



**JNG**  
Joint Negotiating Group



Employers' Committee Ltd.

**Н**ам 2 года! Невероятно – но факт! Журнал «Морской» празднует свой второй день рождения! Символично, что это событие датируется именно мартом – месяцем рождения новой жизни, пробуждения от зимних холодов и расцветания всего живого.

Этот год был для нас очередным непростым этапом, мы стали взрослее, старались максимально исправить ошибки. Мы благодарны нашим постоянным читателям за адекватную критику, так как именно благодаря вам мы развиваемся, делаем новые шаги, экспериментируем, стараемся стать таким изданием, которое отвечало бы самым смелым ожиданиям и высоким требованиям. Надеемся, что у нас это получается. Юбилейный номер полон интересных и значимых событий, таких как прошедший в начале марта первый в Украине переговорный процесс в рамках Международного Переговорного Форума IBF между Профсоюзом работников морского транспорта Украины (MTWTU) и Международным комитетом морских работодателей (ИМЕС), а также заседание Черноморского регионального комитета, прошедшее в Стамбуле.

Надеемся, что каждый новый номер будет содержать познавательную информацию и достоверно освещать нашу деятельность, которая будет интересна нашему читателю.

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



Стр. 12  
**АКТУАЛЬНО**  
IBF в Одессе

## НОВОСТИ

**2** В мире

## КАЛЕНДАРЬ

**6** Какие праздники отмечаем в апреле 2012 года?

## АКТУАЛЬНО

**8** 20 лет ПРМТУ



**14** Черноморский региональный комитет

## ЭКСКУРСИЯ

**16** Порт Los Angeles

## ИНФОРМАЦИЯ

**18** Биометрическая идентификация моряков

**20** Seafarers rights

## ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

**22** История турбоходов «Леонид Собинов» и «Фёдор Шаляпин»

## КАЮТ-КОМПАНИЯ

**26** «Чаю хотите?» и другие истории, рассказанные латвийскими моряками

## НА КАМБУЗЕ

**28** Постный капустный пирог

№ 25,  
март-апрель 2012

### УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

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

### ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Клявин П.Ю.  
Свидетельство о государственной регистрации:  
Серия В00 №093420 от 17.09.2004 г.

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

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

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

Тираж – 1500 экз.

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

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

## МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗ ОБЪЯВИЛ ТРЕТЬЮ НЕДЕЛЮ ЗАБАСТОВКИ В ПОРТУ ОКЛЕНДА

Семидневная забастовка рабочих началась в порту Окленд 15 февраля, когда трудящиеся отказались обрабатывать контейнеры, доставленные сотрудниками фирмы-подрядчика Conlinxx. Кроме того, руководству было дано предупреждение о последующей семидневной забастовке: «Предупреждение о забастовке будет снято, как только мы услышим от генерального директора порта, что он перестал привлекать сторонние организации для внедрения запланированных проектов».



Президент Профсоюза MUNZ Garry Parsloe заявил, что внешняя контрактация сегодня приостановлена, так как увеличивающаяся оппозиция со стороны политических представителей, объединение акционеров порта и общественность Окленда оказывают давление на правление порта с целью нахождения мирного пути урегулирования этого вопроса. По его мнению, действия правления порта угрожают жизни работников и их семей.

Г-н Parsloe также сообщил, что Профсоюз готов к проведению переговоров о заключении коллективного договора (как только пропадет угроза потери рабочих мест для его членов).

Источник: [www.saveourport.com](http://www.saveourport.com)

## ПОБЕДА ДОКЕРОВ ПОРТА РОТТЕРДАМ

Затянувшийся трудовой спор докеров в порту Роттердам наконец-то завершился – подписан новый коллективный договор.



Члены профсоюза FNV Bondgenoten, организаций МФТ и ЕФТ провели серию забастовок в знак протеста против непримиримой позиции оператора порта, не желающего идти ни на какие компромиссы. Оператор порта в Роттердаме, компания APMT, заняла во время перегово-

ров о новом коллективном договоре жесткую и бескомпромиссную позицию. Одним из важнейших моментов для трудящихся были гарантии занятости и сохранения рабочих мест не только на существующих терминалах, но и на новом терминале, который сейчас строит компания APMT в Роттердаме в новой гавани Maasvlakte-2. После переговоров удалось достичь предварительных договоренностей, касающихся положений нового коллективного договора. В последующие недели членам профсоюза FNV предстоит голосовать в ходе референдума, чтобы официально утвердить данный договор. Срок действия договора – до начала 2014 года; в нем содержатся гарантии занятости трудящихся вплоть до 2016 года, в том числе – положение о том, что всем работникам будет предоставлена возможность обучения для повышения квалификации.

Это не только победа докеров Нидерландов, но и победа международного профсоюзного движения, так как трудовой спор в Роттердаме стал острой темой для многих докеров мира, которые посылали солидарные обращения профсоюзу FNV и поддерживали его в борьбе.

Ник Штам, национальный секретарь секции докеров транспортного профсоюза FNV Bondgenoten, говорит: «Мы хотим поблагодарить все профсоюзы за дружественные обращения и особенно тех, кто был готов сделать намного больше, чем просто выразить свою солидарность на словах. Эта поддержка просто неоценима и, конечно, она придала нам сил в ходе переговоров».

## ДОКЕРЫ ПОРТА «СОХНА» ОДЕРЖАЛИ ПОБЕДУ

После десятидневной забастовки, при поддержке профсоюзов из разных стран мира, докеры египетского порта «Сохна» вернулись на работу, одержав победу в переговорах и борьбе за свои права над руководством компании-оператора DPW (Dubai Ports World).



Забастовка 1200 портовиков началась после того, как профсоюзы призвали руководство компании DPW выполнять договор, заключенный еще в октябре прошлого года, и выплатить причитающиеся надбавки и доплаты, в том числе надбавку за работу при внештатных ситуациях и особой необходимости.

Представитель МФТ в странах арабского мира Билал Малькави говорит: «Независимый профсоюз работников порта «Сохна» добился выплат, стимулирующих активное участие трудящихся в текущей работе, а также их участия в распределении прибыли. Я рад, что эта трудная забастовка закончилась, и что одержана настоящая победа – подписан договор». И далее он сообщает: «Мы рады, что руководство компании DPW позитивно

реагировало на обращение к профсоюзам поддержать переговоры, которые дали положительные результаты. Поддержка, оказанная членскими организациями МФТ, и достигнутые результаты помогли поднять моральный дух коллектива и были высоко оценены всеми трудящимися».

Секретарь секции докеров МФТ Фрэнк Лейс говорит: «Это была достойная борьба членов профсоюза работников порта «Сохна» и дружеских организаций. Именно таких результатов планировалось достичь, когда МФТ разворачивала кампанию ГСТ. Мы всегда поддерживали и будем поддерживать честный и конструктивный диалог с работодателем».

