

В

этом номере слово редактора мне бы хотелось начать с вопроса: А что же нужно моряку? В чём основные необходимости и желания моряка и чем

эти понятия отличаются? Быть может, главным и основным фактором является безопасность здоровья и жизнедеятельности на борту, своевременно выплаченная заработная плата, качество питания и гарантированная возможность восстанавливать силы после рабочих часов. Все эти и многие другие детали оговариваются в коллективных договорах, подписываемых компаниями, судовладельцами и профсоюзами. При условии полного соблюдения судовладельцем коллективных договоров, практически все понятия, подпадающие под критерий «необходимость», удовлетворяют потребности членов экипажей. Однако когда мы говорим о желаниях моряков, тут всё очень индивидуально и зависит от множества разнообразных факторов, которые тоже можно унифицировать и условно разделить на две группы: желания моряка, находящегося в рейсе, и желания моряка, находящегося дома. Вопросам первой группы как раз и был посвящен международный семинар, прошедший 14 апреля в столице Дании Копенгагене. На семинаре, прошедшем под лозунгом «Будущее социально-бытового обслуживания моряков», выступали представители судовладельцев, профсоюзов, христианских миссий, международных организаций и других заинтересованных сторон, осознающих важность удовлетворения естественных потребностей моряков, находящихся в ограниченном пространстве и замкнутой социальной среде. Вопросами же второй группы призваны заниматься профсоюзы, и мы как национальный морской Профсоюз призываем вас, дорогие читатели, к диалогу и обратной связи. Присылайте нам свои идеи и пожелания, расскажите о своих проблемах и потребностях и мы постараемся сделать всё возможное, что в наших силах, для того, чтобы вы чувствовали себя лучше и увереннее, находясь на родных берегах.

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



стр. **20**
АКТУАЛЬНО

ПИРАТСТВО
Человеческий фактор

НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

4 Самые интересные события мая

ИНФОРМАЦИЯ

8 Здоровье моряка от А до Я

ИНТЕРЕСНО

12 Международный комитет по социально-бытовому обслуживанию моряков (ICSW)

ИНТЕРЕСНО

13 International Seafarers' Welfare Awards 2010

АКТУАЛЬНО

14 Собрание ICSW – 2011: Международный комитет по социально-бытовому обслуживанию моряков

ЭКСКУРСИЯ

18 Copenhagen Malmo Port

ЛИЧНЫЙ РАЗГОВОР

22 Отцы и дети: кому быть моряком?

СЕМИНАР

24 OSM — всё для людей!

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

26 Героические «крымчаки»

КАЮТ-КОМПАНИЯ

30 Все на пикник!

НА КАМБУЗЕ

32 Все секреты о шашлыке!

№ 15, май 2011

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

65079, г. Одесса,
пл. Куликово поле, 1
Тел.: 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua

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



APM расширяет сферу деятельности на Перу и Грузию

Один из крупнейших мировых портовых операторов APM Terminals (входит в группу A.P. Moller-Maersk) выиграл концессию на эксплуатацию терминала Muelle Norte в порту Кальяо (Перу).

Ожидается, что APM Terminals в Кальяо, который включает в себя перуанский Central Portuaria и нидерландский Callao Port Holding, потратят \$749 млн на модернизацию доков терминала, который затем будет иметь мощность 2,9 млн TEU и 9,9 млн тонн неконтейнерных грузов. DP World открыл контейнерный терминал в Кальяо в прошлом году. APM Terminals имеет представительства в Аргентине и Бразилии и строит новые терминалы в Итажаи (Бразилия) и Моин (Коста-Рика).

Из другого источника сообщается, что APM инвестировала \$65 млн в контрольный пакет порта Поти, Грузия.

Источник: Lloyd's List



Начала работу компания MOL Ocean Expert

Японская компания MOL Ocean Expert начала свою деятельность 1 апреля 2011 года в результате слияния International Marine Transport и MOL Tankship Management, принадлежащих Mitsui OSK Lines (MOL).

Новая компания примет всех сотрудников двух бывших дочерних компаний MOL. Она начала с менеджмента моряков для танкеров, газовозов и балкеров с капиталом в ¥100 млн (\$1,7 млн).

В 2009 году International Marine Transport сообщила о доходе в ¥2100 млрд, а MOL Tankship Management — об ¥1,1 млрд.

Источник: Lloyd's List

12 мая 2011 года членами Гранд альянса (Harpag-Lloyd, Nippon Yusen Kaisha и Orient Overseas Container Line), в партнерстве с Hyundai Merchant Marine и ZIM Integrated Shipping Services, будет запущено новое совмещение между Азией и побережьем США — South China East Coast Express 2 (SCE2).

Южнокорейская компания Samsung Heavy Industries, после сделки на сумму около \$1,3 млрд, поставит два ультраглубоководных буровых судна для Maersk Drilling в 2013 году.

Норвежская компания Høegh LNG заказала два судна мощностью 170 000 куб. метров у южнокорейского судостроителя Hyundai Heavy Industries и планирует заказать еще четыре судна. Норвежский судостроитель обнародовал планы инвестирования более 1 млрд долл. США в плавучее нефтехранилище и блок регазификации.

Источник: Lloyd's List, International Freightling Weekly9



Всемирный день здоровья 2011 Срочные меры, необходимые для замедления распространения лекарственной устойчивости

Лекарственная устойчивость становится всё более опасной — многие инфекции не так легко вылечить, как ранее, что приводит к длительному и дорогостоящему лечению, а также риску смертельного исхода, — предупреждает Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ).

В рамках темы «борьбы с лекарственной устойчивостью», ВОЗ призывает к срочным согласованным действиям со стороны правительств, специалистов здравоохранения, промышленности, гражданского общества и пациентов, с целью замедления распространения лекарственной устойчивости. Это ограничит ее влияние сегодня и сохранит медицинские достижения для будущих поколений.

Лекарственная устойчивость — естественный биологический процесс, заключающийся в том, что микроорганизмы приобретают устойчивость к лекарственным препаратам, предназначенным для их уничтожения.

С каждым новым поколением микроорганизм, являющийся носителем устойчивого гена, становится все более доминантным. Это происходит до тех пор, пока лекарство полностью не утратит свою эффективность. Ненадлежащее использование лекарств, предназначенных для борьбы с инфекциями (недостаточное, излишнее или нецелевое использование), ускоряет возникновение лекарственной устойчивости.



Крупные инвесторы заинтересованы компанией Harpag Lloyd

Немецкий туристический концерн TUI AG может продать свою долю в судоходной контейнерной линии Harpag Lloyd компании Onyx Investments Государственному предприятию Омана и Китайской Hainan Airlines Company Limited (HNA).

TUI, который сейчас владеет 38,4% акций гамбургской судоходной линии, в рамках своей стратегии, искал потенциальных инвесторов для первичного размещения акций в Harpag Lloyd.

Этот шаг был запланирован на второй квартал, но стоимость компании значительно пострадала в последние недели. В марте 2011 года, после приобретения 11,3% доли TUI, Albert Ballin Consortium увеличил свою долю в Harpag Lloyd до 61,6%.

Источник: Lloyd's List

Внимание, фотоконкурс!

Журнал «Морской» объявляет

ФОТОКОНКУРС

НА САМУЮ ИНТЕРЕСНУЮ ФОТОГРАФИЮ!

Для участия необходимо прислать фотографию судна, на котором вы работали.

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

Ваши фотографии ждем

с 20 февраля по 20 мая 2011 года по адресу: morskoy@mtwtu.org.ua



ZIM восстанавливается

Израильская судоходная линия ZIM Integrated Shipping Services в 2010 году вернулась к чистой прибыли в \$54 млн после потери \$432 млн в предыдущем году. В прошлом году ZIM приняла поставку четырех мегасудов и продала свой терминал в Нигерии.

Компания получила \$3710 млн дохода, что на 34% выше, чем в 2009 году. 1 апреля 2011 года ZIM, в сотрудничестве с Evergreen Line и China Shipping Container Lines, запустила новый еженедельный сервис между Азией и Европой. Девять судов мощностью 8.000 TEU и 8500 TEU будут обслуживать новый маршрут.

Источник:
International Freight Weekly

OLVIA MARITIME LTD.

Лицензия МТІСП України: серия АВ № 378194, решение № 67 от 18.02.2009



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

УСЛУГИ АГЕНТСТВА:

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

ТРЕБОВАНИЯ АГЕНТСТВА:

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

ТРЕБУЕМЫЕ СПЕЦИАЛЬНОСТИ:

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

В МАЕ

1 МАЯ

Праздник труда (День труда)

1 мая 1886 года американские рабочие организовали забастовку, выдвинув требование 8-часового рабочего дня. Забастовка и демонстрация закончились кровопролитным столкновением с полицией. Долгое время Первомай был символом непримиримой классовой борьбы. Сегодня День труда отмечается в 66 государствах мира.

2 МАЯ

День труда в Австралии

Вопреки смыслу праздника в День труда в Австралии никто не работает — это выходной. Кстати, официальное название праздника — День восьми часов (8 Hours Day) — знаменует экономические и социальные достижения рабочих в борьбе за свои права. В частности, за восьмичасовой рабочий день.

3 МАЯ

Всемирный день свободы печати

Этот праздник является ежегодным напоминанием международному сообществу о том, что свобода печати и свобода выражения мнений являются основными правами, закрепленными во Всеобщей декларации прав человека. Мы должны защищать эти права, поскольку они представляют собой основу демократии и оказывают реальное воздействие на жизнь людей во всем мире.



День Солнца



4 МАЯ
День зелени в Японии

День молодежи Китая

Первоначально день 4 мая был провозглашен Днем китайской молодежи в пограничном районе Шэньси-Ганьсу-Нинся по инициативе молодежных организаций этого района. После создания КНР правительство страны в декабре 1949 года официально объявило 4 мая Днем китайской молодежи.

5 МАЯ

Международный день борьбы за права инвалидов

Мировое сообщество, отмечая этот день, провозглашает, что ни одна категория граждан не должна остаться без внимания власти. Независимо от национальности, религии, имущественного положения, состояния здоровья.



7 МАЯ

День астрономии

8 МАЯ

День матери

В 1908 году молодая американка Анна Джервис из Филадельфии выступила с инициативой чествования матерей. В память о своей преждевременно умершей матери, Анна обратилась в государственные учреждения, законодательные органы, к выдающимся лицам с предложением один день в году посвятить чествованию матерей. Ее старания увенчались успехом — в 1910 году штат Вирджиния первым признал День Матери в качестве официального праздника. Хотя по сути это праздник вечности: из поколения в поколение для каждого из нас мама — самый главный человек.

9 МАЯ

День Победы



10 МАЯ

День независимости Израиля

В Израиле праздник отмечается торжественными приемами, иногда военными парадами. Военные базы открыты для посещения, устраиваются воздушные парады, демонстрируется оснащение военно-морского флота. Сегодня Израиль может гордиться технической оснащенностью армии. Накануне праздника вручаются государственные премии в области литературы, искусства, научных исследований.

