



Стр. 8  
**АКТУАЛЬНО**  
MRT  
состоялся!

№ 29,  
октябрь 2012

**УЧРЕДИТЕЛЬ:**  
Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

**ИЗДАТЕЛЬ:**  
СПД Клявин П.Ю.  
Свидетельство о государственной регистрации:  
Серия В00 N°093420 от 17.09.2004 г.

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

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

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

Тираж – 1000 экз.

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

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

### Здравствуйте уважаемые читатели!

С началом осени стартовали многие важные мероприятия в морской индустрии как в Украине, так и за её пределами. Так в сентябре прошли такие масштабные международные события, как Конференция молодых транспортников в Монреале, 5-й съезд МКПРВТ, который прошёл в Гомеле.

Отдельно стоит отметить абсолютно новое мероприятие – Морской круглый стол (MRT). Этот глобальный форум создан Международной федерацией транспортников с целью привлечения молодых представителей организаций, объединяющих моряков и докеров по всему миру.

Участие в подобных мероприятиях, которые становятся более актуальными и регулярными, имеет колоссальное значение для глобальной организации и установления солидарных взаимоотношений для будущих поколений транспортников.

Профсоюз работников морского транспорта Украины принял активное участие в работе MRT и зарекомендовал себя, как профсоюз, защищающий интересы украинских моряков и докеров, развивающий систему социальной защиты для членов профсоюза, поддерживающий социально активных молодых работников морской отрасли. Подробный обзор мероприятия вы, как всегда, найдете на страницах нашего журнала.

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

## НОВОСТИ

**2** В мире

## КАЛЕНДАРЬ

**4** Какие праздники отмечаем в октябре 2012 года?

## АКТУАЛЬНО

**6** MLC, 2006  
**18** Danaos Shipping  
**19** MLC, 2006 – точка зрения моряков

## ИНФОРМАЦИЯ

**12** ITF

## ЭКСКУРСИЯ

**16** Порт Хайдарпаша

## ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

**20** Mauretania

## КАЮТ-КОМПАНИЯ

**22** Анекдоты

## НА КАМБУЗЕ

**24** Груши под шоколадным соусом

### ПИРАТЫ ОГРАБИЛИ ТАНКЕР BINTANG ВБЛИЗИ СИНГАПУРА

Около 22:30 по местному времени 22 сентября 8 пиратов, вооруженных мачете и огнестрельным оружием, напали на танкер MT Bintang вблизи Танджунг Пиай (Tanjung Piai), на малазийско-сингапурской границе.

Пираты взобрались на судно с деревянной лодки, связали экипаж и обобрали его до нитки, забрав все, что имело ценность, после чего скрылись. Морская полиция МММА давно охотится за этой бандой, подозревая ее в ряде других нападений, и даже захвате. 13 сентября предположительно эта же банда захватила танкер Sea Jade (IMO 8626549) для того, чтобы напасть с него на другой танкер Scorpio (IMO 8626549).



Нападение не удалось, пиратам пришлось спасаться бегством из-за своевременного вмешательства сил МММА. Считается, что пираты нападают на танкеры не только с целью ограбления экипажей, но подобно пиратам Гвинейского залива, с целью воровства части груза, нефтепродуктов.

Пираты охотятся за бункерным топливом для его дальнейшей продажи судам в регионе. Chemical tanker MT Bintang IMO 8514435, dwt 7133, built 1985, flag Mongolia, manager PEGASUS SAMUDERA TANKER PT, Indonesia

### СМЕНИТЬ ФЛАГ ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПРОБЛЕМ

«На судах, плавающих под флагом страны, которая не ратифицировала Сводную конвенцию о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC, 2006), могут возникнуть проблемы», – предупредила Натали Шоу, управляющая в Международной палате судоходства (International Chamber of Shipping, ICS). Выступая на конференции ICS в Лондоне, она сообщила, что судовладельцы, чьи суда ходят под флагом страны, не ратифицировавшей MLC, 2006, возможно захотят рассмотреть вопрос о смене флага.

Любой судовладелец, чье судно зарегистрировано



под флагом страны, которая не ратифицировала Конвенцию, подвергает себя риску. Государственный портовый контроль в странах, ратифицировавших Конвенцию, будет инспектировать суда под флагами стран, не ратифицировавших Конвенцию, более тщательно, что грозит судовладельцам дорогостоящими задержками», – заявила Шоу.

MLC, 2006 вступит в силу 20 августа 2013 года, и к тому моменту ожидается получение ещё 26 ратификаций от Китая, Греции, Индии, Японии и Великобритании.

Шоу напомнила судовладельцам, что поправка в MLC, 2006 касательно брошенных моряков будет обсуждаться в первом полугодии 2014 года. «Важно иметь адекватную систему страхования на местах. Но нашим приоритетом является доставить моряков домой к их семьям», – заявила Натали. Она также подчеркнула, что для судоходной отрасли очень важно, чтобы работодатели демонстрировали полную ответственность за свои действия.

### ЭКИПАЖ COSTA CONCORDIA ПОЛУЧИЛ ПРЕМИЮ ЗА СМЕЛОСТЬ

Экипажу итальянского лайнера Costa Concordia, который затонул в ночь на 14 января, присуждена престижная премия «Морепплавателя года».



Премия «Морепплавателя года» учреждена газетой Lloyd's List – крупнейшим международным ежедневным изданием, которое публикует новости о мореплавании.

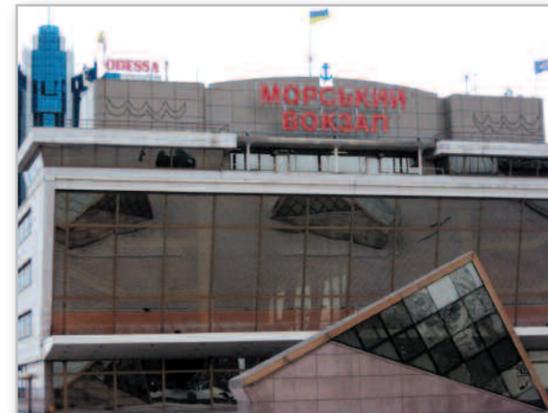
Как говорится в сообщении, премия присуждена матросам Costa Concordia за «настоящий образец смелости и профессионализма» во время эвакуации с тонущего судна. При этом капитана лайнера Франческо Скеттино в настоящее время судят за то, что он покинул судно до завершения эвакуации, раньше многих пассажиров и членов экипажа. После катастрофы лайнера Costa Concordia, которая унесла жизни 32 человек, многие пассажиры действительно отметили факты личного мужества и самоотверженности, проявленные командой судна.

Однако некоторые из спасенных людей заявили, что экипаж был плохо подготовлен к возможной чрезвычайной ситуации, а многие матросы совершенно не понимали по-итальянски. Эксперты же, изучив данные «черного ящика» лайнера, пришли к выводу, что эвакуация людей с тонущей Costa Concordia началась на 50 минут позже положенного.

Итальянское судно Costa Concordia потерпело крушение в ночь на 14 января в Тирренском море близ острова Джильо у побережья Тосканы. На борту судна находились более 4,2 тысячи человек. Жертвами трагедии стали 32 человека, двое из которых до сих пор числятся пропавшими без вести. Прокуратура Гроссето обвиняет капитана Costa Concordia Франческо Скеттино в преступной халатности, непреднамеренном убийстве людей и оставлении судна в опасности, а также в нанесении экологического ущерба зоне, где затонуло судно. Ожидается, что 15 октября состоится очередное слушание по этому делу. Первое заседание, участие в котором приняли более 500 человек, прошло 3 марта в здании местного театра Модерно, второе состоялось 21 июля.

### 10-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ВЫСТАВКА «ОДЕССА - 2012»

В период с 23 по 25 октября в Одессе на Морвокзале состоится 10-я Международная морская выставка «Одесса - 2012».



На выставке будет представлен стенд японской компании Chugoku Marine Paints, которая является одним из крупнейших мировых производителей в своей области и непрерываемым лидером в Японии и юго-восточной Азии.

«Чугоку», в первую очередь, создатель новых красок, а уже затем – производитель. Кстати, в производстве очень широко используется автоматика и робототехника, и, например, на фабрике, выпускающей 200 млн. литров краски в год, работают 7 специалистов.

Нынешние моряки, должно быть, помнят, что их отцы и деды использовали для борьбы с ржавчиной проверенное средство – «свинцовый сурик». Современная наука показала, что это крайне вредное, канцерогенное вещество.