## РАБОТНИКИ МОРСКИХ БУРОВЫХ ПЛАТФОРМ В ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПОЛУЧАЮТ ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ МЕНЬШЕ УСТАНОВЛЕННОГО ЗАКОНОМ МИНИМУМА

Рабочая группа МФТ намерена обратиться к правительству Великобритании, чтобы поднять вопрос об эксплуатации румынских рабочих на буровых платформах в британском порту «Хартлпул».



По имеющимся сведениям, 48 румынских рабочих, принятых на работу компанией GSP на морскую буровую платформу компании GSP Britannia (порт «Хартлпул»), жалуются на то, что им не платят зарплату с октября 2011 года. Инспекция МФТ выявила, что многим рабочим выплачивается половина установленного в Великобритании минимума, то есть всего £3.50 (\$ 5.00) в час за 12-часовой рабочий день, работая семь дней в неделю. У членов экипажа нет трудовых договоров.

Еще сто рабочих компании GSP в Румынии также обратились за помощью к МФТ с просьбой решить вопрос с задолженностью по заработным платам. Однако представители МФТ в Румынии не могут добиться правды для моряков, так как у их нет необходимых документов: ни трудовых договоров, ни счетов, на которые должна перечисляться зарплата. Кроме того, поступает информация о том, что руководство компании и их «карманные» профсоюзы откровенно угрожают рабочим, лишая их тем самым всяческой возможности обратиться за помощью в МФТ.

Норри Мак Викар, председатель рабочей группы МФТ по морским платформам и разработкам, прикладывает все усилия, чтобы договориться с руководством компании. Он утверждает: «Это наихудший ва-

риант социального демпинга. Мы призываем всех честных граждан и профсоюзы региона поддержать кампанию, направленную на искоренение эксплуатации».

Установлен контакт с представителями владельцев морской буровой платформы, румынской компанией GSP, как в Великобритании, так и в Румынии.

Ситуация, в которой находятся румынские рабочие, получила огласку во время совместной профсоюзной рабочей недели МФТ, открытие которой состоялось 7 февраля в Абердине, Шотландия.

## БОРЬБА С ПИРАТСТВОМ. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ



В Лондоне прошла Международная конференция по проблемам в Сомали, организованная британским правительством. Во встрече приняли участие представители 55 стран, в том числе Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун, которые согласовали план действий для решения таких проблем в регионе, как пиратство, терроризм и политическая нестабильность.

Согласно плану, участники конференции договорились бороться с проблемой пиратства на море путем расширения уже существующих соглашений, то есть активнее привлекать к судебным разбирательствам подозреваемых. В ближайшее время на Сейшельских островах будет создан новый региональный антипиратский координационный центр, цель которого – отслеживать циркуляцию денежных средств, полученных пиратами, и помогать ловить преступников. Средства в размере 550 тысяч фунтов стерлингов для запуска центра будут выделены Великобританией.

Представитель англо-голландского профсоюза Nautilus International отметил, что это давно ожидаемое решение, поскольку морской сектор на протяжении долгого времени призывал международное сообщество принять резолюцию, согласно которой борьба с пиратами велась бы на суше и тем самым положила бы конец преступлениям на море. Кроме того, представитель Nautilus International особо подчеркнул, что участники конференции должны обратить внимание не только на угрозу, идущую с восточного побережья Африки, но и с западного. Именно там в последнее время участились атаки пиратов на торговые суда.

По последним данным Международного морского бюро (IMB), сомалийские пираты в настоящее время удерживают в плену 10 судов и 159 заложников.

## ЕЩЕ БОЛЬШЕ ВООРУЖЕННОЙ ОХРАНЫ НА СУДАХ – НЕИЗБЕЖНО!



Когда капитан танкера Миро Алибасик проводит одно из самых крупных судов его компании через Индийский океан, он предпочитает иметь на борту всю доступную огневую мощь. Увидев, как в прошлом году сомалийские пираты обращались со своими пленниками, 61-летний капитан не хочет, чтобы ситуация повторилась.

Количество судов, захваченных сомалийскими пиратами в прошлом году, снизилось, но было предпринято большее количество попыток атаковать суда, и эти атаки становятся все более жестокими.

Разрушение «бизнес-модели» пиратства и борьба с проблемой пиратства у берегов Сомали станут одной из целей крупной международной конференции по проблемам Сомали в Лондоне. Мало кто надеется на разрешение этих проблем в ближайшее время, и грузоперевозчики заявляют, что они обязаны взять дело в свои руки.

Сообщается, что более широкое использование частных вооруженных охранников на судах и значительно более жесткий подход международных военно-морских флотов приносят свои плоды. Но существует также и опасение, что это всего лишь подпитка растущей гонки вооружений, наращивание конфликта и увеличение человеческих и финансовых затрат.

В марте прошлого года капитан Алибасик перевозил сырую нефть из Судана в Азию, когда его танкер подвергся нападению. Пираты напали свирепо, и эта свирепость, говорит он, присутствовала на протяжении всех 75 дней, когда он и 28 членов экипажа находились в плену.

Морские организации сообщают, что отношение к пленникам сегодня становится все хуже и хуже. Некоторые моряков подвешивают вниз головой на несколько часов, других – выбрасывают за борт или даже «киляют»: протягивают под килем с одной на другую сторону судна.

В некоторых странах, как, например, Россия, всегда применяется агрессивный подход: пиратское судно штурмуется, пиратов убивают либо оставляют умирать. США

также объявила о начале специальной миссии по спасению своих граждан. Другие страны (особенно Европейские, которые составляют основную часть ЕС и НАТО) изначально были более осторожными. Многие приветствовали новый подход, заявив, что он стал причиной уменьшения успешных пиратских нападений во второй половине прошлого года. В 2011 году лишь 25 судов были захвачены, что на 22 судна меньше, чем годом ранее, заявляет Европейский союз военно-морских сил Сомали (EU NAVFOR).

Пираты сегодня удерживают шесть судов и около 176 заложников, заявляет ЕС. Но сумма выкупа продолжает увеличиваться: в настоящее время средняя сумма выкупа составляет около 5 млн. долл. США, по сравнению с 4 млн. долл. США в прошлом году. По данным экспертов, потери мировой экономики в прошлом году составили около 7 млрд. долл. США.

Источник: Reuters

## ПРОДВИГАЕТСЯ РАССЛЕДОВАНИЕ ПРИЧИН КРУШЕНИЯ ЛАЙНЕРА COSTA CONCORDIA



Прокуратура тосканского города Гроссето, которая ведет следствие по делу о крушении Costa Concordia, внесла в официальный список обвиняемых фамилии еще семи человек, в том числе четырех офицеров судна и троих высокопоставленных сотрудников компании Costa Crociere.

