***Министерство морскоготранспорта РФ.***

 ***Морской колледж.***

 *Контрольная работа.*

 *По Истории морского судоходства.*

Выполнил:

Студент заочного ф-та.

СВС.Шифр-32.

Краснов.Д.А.

Проверил:

Индыло.В.И.

Санкт-Петербург.

2002.

***Мореплавание и судостроение древней Греции.***

Одной из выдающихся цивилизаций древнего мира была Античная Греция, в истории которой морской флот также сыграл значительную роль. Греки уже в IX в. до н.э. научились у финикийцев строить замечательные по тому времени суда и рано начали колонизацию окружающих территорий. В VIII-VI вв. до н.э. область их проникновения охватывала западные берега Средиземного моря, весь Понт Эквинский (Черное море) и Эгейский берег Малой Азии.

Ни одно деревянное античное судно или часть его не сохранились, и это не позволяет уточнить представление об основных типах галер, сложившееся на основе письменных и других исторических материалов. Водолазы и аквалангисты продолжают обследование морского дна на местах древних морских сражений, в которых погибли сотни кораблей Об их форме и внутреннем строении можно судить по косвенным признакам- например по точным зарисовкам расположения глиняных сосудов и металлических предметов, сохранившихся там, где лежал корабль. И все же при отсутствии деревянных деталей корпуса не обойтись без помощи кропотливого анализа и воображения.

В то время мореплаватели не умели управлять одиночным парусом и лавировать против ветра. Так, путь из Александрии на Сицилию, благодаря преобладанию попутного юго-восточного ветра, продолжался около недели, тогда как обратный путь , на веслах длился в трое дольше. Судно удерживалось на курсе при помощи рулевого весла, что по сравнению с более поздним рулем имело по крайней мере два преимущества: позволяло поворачивать неподвижное судно и легко производить замену поврежденного или поломанного рулевого весла. Торговые суда были широкими и имели обширное трюмное пространство для размещения грузов.

В этом же столетии получили распространение и триеры- боевые корабли с тремя ярусами гребцов. Подобное устройство галер- вклад древнегреческих мастеров в конструирование морских судов. Древнегреческие судостроители умели строить еще большие суда, достигавшие 100м. в длину и более10 м. в ширину, с несколькими таранами имевшие более четырехсот гребцов.

Многоярусные суда ети были оснащены длинными , а потому и тяжелыми веслами, которые уравновешивались со стороны гребцов свинцовым грузом.

Греки усовершенствовали также такелаж и другое оснащение судов. Еще не был известен компас. В открытом море орентировались по звездам, пользуясь астрономическими сведениями. При этом , очевидно, их хорошо заимствовали у египтян и вавилонян, известных своими астрономическими наблюдениями. Однако Греки первыми ввели термины «Широта» и «Долгота» для указания положения различных пунктов на земле. Эти понятия своим возникновением, обязаны ,по видимому, форме самого Средиземного моря. Примечательно также усовершенствование портов и особенно начало строительства маяков.

В Александрийской гавани , например, была построена башня 140м. высоты, на вершине которой ночью горел огонь- жгли смолистое дерево.

Хотя греки были способными, хорошо подготовленными мореплавателями, морские путешествия в ту пору делом опасным.

Далеко не каждое судно достигало пункта назначения в результате то кораблекрушения, то пиратского нападения.

Галеры античной Греции бороздили почти все Средиземное и Черное моря, есть свидетельства об их проникновении через Гибралтар на север. Здесь они достигли Британии , а возможно, и Скандинавии.

***Путешествие Марко Поло.***

В период феодализма большую роль в политической и экономической жизни государств играла церковь. Распространение христианства способствовало тому, что церковь заняла ведущие позиции управления средневековым миром. Завоевания монголов, претендовавших на мировое господство, сильно обеспокоило церковников, и последние предприняли ряд попыток обратить монгольского хана в христианство. Интересам церкви служили и купцы часто посещавшие страны Азии.

Так в 1271 году венецианские купцы Поло отправились в страны Востока.

Путь их начался в Акре (Палестина) и проходил по центральной части Малой Азии, через Персию, Иранское нагорье, Памир и далее вдоль хребта Куэнь-Луня. Конечным пунктом был Пекин. Путешествие стало известно благодаря одному из купцов – Марко Поло. С 1275 по 1290 Марко Поло жил в Китае, находясь на службе у монгольского Хана. Ему представилась возможность побывать во многих районах этого государства, изучить и собрать богатейшие сведения о Восточной Азии. Обратный путь купцы совершили морем на нескольких кораблях. Флотили благополучно прошла по Южно-Китайскому морю и достигла Суматры.. Пятимесячную стоянку на острове Марко Поло использовал для изучения Больших Зондских островов. Дальней шее плавание проходило по Индийскому океану к Цейлону и обычным путем вдоль западного побережья полуострова Индостан, через Персидский залив. В 1294 году путешественники прибыли в Басру и в следующем году возвратились в Венецию. Богатейшие впечатления о путешествиях по Азии Марко Поло изложил в обстоятельном труде, который дал европейцам наиболее полное представление о странах Востока, а в особенности о Китае- его богатствах, огромном флоте, об общем уровне техники и культуры. Ошибочным было представление Марко Поло о южной части Индийского океана, где , по его предположениям имелось очень много островов.