Компания «Чугоку» первой отказалась от использования свинца в своей продукции. Затем, за 15 лет до принятия Международной конвенции, отказалась от вредного олова. Сейчас, уже 10 лет, «Чугоку» выпускает противобрастающую краску, не содержащую медь, хотя использование в красках меди пока не запрещено.

Специалисты компании уверены, будущее за силиконовыми красками, которые не только не обрастают, но и имеют низкий коэффициент трения в воде. Уже сегодня в Японии покрывают силиконом супертанкер, что способствует экономии топлива.

### ЕВРОПЕЙСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ПРИЗНАЛА ПОРТ ПИРЕЙ ЛУЧШИМ В ЕВРОПЕ

Премия Европейской организации морских портов присуждена финскому порту Пирей. Как передает «Интерфакс», он признан лучшим в Европе. Всего на премию претендовали 10 европейских портов.

Главным критерием выбора в этом году была перспектива социальной интеграции портов, направленная на создание новых рабочих мест для будущих поколений путем инновационных программ развития. В инвестиционную программу порта Пирей включены проекты на общую сумму 420 млн евро.



**2 октября****Праздник сельди в Финляндии**

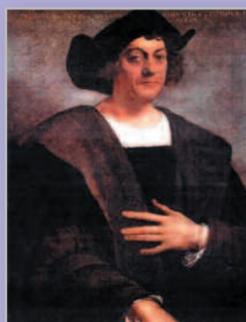
Без чего не обходится ни одно русское застолье? Правильно, без селедочки. Ведь мы всегда считали, что селедка – чисто русский деликатес. Но это далеко не так. Настоящие почитатели и поклонники этой рыбки живут в Финляндии.



И каждый год, в начале октября (в этом году с 2 по 8 октября) именно в Хельсинки съезжаются все почитатели финского деликатеса – сельдки, на ежегодную ярмарку сельди.

Ярмарка проходит на Рыночной площади города, куда в огромных количествах свозится сельдь последнего в этом году улова. Рыбу можно попробовать и в соленом, и в слабосоленом виде, и под маринадом, и с горчицей, и с соусом.

Этот рыбный рынок или, как его называют сами финны, «рыбный праздник», имеет длинную историю и существует с XVIII века.

**3 октября****День Колумба**

12 октября 1492 года итальянский мореплаватель Христофор Колумб высадился в Новом свете.

Хотя в большинстве других американских стран этот день приходится на 12 октября (что логично и оправданно), в Соединенных Штатах он отмечается во второй понедельник октября.

**8 октября****День юриста Украины**

День юриста появился в календаре Украины по Указу Президента №1022/97 от 16.09.1997 г. Это праздник, который объединяет юристов разных сфер деятельности, стоящих на защите прав и свобод украинцев.



Профессиональный праздник людей, вся жизнь которых подчинена лозунгу «Знать право, служить праву, защищать право», отмечается ежегодно 8 октября.

Для украинского общества профессия юриста очень важна, ведь именно сейчас, когда происходит процесс развития правового государства в Украине, прежде всего на правоведческое сообщество возлагаются надежды и задачи утверждения принципа верховенства права, усовершенствования украинского законодательства, усиления правовых гарантий защиты различных слоев населения и повышения правосознания и правовой культуры украинцев.

С государством все в порядке, - считают юристы, - если его основной Закон, Конституция, не ограничивает права и свободы граждан, а, напротив, увеличивает зону этих свобод. В Украине, государстве с умело написанной конституцией и не очень умело выполняемыми законами специальность юриста занимает лидирующие позиции.

**12 октября****День открытия Америки**

В первую свою экспедицию Христофор Колумб снарядил три судна – «Санта-Мария» (флагман), «Пинта» и «Нинья». В команду флотилии вошло всего 90 человек. В ходе экспедиции была открыта Америка, которую, однако, Христофор Колумб посчитал Восточной Азией, назвав отчасти по рекламным сообра-



жениям «Ост-Индией». Европейцы впервые вступили на острова Карибского моря – Эспаньола (Гаити), Хуана (Куба). Этим путешествием начата экспансия Испании в Новый Свет.

**14 октября****День Украинского казачества**

Зарождение и формирование украинской народности произошло в XII–XV вв. на основе юго-западной части восточнославянского населения, входившего ранее в состав Киевской Руси (IX–XII вв.). На основе древнерусской народности сформировались три восточнославянских народа – украинский, рус-



ский и белорусский. Начиная с XIII века украинцы подверглись венгерскому, литовскому, польскому и молдавскому завоеваниям. С конца XV века начались набеги утвердившихся в Северном Причерноморье татарских ханов, сопровождавшиеся массовым пленением и угоном украинцев.

В XVI–XVII вв. в ходе борьбы с иноземными завоевателями украинская народность существенно консолидировалась. Важнейшую роль сыграло при этом возникновение особых войсковых формирований –

казачества (XV век), создавшего государство (XVI век) со своеобразным республиканским строем – Запорожскую Сечь.

**24 октября****Международный день ООН**

День ООН – это день рождения Организации Объединенных Наций. 24 октября 1945 года, после того как большинство государств-основателей ратифицировали договор о создании всемирного органа, была официально создана Организация Объединенных Наций. В 1971 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию,



в которой она рекомендовала государствам-членам отмечать этот день как государственный праздник. Традиционно в этот день во всем мире проводятся встречи, дискуссии и выставки, посвященные целям Организации и ее достижениям.

**26 октября****День тещи**

Сегодня в США отмечается День тещи. Отметим его и мы. Лично мне сложно рассказать Вам, друзья мои, кто такой этот Человек - Тёща. Очевидцы рассказывают, что это вечно брюзжащее, недовольное, слегка скандальное и во всё вмешивающееся существо. Я не знаю, но сдаётся мне, что это неправда... Зато я знаю одну настоящую Тёщу. Это моя мама, и она очень любит объект своего «тещизма» – моего мужа.

Источник: [www.calend.ru](http://www.calend.ru)

# MLC, 2006 УЖЕ РАТИФИЦИРОВАНА 30 СТРАНАМИ

Сводная конвенция «О труде в морском судоходстве» 2006 года уже ратифицирована 30 странами, а это значит, что она вступит в силу уже через год – 20 августа 2012 года. Михаил Лебедев, заместитель Постоянного представителя России при отделении ООН и других международных организаций в Женеве, представляющий Правительство России, передал на хранение документы о ратификации Сводной морской конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 года (MLC, 2006) и Конвенции о защите требований трудящихся (несостоятельности работодателя) 1992 года (№ 173) г-ну Хуану Сомавия, Генеральному директору Международного бюро труда.

При передаче на хранение документов о ратификации Михаил Лебедев, заявил: «Передавая документы о ратификации Конвенции МОТ о защите требований трудящихся (несостоятельности работодателя) 1992 года (№ 173) и Сводной конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 года, я хотел бы подчеркнуть, что Россия рада этим ратификациям. Это действительно существенный шаг вперед к способствованию унификации и модернизации международных трудовых норм и дальнейшего развития международной системы механизмов контроля. Кроме того, мы рады стать 29-й страной, чей инструмент ратификации позволит MLC, 2006 вступить в силу. Этот документ объединяет современные стандарты существующих Конвенций и Рекомендаций о труде в морском судоходстве, а также основополагающие принципы, содержащиеся в других международных конвенциях трудовой сферы. Мы считаем, что MLC, 2006, которая объединяет 37 существующих конвенций МОТ, сочетает в себе лучшие стандарты и практики. Мы хотели бы выразить свою готовность продолжать совместную работу с Международной организацией труда с целью улучшения стандартов труда и трудоустройства. Наконец, мы хотели бы также выразить свою признательность Генеральному директору за многие годы сотрудничества и большой вклад в работу МОТ».