Представитель компании выступил с заявлением, что Costa Crociere полностью доверяет судебным органам и будет сотрудничать со следствием. Капитан судна Франческо Скеттино и старший помощник Чиро Амброзио уже находятся под следствием. Изначально обвинения в преступной халатности, непреднамеренном убийстве и подвешении пассажиров судна опасности были предъявлены капитану судна Франческо Скеттино, который вскоре после крушения был помещен в тюрьму, но затем переведен под домашний арест. Аналогичные обвинения были выдвинуты и в адрес старшего помощника капитана

## В БАНГЛАДЕШ ЗАТОНУЛ ПАРОМ – БОЛЬШЕ 100 ЧЕЛОВЕК ПОГИБЛИ



Сообщается, что число погибших в катастрофе достигло 112 человек, и, по крайней мере, 10 пассажиров парома считаются пропавшими без вести. Спасательным судам удалось вытащить на берег затонувший паром, находившийся на глубине 20 метров. Внутри были обнаружены тела множества погибших, что значительно увеличило число жертв трагедии.

Напомним, что пассажирский паром «Шариатпур-1» столкнулся с небольшим танкером, перевозившим нефтепродукты на реке Мегхна, к юго-западу от столицы Бангладеш. Столкновения паромов довольно частое здесь явление и, вследствие этого, каждый год погибают десятки людей. Заместитель главы района Мохаммад Азизуль Алам заявил, что поиски людей продолжаются. Не представляется возможным точно сказать, сколько человек было на борту парома, так как редко составляются списки пассажиров, и многие пассажиры покупают билеты, будучи уже на борту.

Выжившие говорят, что на пароме было более 200 человек, так как ранее транспортные совмещения с Дакка были нарушены вследствие оппозиционных демонстраций в столице. Сотни родственников все еще ждут известий о своих близких. Шахобуддин Милон, заместитель начальника Ассоциации внутреннего водного транспорта Бангладеш заявил, что многие суда Бангладеш нарушают закон, запрещающий им ночные переходы, подвергая опасности жизни пассажиров.

В апреле прошлого года на востоке страны, по меньшей мере, 23 человека погибли вследствие того, что паром, перевозивший более 100 пассажиров, перевернулся. В июне 2010 года около десяти человек погибли вследствие кораблекрушения парома на северо-востоке Бангладеш. В ноябре 2009 года за 1 неделю погибли 118 человек в двух крушениях паромов. Паромы являются основным способом перемещения в сельских районах Бангладеш – стране, которая покрыта водными путями. Власти неоднократно критиковались за неспособность выполнять свои обязательства по борьбе со слабыми стандартами безопасности.

Чиро Амброзио, который вместе со Скеттино в момент крушения находился на капитанском мостике.

Водолазы нашли еще восемь тел погибших при крушении лайнера. В их числе оказалась пятилетняя итальянка Дайана Арлотти, которая путешествовала вместе с отцом. Его тело до сих пор не нашли.

Всего при крушении судна погибли 32 человека, семеро пока еще числятся пропавшими без вести.

Источник: Singapore Business Times

## СЕЛО НА МЕЛЬ СУДНО, ПЕРЕВОЗИВШЕЕ ТЫСЯЧИ ГОЛОВ СКОТА



Группа по борьбе за права животных Compassion in World Farming (CIWF) призвала к срочным действиям после того, как тысячи голов скота погибли на борту судна в Красном море. CIWF заявила, что 2750 голов крупного рогатого скота уже погибли на борту грузоперевозчика Gracia Del Mar.

Система вентиляции судна сломалась после того, как один из его двигателей вышел из строя. Судно шло в порт Ain Sokhna в Египте с крупным рогатым скотом на борту из Бразилии, но власти порта не позволили ему пристать, так как на борту были туши мертвого скота.

Другие египетские порты также отказались принять Gracia Del Mar.

CIWF заявила, что с каждым часом ситуация ухудшается. Если животные не будут сгружены на берег, то еще больше их погибнет ужасной смертью.

Организация обратилась к властям Египта, чтобы выгрузить оставшийся крупный рогатый скот в порту Ain Sokhna, как было запланировано ранее. Судно принадлежит и управляется компанией Camel Shipping с Маршалловых Островов и ходит под панамским флагом.

Gracia Del Mar было преобразовано для перевозки животных нынешним владельцем после того, как было продано испанским судовладельцем Contenemar в 2009 году.

# 1 апреля

День смеха



По мнению некоторых исследователей, празднование Дня смеха связано с весенним равноденствием по Григорианскому календарю. Сразу же после весеннего равноденствия древние римляне отмечали праздник в честь божества смеха (Кизиз). Торжество совмещалось с разными шуточными обманами.

# 3 апреля



День Водяного

Этот праздник, скорее обряд, очень древний, зародившийся на Руси в период двоеверия. Вместе с приходом весны и пробуждением природы просыпается от зимней спячки и Водяной.

Говорят, что рыбаки угощали Водяного, утапливая лошадь и приговаривая: «Вот тебе, дедушка, гостинец на носелье: люби, жалуй нашу семью». Для этого случая покупали у цыган самую негодную лошадь. Примерно с этого времени славяне ожидали начала ледохода и разлива рек.

# 7 апреля



Всемирный день здоровья

В этот день тысячи людей отмечают важность здоровья для продуктивной и счастливой жизни.

В сентябре 2000 года в Нью-Йорке Генеральная ассамблея ООН приняла Декларацию тысячелетия, которой главы государств и правительств взяли на себя обязательство к 2015 году добиться сокращения детской смертности, улучшить охрану материнства, усилить борьбу с ВИЧ/СПИДом, малярией и другими заболеваниями.

# 8 апреля



Вербное воскресенье

Это праздник, предшествующий Пасхе. Название его символизирует Вход Господень в Иерусалим.

Это событие часто описывают в Евангелиях, причем сразу несколько апостолов, которые были свидетелями данного действия.

Сейчас у православных народов осталась традиция светить в церкви вербу – аналог пальмовых листьев, которыми устилали дорогу Христу древние иудеи.

Иногда в такой роли выступает не только верба, но и ива.

# 8 апреля



Международный день цыган

Праздник берет свое начало с мирового конгресса цыган, который состоялся 8 апреля 1971 года. На него съехались ромы из 30 стран.

# 12 апреля

Всемирный день рок-н-ролла

Американский рок-н-ролл проник в СССР еще в середине 50-х годов, хотя его советские слушатели составляли весьма узкую группу людей.

Первые, весьма малочисленные, рок-н-рольные исполнители в СССР, игравшие, как правило, англоязычные хиты, появились в начале 60-х годов в Прибалтике, Москве и Ленинграде.

На русском языке рок-н-ролл, в его традиционном понимании, стали играть в начале 80-х годов. Самыми известными группами этого направления в то время были «Зоопарк», «Секрет», «Браво».

