP \* 5 months \* \$4000

**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. Одеса, 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 АГЕНСТВА:**

- 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 МТисПУ серия АВ №389003 от 22.02.2008 г.



**ВЫГОДНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ  
ОТ ПАО «ИНДЕКС-БАНК»  
для Профсоюза работников  
морского транспорта Украины**

**КРЕДИТЫ ДЛЯ РАБОТНИКОВ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ**

**ПАО «ИНДЕКС-БАНК» — единственный банк, который предоставляет сегодня полный спектр кредитных продуктов для физических лиц:**

- Кредит на потребительские цели (до 15 000 грн.; до 3-х лет)
- Кредитование ипотеки
- Кредит под залог недвижимости
- Кредит на авто (специальные условия с 0% ставкой по таким маркам: TOYOTA, NISSAN, MAZDA, RENAULT, SUZUKI)

**ОБРАЩАЙТЕСЬ К НАМ ПО АДРЕСАМ:**

г. Одесса, ул. Днепропетровская дор., 126/1,  
тел.: (048) 712-92-61

Одесская обл., г. Ильичевск, ул. 1-го Мая, 5-В,  
тел.: (04868) 240-37

Одесская обл., г. Южный, ул. Ленина, 13,  
тел.: (04842) 32-820

г. Николаев, пр. Ленина, 83-А,  
тел.: (0512) 580-140

г. Херсон, ул. Октябрьской Революции, 19,  
тел.: (0552) 464-901

г. Керчь, ул. Ленина, 24,  
тел.: (06561) 61-520

Запорожская обл., г. Бердянск,  
пр. Ленина-Р.Люксембург, тел.: (06153) 444-22

**Готівковий  
кредит «Свобода»**



**Робити все,  
щоб клієнт  
був задоволений**

- ✓ Кредит готівкою
- ✓ На будь-які потреби (ремонт, меблі, побутова техніка тощо)
- ✓ Без застави та поруки
- ✓ Сума до 15 000 гривень
- ✓ Строк до 3-х років

За докладною інформацією звертайтеся в ІНДЕКС-БАНК:  
**місце адреси філії чи відділення**

**0 800 500 130**  
безкоштовно в межах України зі стаціонарних телефонів  
**www.indexbank.ua**

Ліцензія НБУ №99 від 09.10.2009



**Правила етики**

 **ІНДЕКС БАНК**  
CRÉDIT AGRICOLE GROUP

# Морские суеверия



## ПАРУСА

Если в море штиль, то чтобы появился ветер и паруса наполнились ветром, их обливали водой.

## ПОДКОВА

Казалось бы, подкова — сугубо сухопутный талисман. Однако и в море она имеет большое значение. Если подкову прибить к мачте, на двери каюты или под палубой, то госпожа Удача обязательно поможет вашему судну.

Именно поэтому на мачте флагманского фрегата знаменитого адмирала Нельсона тоже была прибита подкова. Причем, надо заметить, вешают подковы разными способами. Русские — концами вниз. Многие нации прибывают концами вверх — считается, что тогда удача не убежит (не выльется). А можно ее повесить и в среднем положении — тогда она будет символизировать букву «С» (первую букву в имени Христа — Christ).



## КИТ

Существует поверье, что кит — счастливое животное. Беда ожидала тех, кто убивал китов, однако и появление китов там, где их раньше не видели, сулило грядущие неприятности. Многие жены китобоев в различных странах лежали в по-

стели и голодали, пока мужья находились в море, чтобы обеспечить им хорошую добычу.

## МАЧТА

Считалось, что во время штиля, чтобы вызвать ветер, нужно царапать мачту ножом, причем именно с той стороны, которой необходим ветер.



## АНЕКДОТЫ

— Капитан, а почему у нас во всех каютах висят картины Айвазовского?  
— Это не картины, боцман... Это иллюминаторы!



Во время плавания матрос почувствовал недомогание. Судовой врач осмотрел больного и крепко задумался.

— Что-нибудь серьезное, доктор?  
— спросил обеспокоенный матрос.  
— Нет, — ответил врач, — просто дело в том, что при таких симптомах я обычно рекомендую больным морские путешествия.



Матрос орет:  
— Капитан, капитан у нас якорь всплыл!  
Капитан:  
— Хм, плохая примета...