При получении документа о ратификации г-н Сомавия отметил: «Я очень рад, что получил документы о ратификации от Российской Федерации. Ратификация станет действительно значимой, помогая обеспечить глобальность Сводной морской конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 года – «Билля о правах моряков». Ратификация Конвенции Россией вместе с ратификацией Филиппин означает, что отсчет начат, и уже через 12 месяцев MLC, 2006 вступит в силу. Ратификация Россией

стала крайне важной для обеспечения успеха MLC, 2006, принимая во внимание тот факт, что она является одной из крупнейших в мире морских держав, государством флага, государством порта, а также государством, поставляющим моряков на иностранные суда. Я также должен поблагодарить Россию за всю работу, которая была проделана, чтобы прийти к этому результату. После трехсторонней миссии в России в 2007 году, которая включала в себя важный круглый стол с депутатами Думы, и согласования национального плана действий, Россия неуклонно двигалась вперед: проводились национальные трехсторонние семинары и консультации, пересмотры законодательства, был сделан перевод Конвенции на русский язык, проводилась подготовка инспекторов труда. Для выполнения целей MLC, 2006 – обеспечения достойных условий труда моряков и честной конкуренции между судовладельцами – крайне важно, что Россия, как крупнейший поставщик моряков на мировой рынок труда, ратифицировала Конвенцию об удостоверениях личности моряков (пересмотренную) 2003 года (№ 185)».

**Игорь Ковальчук**, первый заместитель Председателя



Российского профессионального союза моряков заявил: «Русские моряки с нетерпением ждали этого момента. Российский профессиональный союз моряков будет делать все возможное для того, чтобы эффективно использовать оставшиеся 12 месяцев до вступления Конвенции в силу для приведения в соответствие русского законодательства, определения компетентных органов и уполномоченных организаций, и в этом вопросе мы полагаемся на активное трехстороннее сотрудничество».

Россия является важным государством флага, с флотом из 3, 751 судна, валовой вместимостью 7.757.020 тонн, а также является родиной важного международного классификационного судового сообщества и российского морского регистра судоходства. Россия имеет долги и хорошо известные морские традиции и является одним из основных источников высококвалифицированных морских сил, в частности, обладающих опытом работы в северных морях. Около 69 тысяч граждан России проходят службу на борту судов, плавающих под русским флагом, и 31 тысяча граждан России служат на борту судов под иностранными флагами. Как крупное прибрежное государство, Россия является очень влиятельным Государством порта – членом трёх крупных региональных Меморандумов о соглашении Государственного портового контроля (Черноморского, Токийского и Парижского меморандума о взаимопонимании). Это означает, что она будет играть ключевую роль в обеспечении соответствия судов, работающих в этом регионе, MLC, 2006.

Международная организация труда получила 30-ю ратификацию Сводной конвенции «О труде в морском судоходстве» 2006 года – было выполнено последнее условие для вступления в силу этого документа, устанавливающего мировые стандарты труда.

30 стран представляют около 60 % мирового тоннажа. А это означает, что моряки, обеспечивающие более чем половину судоходных перевозок, будут защищены новой Конвенцией.

«Это очень хорошая новость для более чем 1,2 миллионов моряков мира», – заявил Генеральный директор МОТ Хуан Сомавия. «Это было мечтой МОТ еще с 1920 года, и я воздаю должное международному морскому сообществу, которое сделало эту мечту реальностью».



MLC, 2006 устанавливает минимальные требования для почти всех аспектов условий труда моряков, в том числе условий найма, продолжительности рабочего времени и отдыха, проживания, размещения, питания, охраны здоровья, медицинской помощи, социального обеспечения и защиты.

«Перед каждым государством стоит задача не только обеспечить, чтобы суда, плавающие под его флагом, отвечали требованиям «достойного труда», изложенным в Конвенции, но и удостоверять, что эти суда соответствуют требованиям в отношении условий труда», – сказала Клеопатра Думбия-Генри, директор международного департамента трудовых стандартов МОТ.

Данная сертификация будет также включать в себя и инспектирование судов. Конвенция будет опираться на систему, позволяющую проводить инспекции другими странами, что более известно, как Государственный контроль судов (Port State Control). Существует также механизм, который фиксирует жалобы моряков, а также механизм отчетности, который отмечает нарушения, вне зависимости от того, где находится судно.

«Морская инспекция труда и сертификационная система являются большим шагом вперед для МОТ, так как помогут в принятии конкретных и специфических действий для решения очень серьезных проблем, возникающих из-за международного права собственности на суда и неспособности некоторых стран обеспечить соответствие их судов международным судоходным стандартам», – сообщила г-жа Клеопатра Думбия-Генри, директор департамента трудовых стандартов МОТ. Она добавила также, что отрасль активно продвигала имплементацию MLC, 2006 с тех пор, как она была принята, и часто задолго до начала законодательного процесса национальной ратификации.

«Перед каждым государством стоит задача не только обеспечить, чтобы суда, плавающие под его флагом, отвечали требованиям «достойного труда», изложенным в Конвенции, но и удостоверять, что эти суда соответствуют требованиям в отношении условий труда», – сказала Клеопатра Думбия-Генри, директор международного департамента трудовых стандартов МОТ. Последняя тридцатая ратификация, полученная от Филиппин, позволит Конвенции вступить в силу уже спустя 12 месяцев, а именно, 20 августа 2013 года.



Зал, где проходили пленарные заседания, был украшен флагами стран, представители которых участвовали в MRT

## МОРСКОЙ КРУГЛЫЙ СТОЛ ITF СОСТОЯЛСЯ!

В крупнейшем портовом городе Марокко Касабланке с 25 по 27 сентября прошли заседания нового проекта ITF – Морского круглого стола (MRT).

Участвовать в заседаниях были приглашены членские организации ITF, а всего в работе Круглого стола приняли участие 205 молодых активных представителей докеров и моряков из 51 страны мира. Украину на заседаниях представляли первый заместитель Председателя Профсоюза работников морского транспорта Украины О.И. Григорюк, а также помощники Председателя Э.М. Караван и О.И. Лосинская.

«Такого рода мероприятие, как Морской Круглый Стол, впервые проводится Международной федерацией

транспортных рабочих», – заявил организатор и идейный вдохновитель проекта Морской Координатор ITF Стивен Коттон. «Мы ожидаем, что все участники заседаний не только будут иметь возможность обменяться опытом и завести новые полезные знакомства, но и, благодаря их активности и новым идеям, будут сформированы будущие кампании Международной федерации транспортных рабочих».

MRT начал свою работу с пленарного заседания. С приветственными словами к участникам обратились гене-



Морской координатор ITF  
Стивен Коттон



Генеральный секретарь ITF  
Дэвид Кокрофт



Генеральный секретарь профсоюза моряков  
Индии NUSI Абдулгани Серанг

ральный секретарь ITF Дэвид Кокрофт, морской координатор ITF Стивен Коттон и президент ITF Пэдди Крамлин, который также рассказал аудитории о последствиях кампаний ITF против удобных флагов и удобных портов (FOC и ROC campaigns). Секретарь Регионального бюро ITF в странах арабского мира Биалал Малкави выступил с презентацией на тему «Арабская весна: перспективы профсоюзов». Заместитель председателя марокканского профсоюза UMT Мохамед Калби доложил о ситуации, которая сложилась в марокканских портах, а глава профсоюза докеров АРМТ Салман Альсаад рассказал о ситуации в Бахрейне. Музаффер Чивилек, ITF инспектор из Турции, рассказал об успехах своего профсоюза, которые были достигнуты благодаря упорному труду и мужеству.

Также на мероприятие были приглашены и специальные гости: Алистер Эвитт, президент компании Inter-Manager выступил с докладом на тему «Привлекательность морской карьеры в условиях криминализации моряков и угрозы пиратства», а Джанет Портер, репортёр известного британского издания Lloyd's List, рассказала о перспективах развития судоходной отрасли. Питер Холл, доцент кафедры урбанистики Университета Саймона Фрэйзера, Канада, рассказал аудитории о глобальных цепочках поставок.

Вместе с активистами и будущими лидерами профсоюзов, приехавшими в Марокко, любой профсоюзный работник мог принять участие в работе MRT при помощи глобальной сети Интернет. В режиме реального времени можно было следить, комментировать и обсуждать происходящее. Специально для проекта Морского Круглого Стола, освещения его работы, а также дальнейшего развития был создан веб-сайт – [www.dockers-seafarers.org](http://www.dockers-seafarers.org).

После окончания пленарного заседания, участникам MRT было предложено посетить дополнительные семинары, на которых обсуждались следующие темы:

- Будущие образовательные программы ITF.
- Женщины – профсоюзные лидеры.
- Использование современных технологий для быстрого освещения информации.
- Работа ITF инспектора.

Следующие два дня работа Морского Круглого Стола была построена по принципу семинара-тренинга. Участники были разбиты на шесть групп. Организаторы постарались объединить в одной группе людей, которые максимально отдалены друг от друга географически, а также в каждой группе были представители, как докеров, так и моряков. Всё это делалось с целью организовать как можно более широкий обмен опытом между делегатами, а также раскрыть проблематику взаимоотношений моряк-докер.