11 МАЯ

Праздник цветов в Азербайджане



12 МАЯ

Международный день медицинских сестер

Праздник учрежден в честь представительниц одной из самых гуманных профессий. Профессиональный праздник медицинских сестер отмечается в день рождения одной из знаменитых англичанок Флоренс Найтингейл, которая во время Крымской войны (1853–1856) организовала первую в мире службу сестер милосердия.

14 МАЯ

Всемирный день справедливой торговли

Этот день, проводимый под руководством Всемирной организации справедливой торговли (World Fair Trade Organization), позволяет примерно 350 коллективам производителей и организациям из 70 стран заявить о своем участии в справедливой торговле. Справедливая торговля — это общественное движение, призванное отстаивать международные стандарты и общественную политику в отношении маркированных и немаркированных товаров. Основное внимание уделяется товарам, экспортируемым из развивающихся стран в развитые.



Международный день птиц

15 МАЯ

Международный день семьи



Моря и океаны объединяют континенты. Людей объединяет MSC!



**Трудоустройство моряков
Высокие оклады и стабильная работа**

ТОВ «ЕМ ЕС СІ КРЮІНГ СЕРВІСЕС»
Ліцензія міністерства праці та соціальної
політики України АВ №399910 від 19.06.2008р

MSC — одна из ведущих мировых судоходных компаний, объединяющая профессионалов всего мира в одну дружную семью. Мы с удовольствием приглашаем моряков присоединиться к нашей Всемирной команде!

Присоединяйтесь к нам в нашем стремлении к совершенству!



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

«MSC Crewing Services»

г.Одесса, Люстдорфская дор., 140 В

(0482) 333 893

web: www.msccs.com

email: info@msccs.com

Моря та океани об'єднують континенти. Людей об'єднує ЕМ ЕС СІ! Працевлаштування моряків. Високі оклади та стабільна робота. ЕМ ЕС СІ — одна з провідних світових судоходних компаній, що об'єднує професіоналів всього світу в одну дружню родину. Ми із задоволенням запрошуємо моряків приєднатися до нашої Всесвітньої команди! Приєднуйтеся до нас у нашому прагненні до досконалості! ТОВ «ЕМ ЕС СІ КРЮІНГ СЕРВІСЕС», м.Одеса, Люстдорфська дор., 140В

17 МАЯ

Всемирный день информационного сообщества

Профессиональный праздник программистов, системных администраторов, интернет-провайдеров, веб-дизайнеров, редакторов интернет-изданий и всех людей, занятых в сфере информационных технологий.

18 МАЯ

Международный день музеев

Праздник появился в календаре в 1977 году, когда на очередном заседании Международного совета музеев было принято предложение российской организации об учреждении этого культурного праздника. С 1978 года Международный день музеев стал отмечаться более чем в 150 странах.



19 МАЯ

День молодежи и спорта в Турции

20 МАЯ

Всемирный день метрологии

Праздник World Metrology Day учрежден в ознаменование подписания 20 мая 1875 года в Париже знаменитой «Метрической конвенции» (Metre Convention), на основе которой была создана межправительственная Международная организация мер и весов.



День банковских работников Украины

21 МАЯ

День Европы на Украине

С 2003 года в третью субботу мая на Украине отмечается День Европы (в соответствии с Указом Президента № 339/2003 от 19 апреля 2003 года). В День Европы жители Украины отмечают день общих ценностей, общей истории всех наций континента.



День независимости Черногории



24 МАЯ

Европейский день парков

День святых Мефодия и Кирилла, День славянской письменности и культуры

Ежегодно в этот день во всех славянских странах торжественно прославляют создателей славянской письменности Кирилла и Мефодия — учителей словенских. Как известно, святые равноапостольные братья Кирилл и Мефодий происходили из знатного и благочестивого рода и жили в греческом городе Солуни.



27 МАЯ

Европейский день соседей

28 МАЯ

День работников издательств, полиграфии и книгораспространения Украины

Первой украинской типографией можно считать краковскую типографию Шваймпольта Фиоля, в которой в 1491 году появились первые книги, напечатанные кириллицей. Типография Фиоля издавала книги для Украины и смежных стран, она начала издание книг на кириллице в той форме, которую продолжили типографии в Украине. Первую типографию на Украине учредил во Львове Иван Федоров. Первой изданной на украинских землях книгой стал «Апостол» (1574 год).

День науки на Украине



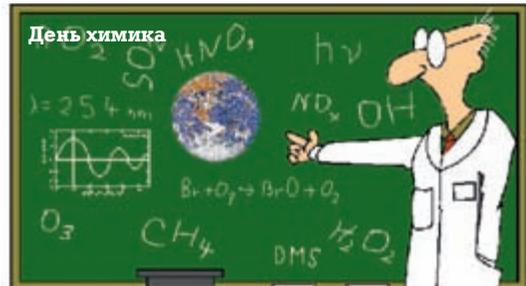
Всемирный день культурного разнообразия во имя диалога и развития

28 МАЯ

День пограничника

Учреждение этого праздника служит поднятию боевого духа солдат, исполняющих служебный долг перед народом, Родиной и государством. В этот день отмечают свой профессиональный праздник пограничники, несущие службу, кадровые офицеры и ветераны пограничных войск России, Беларуси, Украины, Кыргызстана.

29 МАЯ



День химика

Международный день миротворцев ООН

Этот день призван воздать должное самопожертвованию и самоотверженной преданности миротворцев ООН, несущих службу по всему миру. Он знаменует собой то, что было сделано в различных странах для облегчения страданий и примирения враждующих сторон.



День туркменского ковра

30 МАЯ

День весны в Великобритании

В этот день дома и улицы Англии украшаются гирляндами из весенних цветов. Утром на улицах проводятся костюмированные шествия с цветами и ветвями цветущих деревьев. А днем и вечером начинаются народные гуляния. Истоки Дня весны уходят в средние века, когда он сопровождался народными песнями и танцами, стрельбой из лука. Именно на одном из таких состязаний, по одной из легенд, был захвачен Робин Гуд. Существует поверье — девушкам и женщинам нужно умыться росой этого дня, чтобы продлить свою молодость.



День святой Жанны д'Арк

31 МАЯ

**Всемирный день без табака
Всемирный день блондинок**



КОГДА МЫ ВМЕСТЕ,

КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!



- Защита прав моряков
 - Медицинское страхование моряков*
 - Специальные программы лояльности*
 - Консультации инспектора ИТФ

*для членов Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.



ЗДОРОВЬЕ

МОРЯКА от А до Я

Работая в море, вы хотели бы оставаться пригодным к работе и здоровым. Однако моряки предрасположены к определенным болезням вследствие характера их работы и посещения ими новых стран. Ниже приведены главные риски здоровью, с которыми вы можете столкнуться, а также информация о том, как оказывать помощь и поддержку, как себя вести, чтобы защитить свое здоровье.

ЧТО ТАКОЕ ВИЧ/СПИД И ИНФЕКЦИИ, ПЕРЕДАВАЕМЫЕ ПОЛОВЫМ ПУТЕМ?

ВИЧ — это возбудитель глобальной эпидемии, охватившей 38 млн человек, первоначально в странах Африки к югу от Сахары, а затем и по всему миру. Эта болезнь передается при незащищенных половых отношениях, а также при многократном использовании шприцов.

Передаваемые половым путем инфекции — общемировая проблема. К ним относятся хламидиоз, гонорея, сифилис, трихомоноз и генитальный герпес. Если эти инфекции не лечить, то они приведут к болезни, бесплодию и нетрудоспособности, а также повысят риск заболевания ВИЧ/СПИД. Они могут перейти к вашим партнерам по сексу, а также передаваться плоду или новорожденному ребенку. Хотя от многих инфекций можно легко избавиться, некоторые из них наносят стойкий вред организму. При всех этих болезнях требуется начать лечение как можно раньше.

ПОЧЕМУ МОРЯКИ НАХОДЯТСЯ В ОПАСНОСТИ?

Моряки находятся в большой опасности заражения ВИЧ/СПИДом и передаваемыми половым путем инфекциями, так как они работают и живут далеко от своих жен и партнеров, в однополый рабочей и бытовой среде и при полной доступности работниц сферы сексуальных услуг в портах.

ЧТО Я ДОЛЖЕН ДЕЛАТЬ?

Если вы подозреваете, что заразились инфекцией, передаваемой половым путем, прекратите все половые отношения и обратитесь к врачу.

Если вы думаете, что находитесь в опасности заражения ВИЧ/СПИДом или другой инфекцией, передаваемой половым путем, из-за незащищенного секса, вам следует пройти тестирование.

Если у вас диагностирована инфекция, передаваемая половым путем, вам следует сообщить об этом своим половым партнерам, чтобы они прошли тестирование и чтобы было приостановлено дальнейшее распространение инфекции.

Для профилактики заражения ВИЧ/СПИДом и инфекциями, передаваемыми половым путем используйте презервативы и сократите число сексуальных партнеров.



Прием на работу в зависимости от ВИЧ-статуса является недопустимым, а во многих странах уже и незаконным. Если вам отказали в приеме на работу из-за того, что у вас положительный анализ на ВИЧ, это решение может быть опротестовано вашим профсоюзом.



ЧТО ТАКОЕ МАЛЯРИЯ?

Малярия — это опасная для жизни болезнь, но предотвратимая. Переносится при укусах женскими особями комаров *Anopheles*.

Малярия в основном распространена в Африке (на нее приходится 90% из одного миллиона летальных исходов от малярии в год), Южной и Центральной Америке, Азии и на Ближнем Востоке.

Хотя стопроцентная защита от малярии невозможна, защитные меры могут значительно снизить риск заражения. И если заражение всё же произошло, то соответствующие лекарства могут подавить и даже уничтожить паразитов.

ЧТО Я ДОЛЖЕН ДЕЛАТЬ?

Носить соответствующую одежду, использовать репелленты, кроватные противомоскитные сетки, инсектициды, оконные сетки и кондиционирование воздуха.

Знать об опасностях, которые имеют место в той стране, куда вы прибыли. Если вы направляетесь в глубь страны, то имейте в виду, что опасность заражения может возрасти.

Если вы отправляетесь в опасную с точки зрения малярии зону, проконсультируйтесь с врачом по поводу антималярийных препаратов.

Если вы подозреваете, что заболели малярией, немедленно обратитесь к врачу, чтобы поставить диагноз и как можно раньше начать лечение.

На борту судна должны находиться средства защиты от заражения малярией и средства неотложной терапии.

ЧТО ТАКОЕ СЕРДЕЧНОЕ ЗАБОЛЕВАНИЕ?