# 15 апреля

Православная Пасха

Самый большой и светлый христианский праздник.

Христос воскрес! – и для всего мироздания началась истинная весна, светлое, радостное утро новой жизни. Воскресение Господа Иисуса – первая действительная победа жизни над смертью.

# 29 апреля



Международный день танца

Международный день танца (International Dance Day) отмечается с 1982 года по решению ЮНЕСКО в день рождения французского балетмейстера Жана-Жоржа Новера (Jean-Georges Noverre), реформатора и теоретика хореографического искусства, который вошел в историю, как «отец современного балета».

В этот день весь танцующий мир отмечает свой профессиональный праздник.

В том же 1971 году в Лондоне был создан Международный союз цыган, призванный сохранять, защищать и развивать самобытность и культуру этого кочевого народа.

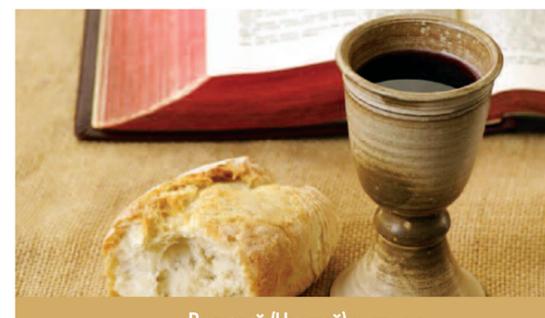
# 9 апреля



Великий понедельник

Страстной понедельник – понедельник Страстной недели. В этот день вспоминается ветхозаветный патриарх Иосиф, проданный братьями в Египет, как прообраз страдающего Иисуса Христа, а также евангельское повествование о проклятии Иисусом бесплодной смоковницы, символизирующей душу, не приносящую духовных плодов – покаяния, веры, молитвы и добрых дел.

# 12 апреля



Великий (Чистый) четверг

На неделе перед Пасхой для православных христиан наступает Великий (Чистый) четверг.

Во время богослужений в этот день вспоминают одно из важнейших евангельских событий: Тайную вечерю, на которой Иисус Христос омыл ноги своим ученикам, показав тем самым пример братской любви и смирения. Согласно Евангелию, на Тайной Вечере Иисусом Христом был установлен обряд евхаристии – Святого Причастия.

## ПРМТУ ПРИНИМАЕТ ПОЗДРАВЛЕНИЯ



22 февраля 2012 года состоялось торжественное собрание, посвященное 20-летию со дня учреждения Профессионального союза работников морского транспорта Украины, в котором приняли участие профсоюзный актив и председатели первичных профсоюзных организаций, предприятий и учреждений морского транспорта.



**П**оздравить ПРМТУ с юбилеем прибыли представители Федерации профсоюзов Украины:

председатель – Кулик Юрий Николаевич и руководитель департамента ФПУ по гуманитарным вопросам и работе с молодежью – Зоря Ирина Александровна.

А также: председатель Закарпатского областного совета профсоюзов – Король Иван Иванович, председатель Объединения профсоюзов Львовской области – Дацко Роман Михайлович, председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта России – Павлов Игорь Николаевич, заместитель председателя Российского профсоюза моряков – Иванов Вадим Геннадьевич, руководитель аппарата РПСМ – Еременко Николай Иванович, председатель Международной конфедерации профсоюзов работников водного транспорта – Столяренко Георгий Филиппович, председатель Российского профсоюза докеров – Казаренко Василий Васильевич, координатор Международной федерации транспортников – Роберто Аларкон. Также прозвучали поздравления от представителей немецкого профсоюза ver.di: Барбары Рутман (руководителя кампании по борьбе с «удобными» флагами) и ее ассистента Арне фон Шпрекельсена.



**Кулик Юрий Николаевич,  
председатель Федерации профсоюзов  
Украины**

Хочу искренне поздравить вас с этой знаменательной датой – с 20-летием ПРМТУ.

С 1980 года я работаю на благо Федерации профсоюзов Украины, однако сегодня впервые выступаю перед представителями морской отрасли. Я обещаю Михаилу Ивановичу, что обязательно побываю в Одессе, приму участие в профсоюзном пленуме и буду говорить о делах и проблемах, которые сегодня для нас столь актуальны.

Хочу также отметить, что сегодня в ФПУ представлены 42 отрасли и 27 регионов, 69 членских организаций. Не могу не отметить, что 65 тысяч работников морского транспорта – это целый боевой отряд, прекрасно вливающийся в нашу дружную семью Федерации профсоюзов Украины.

Я хочу сказать огромное персональное спасибо Вам, Михаил Иванович! Уважаю мужчин, которые умеют создать своими руками что-то хорошее и сильное. А Вы создали этот профсоюз.

7 футов под килем!

**Король Иван Иванович,  
председатель Закарпатского областного  
совета профсоюзов**

Дорогие коллеги, друзья, гости, Профессиональному союзу работников морского транспорта Украины сегодня 20 лет! Сердечно поздравляю вас с этим событием.

Мне приятно говорить, что именно воспитанник профсоюзов Закарпатья – Эдуард Матвийчук – является губернатором Одесской области.

Искренне желаю профсоюзу процветания, а его членам – крепкого здоровья.



**Дацко Роман Михайлович,  
председатель Объединения профсоюзов  
Львовской области**

Я благодарен за возможность поздравить вас со светлым праздником от имени львовских профсоюзов. В голове сразу всплывает анекдот про то, как кум кума поздравлял:

- Кум, чтоб вы жили до 100 лет!
- Спасибо, кум, а вы чтоб видели!

Я искренне желаю вам долголетия, чтоб вы нас пригласили и на свое 100-летие, а мы на все это посмотрели. Пусть вам всегда улыбается судьба! Каждый раз, когда идете в море, обязательно возвращайтесь, к пиратам не попадите, в общем – живите долго и счастливо! А мы будем радоваться вашим успехам!

**Столяренко Георгий Филиппович,  
председатель Международной конфедерации  
профсоюзов работников водного транспорта**

Дорогие коллеги, друзья, братья и сестры! Хочу от имени МКПРВТ, от имени 300 тысяч моряков и речников поздравить вас с 20-летием вашей деятельности.

Безусловно, если сравнивать человеческую жизнь и «жизнь» профсоюза, то 20 лет для организации – это относительно небольшой срок. Однако меня очень радует, что сегодня вы крепко стоите на ногах и уже успели завоевать огромный авторитет.

Очень здорово, что во главе вашего профсоюза находится человек, который грамотно и кропотливо строит работу. А ведь это непростая задача!

Безусловно, ПРМТУ – преемник старых традиций. Первая ячейка на морском транспорте была создана именно в Одессе, это было более ста лет назад. Самое интересное, что профсоюз чтит традиции международной солидарности, четко понимая, что только в содружестве и единстве можно достичь внушительных результатов. Не секрет, что вести социальный диалог с работодателем без движущей силы очень сложно. ПРМТУ является именно таким двигателем.