За два дня работы MRT участники имели возможность познакомиться, а также проработать следующие темы:

- Препятствия активному профсоюзному членству – определение и преодоление их.
- Моряки и докеры. Обмен ролями.
- Судно – берег. Организация цепи поставок.
- Использование коммуникаций для построения профсоюзной активности.
- Развитие морской отрасли – влияние на рабочих и реакции профсоюзов.
- Здоровье и безопасность – основы профсоюзных кампаний.





Участники сессии «Укрепим профсоюзы женщинами»

По окончании тренингов участники были распределены в группы по регионам мира. Теперь их задача была идентифицировать цели и задачи для своего профсоюза, принимая во внимание приобретённый на MRT опыт, а также определить, как ИТФ может помочь своим членским организациям в их достижении. Региональные доклады были зафиксированы секретариатом ИТФ, и ожидается, что вскоре просьбы членских организаций будут рассмотрены и удовлетворены.

Участники заседаний Международного Круглого Стола пришли к единогласному мнению, что данное мероприятие было очень информативным и полезным. Каждый профсоюзный работник из любой части света приобрёл бесценный опыт, который сможет использовать в будущем для улучшения работы своего профсоюза. Закрытие Морского Круглого Стола прошло под девизом «MORE MRT!» – «Больше Морских Круглых Столов!», и мы искренне надеемся, что это заседание станет постоянным мероприятием.

«MRT является серьёзной инициативой – попыткой территориально расширить кампании ИТФ против удобных флагов и удобных портов, а также дать рычаги и власть работникам морской отрасли».

«Проведение такого высокого мероприятия в Марокко также позволяет нам поднять вопрос о несправедливом заключении в тюрьму профсоюзных лидеров, в самом сердце марокканского правительства и судебной власти. Мы будем использовать наше присутствие здесь в Марокко и отстаивать их невиновность, а также доказывать необходимость их скорейшего освобождения».

С. Коттон, Морской Координатор ИТФ

Марокко неслучайно была выбрана местом проведения мероприятия: напомним, что уже несколько месяцев находятся в тюрьме Председатель Марокканского профсоюза портовых рабочих УМТ Саид Эль-айреш и генеральный секретарь профсоюза моряков Мохамед Чемчати. Оба активиста были арестованы за ведение профсоюзной деятельности и защиту интересов докеров и моряков как в Марокко, так и за пределами страны. ИТФ считает, что арест имеет непосредственное отношение к их недавнему участию в создавших широкий резонанс в Марокко событиях: они помогли защищать права моряков, пострадавших в результате банкротства паромной компании Comarit-Comapan, а также принимали активное участие в обеспечении докеров, работающих на терминале Eurogate в Танжере, коллективным договором.

Участники MRT подписали официальное обращение на имя премьер-министра Марокко, министров юстиции и внутренних дел. Профактивисты призвали чиновников полностью оправдать Саида и Мохамеда, признать несправедливым арест обоих лидеров, немедленно выпустить их на свободу, гарантировать защиту интересов членов профсоюзов, а также уважать право профобъединений на организацию и ведение коллективных переговоров с работодателями.

Специально для участников MRT была организована on-line связь с Саидом прямо из тюрьмы. Он сказал: «Мои дорогие братья и сестры, я выражаю искреннюю благодарность за поддержку, которую вы мне даете и за ваш труд, направленный на изменение отношения к профсоюзам в Марокко. Я уверю всех вас, что мы будем продолжать борьбу за наши права, никого не боясь. Да здравствуют рабочие во всем мире!».

«Эта встреча стала огромным шагом вперед для кампании в поддержку марокканских активистов. Мы надеемся, что она поможет нашим коллегам Саиду и Мохамеду, которые стали жертвами смехотворного судебного преследования, как можно скорее выйти из-под стражи и снова присоединиться к борьбе за права членов профсоюзов по всему миру», – заявил генеральный секретарь ИТФ Дэвид Кокрофт.

Особо следует отметить, что представители ИТФ навестили семью Саида, выразив его жене и детям свою поддержку, и пообещав, что будут приложены все усилия, чтобы отец семейства оказался на свободе как можно скорее.

Ни один участник MRT не остался безразличным к той ситуации, в которой оказались наши марокканские братья, – поэтому все 200 человек дружно вышли из зала на улицу и организовали митинг в поддержку заключенных, скандируя лозунги «Free Said!» и «Free Chemchati!».



«We are all Said Elhairech»



Участники сессий были разбиты на группы по географическому расположению и по специальности моряки-докеры



Пикет в поддержку кампании FreeSaid



## КАМПАНИЯ МФТ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ



«Основным направлением деятельности МФТ на морском транспорте является проводимая во всем мире профсоюзами моряков и докеров кампания против перевода судов под удобные флаги с целью ухода от соблюдения национальных законов, норм и требований профсоюзов.»

Кампания имеет два аспекта: в политике МФТ добивается от правительств и международных организаций установления «реальной связи» между владельцем судна и флага, под которым оно ходит; в отрасли членские профсоюзы МФТ добиваются установления на судах под удобными флагами приемлемого уровня минимальной заработной платы и социальных стандартов.

На практике это означает, что профсоюзы стремятся оговаривать условия, по меньшей мере, на уровне стандартов, устанавливаемых Комитетом справедливой

практики МФТ – совместной организацией моряков и докеров для общего руководства отраслевой кампанией. За последние годы МФТ в рамках Форума IBF заключила с большой и растущей группой операторов морского транспорта международный коллективный договор, который содержит сопоставимые с нормами КСП стандарты, но предусматривает большие гибкости.

Морякам, которых нанимают на суда под удобными флагами, часто дают строгие указания не вступать в контакт с МФТ. Некоторых даже принуждают подписывать контракты с обещанием этого не делать. Некоторые работодатели подписывают договора МФТ, а затем обманывают членов экипажа, выплачивая им более низкую заработную плату – практика известная под названием «черная бухгалтерия».

Моряки, у которых возникли проблемы касательно заработной платы или условий труда на судах под удобными флагами или иные претензии по поводу обращения с ними, могут вступить в контакт с МФТ напрямую или через одного из наших Инспекторов, находящихся в портах по всему миру.

В 2010 году инспекторы МФТ посетили 8,302 судна.

В 2010 году итогом кампании МФТ против системы удобных флагов стало взыскание задолженностей по зарплате и компенсаций морякам на общую сумму 23,7 миллиона долларов США.

В 2010 году численность работающих на судах и находящихся под защитой колдоговоров МФТ составила 288 575 человек (на 25 000 больше, чем в 2009 году).

«МФТ и крупные владельцы судов под удобными флагами подписали на три года договор о повышении ставок оплаты труда с 1 января 2012 года и о дальнейших повышениях с 1 января 2013 и 2014 годов.»

## ДОГОВОР НА 3 ГОДА ОБ ОПЛАТЕ ТРУДА НА СУДАХ ПОД УДОБНЫМИ ФЛАГАМИ

Новый колдоговор Международного переговорного форума (IBF) был согласован МФТ и работодателями на переговорах в Майами в июле 2011 г. и ратифицирован совещанием представителей морских профсоюзов МФТ, состоявшимся в Лондоне.

В результате, повышение на 2% вступает в силу с 1 января нынешнего года, на 2.5% – с 1 января 2013 года и на 3% – с 1 января 2014 года.

Подробности применения повышенных ставок к оплате труда офицеров и рядового состава будут уточняться на последующих переговорах с участием национальных профсоюзов.

В Майами обсуждали также проблему пиратства, и был согласован уточненный текст относительно зон военных действий и зон повышенной опасности.

Дополнительно было подписано пересмотренное соглашение о принципах разработки процедур рассмотрения жалоб дисциплинарных нарушений, проце-



дур рассмотрения случаев запугивания и домогательства, а также об обязательствах подготовки офицеров путем обучения курсантов и об организации учений экипажа на судах с договорами IBF.

Выступая на закрытии переговоров IBF, председатель секции моряков МФТ Дейв Хайндел, заявил:

«Последние несколько лет были трудными для обеих сторон форума IBF.

Коллапс на мировом финансовом рынке привел к тому, что у работодателей возникло желание минимизировать рост зарплат в трудные времена; и на представи-



телей моряков оказывали давление, чтобы те прониклись пониманием финансовой ситуации, защищая интересы и источники средств к существованию своих членов».