Заболевания сердца и сосудов рано положили конец карьерам многих моряков и стали убийцей номер один моряков в море. Однако вы можете помочь организму избежать болезни сердца и многих других опасностей для здоровья путем разумного питания и выполнения зарядки на борту судна. Правильная диета и здоровое тело

КРЕДИТИ МОРЯКАМ

без застави до **40 000 грн.**

(екв. доларів США, Євро)

Максимальний термін кредиту **12 місяців.**

Кредит надається на платіжні картки міжнародних платіжних систем MasterCard Worldwide або Visa international

Ліцензія НБУ № 66 від 17.11.2010 р.

ЦІЛОДОВОБА ІНФОРМАЦІЙНА СЛУЖБА

0-800-500-255

ДЗВІНКИ ЗІ СТАЦІОНАРНИХ ТЕЛЕФОНІВ ПО УКРАЇНІ БЕЗКОШТОВНО

marfinbank.ua

 **MARFIN BANK**

помогут вам в боротьбі з болезнями и в скорейшем выздоровлении, если вы все же заболите.

ЧТО Я ДОЛЖЕН ДЕЛАТЬ?

Разумно питаться, то есть:

- сделать углеводы главной частью своей пищи;
- избегать жиров и слишком большой доли жареной пищи;
- съедать ежедневно по крайней мере пять порций овощей и фруктов;
- избегать жирных, соленых или сладких закусок;
- сократить потребление алкоголя;
- пить больше воды.

Поддерживать хорошее физическое состояние:

- в своей каюте вы можете присесть, отжиматься и подтягиваться;
- для нагрузки используйте консервные банки с пищей или бутылки с водой;
- выполняйте упражнения с коллегами по экипажу и устанавливайте для себя цели;
- выполняйте такие двигательные упражнения, как прогулки, езда на велосипеде и плавание, в течение, по крайней мере, 30 минут три раза в неделю и пользуйтесь лестницами всякий раз, когда это возможно;
- находясь в порту, посещайте спортивные центры для моряков всегда, когда это возможно.

Бросьте курить:

➤ курение убивает с помощью рака легких и ишемической болезни сердца, вызывает хронический бронхит и эмфизему легких, ведет к болезням сосудов ног и способствует различным онкологическим заболеваниям.

Договоритесь с компанией о рекомендациях в отношении питания, для того чтобы на борту всегда был доступен выбор здоровой пищи.

КАКОВО ПОЛОЖЕНИЕ С ПСИХОЛОГИЧЕСКИМ БЛАГОПОЛУЧИЕМ?

Изолированность мореплавания иногда накладывает отпечаток на ваше психологическое состояние и вашей семьи. Главными психологическими проблемами, с которыми вы можете столкнуться, являются одиночество, ностальгия и «истощение духовных сил».

ЧТО Я ДОЛЖЕН ДЕЛАТЬ?

Если вы чувствуете себя одиноким или подавленным, поговорите с кем-нибудь из тех, кому вы доверяете.

Делайте физические упражнения и питайтесь здоровой пищей.

Напряженность жизни моряка может быть снижена более короткими рейсами, оплачиваемым отпуском, соответствующим продолжительности пребывания в море, постоянной занятостью, возможностью пребывания на судне во время рейса жен (и детей) и легким доступом к дешевым средствам связи.

Договоритесь с компанией о рекомендациях в отношении питания, для того чтобы на борту всегда был доступен выбор здоровой пищи.



Danaos Shipping: профессионализм моряков в наших руках!

«Danaos Shipping» на протяжении всей своей истории постоянно развивала услуги морского транспорта и укрепила свою репутацию как компания, предоставляющая высококвалифицированные услуги судоходным компаниям и другим фрахтователям по всему миру.

С 7 по 13 апреля компания «Danaos» провела in-house training — бесплатный курс повышения квалификации для моряков в Центре подготовки и аттестации плавсостава Одесской национальной морской академии. В программу обучения вошли следующие семинары: *Meteo/heavy weather avoidance* и *Charter party peculiarities* для капитанов и помощников и *RT-flex engines* для старших, вторых и третьих механиков.



Пастушенко Валерий Леонидович, капитан дальнего плавания, директор «Данаос Украина»

— Необходимость организации такого тренинга осознавалась по мере роста нашей компании. Сейчас компанией «Danaos» принимаются суда нового поколения — с полным автоматическим двигателем из серии RT-Flex, которая требует совершенно новых знаний в механических автоматизированных системах. Как правило, обучение моряков происходит за рубежом на базах Wärtsilä, где был разработан этот двигатель на базе предыдущих модификаций двигателя Sulzer, первые группы моряков по пять-семь человек мы посылали за границу в Южную Корею. Также мы узнали, что подобные тренинги проводятся в Одессе, но они

довольно дорогостоящие. Мы подумали: почему бы нашим сертифицированным представителям не приехать сюда и не провести такие тренинги бесплатно для моряков, которые работают на этих двигателях? Это вклад нашей компании в развитие знаний современных моряков о современных двигателях. Параллельно с этим пришла идея провести и другие семинары. Таким образом, мы сформировали блок тренинга: для капитанов — *Charter party peculiarities*, для помощников — *Meteo/heavy weather avoidance* и для механиков — *RT-flex engines*.

Капитан Ладас Илияс, назначенное лицо, представитель компании «Danaos Shipping»

— Итак, мы решили представить ряд семинаров для наших моряков и других моряков, готовых слушать семинары на определенные темы, которые не освещаются преподавателями учебных центров.

Мы решили, что должны обновить знания наших моряков и начали с метеорологии и плавания в плохих погодных условиях, поскольку за последние два года наблюдаются резкие изменения климата и погодные условия значительно ухудшились. Чтобы обеспечить безопасность, необходимо убедиться, что экипаж осведомлен о том, как пользоваться современными средствами прогнозирования погоды.

Также мы проводим семинар *Charter party peculiarities*, но не о правовых основах, а об ошибках, которые чаще всего допускаются.

Мы хотим сосредоточить внимание моряков на законности составления чартера, чтобы убедиться,



Слушатели семинаров поделились своими впечатлениями:

**Михаил, капитан,
прослушал курс *Meteo/heavy
weather avoidance***

— Спасибо компании за предоставленную возможность получить дополнительные знания. Технологии не стоят на месте и нам, морякам, нельзя отставать от них, ведь от знаний и опыта зависит не только востребованность моряка, как специалиста, но и во многих случаях жизнь членов экипажа.

**Александр, 2-й механик,
прослушал курс *RT-flex engines***

— Почерпнул для себя много полезной информации, в частности о том, что новые технологии дают нам возможность уменьшать расход топлива и минимизировать затраты на главный двигатель. Новые знания, полученные здесь, это и есть шаг в будущее!

**Виталий, 2-й механик,
прослушал курс *RT-flex engines***

— Прослушал семинар, очень интересно и познавательно. Думаю, за такими двигателями будущее, потому что идет экономия топлива, экономия металла при строительстве. Надеюсь поработать с таким двигателем. Спасибо компании «Данаос» за проведенный семинар.

**Сергей, старший механик,
прослушал курс *RT-flex engines***

— Нахожусь под огромным впечатлением — огромное спасибо компании. То, чему нас здесь учили, мы не учили в училище. И вообще никогда с этим не сталкивались. Это будущее флота.

**Александр, 4-й механик,
прослушал курс *RT-flex engines***

— Семинар понравился, много интересного рассказали о новшествах технологий производства и обслуживания двигателей, об автоматике, которая помогает в работе. Теперь можно с помощью компьютера узнать о причинах поломки и предотвращать их в будущем.

Большая часть информации, которую нам прочитали на семинаре, ранее нигде не освещалась. Плюс мы сравнили предыдущую модель двигателя и новую, которая будет заменять старую на судах. Узнали о характеристиках нового двигателя, о том, как его обслуживать.

Администрация компании «Данаос Украина» выражает благодарность профессору Пономаренко Виталию Владимировичу за содействие в проведении вышеуказанных курсов.



что он приносит выгоду и фрахтователю, и компании, а также самим морякам.

Мы самостоятельно разработали все семинары и провели исследования совместно с представителями разных отделов.

Мы попросили наших моряков заполнить анкету, чтобы знать, что они думают о семинарах.

Эти семинары являются уникальными, так как другие компании не освещают эти довольно специфические темы. Также наши семинары бесплатны, и для нас неважно, будут ли завтра моряки работать у нас или в другой компании, но пока они работают на нас, мы хотим предоставить им всё необходимое для уверенной и эффективной работы.

Попов Сергей Анатольевич, капитан дальнего плавания, офицер по безопасности мореплавания, тренер «Данаос Украина»

— Компания «Danaos» первый раз проводит тренинг в таком формате. Как только было принято решение о проведении обучения, мы связались с тренинг-центром на Пастера и договорились о занятиях. Наши греческие коллеги приезжают для проведения обучения впервые, но мы надемся, что не в последний раз.



INTERNATIONAL COMMITTEE
ON SEAFARERS' WELFARE**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОМИТЕТ
ПО СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОМУ
ОБСЛУЖИВАНИЮ МОРЯКОВ**

Международный комитет по социально-бытовому обслуживанию моряков (ICSW) был сформирован для того, чтобы собрать вместе все основные организации, участвующие в обеспечении благосостояния моряков как на борту, так и на берегу.

Основная роль ICSW в том, чтобы следовать рекомендациям и конвенциям, принятым Международной организацией труда (МОТ) и касающихся вопросов благосостояния моряков, а именно: Конвенции МОТ 163 и Рекомендации 173.

В последнее время роль ICSW становится всё более актуальной в связи с предстоящей ратификацией Сводной Морской Конвенции 2006, которая ориентирована на улучшение благосостояния моряков. ICSW поддерживает организации, которые напрямую работают на улучшение благосостояния

“ Миссия ICSW – оказывать, в случае необходимости, международную благотворительную помощь морякам всех национальностей, независимо от пола, расы, цвета кожи и вероисповедания. “

моряков. ICSW работает для того, чтобы обеспечивать бытовое обслуживание и оказывать бытовые услуги в порту и на борту (на судне).

ICSW сотрудничает с компаниями, профсоюзами, правительствами, благотворительными организациями (светскими и религиозными) и портами.

Ведущими членами организации являются Международная Федерация Судоходства (ISF), Международная Федерация Транспортников (ITF) и Международная христианская морская Ассоциация (ICMA).

ICSW управляет целым рядом проектов и программ по обеспечению бытового обслуживания и предоставлению услуг по всему миру.

ICSW является добровольной организацией, созданной с целью объединения соответствующих интересов в области социального обеспечения моряков и, следовательно, служит форумом для обмена информацией, а также для координации проектов по защите моряков.



International Seafarers' Welfare Awards 2010



Решение в выборе победителя принимал совет судей, в состав которого вошли: David Cockroft, генеральный секретарь МФТ, Spyros M Polemis, председатель Международной палаты судоходства, Michael Grey MBE, морской журналист, и Douglas Stevenson, председатель ICMA.