Конечно, сила профсоюза – в людях! Я от всего сердца желаю вам всего самого лучшего, успехов в вашей деятельности и хочу от имени конфедерации наградить Михаила Ивановича и Профессиональный союз работников морского транспорта Украины Благодарностью. От имени председателя профсоюза моряков Грузии – Анатолия Чиджавадзе – передаю вам искренние поздравления и подарок к юбилею.



Икона была изготовлена мастерами главного храма Москвы, Храма Христа Спасителя, освещена в этом же храме.  
Пусть она хранит вас и ваших моряков!



**Павлов Игорь Николаевич,  
председатель Федерации профсоюзов  
работников морского транспорта России**

Уважаемые коллеги, друзья, братья и сестры! Я приветствую вас от имени профсоюзов, которые входят в Федерацию работников морского транспорта Российской Федерации, от Российского профсоюза моряков, от профсоюза докеров. Вам 20 лет, а РПСМ отметил свое 20-летие в прошлом году – становление и развитие наших профсоюзов шло практически параллельно. Может быть, нам было немного полегче, потому что у нас профсоюз докеров и профсоюз моряков – это две разные организации, вы же сумели сохранить всех: и моряков, и докеров, и курсантов, и судоремонтные заводы. Профсоюзное единство – это одна из важнейших составляющих нашей успешной деятельности. Вы молодцы!

Не секрет, что Россия и Украина входят в пятерку лидеров стран-поставщиков рабочей силы на международный рынок труда. Мы с вами делим где-то 4-5 место. ПРМТУ – это главный, это лучший, это первый морской профсоюз на Украине! У нас общее прошлое, а будущее во многом зависит от нашего плодотворного взаимодействия. Наши организации должны быть настоящим мировым локомотивом, который поведет за собой остальные профсоюзы. Таким образом, мы с легкостью сможем влиять на ситуацию на мировом рынке труда, улучшать условия работы моряков, давать социальные гарантии. Работать вместе и быть солидарными!

**Барбара Рутман,  
руководитель кампании по борьбе с  
«удобными» флагами (профсоюз ver.di)**

Дорогие друзья, немецкий профсоюз ver.di рад присутствовать здесь и поздравлять наших друзей в этот знаменательный день. Наш профсоюз и ПРМТУ объединяют усилия по защите интересов моряков. За 20 лет мы добились очень многого.

Мы уверены, что в будущем вы будете столь же успешными в своих достижениях! Еще раз с праздником!



# Международный переговорный форум в Одессе



Седьмого и восьмого марта 2012 года в Одессе состоялось поистине историческое событие. Впервые за всю историю морского профсоюзного движения в Украине прошли Первые локальные IBF-переговоры, в которых участвовали представители Профсоюза работников морского транспорта Украины, представители Секретариата Международной федерации транспортников (ITF), а также представители Международного Комитета Морских Работодателей (ИМЕС).



В IBF-переговорах в Одессе приняли участие: Генеральный Секретарь Международного Комитета Морских Работодателей (ИМЕС) – Джэйлс Хейман; заместитель

Также определили приоритетные направления для социальной защиты украинских моряков, всестороннего поддержания карьерного роста кадров, а также популяриза-

ции морской профессии в украинском обществе. В течение переговоров была выработана шкала заработной платы IBF-уровня, которую могут использовать все судоходные



Генерального Секретаря ИМЕС – Раджеш Тандон; Морской Координатор Международной федерации транспортников (ITF) – Стивен Коттон; Председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины – Михаил Киреев; первый заместитель Председателя ПРМТУ – Олег Григорюк; директор по персоналу компании CMA CGM – Саймон Спейси, а также ведущий специалист по договорной работе – Константин Макаров; ITF координатор – Роберто Аларкон (Аргентина); ITF координатор – Паскаль Поль (Франция); ITF инспектор – Наталья Ефрименко (Украина); ITF инспектор – Адриан Михальчоу (Румыния); Игорь Сафин – директор круизной компании V.Ships Ukraine и Евгений Тюпиков – директор круизной компании CMA CGM.

В ходе переговоров стороны обменялись мнениями о состоянии морского рынка труда и позитивных тенденциях Украины, как глобального поставщика высококвалифицированных морских кадров на международный морской рынок.

“  
Договор заключен на трехлетний период и устанавливает постепенное повышение заработной платы в течение трех лет, согласно изменениям, принятым на последнем заседании Совместной Переговорной Группы (JNG):  
на 2% – с 1 января 2012 года,  
2,5% – с 1 января 2013 года  
и на 3% – с 1 января 2014 года.”

компании-члены ИМЕС, имеющие на борту украинских моряков.

Результатом IBF-переговоров стало подписание нового Модельного Договора MTWTU Framework IMEC/IBF Agreement в Украине, который вступит в силу с 1 апреля 2012 года.

Согласно положениям новой методологии, как это было согласовано между сторонами, увеличение заработной платы, а также доступ к профсоюзным программам по социальному обеспечению и медицинскому страхованию коснется всех моряков, работающих под новым Модельным Договором.

Новый Модельный Договор является основой для дальнейших переговоров с компаниями-членами ИМЕС в отдельности, что особенно важно, принимая во внимание тот факт, что на сегодняшний день Украина занимает третье место по поставке высококвалифицированных офицеров на мировой рынок труда.



# ЧЕРНОМОРСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

“ Черноморский бассейн является мощным транспортным узлом мирового значения, играющим определяющую роль для экономики государств Черноморского региона. Помимо нефти и продуктов ее переработки, из российских и украинских портов Черного моря экспортируются металлы, минеральные удобрения, машины и оборудование, лес, пиломатериалы, зерно и др. Основные объемы импорта в черноморские порты России и Украины приходятся на потребительские товары, продукты питания, ряд сырьевых товаров и др.



На сегодняшний день в Черном море зарегистрировано порядка 2400 каботажных судов, грузоподъемностью от 2000 до 12000 DWT, общая грузоподъемность которых составляет около 11,5 млн. DWT. При этом возраст большинства судов составляет 20 лет и более.

В Черноморском регионе существует целый ряд как экономических, так и социальных проблем, которые вызывают тревогу у национальных профсоюзов стран Черного моря – членских организаций Международной Федерации Транспортников.



Инициатором очередной встречи в рамках обсуждения проблематики Черноморского региона выступили коллеги из турецкого профсоюза DAD-DER. Именно благодаря представителям DAD-DER и усилиям Секретариата МФТ 12-го и 13-го марта в Стамбуле прошли заседания Черноморского Регионального Комитета, в которых участвовали представители Международной федерации транспортников (ITF), а также представители Профессиональных союзов Черноморского региона: Украины, России, Грузии, Болгарии и Румынии. Профсоюз работников морского транспорта Украины представляли: Председатель профсоюза Михаил Киреев, первый заместитель Председателя Олег Григорюк, а также инспектор ITF в Украине Наталья Ефрименко.