Он добавил: «Окончательный текст соглашения продемонстрировал способность обеих сторон к сотрудничеству, совмещая конструктивный подход с обязательствами перед теми, кого они представляют.

Это соглашение является доказательством силы переговорного процесса IBF и его способности находить в трудные времена решения трудных проблем».

## ХОТИТЕ БАСТОВАТЬ? СНАЧАЛА ПРОЧИТАЙТЕ!

Прежде всего вам необходимо связаться с местным представителем МФТ. Контактные номера и адреса вы найдете в центральной закладке этого бюллетеня. Вам также следует проконсультироваться у местного юриста прежде чем предпринимать какие-либо действия.

В некоторых странах, если вы объявите забастовку, законодательство будет направлено против вас и ваших коллег по экипажу, и в таком случае представители местного профсоюза МФТ объяснят вам это.

Но все же во многих странах главным способом выиграть спор остается забастовка. Опять же, это зависит от полученных вами на месте рекомендаций. Во многих странах вы имеете законное право проводить забастовку, если ваше судно находится в порту, а не в море.

Во время любой забастовки важно помнить о том, что необходимо проявлять дисциплину, миролюбие и единство. Помните о том, что право на забастовку относится к основополагающим правам человека, гарантированным законом или конституцией многих стран.

«Иногда морякам приходится возбуждать судебные иски в местных судах. В других случаях может быть предпринят бойкот судна. В разных местах уместны разные действия. Действия, правильные в одной стране, вполне могут быть ошибочными в другой.»



## ФЛАГ МФТ – НА САМОЙ ВЫСОКОЙ ВЕРШИНЕ МИРА



АджейКумай Рай, президент членской организации МФТ, непальского профсоюза NETWON (NepalYatayatMazdoor-Sangh), в котором состоит профсоюз работников отрасли туризма (NTWU), сообщает: «Длившаяся год мечта МФТ, профсоюза NETWON, профсоюза работников отрасли туризма Непала и непальского Конгресса профсоюзов наконец свершилась, и флаги профсоюзного движения развеваются на самой высокой вершине мира – на горе

«Непальские профсоюзные активисты установили флаг своего профсоюза и флаг МФТ на вершине горы Эверест.»

Эверест. 19 мая двое членов NTWU, НимаКанча и Нага Дордже Шерпа, достигли вершины и установили там флаг МФТ, флаг своего профсоюза и своей профсоюзной федерации».

«Флаг МФТ альпинистам передал в феврале 2012 года на первой конференции профсоюза Махендра Шарма, региональный секретарь МФТ по Азиатско-Тихоокеанскому региону».

АджейКумай Рай продолжает свой рассказ: «Экспедиция была очень трудной, и на последнем этапе альпинистам пришлось передвигаться в условиях сильного ветра – скорость 80 км в час. По возвращении собравшиеся встретили альпинистов бурными аплодисментами. Мы все гордимся тем, чего они достигли».

Генеральный секретарь МФТ Дэвид Кокрофт говорит: «Профсоюз NTWU является новым вдохновляющим нас всех профсоюзом, отделением профсоюза транспортников NETWON, и его деятельность на практике показала, чего могут добиваться профсоюзы, организуя работников отрасли туризма. Это недавнее достижение еще более впечатляет всех нас, потому что с момента учредительной конференции профсоюза NTWU прошло всего несколько месяцев».



## АКЦИИ СОЛИДАРНОСТИ С УВОЛЕННЫМИ РАБОТНИКАМИ АВИАЦИИ ТУРЦИИ



Акции прошли в Амстердаме, Брюсселе, Лондоне, Нью-Йорке и Токио, где инспекторы МФТ и профсоюзные активисты из членских организаций МФТ 30 августа приняли участие в дне действий МФТ, поддержали трудящихся и потребовали восстановить их на работе. Интересы трудящихся представляет турецкий профсоюз Nava-Is, членская организация МФТ. Работники авиалинии были уволены после участия в протестах против введения законодательства, лишаящего их права на забастовку. Несмотря на обещание министра труда Турции вмешаться в конфликт, уволенных работников так и не восстановили.

В ходе кампании бельгийские профсоюзные активисты раздавали листовки пассажирам турецких авиалиний в брюссельском аэропорту Завентем, в то время как активисты в США раздавали информационные материалы возле здания ЭмпайрСтейтБилдинг в Нью-Йорке, где находится офис Турецких авиалиний. Листовки также распространялись в аэропортах Амстердама и Токио, в офисах Турецких авиалиний по продаже билетов в Лондоне и лондонском аэропорту Хитроу.

Шведские профсоюзные активисты, участники национального конгресса транспортников, проходившего на прошлой неделе в Швеции, приняли резолюцию солидарности с коллегами из Турции.

Профсоюз работников морского транспорта Украины поддержал инициативу Международной федерации транспортников и провел социальную акцию солидарности с работниками, которые были незаконно уволены авиакомпанией «Турецкие авиалинии».

«Мы разместили информацию об акции на своем

«**Профсоюзные активисты из морских и авиационных профсоюзов провели акции протеста в крупнейших городах мира в знак поддержки 305 уволенных работников компании «Турецкие авиалинии» (Turkish Airlines), которые пострадали из-за своего участия в протестах.**

сайте [mtwtu.org.ua](http://mtwtu.org.ua), в социальных сетях и призвали всех поддержать работников авиакомпании.

Также мы распечатали листовки и разместили их на информационных стойках. Провести более глобальные мероприятия, как то пикетирование офиса «Турецких авиалиний» или национального аэропорта Одессы не представлялось возможным, так как наша страна находится в преддверии выборов в Верховный совет, и любые массовые акции могут быть восприняты, как политическая агитация», – комментирует Олег Григорюк, первый заместитель Председателя ПРТМУ.

Генеральный секретарь МФТ Дэвид Кокрофт говорит: «305 уволенных работников не исчезнут сами собой, да и мы не намерены отступать. Руководство «Турецких авиалиний» обвиняется в карательных санкциях в отношении собственных сотрудников. Руководство продолжает оставаться безнаказанным, так как правительство страны является крупнейшим акционером авиакомпании и поэтому бездействует, а руководители полагают, что им это сойдет с рук, но это отнюдь не так».

Президент МФТ Пэдди Крамлин заявляет: «Профсоюзы требуют соблюдения основных прав и справедливости для 305 уволенных, а также для всех работников «Турецких авиалиний» и всех трудящихся Турции.

Право на забастовку является основным правом, которое гарантировано международными конвенциями, подписанными Турцией.

«**Ни одно правительство не имеет права и не получает права отменить эти основные требования по своему усмотрению, в целях удобства, надеясь, что их действия останутся незамеченными под прикрытием пустой видимости соблюдения международных конвенций.**

# ВАМ НУЖНА ПОМОЩЬ?

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

по e-mail [help@itf.org.uk](mailto:help@itf.org.uk)

по телефону **+44 (0)20 7940 9285**

по факсу **+44 (0)20 7357 7871**

Сведения, которые необходимо сообщить:

**О себе:**

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

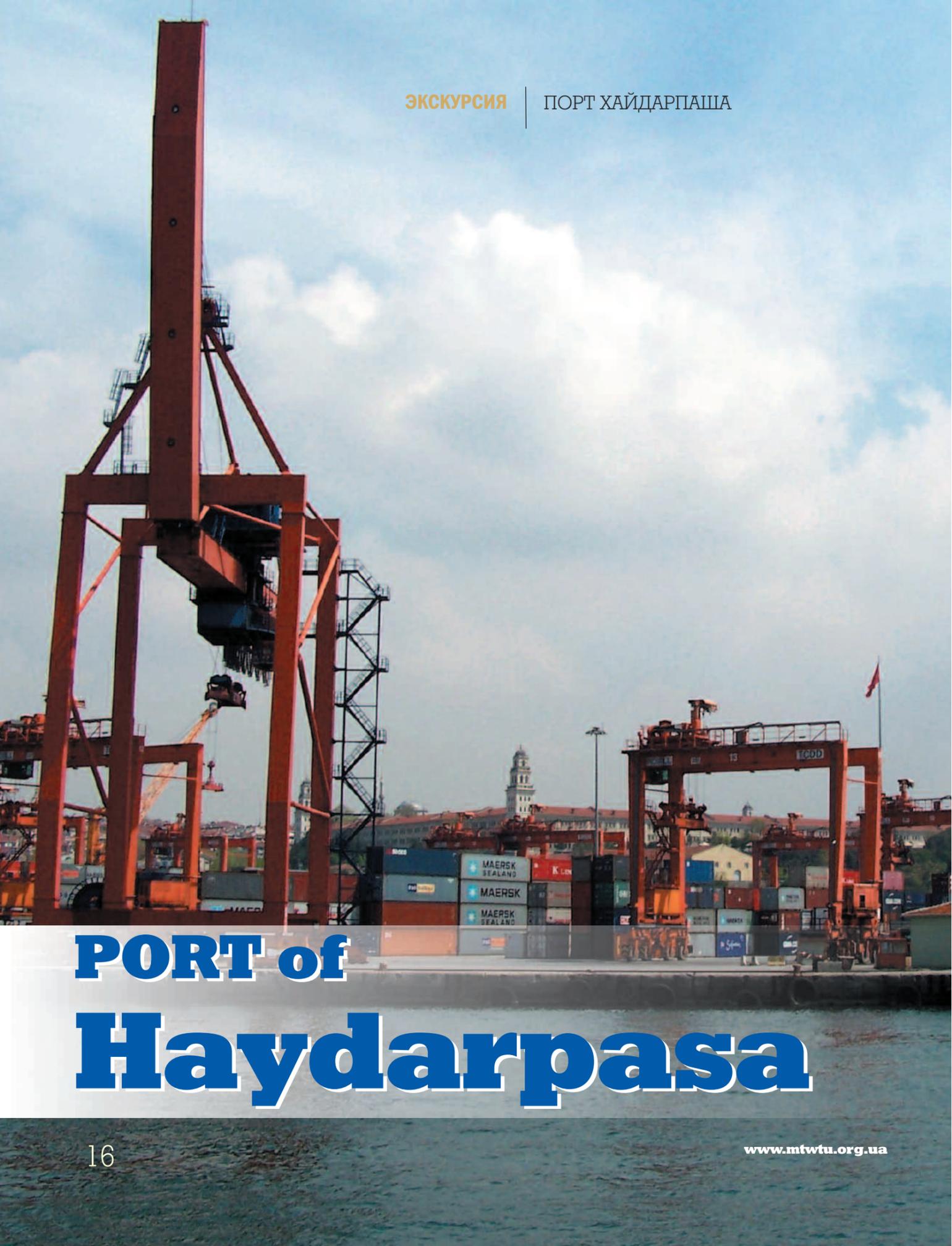
**О судне:**

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

**О проблеме:**

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





# PORT of Haydarpaşa



Порт Хайдарпаша, который также известен, как порт Хайдар-паша (тур. Haydarpaşa Limanı), расположен в Стамбуле, у южного входа в Босфор. Строительство порта было начато компанией «Железные дороги Анатолии» 20 апреля 1899 года.

Компания управляла портом до провозглашения Турецкой республики, после чего он был перекуплен 24 мая 1924 года. 31 мая 1927 года администрирование порта было передано компании «Турецкие государственные железные дороги», которая, в свою очередь, находится под контролем Министерства общественных работ и жилищного строительства.

5 февраля 1953 года стартовал проект расширения порта Хайдарпаша. К 1967 году проект был полностью реализован.

Порт управляется компанией «Турецкие государственные железные дороги» (TCDD) и обслуживает внутренние районы страны, в том числе и наиболее промышленно развитые. Общая длина причальной линии порта Хайдарпаша составляет 2,7 км, глубины у причалов – до 12 м. Площадь порта 320 тыс. кв.м.

В порту находится 21 причал, а по сторонам – два больших мола.

Причалы специализированы под конкретные нужды: так один обслуживает моторные лодки (его длина составляет 150 м), на двух перерабатываются навалочные грузы (430 м), 8 больших (160 - 334 м) и 3 средних причала (50 - 97 м) для переработки генеральных грузов), два Ro-Ro терминала (141 и 164 м) и, наконец, 5 контейнерных терминалов (295 - 350 м).

Глубина у причалов составляет от 5 до 10 метров. Суда в порту защищены от всех погодных и морских воздействий двумя волнорезами.





АКТУАЛЬНО DANAOS SHIPPING

Компания Danaos Shipping твердо укрепила за собой репутацию, как компания, предоставляющая высококвалифицированные услуги судоходным компаниям и другим фрахтователям по всему миру.

## DANAOS SHIPPING ОТКРЫТА ДЛЯ МОРЯКОВ

Компания Danaos провела тренинг для повышения квалификации моряков. Подобные семинары проводятся регулярно. Суть таких встреч – повышение профессионального уровня высшего командного состава.

С 11 по 14 сентября в Одесском морском тренажерном центре были проведены встречи компании с моряками. «Поучаствовать в семинарах мы предлагаем нашим морякам, которые работают на судах компании Danaos, а также любым другим морякам. Именно поэтому мы проводим такие встречи в Одесском морском тренажерном центре, где каждый желающий может свободно посетить наши семинары абсолютно бесплатно. Политика нашей компании в этом плане открытая и способствует сближению компании со своими кадрами», – уверен Валерий Пастушенко, капитан дальнего плавания, директор компании Danaos в Украине.



Для проведения тренингов приглашаются высококвалифицированные тренеры из главного офиса компании. Дипломированные специалисты, чаще всего капитаны дальнего плавания, проводят семинары для моряков на английском языке, объясняя тонкости профессии исходя из мировых практик и личного опыта.

Капитан Ладас Илиас (Греция), приглашенный на тренинг в Одессу, утверждает, что подобные встречи очень эффективны. «Мы стараемся проводить их 2 раза в год, чтобы проинформировать всех офицеров о нововведениях, обновить их знания в профессиональной сфере.



Такая практика сближает моряков и компанию. Опыт проведения подобных встреч мы имеем уже на протяжении нескольких лет.

Моряки всегда охотно посещают подобные мероприятия», – говорит капитан.

Основными темами, которые обсуждались на протяжении этих нескольких дней, стали проведение спасательных операций на море согласно международным нормам IAMSAR, правила перевозки опасных грузов, а также особенности коммуникации различных наций на борту.

«Этот семинар для командного и палубного состава. Где-то через недели 2-3 – семинар для механиков», – говорит господин Пастушенко.

Подобное отношение руководства компании показывает высокий уровень профессионализма и уважения к своим морякам и готовность вкладывать в будущие кадры.



АКТУАЛЬНО MLC, 2006

## MLC, 2006 – ТОЧКА ЗРЕНИЯ МОРЯКОВ

Вступление в силу «Билля о правах моряков» – тема №1 во всех международных СМИ. «Морской» решил распросить моряков о важности Конвенции для их профессии.

**Владимир Бурлака, старший механик**

Это новая конвенция, целью которой является улучшение условий труда и быта моряков. Жизнь на борту становится интенсивней. Стоянки в портах короче, моряков больше эксплуатируют. Как говорится, время – деньги. К сожалению, это так. До этого документа не существовало каких-то общих минимальных норм, которые необходимо было бы выполнять всеми участниками этого процесса.

Улучшение условий работы непосредственно влияет на продуктивность нашего труда. Поэтому эта Конвенция является огромным шагом вперед. Топовые морские страны, которые составляют более 60% мирового тоннажа, принимали участие в ратификации этого документа.

Это достаточно много. В силу того, что Конвенция вступит в силу через год, многие судовладельцы смогут подготовить свои суда к новым требованиям. Для того, чтобы ощутить влияние MLC, 2006 на жизнь моряков, нужно время.

**Герман Сухачев, второй помощник**

Раньше не было подобного документа, который в таких тонкостях разбирал по кирпичикам все аспекты работы на судне.

Часы отдыха, часы труда, размер каюты – все условия полностью описываются. Эту Конвенцию называют Сводной, так как в ней собраны основные положения со всех предыдущих важных международных морских документов.

В последнее время большое внимание уделяется часам отдыха. Потому что усталость членов экипажа часто может стать причиной чрезвычайной ситуации. В этом направлении Конвенция станет очень полезной.

**Александр Сорокин, старший механик**

В судовладельческой компании, с которой я работаю, все нормы MLC, 2006 уже давно поддерживаются. Поэтому особых изменений именно для себя со вступлением в силу Конвенции я не вижу. Но для других моряков, я думаю, разница будет заметна. Например, множество проверок – санитарных, судовых, портовых и прочих. В MLC, 2006 все более конкретизировано, все прописано до мелочей. Для сохранения конкурентоспособности судовладельцы стран, не ратифицировавших Конвенцию, будут стремиться соответствовать всем нормам, заявленным в документе.