Участников номинаций Судоходная Компания Года, Порт Года и Центр Моряков Года выдвигали моряки. Более 2000 моряков приняли участие в процессе выдвижения кандидатов.

Победитель в номинации **Судоходная Компания Года** — компания **Bernard Schulte Shipmanagement**, которая в полной мере осуществляет обеспечение социально-бытовых условий для моряков. Компания заботится не только о полноценном отдыхе моряков, но и об их моральном и физическом здоровье.

Вместе с BSS на награду были номинированы также компании **BW Shipping, Marlow Navigation, Teekay Shipping и Wallem**.

Победителями в номинации **Порт Года** стали **порты Барселона и Сингапур**.

Порт Барселона акцентировал свое внимание на предоставлении социальных услуг морякам. С 1947 года в порту функционирует морской апостолат, предлагающий морякам бесплатную аренду имущества. Барселона подписала специальное соглашение с апостолатом по уходу за брошенными моряками и бездомными рыбаками.

Также порт печатает информационные буклеты, чтобы помочь морякам сориентироваться по прибытию в порт. Также в порту уделяется особое внимание спорту.

Порт Сингапур предоставляет множество услуг морякам, посещающим порт. Клуб Моряков Сингапура предлагает низкие цены на квартиры,

разнообразный отдых, ресторан, международную связь и доступ в интернет для моряков.

Также портом регулярно проводятся спортивные и общественные мероприятия.

Помимо порта Барселона и порта Сингапур, на награду номинировались порты Хьюстон, Кандла и Тилбери.

Победителем в номинации **Центр Моряков Года** стал **Rosenhill Seamen's Centre** в Гетеборге.

Центр предоставляет морякам широкий спектр услуг: тренажерный зал, бильярд, бассейн, кафетерий, футбол, боулинг, теннис, волейбол и многое другое. В этом центре моряков также можно приобрести сувениры, телефонные карточки, поменять деньги, позвонить родным, выйти в интернет. Rosenhill Seamen's Centre получил наилучшие отзывы от моряков и по праву назван лучшим.

Также на награду номинировались такие центры моряков: **Fremantle, Port Everglades Seafarers' House, Duckdalben Hamburg и Friends of Stella Maris Venice**.

В номинации **Благотворительность — Человек Года** победила **Ann Brogan, Sailors Society**. Анна Бруган посвятила всю свою жизнь работе с моряками, благотворительности и церкви. Работа Анны высоко ценится как моряками, так и священниками по всему миру.

Также на награду номинировались **Lloyd Nelson, Fr. Patsy Foley, Penny Phillips, Ricardo Rodriguez-Martos и Dr Suresh Idnani**.

Руководитель ICSW выразил надежду, что учреждение этой награды приведет к улучшению социально-бытовых условий моряков в будущем. Процедура выдвижения кандидатов на получение награды 2011 года начнется в мае.

1 декабря 2010 года в штаб-квартире ИМО в Лондоне состоялась церемония вручения наград Международного Комитета по Социальному Обеспечению Моряков (ICSW), которые вручал Генеральный секретарь ИМО господин Efthimios Mitropoulos.



ANNUAL GENERAL MEETING ICSW – 2011



Роджер Харрис,
руководитель ICSW



Дэвид Парсонс,
Merchant Navy Welfare Board

13 апреля 2011 года в стенах штаб-квартиры Датской Ассоциации Судовладельцев состоялось ежегодное собрание ICSW (Международный комитет по социально-бытовому обслуживанию моряков).

В собрании приняли участие представители различных международных морских организаций, судовладельцы, профсоюзы, руководители центров по социально-бытовому обслуживанию моряков. Также наряду с руководством ICSW в собрании приняли участие представители Международной Федерации Транспортников и руководители благотворительных фондов ITF Seafarer's Trust и TK Foundation.

Целью собрания стал ежегодный отчет руководителя ICSW Роджера Харриса о проделанной за год работе и позитивных результатах, которых ICSW удалось достигнуть за отчетный период. Также был предоставлен подробный бухгалтерский отчет о работе организации, о расходах и доходах, о целевом использовании средств на различные проекты. Основным предметом гор-

дости (и расходов) стала организация и проведение развлекательного мероприятия Party in the Park в Маниле, совместно с Международной Федерацией Транспортников и национальными морскими профсоюзами Филиппин. На праздник, приуроченный к Всемирному дню моряка, собрались около 1500 филиппинских моряков и членов их семей.

Среди выступавших на собрании и активно участвовавших в дискуссиях и дебатах необходимо отметить Грэма Янга (ITF), Натали Шо (ISF), Дэвида Дирсли (DM Consulting), Тома Холмера (ITF Seafarers Trust), Роальда Алякринского и Георгия Столяренко (МКПРВТ), Николая Ерёмченко (РПСМ) и модератора собрания Сорэна Сорэнсэна (Danish Government Seaman's Service).

От Профсоюза работников морского транспорта Украины на собрании присутствовал Олег

“ От Профсоюза работников морского транспорта Украины на собрании присутствовал Олег Григорюк. С презентацией о программе Twinning выступила руководитель этого проекта Татьяна Тарасик, директор Дома моряков (Одесса). Она рассказала о проблемах, достоинствах и успехах проекта Twinning, о необходимости его дальнейшего развития и целесообразности дальнейшего финансирования. “

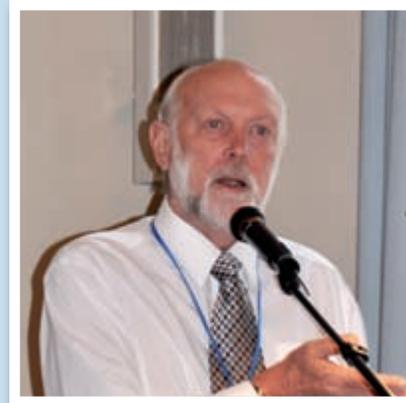
МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОМИТЕТ ПО СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ МОРЯКОВ



Грем Янг, ITF



Татьяна Тарасик,
директор Дома моряка, Одесса



Дэвид Дрисли,
DM Consulting

После завершения собрания всем участникам и гостям было предложено принять участие в экскурсии в порт Копенгаген и прослушать интересную и познавательную информацию о порте, его структуре, мощностях, терминалах и особенностях грузов, обрабатываемых портом.

(Подробнее на стр. 18-19)

Григорюк. С презентацией о программе Twinning выступила руководитель этого проекта Татьяна Тарасик, директор Дома моряков (Одесса). Она рассказала о проблемах, достоинствах и успехах проекта Twinning, о необходимости его дальнейшего развития и целесообразности дальнейшего финансирования.

Наряду с другими вопросами обсуждались темы финансирования, членства и качественного осуществления проектов, запущенных ICSW в 2010-м, а также план мероприятий на 2011 год.

Одним из актуальных вопросов стало сокращение текущих расходов ICSW путем соединения двух схожих по своему назначению организаций ISAN & ICSW. Обсуждалось их совместное, с целью экономии средств, сосуществование в одном помещении.

Также обсуждался вопрос о целесообразности внедрения национальных (вместо региональных) рабочих программ по социально-бытовому обслуживанию моряков. И хотя у обеих программ есть сторонники, все присутствующие сошлись на одной общей концепции — принятие решения о запуске подобных программ в каждом конкретном

случае зависит от конкретного региона или страны. Так, например, одним из основных направлений работы может стать Китай — как национальная программа по социально-бытовому обслуживанию моряков.

Не менее актуальным стал вопрос повестки дня о роли ICSW в организации социально-бытового обслуживания для моряков всего мира. В этом контексте Роальд Павлович Алякринский (МКПРВТ) предложил присваивать морским центрам социально-бытового обслуживания моряков во всем мире так называемый знак качества — в виде эмблемы ICSW. Это даст возможность морякам, получающим такие услуги, как интернет, телефонная связь, спортивный инвентарь, развлечения, прохладительные напитки, быть уверенными в безопасности данного центра. Логотип ICSW станет гарантией надежности, одобренной Международным комитетом по социально-бытовому обслуживанию моряков и другими международными морскими организациями. Эта идея возникла из-за необходимости отличать настоящие морские центры от неопознанных и небезопасных «интерклубов».



СЕМИНАР ICSW

14 апреля 2011 года, вслед за ежегодным собранием ICSW, прошел семинар, посвященный социально-бытовому обслуживанию моряков.

На семинаре из докладчиков были: Пиа Восс, представитель Датской Ассоциации Судовладельцев, а также представители судоходных компаний: Clipper Group — Пэр Галлестрап, Bernhard Shulte Shipmanagement — Дэвид Фарнивал. А также Торбьорн Хасби из Морского Норвежского Директората и бывший генеральный секретарь ИМЕС Дэвид Дирсли.

После приветственных слов Сорэна Сорэнсэна г-жа Пиа Восс из Датской Ассоциации Судовладельцев показала презентацию на тему «Проблемы, стоящие перед социально-бытовым обслуживанием моряков, потребности моряков и их желания».

Доктор Оливия Свифт постаралась раскрыть тему необходимости и важности беспрепятственного доступа моряков к Всемирной сети интернет, путем внедрения новейших технологий спутникового интернета и уменьшения его стоимости для моряков и судов. А также о доступности WiFi и WiMAX в морских портах по всему миру.

Актуальнейшей темой стал доклад Пэра Галлестрапа, который поделился опытом своей компании Clipper Group в отношении пиратства и социально-бытового обслуживания моряков (подробнее на стр. 20-21).

Наряду с проблемой пиратства умы морского бизнеса и морских организаций будоражит вопрос о ратификации Сводной Морской Конвенции МОТ. На семинаре самая главная роль была отведена теме использования Конвенции в интересах развития учреждений и портовых структур, предоставляющих услуги по социально-бытовому обслуживанию моряков. Торбьорн Хасби из Морского Норвежского Директората и бывший генеральный секретарь ИМЕС Дэвид Дирсли постарались в полной мере раскрыть суть использования положений Конвенции, в целях создания систем социально-бытового об-



ПОСВЯЩЕННЫЙ СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ МОРЯКОВ

служивания моряков, и привели примеры портов, в которых такие системы довольно успешно работают, развиваются, а некоторые даже стали номинантами IC SW Welfare Awards 2010.

Несколько интересных выступлений было посвящено усовершенствованным средствам связи и передачи данных и новейшим достижениям коммуникационных технологий. Например, ребята из iVittamobile рассказали о новых, доступных для моряков сим-картах, предоставляющих сравнительно демократичные по цене разговоры с мобильного телефона, а также дешевые смс. Подробнее об этой компании можно узнать на сайте www.ivittamobile.com.