\*\*\*

Плывет по океану огромный корабль. На мостике стоит капитан и смотрит вдаль. Вдруг к нему тихо подходит пассажирка и спрашивает:  
— Господин капитан, скажите, а что будет, если наш лайнер столкнется с айсбергом?  
Капитан, не поворачивая головы, отвечает:  
— Да ничего страшного, айсберг поплывет дальше...



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



В шлюпке двое после кораблекрушения.  
— Ну что, штурман, значит, единственное, что ты запомнил о способах определения направления без компаса, так это то, что мох растет на северных сторонах стволов деревьев?



В открытом море на корабле заболел штурман. После осмотра больного доктор задумался.  
— Доктор, что-нибудь серьезное?  
— Нет, я просто вспоминаю, кто еще у нас знаком с навигацией...



Юнга купил словарь морских слов и терминов, проглядел его и разочаровался:  
— Ни одного слова нет, которые наш боцман употребляет!



Идет торговое судно. Рядом всплывает подводная лодка. Из открывшегося люка появляется пьяный подводник и кричит:  
— Эй, кэп! Где здесь Дарданеллы?  
— Зюйд-зюйд-вест держи.  
— Что ты мне зююкаешь, ты мне пальцем покажи!



Матрос пишет письмо своим родителям:  
«Я не могу написать вам, где я сейчас нахожусь. Однако могу сказать, что вчера я подстрелил белого медведя».  
Через месяц:  
«Я не могу вам написать, где я сейчас нахожусь. Однако могу сообщить, что вчера я всю ночь танцевал с танцовщицей живота».  
Еще через месяц:  
«Я не могу вам написать точно, где я сейчас нахожусь. Однако тут один мужик в белом халате сказал мне, что лучше бы я танцевал с белым медведем, а подстрелил бы танцовщицу!».



Матрос спрашивает капитана, старого морского волка:  
— Капитан, а правда, что вас акула укусила?  
— Правда, матрос!  
— А куда?  
— А вот это — неправда!..



На тонущем корабле один из пассажиров спрашивает капитана:  
— Далеко ли отсюда до земли?  
— Одна миля, сэр, — мрачно отвечает капитан.  
— А в каком направлении?  
— В вертикальном, сэр.



Во время шторма капитан через мегафон обращается к пассажирам:  
— Прошу мужчин сохранять полное спокойствие! Никакой паники! Я приказал погрузить в шлюпки женщин и детей, отвезти их подальше от судна только для того, чтобы рассказать вам один пикантный анекдот!





— Два молодых лейтенанта, механик и штурман решили поменяться постами на одну вахту. Штурман стоит в машинном отделении, хренеет от рева дизелей. К нему подбегает матрос: — Товарищ лейтенант! У правого дизеля греется главный упорный подшипник!

— Прибавить оборотов!  
— Товарищ лейтенант, проплывим подшипник — все под суд пойдём...  
— Ну, хрен с тобой, пойдём на мостик, с механиком посоветуемся. Поднимаются в ходовую рубку. Там характерная обстановка, ночь, слабые огоньки подсветки приборов. Над картой склонился механик, сосредоточенно чешет затылок.  
— Товарищ лейтенант, в машине проблема — греется главный упорный подшипник правого дизеля.  
— И немудрено, второй час по суше идем...



— Что случилось с эсминцем «Непотопляемым»?  
— Потонул.  
— Как так?!  
— Ты видел скалу перед входом в нашу бухту?  
— Да, конечно.  
— А вот они ее не заметили.



— Господин капитан, почему большинство кораблей носят женские имена?  
— Если бы вы знали, как ими трудно управлять, вы бы не задавали глупых вопросов.



— Моряки выловили в море бутылку с запиской: «Убедительно прошу

вас сдать эту бутылку на вашем приемном пункте, так как у нас импортную тару не принимают. Вырученные деньги прошу переслать аналогичным образом в бутылке, которую не принимают у вас».



— Лоцман речного пароходства говорит довольно нервному пассажиру:  
— О, не беспокойтесь, я знаю каждую корягу и мель на этой реке. В этот момент пароход наскочил на мель с такой силой, что судно застряло в ней от носа до кормы.  
— Ага, вот одна из них, — торжественно произнес лоцман.



— Запись в вахтенном журнале: «Обменялись опознавательными знаками с неизвестным судном».