Главными целями Черноморского Регионального Комитета определили: проведение аналитической параллели и детальное изучение имеющихся на сегодняшний день экономических показателей морской индустрии на Чёрном море, сравнительный анализ имеющихся национальных трудовых стандартов, уровней заработной платы и социальных показателей, которые в силу множества факторов кардинально разнятся в рамках региона. Установление контакта и налаживание связей с международными организациями в рамках работы Комитета.



Также на заседаниях поднимались темы имплементации и будущей ратификации Сводной Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве (MLC 2006) странами Черноморского региона.

В частности, в Украине в ближайшем будущем будет проведен ряд мероприятий, направленных на ускорение ратификации этой Конвенции.

В ходе заседаний была составлена Рабочая Группа, члены которой будут регулярно собираться вместе с целью своевременного обмена информацией и опытом, определения целей и решения текущих задач. От ПРМТУ в Рабочую Группу был включён первый заместитель Председателя – Олег Григорюк.



**PORT** of  
**Los Angeles**

## История порта

Впервые порт Los Angeles был упомянут в 1542 году, когда португальский путешественник и исследователь Хосе Родригес Гобрилло наткнулся на естественную гавань на северо-западе залива Сан-Педро. Тогда он назвал ее «Гаванью дымов» (Bay of Smokes) из-за простирающейся дымки от костров местных индейцев-охотников. Гавань оставалась практически незаселенной вплоть до 1769 года, когда испанские миссионеры решили колонизовать Западное побережье Северной Америки.

Залив Сан-Педро использовался испанцами в основном для приема и перевалки доставляемых из Испании грузов. К концу XIX века «Гавань дымов» стала крупнейшим морским торговым хабом в Северной Америке.

В начале XX века город Los Angeles и прилегающие к нему портовые территории начали стремительно развиваться. В 1907 году правительство города, осознавая все перспективы развития торговли, создало Совет управления портом, тем самым официально дав начало существованию теперешнего порта Los Angeles.

## Общие данные

Порт Los Angeles, расположенный в 30 км к югу от центра города, является одним из крупнейших морских грузовых портов в мире и самым крупным в США. Ежегодно через него проходит более 8 миллионов TEU. Порт Los Angeles поддерживает более 900 тысяч региональных рабочих мест, его годовой оборот превышает 40 миллиардов долларов. Порт является не только крупнейшим в США по объемам перевалки грузов, но и лидирующим в стране по внедрению и использованию самых передовых и экологически чистых логистических технологий, а также современных систем безопасности и пограничного контроля. В радиусе 50 км от порта находятся 4 аэропорта, включая Международный аэропорт города Los Angeles.

В порту действуют 8 контейнерных терминалов, общей площадью 6,8 кв. км, занимающих 54 причала. Все терминалы принадлежат различным компаниям, таким как APM, APL и YUSEN.

Терминалы способны принимать контейнерные суда самых больших размеров, включая суда типа Post-Panamax и Super-Post-Panamax. В 2008 году порт Los Angeles обработал 7,8 миллионов TEU, общим весом 170 миллионов тонн, а самое большое количество контейнеров было обработано в 2006 году, когда через порт прошло 8,5 миллионов TEU, общим весом 181,6 миллионов тонн. Для обслуживания особо тяжелых 40-футовых контейнеров в порту был создан специальный коридор, по которому они могут быть перегружены и направлены далее автотранспортом.





# ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ПРИОСТАНОВИЛА ПРОЦЕСС БИОМЕТРИЧЕСКОЙ ИДЕНТИФИКАЦИИ МОРЯКОВ

Переговоры по подписанию «Сводной конвенции о труде в морском судоходстве» начнутся в скором времени. Министр транспорта Великобритании Майк Пеннинг отвечал на два письменных запроса члена парламента от лейбористской партии Джона Макдоннелла, который действует в интересах профсоюза RMT.

На сегодняшний день в Великобритании, на министерском уровне, не обсуждались предложения Международной организации труда, касающиеся биометрических удостоверений личности моряков (официальное название – «Конвенция об удостоверении личности моряков» или MOT 185).



Британия отложила на неопределенный срок ратификацию международного соглашения, касающегося биометрической идентификации моряков, в связи с некоторыми техническими сбойми



– сообщил министр транспорта Майк Пеннинг.

Тем не менее, продолжаются дискуссии между Министерством транспорта, Пограничным агентством Великобритании и Агентством по выдаче паспортов (IPS).

Правительство обеспокоено тем, что MOT 185 в отношении биометрической информации, содержащейся в документах, удостоверяющих личность, не соответствует стандартам, установленным Международной организацией гражданской авиации. Она также не совместима со стандартами оформления документов, удостоверяющих личность, существующими в Великобритании.

Г-н Пеннинг сообщил, что расходы на закупку нового оборудования для производства и считывания относительно небольшого числа документов, будут непомерно высокими и должны ложиться на моряков или же на государство.

Биометрическая идентификация активно обсуждается с момента нападения террористов 11 сентября 2001 года, после чего США с помощью MOT быстро «протащили» свое предложение, при отсутствии голов «против».

Министр располагал довольно неплохими новостями для сторонников «Сводной Конвенции о труде в морском судоходстве», которая также известна, как Conmarcon или Superconvention, и рекламируется, как билль о правах моряков.

Conmarcon вступит в силу через 12 месяцев после даты регистрации, после того, как ее ратифицируют, по



Дискуссии проходят на международном уровне с целью решения технических вопросов, и я жду принятия удовлетворительного решения, перед тем как обсуждать ратификацию конвенции с коллегами



– заявил г-н Пеннинг.

крайней мере, 30 государств-членов MOT, обладающих не менее 33% валовой вместимости мирового торгового флота. По состоянию на конец прошлого года, конвенция собрала всего 19 подписей.

Тем не менее, г-н Пеннинг настаивал, что Великобритания «уже в значительной степени совместима» с требованиями конвенции, и заявил, что продолжают переговоры с профсоюзами и представителями судоходной отрасли, затрагивающие области, где необходимо внесение изменений в действующее законодательство для обеспечения полного соответствия.

Марк Дикинсон, генеральный секретарь морского профсоюза Nautilus International, заявил, что он был глубоко разочарован комментариями министра касательно MOT 185. «Это всего лишь последнее из длинного списка оправданий, чтобы оттянуть ратификацию. Все технические проблемы были улажены, а что касается расходов, то почему их должны нести только моряк или налогоплательщик? Что насчет судовладельцев? Они заплатили за мой ID в 1978 году, так что же изменилось? В Великобритании нарастает необходимость прекратить всякие промедления в решении этого вопроса. Проблемы, с которыми сталкиваются моряки, например, в Бразилии, – это лишь предыстория того, что может произойти, если не будет выработан международный гармоничный подход».