В завершение были отмечены приоритетные направления работы ICSW в 2011 году, были обсуждены всевозможные пути сотрудничества между благотворительными организациями, профсоюзами, судовладельцами и международными морскими объединениями в направлении предоставления качественных доступных социально-бытовых услуг морякам, удерживающим на плаву всю мировую морскую индустрию.

ПОТРЕБНОСТЬ
В САМОРЕАЛИЗАЦИИ

Личностный рост
и самовыражение

ПОТРЕБНОСТЬ
В УВАЖЕНИИ И ПРИЗНАНИИ

Достижения, статус,
ответственность, репутация

ПОТРЕБНОСТЬ В ПРИНАДЛЕЖНОСТИ
К СОЦИАЛЬНОЙ ГРУППЕ, В ЛЮБВИ

Семья, любовь,
отношения, дружба

ПОТРЕБНОСТЬ
В БЕЗОПАСНОСТИ

Защищенность, безопасность, порядок,
закон, ограничения, стабильность

БИОЛОГИЧЕСКИЕ
И ФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ
ПОТРЕБНОСТИ

Насущные потребности:
воздух, еда, вода, жилье, тепло, секс, сон

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЛАГОСОСТОЯНИЯ МОРЯКОВ ТРЕБУЕТСЯ:

НЕОБХОДИМОЕ — тренажерный зал, бассейн, компьютеры, доступ в интернет, Skype, транспорт, церковь, больница, стоматолог

НУЖНОЕ — коллеги, менеджмент, священник, собрание, хорошие условия работы, частная жизнь

НА БОРТУ — комфорт, игры, пение, культура, отсутствие изолированности, сопровождение жены, достойное проведение свободного времени

НА БЕРЕГУ — спортивные мероприятия, обновление библиотеки / кинотеки, доступ в интернет, транспортировка до торговых центров, экскурсии

Примечательно, что в день семинара, 14 апреля, в Копенгагене проходило радостное для семьи датских монархов событие — кронпринцесса Мэри и кронпринц Фредерик крестили своих малышек. Близнецы, мальчик и девочка, появились на свет восьмого января. Их имена, согласно датской королевской традиции, не объявлялись вплоть до дня крещения, а 14 апреля, в день крещения, мир узнал, что принца назвали Винсент Фредерик Миник Александр, а принцессу — Жозефина София Эвало Матильда.



Торжественную церемонию посетили королева Дании Маргрете II и ее супруг принц-консорт Хенрик, принц Йоахим с семьей. Участникам семинара также повезло стать очевидцами этого события.

Мальмё — третий по величине город и порт в Швеции, расположенный в самой южной провинции Сконе, в 15 морских милях от Копенгагена (Дания). Население составляет 270 тыс. чел. История города начинается в 13 веке, когда Мальмё имел другое название — Мальмхаугер. Здесь процветало рыболовство, поэтому в течение многих веков местные жители занимались экспортом соленой сельди. Долгое время город находился под властью Дании и Немецкого ганзейского союза. В 16 веке это был второй по величине город в Дании, он боролся с Копенгагеном за лидерство в области экономики и культуры. В 1658 году, в конце кровопролитной войны между Данией и Швецией Мальмё был, наконец, присоединен к Швеции.

СОПЕННАГЕН МАЛМО ПОРТ



COPENHAGEN MALMÖ PORT

Копенгаген Мальмё Порт (CMP) — уникальный двунациональный альянс (два порта из разных стран объединились в одну организацию и юридическое лицо). В 1997 году управляющие портами Копенгаген и Мальмё встретились, чтобы поговорить о возможном сотрудничестве в регионе Эресунн, переговоры привели к созданию нового Эресуннского моста-тоннеля. К концу 97-го два порта договорились о взаимном сотрудничестве, хотя формы сотрудничества еще не были определены. В конце 1998 года мэры Копенгагена и Мальмё приняли решение объединить порты Копенгагена и Мальмё и создать сильный трансгранич-

ный коммерческий регион. В следующем 1999 году правления, возглавляющие два порта создали совместную операционную компанию — Копенгаген Мальмё Порт, намереваясь ввести его в эксплуатацию к январю 2000 года, примерно за шесть месяцев до открытия Эресуннского моста. Программа интеграции портов разрабатывалась в течение всего 1999 года, а сотрудники обоих портов были объединены для формирования командного духа и позитивной среды. Новое правление Копенгаген Мальмё Порт направило потенциальным клиентам новые предложения. Реакция была положительной.

На сегодняшний день CMP является крупнейшим портом в проливе Эресунн между Данией и Швецией. Расположенный в самом сердце региона Эресунн, CMP обслуживает почти четыре миллиона потребителей. Интеграция двух портов привела к большему сотрудничеству между другими датскими и шведскими предприятиями.

CMP предоставляет своим клиентам логистическую платформу и обеспечение безопасного и эффективного международного транспортирования грузов. CMP обрабатывает широкий спектр грузов, в том числе потребительские товары, автомобили, строительные материалы и авиационное топливо. Он также является одним из крупнейших портов и портовых операторов Скандинавского региона и обслуживает около 7,8 тыс. судов в год. В 2010 году CMP обработал в общей сложности 15 млн тонн грузов, как впрочем и в 2009-м.

Весной 2009 года CMP начал строительство новых доков и терминалов. Их строительство будет закончено в 2011 году и привлечет около \$145 млн. По окончании строительства порт сможет обрабатывать в пять раз больше грузов, чем сегодня.

COPENHAGEN MALMÖ PORT



CLIPPER



ПИРАТСТВО – ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

В ноябре 2008 года на пути следования из Антверпена в Батан судно под Багамским флагом «СЕС Future», принадлежащее компании «Clipper Group» было захвачено пиратами. В составе экипажа находились русские, грузинские и эстонские моряки. С момента захвата до момента освобождения прошел 71 день. Сумма выкупа составила \$1,7 млн.



КАК ЭТО БЫЛО, РАССКАЗЫВАЕТ PER GULLESTRUP, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР И ПАРТНЕР «CLIPPER GROUP»

— В такой экстренной ситуации необходимо, прежде всего, осознать и принять случившееся, четко определить, что у всех общая цель, скооперироваться, а не действовать друг против друга.

После того как мы получили подтверждение, что судно «СЕС Future» с экипажем было захвачено сомалийскими пиратами с целью выкупа, мы сразу связались с родственниками моряков, предоставили им всю имеющуюся информацию, выразили сочувствие и постарались ответить на все вопросы, пока информация не просочилась в СМИ. Через крьюинг-менеджера была организована «горячая» линия для родственников.

Мы сразу же поставили в известность о случившемся посольства и провели встречи с национальными профсоюзами,

к которым принадлежали моряки, — российским, грузинским и эстонским профсоюзами, аффилированными ИТФ, ведь на судне был заключен коллективный договор ИТФ-стандарта.

Одной из главных наших задач было как можно дольше скрывать имена членов экипажа от СМИ, особенно от «желтой» прессы. Мы понимали, что если не успеем взять под контроль все информационные потоки, это приведет к хаосу и панике.

Наши координаторы постоянно были на связи с родственниками захваченных моряков, поддерживали их, ежедневно обновляли новости об экипаже на русском и английском языках, вели блог и форум. Также мы попросили родственников информировать нас, если кто-то из моряков с ними свяжется.

Особое внимание было уделено психологической подготовке родственников, ведь от пиратов всего можно было ожидать. Мы убедились, что у семей



- 13 из 13 членов экипажа «СЕС Future» **вернулись на работу в море**
- 11 из 13 по-прежнему **работают в «Clipper Group»**
- 11 моряков **повторно прошли Аденский залив**

пленников есть средства к существованию, — согласно контракту, все моряки получили двойную оплату (все остальные моряки компании получают двойной basic, если судно проходит в радиусе 12 морских миль от Сомали). Компания старалась поддержать их, им дарили цветы и подарки на дни рождения и по особым случаям.

Мы ежедневно подавали обновленную информацию в посольства и как минимум раз в неделю — в профсоюзы.

Пока велись переговоры об освобождении пленников и выплате выкупа, команда специалистов разработала план действий, согласно которому моряки должны были как можно быстрее оказаться в безопасности. Была собрана группа медиков, психологов и переводчиков, готовых в любую минуту встретить экипаж. Немаловажной оказалась координация логистических задач: были забронированы перелеты для моряков, родственников и участников (мы постоянно переносили дату вылета, перебронировали места, ведь точной даты освобождения моряков не знал никто, но в любом случае, мы были наготове). Такая же ситуация была с визами.



ПИРАТСТВО В ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЕ СОМАЛИ В 2010 ГОДУ

- >> **Общее число нападений = 273**
- >> **Общее количество захватов заложников = 79**
- >> **Общее количество захватов с целью получения выкупа = 41**
- >> **Общее число жертв = 1000 +**
- >> **Потребовано выкупов = US \$ 7–20 млн**
- >> **Выплачено выкупов = US \$ 1,8–9,5 млн**
- >> **Средний размер требуемого выкупа = US \$13 млн**
- >> **Средний размер выплаченного выкупа = US \$ 4,1 млн**
- >> **Общая сумма выплаченных выкупов = US \$ 90 млн +**
- >> **Средняя продолжительность пребывания в плену = 156 дней**



Будьте на шаг впереди — старайтесь предугадать, как поведут себя родственники, профсоюзы, СМИ, посольства и пираты в той или иной ситуации. Планируйте и корректируйте планы.



ОСВОБОЖДЕНИЕ

Первые два дня после освобождения, пока моряки находились в Омане перед репатриацией, весь экипаж прошел медицинское обследование и оценку психологического состояния. На третий день, уже в Санкт-Петербурге, моряки наконец-то встретились с семьями.

Компания «Clipper» отправила весь экипаж «СЕС Future» в оплачиваемый отпуск на 60 дней, после которого была проведена повторная оценка психологического состояния моряков. Всем морякам было направлено открытое письмо с предложением дальнейшего сотрудничества и гарантированного трудоустройства в компании.

«Clipper Group» никогда не предлагал ни одному члену экипажа замалчивать информацию о переходе через Аденский залив. Русский ИТФ профсоюз до сих пор использует освобождение «СЕС Future» в качестве хорошего примера для других судовладельцев — цитата с сайта «Русского профессионального союза моряков»: «Остается только пожелать, чтобы другие судовладельцы следовали примеру датских коллег».

ОТЦЫ И ДЕТИ: КОМУ БЫТЬ МОРЯКОМ?

Романтика или тяжелый труд? Что значит море для тех, кто связал с ним свою жизнь? Мнения моряков, их родных и близких о престиже морской профессии.