**Сергей Плащихин, wiper**

Если Конвенция будет работать – это станет огромным плюсом для нашей профессии. В этом плане MLC, 2006 изменит труд моряков в лучшую сторону. Не смотря на то, что у нашей страны нет собственного торгового флота, морякам необходима защита, которая гарантируется этой Конвенцией. Сейчас на рынке морского труда напряженная ситуация – китайцы, филиппинцы вытесняют европейских моряков. Поэтому особо перебирать судовладельцев – возможности нет. Но мне бы хотелось сотрудничать с компанией, которая придерживается норм MLC, 2006.

**Игорь Костенко, третий помощник**

Согласно положениям Конвенции, работодатель не может уволить моряка без согласия профсоюза. В такой ситуации люди нашей профессии могут чувствовать себя в безопасности, не переживая о том, что его уволят без веской на то причины. Благодаря MLC, 2006 мы становимся более защищенными. Но об эффективности этого документа стоит говорить со временем, когда все положения, прописанные в Конвенции, будут реализовываться на практике.



# ТУРБОХОД MAURETANIA

В 1905 году канадская компания «Эллан Лайн» построила два трансатлантических турбохода – «Викториан» и «Вирджиниан», они пересекали Атлантику менее чем за 6 суток. Однако осторожные руководители компании «Кунард Лайн» не желали рисковать большими финансовыми вложениями в строительство гигантских судов с турбинами в качестве главных двигателей. Они решили провести эксперимент, направив на линию Ливерпуль-Нью-Йорк два судна: «Каронию» с паровой поршневой силовой установкой и «Карманию» с паротурбинной.

Несмотря на то, что суда были однотипными, турбоход имел среднюю скорость на один узел больше.

*(Принцип паровых турбин был известен за долго до появления паровых поршневых машин. Идею их применения на судах впервые предложил русский изобретатель Павел Дмитриевич Кузьминский (1840-1900), однако правительство отклонило это предложение. Кузьминский служил в военно-морском флоте, с 1894 года работал на Балтийском судостроительном заводе. Являлся создателем многоступенчатой газовой реверсивной турбины радиального типа в 1887-1892 годах. Опубликовал труды по механике корабля, теплотехнике, воздухоплаванию).*

После удачно проведенного эксперимента компания «Кунард Лайн» приняла окончательное решение – установить на двух лайнерах паровые турбины в качестве главных двигателей. «Мавритания» имела шесть паровых турбин и четыре трёхлопастных гребных винта. Бортные винты вращались турбинами высокого давления пара, а внутренние винты – турбинами низкого давления. Для реверсирования служила третья пара турбин. Две турбины высокого давления пара разместили в одном водонепроницаемом отсеке, а остальные 4 турбины – в другом во-

донепроницаемом отсеке. Суммарная номинальная мощность турбин во время ввода судна в эксплуатацию составляла 68000 лошадиных сил, максимальная мощность во время рекордного пересечения Атлантики – 76000 лошадиных сил. (Последующая модернизация силовой установки позволила достигнуть мощности 90000 лошадиных сил).

Во время ходовых испытаний турбохода, при максимальных оборотах турбин возникла сильная вибрация. Инженеры вынуждены были перепроектировать гребные винты, и после установки новых винтов вибрация практически исчезла.

В украшении пассажирских помещений «Мавритании», дизайнеры использовали мотивы и декорации Эдвардианской эпохи. Салоны, рестораны, фойе, каюты класса «Люкс» украсили деревянными панелями, используя для их изготовления 28 сортов дерева. Для этих работ привлекли 300 мастеров-краснодеревщиков из Палестины. Трёхуровневый обеденный салон первого класса декорировали в стиле Франциска первого, а его потолок увенчали стеклянным куполом. Несколько пассажирских лифтов установили в районе парадных лестниц фойе. Такая новинка являлась исключительной редкостью на

морских лайнерах. Ещё одним новшеством стало «Кафе Веранда», где пассажиры, при желании, могли завтракать, будучи защищёнными во время плохой погоды, наблюдая за окружающими судно пейзажами.

Валовая вместимость судна составляла 31938 б.р.т, длина – 240.8 метра, ширина – 26.8 метра. Пассажирская вместимость – 2165 человек, из которых в помещениях первого класса – 563 человека, во втором классе – 464 человека и в третьем классе – 1138 человек.

Турбоход Mauretania вышел в свой первый рейс из Ливерпуля 16 ноября 1907 года под командованием капитана John Pritchard, и спустя месяц завоевал приз «Голубая лента Атлантики», разбив в рейсе из Нью-Йорка среднюю скорость 23.69 узла (43.87 км/час). В сентябре 1909 года судно вновь получило высшую награду за максимальную скорость при пересечении океана в западном направлении, из Европы в Америку.

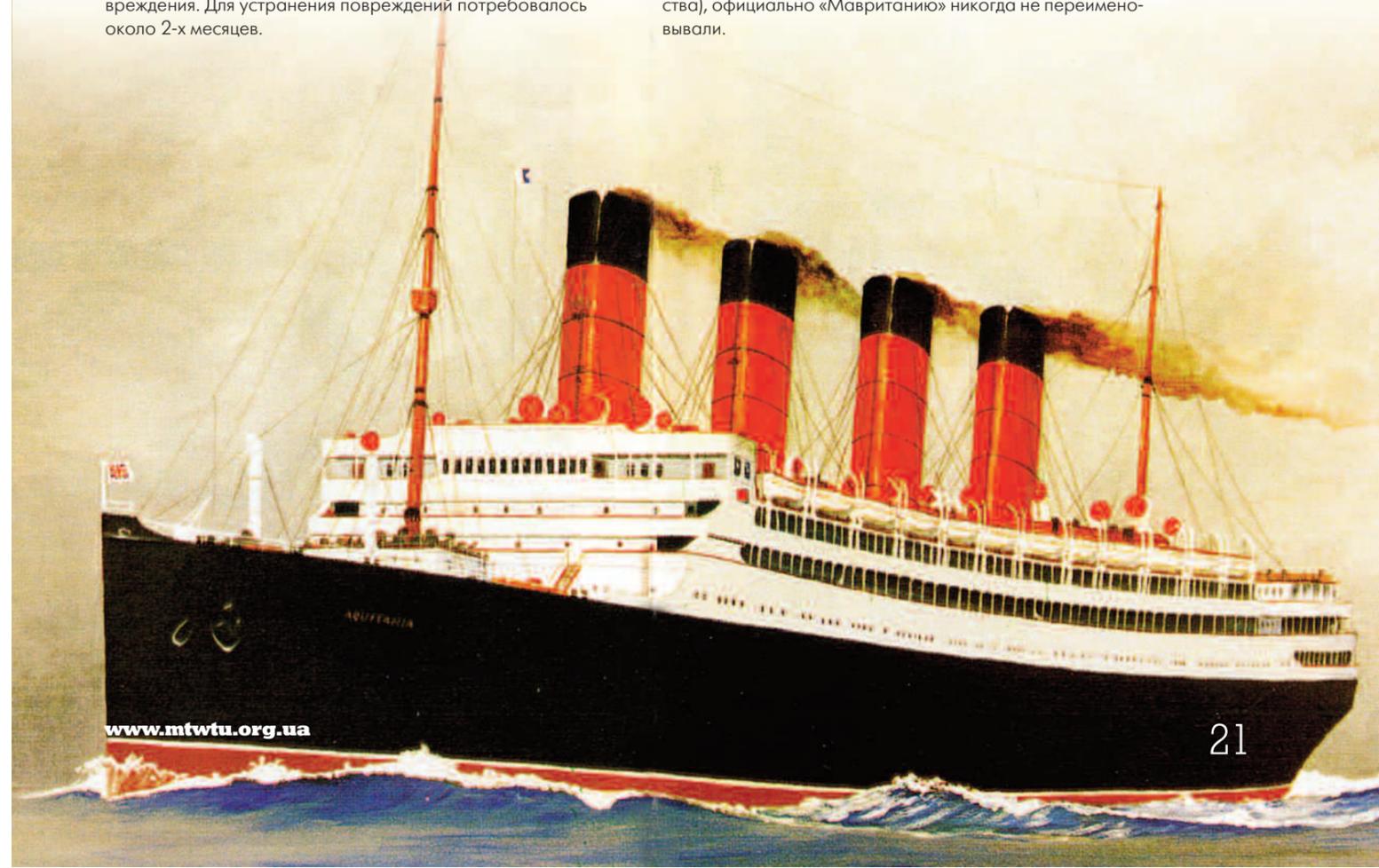
В декабре 1910 года произошла авария во время швартовых операций в реке Mersey, и компания вынуждена была заменить «Мавританию» во время рождественского рейса в Нью-Йорк. Этот рейс выполнила «Лузитания» под командованием капитана Джеймса Чарльза.