Г-н Дикинсон добавил, что дальнейшее промедление с принятием конвенции будет «постыдным» для правительства.

Г-н Пеннинг заявил:



Мы близки к заключительной оценке воздействия и, при условии удовлетворительной оценки после независимого рассмотрения комитетом Reducing Regulation Committee, ожидаем открытия консультаций уже весной



# СПРАВЕДЛИВОЕ ОБРАЩЕНИЕ И СПРАВЕДЛИВОЕ СУДЕБНОЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВО

В последние годы целый ряд громких дел о криминализации деяний моряков привлек к себе небывалое внимание общественности. Капитаны и офицеры, которым работодатели доверили перевозку пассажиров или ценных грузов на судах стоимостью в несколько миллионов фунтов, сталкиваются сегодня с реальной опасностью быть арестованными при исполнении служебных обязанностей, а что еще хуже – могут сыграть роль «козла отпущения».



В марте 1989 года танкер Exxon Valdez налетел на риф Блайт в проливе принца Вильгельма. Это наиболее разрушительная для экологии катастрофа, которая когда-либо происходила на море.

Капитан танкера Джозеф Хэйзелвуд был обвинен в управлении судном в состоянии алкогольного опьянения, оштрафован на 50 тысяч долларов США и приговорен к 1000 часам общественных работ по очистке пляжей пролива.

В некоторой степени, такая же участь ожидает Франческо Скеттино, капитана круизного лайнера Costa Concordia, потерпевшего крушение у берегов Италии 13 января этого года, что стало причиной гибели нескольких пассажиров. В обоих случаях негативное освещение в СМИ и стремление общественности осудить капитанов еще до начала расследования – серьезный повод для беспокойства.

Эти происшествия создают существенные проблемы для целой индустрии, цель которой – повысить свою привлекательность в глазах работников и, как следствие, – привлечь высококвалифицированных моряков в условиях новой масштабной судостроительной программы и движущегося кризиса.

*«Ранее занимаемая на судне должность ассоциировалась с честью, а теперь – с опасностью»*, – заявила Дейрдре Фицпатрик, исполнительный директор Международной организации по правам моряков (SRI).

Наибольшее внимание SRI уделяет защите прав моряков: когда против капитана, офицера или члена экипажа возбуждено уголовное дело (в результате происшествия или аварии, произошедшей во время работы).

*«Вопросы, связанные с криминализацией, являются сложными и запутанными даже для опытных юристов. Так каким же образом можно рас-*



*считывать, что моряк будет знать, что делать, будучи арестованным в чужой стране, не зная языка, да еще и без толкового адвоката?»*, – заявляет г-жа Фицпатрик.

На повестке дня SRI стоит вопрос о предоставлении морякам практического руководства по поведению в экстремальных условиях, чтобы они владели информацией о своих правах еще до захода в иностранные порты. SRI также сотрудничает с заинтересованными сторонами с целью продвижения Fair Treatment Guidelines («Руководство по справедливому обращению») и проведения мероприятий, направленных на привлечение внимания правительств и портовых чиновников к вопросам, волнующим моряков.

*«Аварии случаются, и системы терпят сбои. Море – неумолимая среда. В случае аварии на море, при условии отсутствия преднамеренных действий или грубой неосторожности со стороны капитана судна, он не должен автоматически считаться преступником»*, – заявил генеральный секретарь IFSMA, капитан Роджер Макдональд.

*«Для многих моряков является потерей – будет судовладелец или агент на их стороне. Безусловно, многое поставлено на карту: возможность работать в море в будущем, репутация*

*и самое ценное – свобода и независимость. Нам необходимо позаботиться о безопасности моряков уже сегодня»*, – говорит г-жа Фицпатрик.

С начала 90-х годов наблюдался значительный рост так называемых «потенциальных преступлений». Моряки могли быть арестованы за целый ряд преступлений, в том числе, за загрязнение окружающей среды, контрабанду наркотиков и т.д. Тем не менее, полная статистика о количестве моряков, которым были предъявлены уголовные обвинения, или которые понесли наказание, отсутствует.

*«Мы не знаем, сколько моряков в настоящее время томятся в тюрьмах по всему миру. Безусловно, любой человек, который обвиняется в совершении уголовного преступления, должен быть привлечен к ответственности, но к нему должна применяться надлежащая правовая процедура. В современном обществе принято определять виновного, но обвинять кого-то до того, как его вина доказана – это откровенное ущемление прав человека»*.

*К слову, данная проблема сегодня негативно отражается не только на количестве молодых людей, желающих получить профессию моряка, но и на мировой судоходной отрасли в целом»*, – заявила Дейрдре Фицпатрик.



## ИСТОРИЯ ТУРБОХОДОВ «ЛЕОНИД СОБИНОВ» и «ФЁДОР ШАЛЯПИН»



Флаг и эмблема  
Cunard Line

В 1971 году между компанией Cunard Line и Национальными морскими профсоюзами возник конфликт, и суда оставались на приколе в Саутгемптоне. Моряки требовали повышения зарплаты и улучшения условий обитания. Проблема заключалась в том, что только специалисты палубной и машинной команды имели штатные каюты, в то время как работники пассажирской службы и службы ресторана размещались в кубриках и на твиндеках, а оплата их труда по большей мере оценивалась чаевыми, получаемыми от пассажиров. В то же время компания

Cunard Line стала частью собственности организации Trafalgar House Investments Ltd. Новые владельцы были поставлены перед фактом необходимости финансовых затрат на переоборудование Carmania и Franconia. Во второй половине 1971 года Carmania выполнила 8 круизов в Средиземном море, базируясь в Неаполе, а 24 октября возвратилась в Саутгемптон и была поставлена на прикол вместе с Franconia и Southern Cross, принадлежавшим компании Shaw Savill. Их место в круизном бизнесе заняли – Cunard Adventurer и Cunard Ambassador.



В мае 1972 года оба лайнера перевели на реку Fal в Cornwall, выставив на продажу, а в августе 1973 года стало известно, что Carmania и Franconia были приобретены Советским Союзом в результате сложной сделки. Как выяснилось позднее, фактическим покупателем являлась панамская компания Nikreis Maritime Corporation, ставшая в то время частью Нью-Йоркской компании Robin International. Лайнер Carmania получил новое название «Леонид Собинов», а Franconia – «Фёдор Шалапин»; портом приписки стал Владивосток.

Прежде чем суда ввели в эксплуатацию, их перевели на реку Туле, где произвели профилактику некоторых механизмов, а на месте кладовых и подсобных помещений построили каюты и санитарные блоки для обслуживающего персонала. После получения необходимых документов, позволяющих работать в море и одобренных английским Ллойдом, оба лайнера, укомплектованные дальневосточными моряками, взяли курс на Калининград – для подготовки к работе в аренде у англо-советской компании СТС. С февраля 1974 года они должны были начать круизные рейсы из Сиднея по островам и портам Тихого океана.