Времена меняются, изменяется и мнение о престиже морской профессии, причем не только у людей, не связанных с морем, но и у самих моряков. В былые времена для большинства жителей СССР моряк был символом обеспеченности и материального благополучия. И для самих моряков работа на судах того же Черноморского морского пароходства, других отечественных судоходных компаний, была не только источником стабильного и немалого дохода, но и гарантией социальной защищенности. А возможность заработать приличную по советским меркам сумму, а заодно и мир посмотреть — дорогого стоила, особенно во времена «железного занавеса». Именно тогда и рождались настоящие морские династии. Сыновья мореплавателей стремились закончить высшие морские учебные заведения, престиж которых, основанный на высоком качестве обучения, был неоспорим. Девочки бросали пристальные взгляды на ребят в морской форме, в глубине души надеясь на перспективу предстоящей счастливой и обеспеченной семейной жизни.

Но наступило время, когда стабильность и возможность планировать свою жизнь рухнули — развалилась огромная страна, а с нею и вся морская инфраструктура. В течение нескольких лет рассыпалось одно из крупнейших в мире судоходных предприятий — ЧМП. Множество людей остались без работы. И в этой ситуации каждый выживал, как мог. Для многих работа в море оказалась единственным средством честно зарабатывать себе на жизнь. Только теперь приходилось работать в чужих странах, под чужим флагом, испытывая не только специфические риски, связанные с работой в море как таковой, но и риски, связанные с несоблюдением прав наших граждан иностранными работодателями.

За время существования независимой Украины выросло новое поколение людей, связавших свою судьбу с морем. У них свои взгляды на реалии морской работы. Впрочем, мнения «мореплавателей со стажем» тоже претерпели некоторые изменения.

Николай Аверин, старший механик

— Когда я шел в первый рейс 17 лет назад, отец мне сказал: «Тяжелый путь ты себе выбрал, сынок». Он тоже был моряком, знал, о чем говорит. И вот сейчас моему сыну 17 лет. Стал вопрос выбора профессии. Не хотелось мне повторять слова отца своему ребенку. Надеюсь, что в наше время и на берегу можно найти достойный заработок. Вот на семейном совете и решили, что в море не пойдет. Врачом будет.

Алина Никитенко, жена и дочь моряка

— Отец в море 27 лет отработал. Все мои детские воспоминания связаны с радостными встречами папы из рейса. В советское время работа моряка считалась очень престижной. Жвачки, фломастеры, джинсы, заколки — все эти импортные вещи тогда были предметом детских мечтаний, а очень часто и зависти. Маме многие подруги завидовали: муж обеспечивает, ни в чем не нуждается... Я тогда об этом, естественно, не задумывалась, а вот выросла и вспоминаю... Встречи с папой два раза в год (тогда ведь рейсы были длительными), на плечах мамы решение всех бытовых проблем, воспитание детей. Сейчас я замужем за моряком и могу понять то, о чем мама никогда не говорила, — как тяжело ждать и волноваться, когда муж на работе. Тем более по нынешним временам, когда и в лапы пиратов попасть можно, или когда судовладелец зарплату перестает выплачивать. Сколько таких случаев в последнее время происходит! Вот и думаю, когда сын подрастет, захочу ли я его отпустить в море работать...

Валерий Кривошеин, второй помощник капитана

— Я в моей семье первый моряк, но своему сыну не желал бы идти по моим стопам. Хотя если выберет сам и пойдет учиться, особо перечить не буду. Время покажет.

У моего знакомого стармеха два сына закончили «вышку». Сами захотели работать в море. Отец не возражал: «Идите, куда хотите, учитесь, где вам нравится». Только вот учиться ребятам нравилось до первой кадетской программы. Попробовали «морской романтики» — и теперь один в рейсы идет под давлением семьи, а второй пытается устроиться на берегу. Отец их старой заколки, советского воспитания, помогать сыновьям отказывается — дескать, если не могут преодолевать трудности сами, значит, не мужики. Для него море — смысл всей жизни. А я ребят не осуждаю. Да и окажись на его месте, не стал бы навязывать детям свою волю. Я хочу, чтобы мой ребенок был счастлив, обеспечен и жил спокойно. А если будет работать в море, такая возможность у него вряд ли появится.

Между тем число молодых ребят и девушек, желающих работать в море, не уменьшается. Для многих из них морская профессия — единственный путь к финансовому благополучию, собственному и своей семье.

Евгений Фурцев, будущий моряк

— Я закончил политех, пытался устроиться на приличную работу. Но, как оказалось, хорошие программисты необходимы, но платить соответствующую зарплату не хочет никто. А ведь мне 24 года. Я должен подумать о будущей семье, о том, где жить, на что жить. Посмотрел на своих знакомых моряков и подумал: почему бы и мне не попробовать? Думаю, на сегодняшний день работа в море — единственная возможность честным трудом заработать себе на более-менее человеческую жизнь. Сейчас переучиваюсь, получаю морскую специальность. Знаю, что работа тяжелая, риска много. Но ведь работают же другие. Разве я хуже? Справлюсь!

“

За время существования независимой Украины выросло новое поколение людей, связавших свою судьбу с морем.

“

Максим Коперников, сын моряка

— Мой отец и дед всю жизнь проработали в море, и я решил пойти по их стопам. Дед работал еще в ЧМП, отец много лет работает «под флагом». Не могу понять, почему многие моряки так стараются отдалить своих детей от этой работы. Да, сложно, но ведь честно заработанные деньги никогда легко никому не давались. Мои родные на себе испытали все тяготы морской работы, им есть с чем сравнивать. Тем не менее, когда я сказал, что буду поступать в мореходку, что хочу плавать, они отнеслись к моему выбору не просто с пониманием. Они мой выбор одобрили. Думаю, что на старшем поколении работа украинских моряков не закончится. Мы сможем поддержать статус, заработанный нашими отцами и дедами, статус профессионалов, которых ценят в мире.

За помощь в подготовке материала благодарим Евгению Нежинскую.



ВСЁ ДЛЯ ЛЮДЕЙ!

6 апреля 2011 года в конференц-зале отеля «Морской» прошел семинар для моряков, организованный компанией OSM.

OSM — международная компания, предоставляющая морские услуги по офшорному и судовому менеджменту, а также консультационные услуги, навигационные и инженерные решения, финансовое планирование. Главный офис компании находится в Норвегии (г. Кристиансанн). На сегодняшний день открыто более двадцати офисов по всему миру, в том числе и в Украине.



Первым на семинаре выступил **Bjorn Simonsen**, управляющий персоналом компании OSM (Managing Director — Crew Management). Он рассказал о деятельности компании OSM не только в Украине, но и по всему миру.

На сегодняшний день компании принадлежат **более 400 судов**, а количество моряков, работающих на судах, значительно возросло за последние годы. Он отметил, что в этом году в компании **будут работать 17 украинских кадетов**, а в следующем году их будет еще больше, по-

скольку уровень подготовки украинских моряков остается на высоте и компания намерена увеличивать количество наших моряков на своих судах.

Олег Григорюк в своем докладе рассказал об основных направлениях деятельности Профсоюза, таких как защита социальных интересов моряков-членов профсоюза, регулирование условий труда и отдыха моряков на судах под «удобным» флагом.



Затем слово взял **Олег Григорюк**, первый заместитель председателя Черноморской первичной профсоюзной организации моряков Профсоюза работников морского транспорта Украины.

В своем докладе он рассказал об основных направлениях деятельности профсоюза транспортников, таких

как защита социальных интересов моряков-членов профсоюза, регулирование условий труда и отдыха моряков на судах под «удобным» флагом. А также осветил проблемы **ратификации Сводной конвенции МОТ «О труде в морской судоходстве» на Украине**. Еще раз обратив внимание присутствующих моряков на то, что единственный аффилированный инспектор ИТФ Наталья Ефрименко является сотрудником ПРМТУ, Олег Григорюк продолжил свой доклад рассказом о Черноморской первичной профсоюзной организации моряков, как структурной части ПРМТУ.

Были озвучены преимущества членства в ЧППОМ, такие как:

- Страховой комплекс медицинских услуг от СК «Крона» (в том числе Скорая помощь, Госпитализация, Поликлиника, Домашний доктор)
- Дополнительная материальная помощь на рождение ребенка
- Дополнительная материальная помощь на погребение
- Частичная компенсация санаторно-курортного лечения
- Организация новгородных утреников
- Организация мероприятий (социальных кампаний, акций) и поддержка международных инициатив

Олег Григорюк отметил, что ЧППОМ и ПРМТУ постоянно осуществляют информационную деятельность: распространяют флаера и буклеты с полезной для моряков информацией, издают журналы «Морской» (для моряков) и «Вестник Профсоюза» (для портовиков, докеров).

Огромный интерес вызвало обсуждение вопроса **налогообложения моряков**, который является, пожалуй, самым актуальным на сегодняшний день.



Презентацию компании P. D. Gram / CO.AS. провел **Karl Terjesen**, управляющий директор Gram Car Carriers AS. Он рассказал, что деятельность компании Gram Car Carriers AS сосредоточена на **морских контейнерных перевозках автотранспортных средств**.

Компания имеет представительства в Норвегии и Сингапуре и сотрудничает с такими крупными производителями автотранспортных средств, как **Volkswagen, Chrysler, Nissan, Toyota**, и др. Также Gram Car Carriers плотно сотрудничает с компанией OSM с 2007 года.



Port State Control. **Rajan Mathrani** (Fleet Manager of OSM Ship Management). Государственный портовый контроль.

Ражан Мазрани начал свой доклад с указания на то, что, к сожалению, наблюдается **тенденция соблюдать меры безопасности лишь на бумаге**, но не на практике. Все стремятся к выполнению так называемого «нулевого плана»: ноль травм на судне и на берегу, ноль аварий, ноль повреждений оборудования, ноль эксплуатационных разрушений, ноль разливов и утечек нефти. Он рассказал, что для каждого из пунктов «нулевого плана» необходимы практические меры — регулярные тренинги для команды (такие как СBT), инспекции, выпуск и раздача справочных материалов и др.



Maritime Labor Convention/Guidelines for PSC. **Kim Iversen**. Морская конвенция о труде 2006 / Руководство по PSC.

Ким Иверсен рассказал о конвенциях, которые стали прототипом MLC 2006, и о самой важной из них 178-ILO Convention, рати-

фицированной 15 странами. Он отметил, что на сегодняшний день **MLC 2006 ратифицировали 12 стран**: Багамы, Босния и Герцеговина, Болгария, Канада, Хорватия, Либерия, Маршалловы Острова, Норвегия, Панама, Сент-Винсент и Гренадины, Испания, Швейцария. Конвенция распространяется на государственные или частные суда, занимающиеся коммерческой деятельностью, а также на моряков. Ответственность за соблюдение MLC 2006 ложится на судовладельца, либо на другую организацию, менеджера, агента, либо на фрахтователя, который принял на себя обязанности владельца.



Incident reporting (Near Miss & Accidents). **Rashid Abdul Kareem**.