В XIV в. труд Марко Поло использовался для составления морских карт.

Путешествие этого замечательного мореплавателя явилось как бы одной из первых частей пролога великих морских плаваний и географических открытий.

***Судоходство под «удобными» флагами.***

В один из дней начала сентября 1987 года в конференц зале лондонского отеля «Глостер» открылась первая международная конференция, в задачу которой входило снабдить судовладельцев всей доступной информацией об условиях регистрации торговых судов в государствах, допускающих иностранные судоходные компании под свой национальный флаг. На конференции председательствовал Филип Дж Лори, презитент ФАКС, а среди докладчиков значилдись многие видные представители международного судоходства и банковского бизнеса. Как бы подчеркивая новизну ситуации сложившейся после Женевской дипломатической конференции завершившей инициативы развивающихся стран против «удобных» флагов, организаторы конференции в Лондоне придали своему заседанию слегка игривый оттенок. В английском оригинале название конференции «Какой регистр? Какой флаг?» звучит как готовность создавать по заказу судовладельцев такие условия регистрации судов , которые могут им потребоваться для финансового благополучия судоходных предприятий. Во всяком случае мысль о том, что бы правительства откликались на пожелание менеджеров судоходных компаний в части условий регистрации судов, проходила красной нитью многих докладов.

К осени 1987г. разрозненные и не очень внятные сообщения информационных агенств , о зарождении новых форм открытой регистрации судов, наводнившие морскую прессу на заключительном этапе Женевской конференции по «удобным» флагом обрели вполне определенные очертания. Поэтому перед судовладельцами, собравшимися в отеле «Глостер» действительно были развернуты альтернативные условия регистрации судов под иностранными флагами в трех различных транспортно политических категориях.

К первой категории относятся независимые открытые регистры. Сюда включаются в первую очередь традиционно «удобные» флаги ( Багамские острова, Гондурас, Кипр, Либерия, Панама, Сингапур).Характерной чертой этой группы государств , практикующих открытую регистрацию судов, является участие в основных конвенциях по охране человеческой жизни и имущества на море. Все они, кроме Панамы, присоединились к конвенции 1978г. « О стандартах подготовки, дипломировании моряков и несение вахты.»

Сказалось давление общественного мнения после нашумевших аварий танкеров под либерийским и багамскими флагами. Зато почти ни одно государство «удобного» флага не учавствует в конвенции МОТ 1976г. №147 «О минимальных нормах на торговых судах». Не повторяя общую оценку положений Конвенции №147 , здесь следует все же указать на ст.2 (е), устанавливающую, что каждый участник Конвенции обязан: «обеспечить, чтобы моряки, нанятые на суда, зарегистрированные на его территории, были бы должной квалификации или профессиональной подготовки для выполнения обязанностей, для которых они были наняты…»

80-е годы, особенно вторая половина, занимает в развитие феномена «удобных» флагов необычное, во многом исключительное место. Впервые в практике открытой регистрации судов смена национального флага кувейтских танкеров на флаг США была осуществлена в 1987г. не ради комерческих выгод, а как акция с заданными военно-политическими результатами. Реакция международных деловых кругов и общественных институтов на этот шаг администрации Рейгана проявилась неоднозначно. Комитет справедливой практики МФТР тут же занес флаг Соединенных штатов Америки в категорию удобных флагов.

 ***Морские профсоюзы против «удобных» флагов.***

В докладе секретариат МФТР сформулировал уже целостную программу дальнейшей кампании против судовладельцев, предпочитающих пользоваться удобствами «удобных» флагов.

1.Под эгидой специальной секции мореплавателей МФТР будет впредь проводиться организаторская работа против «подставных» флагов среди экипажей на судах Панамы и им подобных судах.

2. Будут заключатся колдоговоры с судовладельцами, согласными применять нормы заработной платы и другие трудовые стандарты, сформулированные МФТР.

3.Будут составляться списки судов, условия работы на которые не отвечают социально трудовым стандартам МФТР. Против судов, включенных в «черные» списки МФТР, при каждом удобном случае должны производиться меры бойкота в портах.