— Плывет корабль. На верхней палубе веселятся пассажиры: танцуют, шутят, играют в карты, в рулетку. Входит капитан:  
— Господа, у меня есть для вас две новости — плохая и хорошая.  
— Сначала хорошую! — кричат пассажиры.  
— Нам дали одиннадцать «Оскар»...



— Флотская аксиома: если предмет движется — отдай ему честь, если не движется — покрась его!



— Боцман дает указания рабочей команде:  
— Половина на нос, половина на корму, остальные за мной.



### ЛАБЕРЛАНД

У англичан Lubberland — это мифическая страна изобилия, рай для моряков, умерших на земле (в отличие от Fiddlers Green («Поющие кущи») — рая для моряков, погибших в море).

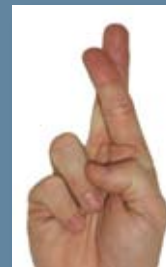
### ЛЕСТНИЦА ИАКОВА (ЛЕСТНИЦА АНГЕЛОВ)

Такое прозвище носит трап с деревянными баялинами и тросовыми тетивами. Название такое он получил по оптическому явлению в небе: когда снап солнечных лучей проходит сквозь прорывы в облаках и прочерчивает свой путь сквозь туман, благодаря рассеянию на каплях, из которых он состоит. Это видно, когда Солнце скрыто за тяжелыми облаками, а воздух наполнен легким туманом. Лучи параллельны, но кажутся расходящимися из одной точки, от Солнца.



### ПАЛЕЦ

Всем с детства известно, что указывать пальцем на что-либо — дурной тон и некрасивый поступок, показывающий вашу невоспитанность. Показывать пальцем на небо — особенно дурная примета, это может разгневать богов и принести шторм или штиль. И в каждом порту все знают, что указывать пальцем на судно, выходящее из него, значит, обречь его на гибель.



Журнал «Морской» объявляет

## ФОТОКОНКУРС

НА ЛУЧШУЮ ФОТОГРАФИЮ МОРСКОГО ПЕЙЗАЖА!

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

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

Ваши фотографии ждем по адресу: [morskoy@mtwtu.org.ua](mailto:morskoy@mtwtu.org.ua)





## ИНТЕРЕСНО

Чтобы определить качество свинины при покупке, необходимо обратить внимание на вид и запах мяса. Доброкачественное остывшее и охлажденное мясо покрыто тонкой корочкой подсыхания бледно-красного или розового цвета. Консистенция плотная, ямки от надавливания пальцем быстро выравниваются. Цвет мяса на разрезе — розовато-красный. Запах мяса и жира приятный, без посторонних запахов. Поверхность суставов белая и блестящая.

## СВИНЫЕ РЕБРЫШКИ, ОБЖАРЕННЫЕ И ПОТУШЕННЫЕ

### ИНГРЕДИЕНТЫ:

- Свинные ребрышки — 800 г
- Растительное масло — 50 г
- Томатная паста — 200 г
- Морковь — 1 шт.
- Соус «Чили» — 2 ст. л.
- Молотый черный перец — 1 ч. л.
- Стручок острого красного перца — 1 шт.
- Лавровый лист
- Соль

1. Смешать масло, томатную пасту, соус «Чили», соль, молотый черный и жгучий перец, нарезанный кольцами.
  2. Ребрышки нарезать на порционные кусочки так, чтобы в каждом кусочке была косточка, полить маринадом и мариновать в холодильнике не менее 1 часа, периодически переворачивая.
  3. Обжарить ребрышки на растительном масле, переложить их в кастрюльку.
  4. Морковь натереть на крупной терке, обжарить на растительном масле, переложить к ребрышкам.
  5. Долить к ребрышкам полстакана воды, положить лавровый лист и потушить под закрытой крышкой около получаса.
- Ребра подавать на стол горячими; желательно со свежими овощами.



**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**.



- **СТАБИЛЬНАЯ РАБОТА ДЛЯ МОРЯКОВ**
- **ЗАРПЛАТЫ ITF И ВЫШЕ**
- **ТРУДОУСТРОЙСТВО БЕСПЛАТНОЕ**



Лит. МТГ/СПУ серия АБ №389003 от 22.02.2008



**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**

*Світ буває безмежним!*

 **КРОНА**

**страхова компанія**

## ВСІ ВИДИ СТРАХУВАННЯ

**ДИРЕКЦІЯ СК «КРОНА»:**  
вул. Щорса, 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

**КИРОВОГРАД**  
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

**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

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