Отчеты о происшествиях

Рашид Абдул Карим рассказал о требованиях судовладельцев к отчетности о происшествиях. Она должна быть разделена на четыре части:

- Описание и определение категории происшествия
 - Отчет
 - Расследование
 - Анализ
- Происшествия делятся на три категории:
- Происшествия первого (низшего) уровня включают в себя травмы персонала, повреждения оборудования и имущества
 - Происшествия второго (среднего) уровня требуют более детального расследования, включая определение технических неисправностей и привлечение суперинтендантов
 - Происшествия третьего уровня — крупные происшествия: сумма ущерба составляет свыше 50 000 долларов США; материальный ущерб влияет на эффективность судна; судно

Ответственность за соблюдение MLC 2006 ложится на судовладельца, либо на другую организацию, менеджера, агента, либо на фрахтователя, который принял на себя обязанности владельца.

было вынесено на берег, либо село на мель; происшествие привело к смерти.

Ражан Мазрани отметил необходимость вовремя докладывать о происшествии в устной и письменной формах. Отчеты должны быть своевременно проанализированы, а меры приняты.



Health Insurance
Julia Anastasiou

Юлия Анастасиу **рассказала о программе страхования в компании OSM**. Основные положения страховки OSM:

- Компенсации выплачиваются в случае болезни, травмы, смерти моряка либо члена его семьи.
- Страховка работает 24/7, круглый год, без исключений и является бесплатной для моряка.
- Чтобы получать выплаты, моряк должен быть связан контрактом с OSM. Должен подписать письмо о сотрудничестве и ряд других документов.
- Страховка не распространяется на членов семьи, не записанных в форме страхования либо в OSM Crew. Распространяется только на официального супруга/супругу. Роды страховкой не покрываются (за исключением случаев реальной угрозы жизни или необходимости неотложной помощи). Лечение моряка должно проходить в стране, гражданином которой он является (Украина). Лечение может проходить в другой стране, если недоступно в Украине.
- Как только моряк покидает компанию, действие страховки прекращается.
- Страховка не покрывает инвалидность ребенка, косметическую хирургию, услуги стоматолога, коррекцию зрения.
- Последствия радиации страховкой не покрываются.



ГЕРОИЧЕСКИЕ «КРЫМЧАКИ»

Конец двадцатых, начало тридцатых годов XX столетия в истории Черноморского пароходства ознаменовались заметным ростом флота, особенно пассажирского. Именно в те годы на Черное море прибыли шесть почти однотипных теплоходов. Два из них — «Крым» и «Грузию» — построили в Германии, а четыре — «Абхазия», «Аджария», «Армения» и «Украина» — были созданы кораблестроителями Ленинграда на Северной верфи. Жители южных портов любили эти суда и ласково называли их «крымчаками». Они курсировали на Крымско-Кавказской экспрессной линии. В годы Великой отечественной войны пять из шести теплоходов погибли. Более счастливой была судьба только одного «крымчака».



До начала Второй мировой войны «Крым» и «Грузия» совершали рейсы на линиях Одесса – Александрия и Одесса – Батуми. Во время прихода в порт и ухода в рейс красавцев-экспрессовлюдно становилось как на одесской Потемкинской лестнице, так и на набережной в Батуми.

Т/Х «КРЫМ»

Во время войны теплоход «Крым» подорвался на mine в Черном море и был отведен в порт Батуми, где и простоял на приколе до окончания войны. Судно использовали как общежитие для работников Черноморского пароходства. После освобождения Украины теплоход отбуксировали в Одессу и поставили на ремонт в Одесский судоремонтный завод имени Марти, позднее переименованный в Судоремонтный завод имени 50-летия Советской Украины. Работы выполнялись крайне медленными темпами, т.к. после войны не было достаточного количества материалов, оборудования, запасных деталей и квалифицированных специалистов. Большая заслуга в восстановлении интерьеров судна принадлежала капитану М.И. Григору, прибывшему на «Крым» в мае 1952 года. Осенью 1953 года теплоход вышел на ходовые испытания, и его главные двигатели вновь заработали после 12 лет бездействия.

В 1954 году судно начало выполнять регулярные рейсы на линии Одесса –

«Крым» и «Грузия» были построены в 1928 году в Киле, на верфи Krupp Germaniawerft AG. Водоизмещение — 6050 т, длина — 115,85 м, ширина — 15,5 м; осадка — 5,8 м, пассажирская вместимость — 389 человек. Два дизеля фирмы Круппа суммарной мощностью 2500 л.с., скорость — 13,5 узла.

Констанца – Варна – Дуррес. В 1956 году, по поручению правительства СССР, «Крым» выполнил шесть рейсов в испанские порты Валенсия и Кастельон-де-ла-Плана и перевёз около 3000 реэмигрантов под флагом Красного Креста и Красного Полумесяца СССР. В 1957 году вновь возобновились рейсы в Албанию. Во время VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве теплоход доставил в Одессу участников фестиваля из портов Александрия, Порт-Саид, Бейрут и Латакия. Затем было множество рейсов на традиционной Крымско-Кавказской линии между портами Одесса, Евпатория, Севастополь, Ялта, Новороссийск, Сочи, Сухуми, Поти, Батуми. В 1966 году судно начало выполнять функцию учебного судна мореходных училищ Министерства Морского Флота СССР.



Т/Х «ГРУЗИЯ»

Был переоборудован в санитарный транспорт, перевозил раненых, эвакуируемое население, грузы и воинские части.

14 октября 1941 г. «Грузия» пришла в осажденную Одессу, чтобы принять на борт бойцов, оставлявших город после 73 дней обороны. 15 октября, от прямого попадания авиабомбы на теплоходе начался пожар, взорвались боеприпасы кормового зенитного орудия, было повреждено рулевое управление. На помощь пришли моряки т/х «Калинин» и эсминца «Незаможник» — огонь был потушен, кормовые трюмы заполнены водой для предотвращения взрыва боезапаса. В тот же день «Грузия» в составе каравана судов, возглавляемых крейсером «Червона Украина», ушла в Севастополь. В апреле 1942 года ремонт завершили, теплоход вместе с экипажем передали ВМФ, командование принял капитан-лейтенант М.И. Фокин.

11 июня 1942 г. «Грузия», с 4000 военнослужащих на борту и снарядами для

зенитных батарей, вышла из Новороссийска в сопровождении эсминца и трех морских охотников. Во время налета от взрыва бомбы разошлись швы кормовой части корпуса, помещение рулевой машины затопило, рулевая машина вышла из строя. С большими трудностями «Грузия» пришла в Севастополь, но на подходе к пристани на судно спикировал фашистский самолет «Ю-88» — одна из бомб попала в машинное отделение, и судно затонуло. В течение нескольких дней водолазы доставали необходимые фронту снаряды из трюмов погибшего судна.

После освобождения Севастополя затопленное судно подняли и со всеми предосторожностями отбуксировали в Камышовую бухту, где притопили на глубине 20 метров, а затем водолазы снова начали извлекать из трюмов судна оставшиеся там снаряды. Всего удалось поднять около 9000 снарядов.



В дореволюционной России постройка морских пассажирских судов не производилась, и первый опыт отечественной постройки таких судов был признан успешным. Киль первого судна серии — «Абхазии» — заложили 24 октября 1926 года, спустя месяц состоялась закладка киля «Армении». Намеченный на 12 ноября 1927 года спуск «Абхазии» на воду не состоялся из-за низкой температуры воздуха (минус 3,8°C), так как коэффициент трения сала, которым смазали стапель, оказался выше допустимого. Несмотря на все попытки столкнуть судно с помощью пневматических толкателей и гидравлических домкратов, корпус теплохода сошел на воду лишь 29 ноября, когда воздух прогрелся до 0°C. Приобретенный опыт помог при спуске «Аджарии» — ее удалось спустить на воду при еще более неблагоприятных условиях (температура воздуха была минус 7,8°C, а толщина льда на Неве — 35 см). На освободившихся стапелях балтийцы заложили кили теплоходов «Армения» и «Украина».

Т/Х «АБХАЗИЯ»

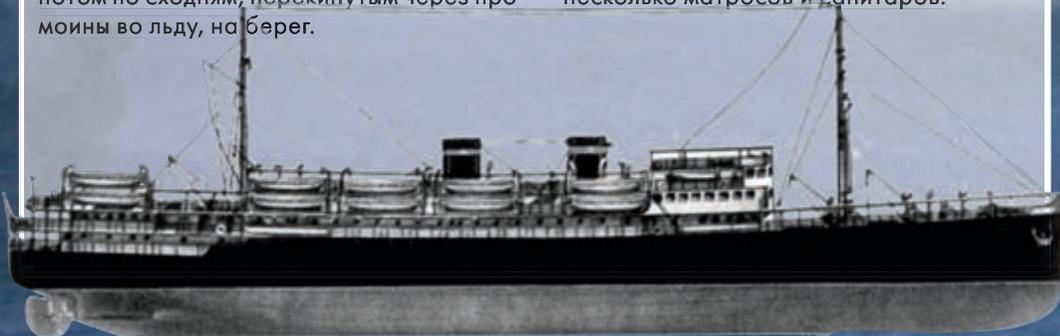
Свой первый рейс из Ленинграда в Одессу «Абхазия» совершила под командованием капитана Д.Д. Джурашевича (именно он, будучи капитаном парохода «Эмеранс» в 1905 году, снабдил углем восставший броненосец «Потёмкин», а в 1923 году провел через Дарданеллы первый советский пароход «Керчь»).

В июле 1941 г. т/х «Абхазия» вошел в состав ЧФ как санитарный транспорт, командование судном принял Л.В. Заикин. Выполнив 11 рейсов в осажденную Одессу, теплоход эвакуировал 11 360 раненых. В чрезвычайно холодную, вьюжную и штормовую зиму 1941–1942 гг. «Абхазия» совершила 8 рейсов в Крым. Особенно опасными были рейсы в Камыш-Бурун, т.к. подходы к порту были мелководными, пролив покрылся толстым льдом. Осадка теплохода не позволяла ему подходить к причалам порта. Раненых переносили через стоявшие лагом малые суда, потом по сходням, перекинутым через промоины во льду, на берег.

«Абхазия», «Аджария», «Армения» и «Украина» были построены кораблями Ленинграда в 1928–1931 гг. Характеристики судов: длина — 112,2 м, ширина — 15,6 м, осадка — 5,97 м, водоизмещение — 5770 т. Пассажирская вместимость — 518 человек, скорость — 14,5 узла. Два главных двигателя завода «Русский дизель» мощностью 2000 л.с.

Под руководством капитана М.И. Белухи «Абхазия» 16 раз прорывалась в Севастополь с марта по июнь 1942 г. Всего «Абхазия» совершила 35 рейсов, вывезла 32 355 раненых в тыловую госпиталь, из них 9640 бойцов были оперированы на судне. Теплоход перевез также 65 000 мирных жителей и воинов различных частей, а также 33 000 тонн грузов.