В 1912 году судно посетил король Великобритании Георг V и королева Мэри, для которых организовали специальную экскурсию, а 26 января 1914 года произошел несчастный случай, когда турбоход находился в Ливерпуле, на ежегодном плановом ремонте. Именно тогда в машинном отделении взорвался газовый баллон, и четыре человека были убиты, шесть получили ранения, а одна из паровых турбин и несколько механизмов получили повреждения. Для устранения повреждений потребовалось около 2-х месяцев.

Вскоре после объявления войны Германии, 4 августа 1914 года, Адмиралтейство планировало реквизировать «Мавританию» и «Аквитанию», превратив их во вспомогательные крейсера. Однако огромные размеры судов и большое количество топлива, потребляемого паровыми котлами, заставило отказаться от такой идеи, и уже 11 августа они возобновили рейсы через Атлантику. Тем не менее, поток пассажиров резко сократился, и лайнер поставили на отстой в Ливерпуль, где он находился до мая 1915 года, когда «Лузитанию» потопила немецкая подводная лодка. Тогда компания Cunard Line решила продолжить перевозки при помощи «Мавритании», однако Адмиралтейство реквизировало лайнер для воинских перевозок из Великобритании в Галлиполи, где шли тяжёлые бои.

Корпус, надстройку и дымовые трубы покрасили в абстрактный камуфляжный цвет, и судно осуществляло перевозку воинских подразделений и вооружения. Благодаря высокой скорости турбоход успешно избегал торпедных атак подводных лодок, а после того, как британские и французские войска начали нести большие потери, судно до 25 января 1916 года выполняло обязанности плавучего госпиталя.

Затем лайнер начал транспортировать войска из Галифакса (Канада) в Ливерпуль. В 1917 году США объявили войну Германии, и турбоход перевозил тысячи американских солдат. Временно, в целях дезинформации, они называли его HMS Tuberoze (приставка HMS, используемая при названии военных кораблей Великобритании, обозначает, что судно находится на службе Его Величества), официально «Мавританию» никогда не переименовывали.





### Боцмана спрашивают:

- Вася, а во что ты вкладываешь деньги?
- Лично я вкладываю деньги в водку! Где еще можно получить 40%?
- Слышал? Против сомалийских пиратов послали ракетный крейсер!
- О нет! Теперь у них еще и крейсер будет...

### У молодого 4-го ме. аника пло. о работают гидро- оры (посто нно гон т возду. из кранов).

Дед вызывает его к себе, наливает стакан спирта и говорит:

- Пей!
  - Ну как же на вахте-то?
  - Пей, говорю!
- Выпил. Спирт горло «перехватил». А дед ему заботливо:
- Давай быстрее водички набери запить!
- 4-й механик открывает кран, а оттуда вместо

воды воздух идет.

А дед ему:

- Вот видишь! А я так каждое утро мучаюсь!

### В баре матрос пьет с каким-то мужиком.

Мужик:

- Ну, до дна!
- Нет, так не пойдет. Может для вас, сухопутных,

такой тост годится, но у нас на море говорят: «Выльем в люк».

\*\*\*

### Привел нового матроса капитан на корабль и говорит:

- Вот, здесь у нас есть: лоцман, мичман, штурман...
- Ба, да здесь все свои. Моя фамилия Кацман.

\*\*\*

### Утро.

Судно ТехФлота. Боцман раздалбивает пьянущего матроса:

- Ну, выпил литр, ну, два, ну, три, но напиваться-то зачем?

\*\*\*

### Едет за рулем старый капитан.

Вдруг машина задергалась, зачихала и остановилась. Он выходит, открывает капот, наклоняется и кричит: - Ну что..... долго еще стоять будем?!



- Капитан, по курсу корабля айсберг!
- Айсберг? По курсу корабля? Блин, дороговато, по-моему...

\*\*\*

### В крюинг при. одит письмо.

Секретарша читает его менеджеру по комплектации экипажей:

«Стоим где-то возле Африки. Приборы вышли из строя. Топливо закончилось. Припасы и вода закончились. Связь с судовладельцем потеряна. Находимся в бедственном положении. Помогите! Пришлите, хотя бы воды!».

Менеджер по комплектации экипажей с недоверием смотрит на секретаршу:

- Ну, не может быть, чтобы всё было настолько плохо!

- Не знаю, не знаю! Но, только, марка на письме скрепкой приклеена!

\*\*\*

### Мор к прие. ал домой из рейса.

Пришел к своей девушке. Она ему рассказывает, как скучает без него:

- Как просыпаюсь, так смотрю на твою фотографию и вздыхаю. Как ложусь спать, опять смотрю и вздыхаю.

- А в остальное время?

- Ну... Это тебе неинтересно.

\*\*\*

### На улице репортёр берет интервью у про. ожи. .

Подходит к мужику:

- Здравствуйте! Кем Вы работаете?

- Работаю на море. Моряк я.



- Очень хорошо! Вы много где побывали. У Вас есть с чем сравнить. Что Вы думаете о наших гаишниках?

- Да очень плохо думаю! Стоят на дороге, палочками махают. Так и норовят денег взять!

- А что Вы думаете о наших таможенниках?

- Знаете... А, в общем-то, гаишники – хорошие парни!

\*\*\*

### Капитан судна кричит в машинное отделение:

- Эй, механик, какими дровами топишь?

- Как какими? Прямыми!

- Топи кривыми! Поворачивать будем!

\*\*\*

### Письмо матроса маме:

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

\*\*\*

### Кадет купил справочник морски. терминов.

Прочитал. Расстроился. Ни одного слова из тех, что боцман употребляет!

\*\*\*



### Девушка неприкрыто намекает своему парню-мор куи что ему пришло врем делать ей предложение руки и сердца.

Моряк говорит:

- Хорошо! Я сделаю тебе предложение. Только у меня есть несколько условий!

- Хорошо! Какие?

- Я очень долгое время вел разгульную жизнь и мне сразу будет трудно перестроиться. Поэтому я хочу, чтобы ты меня без вопросов и истерик отпустила с друзьями в бар, бильярдную, баню,..

- Я согласна.

- Ты не будешь меня ревновать и, когда я буду возвращаться поздно ночью или под утро, ты мне ничего не скажешь.

-Ну... Хорошо.

- И я хочу, чтобы ты свою маму называла Наталья Владимировна, а мою – «Мама»!

- Но почему я должна свою маму называть Наталья Владимировна?! Это же моя мама!

- Ну тогда не говори, что я тебе не предлагал!

\*\*\*

### Мор к пь ным не бывает – его качает море.



**ИНГРЕДИЕНТЫ  
НА 3 ПОРЦИИ:**

- 3 груши среднего размера
- 1/2 чайной ложки молотой корицы
- 2 гвоздики
- лимонный сок
- 3 столовых ложки сахара
- 80 г шоколада
- 1 чайная ложка сахара
- 1 чайная ложка сливочного масла
- 50 мл 20 %-х сливок

**ГРУШИ ПОД ШОКОЛАДНЫМ СОУСОМ****Приготовление:**

- 1.** В емкость влить 2-3 стакана воды, добавить гвоздику, сахар и корицу. Довести до кипения.
- т.** Груши очистить от кожицы, веточку оставить. Срезать дно для устойчивости и аккуратно вырезать сердцевину. Затем сбрызнуть груши лимонным соком.
- у.** Груши выложить в сироп на бок, варить на небольшом огне 10 минут, переворачивая с боку на бок (важно, чтобы они не переварились!). Как только груши станут мягкими – переложить на тарелку, промокнуть салфеткой и дать остыть.
- 4.** В емкости смешать сахар, сливки и масло, довести почти до кипения, добавить измельченный шоколад. Размешивать до полного растворения шоколада. Выключить огонь.
- 5.** Полить груши теплым соусом.