10 июня 1942 года «Абхазия», в которую попало 9 вражеских бомб, затонула в Севастополе. Погибли боцман Сергей Скоромный, политрук Евгений Волковинский, несколько матросов и санитаров.



Т/Х «АДЖАРИЯ»

Сразу после начала войны судно вошло в состав ЧФ. 23 июля 1941 г. «Аджария» под командованием Д.Ф. Каминского следовала в Одессу. В 04.00 судно атаковали с воздуха, в теплоход попала бомба. Спасая горящее судно, капитан направил его к мели в районе села Дофиновка. На помощь подошли судоподъемная плавбаза «Алтай» и спасатель «Аджарец». К 14 часам огонь с надстроек

сбились, трюм залили водой, но последовала новая атака авиации. Одна из бомб попала в «Аджарию», которая уже имела большой крен. Разбитые взрывом иллюминаторы погрузились в воду, судно заполнилось водой и село на грунт на глубине 8 м. На поверхности оставались верхняя палуба и надстройки. Погибло 4 человека. С 30 июля по 10 августа водолазы подняли из трюмов большую часть грузов.



Т/Х «АРМЕНИЯ»

В начале войны был переоборудован в плавучий госпиталь на 400 коек, командование поручили капитан-лейтенанту В.Я. Плашевскому. «Армения» успела совершить 15 рейсов из Одессы и Севастополя, доставив в порты Кавказа более 15 000 больных и раненых.

4 ноября 1941 г. теплоход с воинским пополнением вышел из Туапсе под охраной эсминца «Способный» и тральщика. Из-за неисправности главного двигателя судно возвратилось в порт, а после ремонта покинул Туапсе под охраной эсминца «Сообразительный». Транспорт следовал в Ялту, однако на эсминце считали, что Ялта захвачена противником, и «Армения» пошла в Севастополь, где судно начало приемку раненых, подвозимых на катерах. Неожиданно поступил приказ об эвакуации всего медицинского персонала ЧФ из Севастополя.

Погрузка людей продолжалась в Корабельной бухте — раненые и медики грузились как с причала, находившегося с правого борта, так и с катеров по левому борту. Выход судна в море перенесли с 19.00 на 17.00, т.к. было получено сообщение, что из Ялты необходимо эвакуировать большую группу работников партаппарата Крыма, и Военный совет ЧФ решил отправить туда «Армению».

Утром следующего дня загруженный людьми теплоход, сопровождаемый двумя катерами, вышел из Ялты. У Гурзуфа транспорт был атакован. По официальной версии, его случайно потопил одиночный самолет-торпедоносец, вынырнувший из-за гор. В 11.29 в судно попала торпеда, и через четыре минуты оно затонуло. Погибли практически все, около 7000 человек, спастись удалось лишь нескольким пассажирам.

**Т/Х «УКРАИНА»**

Это судно было последним в серии, его спустили на воду со стапелей Северной верфи Ленинграда в 1931 г. В начале войны теплоход был также переоборудован в санитарный транспорт и совершал рейсы, эвакуируя раненых и мирное население. 2 июля 1942 г. «Украина» была потоплена в Новороссийске во время массированного налета авиации противника. В то время судном командовал капитан П.А. Половко.



За годы войны погибло более 100 судов Черноморско-Азовского бассейна, из которых 21 — грузопассажирские суда: «Украина», «Грузия», «Армения», «Аджария», «Абхазия», «Пестель», «Штурман», «Червона Украина», «Севастополь», «Сванетия», «Белосток», «Красный флот», «Красный моряк», «Антон Чехов», «Николай Островский», «Ейск», «Пенай», «Советская Бессарабия», «Молдавия», «Новороссийск», «Ленин».

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

АНЕКДОТЫ

— Люся, вон смотри, звезда падает!
Загадывай быстрее желание!

— Я хочу, чтобы ты на мне женился!

— Ой, смотри, обратно вверх полетела!..

Ребенок просыпается четвертый раз за ночь. Жена толкает мужа:

— Серёж, сходи к Тимофею, он опять буянит!

Муж, сквозь сон:

— А чё я? Вызови милицию...

— Батюшка, знаете, где люди по-настоящему молятся Богу?

— В церкви, конечно, дочь моя.

— Нет, батюшка, не в церкви, а в самолете, у которого отказал один двигатель. Я стюардесса, я знаю.

По горной кавказской дороге мчится лихой джигит на «Жигулях». Проезжая небольшое селение, он не успевает затормозить и пере-езжает поросенка. Джигит вышел из машины, посмотрел по сторонам — никого нет! — и положил поросенка в багажник. И тут выходит из соседнего дома хозяин поросенка с ружьем в руках:

— Толька нэ говори мнэ, что ты его в балныца павзезешь!

В аптеке:

— Вам что, молодые люди?

— Две упаковки глюконата кальция.

— Всё?

— Активированного угля, пожалуйста, тоже две.

— Что же у вас такое?

— Первенство общежития по шашкам!

Мальчик впервые в театре, с интересом разглядывает богатое убранство зала. Гаснет свет. Раздвинулся занавес, появились актеры. И тут раздаётся восхищенный шепот мальчика:

— Мама, здесь 3D!

— У тебя все подружки страшные!

— А у тебя все друзья пьют!

— Да, потому что у тебя все подружки страшные!



Все на ПИКНИК

Итак, что же нужно знать, чтобы шашлык получился самым-самым?!

Мы развенчаем несколько мифов, чтобы вы не совершали ошибок в этом тонком деле.

1. УКСУС В МАРИНАДЕ. Что бы ни писали в рецептах, особенно в старых, скажите уксусу «нет». Его используют только в том случае, если мясо старое, жесткое (престарелая корова) или пахучее (медвежатина, мясо кабана и т.п.). Но мы же готовим для себя из свежего, первосортного мяса! Поэтому от уксуса, убивающего вкус, отказываемся в пользу маринада с естественной кислотой: гранатовый сок или мякоть спелых помидоров.

2. МАРИНОВАТЬ С ВЕЧЕРА. Такой совет опять же продиктован желанием скрыть недостатки мяса. В принципе достаточно трех-четырех часов. То есть начать сборы с маринования мяса и продержать его в маринаде до собственно костра — вот и весь секрет.

3. ДРОВА. Знаете, почему в ресторанах такие вкусные шашлыки? Там хорошо знают, на чем их готовить: лучшие дрова — древесина плодовых деревьев, на худой конец подойдут береза или ясень. Остальные сделают шашлыки горькими или придадут им противный привкус (который можно и не распознать, но вкусовой осадок останется). Так что, если дело происходит не на даче, купите в магазине пару вязанок дров. И результат будет лучше, и не надо будет разыскивать хорошие дрова в еще влажном лесу.

4. В ПРОЦЕССЕ ГОТОВКИ ПОЛИВАТЬ МЯСО АЛКОГОЛЕМ. В процессе этого делать нельзя — и мясо подгорит, и толку мало. Лучше намазать кусочки маслом, тогда мясо схватится корочкой и будет сочным. А вином сбрызнуть в самом конце, перед тем как снять мясо с огня. Тогда спирт выгорит, а в мясе останутся ароматы.



Как только выглянуло солнышко и столбик термометра пополз вверх, все, как по команде, начали совершать вылазки на природу (склоны, парки, водоемы), а по простому — на пикник! Мы не остались в стороне от долгожданного весенне-летнего отдыха и решили поделиться с вами секретами успешного пикника!



5. ЖАРИТЬ. На самом деле шашлыки не жарят на открытом сильном огне. В этом случае результат будет плачевным: обгорелый край и сырая сердцевина. Шашлыки запекают на равномерно тлеющих углях.

И еще поделимся с вами основными секретами успешного дежурства у мангала:

СЕКРЕТ 1. МЯСО ТЕМ СОЧНЕЕ, чем меньше сока из него успело вытечь.

СЕКРЕТ 2. СОЛИТЬ ЛУЧШЕ в конце приготовления, тогда мясо будет сочным и мягким.

СЕКРЕТ 3. ДЛЯ ЗАПЕКАНИЯ ХОРОШО БРАТЬ либо мясо молодого животного (оно менее плотное и насыщено влагой), либо очень жирное мясо (при запекании жир плавится быстрее и насыщает мясо жидкостью).

СЕКРЕТ 4: К СУХОМУ МЯСУ ДОБАВЛЯЮТ КУСОЧКИ ЖИРА, взятые из другой части. Сало, жир надо располагать только над запекаемым мясом, чтобы жир, плавясь, пропитывал его, а не для красоты, чередуя кусочки мяса и сала на расстоянии друг от друга. С этой же целью замачивают мясо в маринаде, чтобы напитать его соком. Можно перед запеканием на огне смазать мясо растительным маслом.

СЕКРЕТ №5: ЕСЛИ ВЫСЫПАТЬ НЕСКОЛЬКО ГОРСТЕЙ КРУПНОЙ ПОВАРЕННОЙ СОЛИ НА УГЛИ, это предотвратит образование пламени и копоти от капающего на угли жира, да и дольше сохранит тепло угля.

● **Самые большие любители** поглощения пищи на свежем воздухе, безусловно, британцы. Но само слово «пикник» имеет отчетливо французское происхождение: «pique» произведено, очевидно, от глагола «pique» («накалывать»), «pique» — бессмыслица, просто рифма к «пик».

АНЕКДОТЫ

Организаторы выставки картин Пабло Пикассо обращают внимание посетителей на то, что насладиться работами художника можно и в трезвом состоянии.

— Почему тебя вчера в школе не было?
— А у меня старший брат заболел.
— А ты-то тут при чем?
— А я на его велике катался.

Произошло кораблекрушение. Спасти удалось лишь одной красивой молодой женщине. Доплыв до близлежащего острова, она без сознания упала на песок. И тут подходят два аборигена — отец и сын. Отец задумчиво осматривает женщину, а сын торопит его:
— Давай сожрем ее, гляди какая аппетитная!
— Отец, немного подумав, говорит:
— Нет, сынок! Мы сейчас отнесем ее к нам домой и сожрем маму!

У нас на предприятии две проблемы...
— Дураки и дороги?
— Нет! Плохая транспортная ситуация и слабый менеджмент.

Муж и жена сидят вечером на кухне и разговаривают:
— Наш сосед, оказывается, очень умный человек!
— Почему ты так считаешь?
— Когда нашему сыну на день рождения подарили барабан, он единственный догадался спросить: «А ты знаешь, что у него внутри?»

— А я в эти выходные в Просто-квашино ездил...
— И что там делал?
— Просто квасил...

Плывут две акулы и видят серфингиста. Одна говорит:
— Ты посмотри! Как в ресторане — на подносе и с салфеткой!

Врач в проверяет слух у трехлетнего мальчика. Шепотом:
— Конфета...
Мальчик, тоже шепотом:
— Мне нельзя — аллергия...