Численность экипажа с советской командой составила 444 человека. Были введены должности, которых ранее не существовало на советских судах: линотиписты, наборщики текстов для типографии; лифтеры, открывавшие и закрывавшие двери лифтов при перевозке пассажиров. В каютах и общественных пассажирских помещениях не были предусмотрены телефоны, совершенно отсутствовала радиотрансляционная связь (для этих целей служили посыльные). Телефоны имелись только в каютах старшего командного состава и в жизненно важных судовых помещениях. Анг-

личане предпочитали тишину, они жили по принципу – «Мой дом, моя крепость». В процессе эксплуатации судов советские экипажи самостоятельно установили телефонную станцию, оборудовали радиотрансляцию.

После прибытия судов в Калининград «Леонид Собинов» передали ЧМП. Первым черноморским капитаном был назначен К.Н. Шапочкин. Когда он прибыл на судно, взору предстал огромный неухоженный лайнер, где металлические палубы, стальные переборки надстройки корпуса и палубные механизмы были покрыты пластинами ржавчины. В помещениях машинных отделений валялись сотни жестяных банок и бутылок от пива и прохладительных напитков. Как выяснилось позднее, внутренние поверхности вентиляционных каналов были покрыты слоями легковоспламеняющейся пыли.

В процессе приемки «Леонида Собинова» К.Н. Шапочкин обнаружил, что к борту судна подгоняли железнодорожные вагоны, на которые выгружали содержимое кладовых и носовых трюмов: постельное белье, одеяла, пледы, картины, светильники, посуду, моющие средства, дезодоранты и многое другое. Открытое мародерство удалось приостановить только благодаря вмешательству ММФ и правоохранительных органов Калининграда.

25 февраля судно под советским флагом вышло из порта Саутгемптон в Австралию с английскими пассажирами-переселенцами на борту. Во время перехода несколько раз возникали очаги возгорания пыли в вентиляционных шахтах. Пока экипаж тушил пожар, ничего не подозревавшие пассажиры веселились в салонах, барах и на открытых палубах. Постепенно морякам удалось очистить палубы и переборки от ржавчины, а вентиляционные каналы – от легко воспламеняемой пыли. После прибытия в Сидней лайнер выполнял круизные рейсы из Сиднея по островам Тихого океана и в Новую Зеландию. В летние месяцы турбоход возвращался в Европу, совершая круизы в Норвегию. С 1978 года, в летние месяцы, «Леонид Собинов» выполнял круизы в Черном море.

В 1975 году командование судном поручили



молодому капитану, Н.Н. Сопильняку. С 1980 по 1995 годы капитаном судна был Ю.В. Зиновьев. Главными механиками являлись опытейшие судовые инженеры-турбинисты: Ю.Д. Рябуха, П.Г. Матвиенков, Л.А. Журавский и Г.П. Григорьев. Работа моряков в Австралии была очень сложной, так как рейс длился 9 месяцев. В то время не практиковали регулярную замену советских моряков в иностранных портах, тем более столь удаленных от

Одессы. В результате – как трагические, так и курьезные случаи на судне.

В декабре 1979 года, после вторжения советских войск в Афганистан, правительство Австралии отказало пассажирским судам СССР заходить в порты, и турбоход «Леонид Собинов» возвратился в Черное море, а «Фёдор Шаляпин» – во Владивосток. В 80-х и в начале 90-х годов лайнер совершал круизные рейсы в Черном и Средиземном морях, в Атлантическом океане, периодически выполнял правительственные задания, совершая рейсы на Кубу и Анголу. Так продолжалось до развала СССР и ЧМП.

В 1990 году «Леонид Собинов» зарегистрировали на Мальте, и он выполнял круизы под руководством компании «Примэксспресс», получившей лайнер в аренду.

Не имея опыта в эксплуатации морских судов, компания преследовала одну цель – сиюминутную наживу в ущерб техническому состоянию судна.

С 1995 года лайнер оставался на приколе ильичевского СРЗ. За четыре года стоянки пассажирские помещения, бары, рестораны, салоны и каюты экипажа были опустошены, исчезло все, что представляло какую-то ценность. Как правило, исчезнувшее с судна оборудование, можно было

обнаружить в домашних хозяйствах членов экипажа и рабочих судоремонтного завода.

В январе 1999 года судно вышло из Ильичевска в индийский порт «Аланг», куда турбоход был продан по цене лома. Во время перегона в Индию, после выхода из Аденского залива закончилось топливо, и беспомощный турбоход дрейфовал в Индийском океане. Этому безобразному происшествию предшествовало назначение «руководителем» операции бывшего капитана ЧМП, решившего заработать дополнительные деньги в результате реализации в Порт-Саиде оставшегося на судне имущества и цветных металлов.

Благодаря счастливой случайности судно обнаружили и отбуксировали на рейд порта «Аланг», где лайнер смог бросить якорь только первого апреля 1999 года. 10 апреля, во время прилива, турбоход вытащили на отмель и приступили к демонтажу его оборудования, а 1 октября разделку судна завершили.

Турбоход «Фёдор Шаляпин» в 1980 году передали ЧМП, он совершал рейсы в Средиземном море и Атлантическом океане. Долгие годы капитаном турбохода был В.В. Чернышов, а главным механиком – опытный судовой инженер, волевой руководитель С.В. Макозов. В 1990 году судно зарегистрировали на Мальте, и оно продолжало круизные плавания по Черному и Средиземному морям под руководством компании «Ксимекстур».

Техническое состояние турбохода ухудшалось с каждым днем, так как основная часть прибыли оседала в руках фрахтователей. В 1996 году «Ксимекстур» оказалась неплатежеспособной. Лайнер поставили в Ильичевский завод на ремонт, однако

оплату не произвели, и работы, соответственно, не начинались. Судно оказалось брошенным, но часть экипажа оставалась на борту, выполняя охранные функции.

Тем не менее, помещения судна опустошались мародерами. В 1998 году компания «Ксимекстур» получила кредит в 1 миллион 800 тысяч гривен на восстановление судна. Залогом стал сам турбоход «Федор Шаляпин», оцененный на тот момент в 3 миллиона 750 тысяч гривен. В 1999 году прокуратура города Ильичевска возбудила уголовное дело против «Ксимекстур».

В процессе разбирательства установили, что еще в 1992 году лайнер заложили под другой кредит, и к моменту получения нового – он уже принадлежал некой мальтийской компании, часть акций которой загадочным образом очутилась в ЧМП.

Более того, «Ксимекстур» расходовала кредит на потребности, не связанные с ремонтом. Тем не менее, дело прекратили «за отсутствием состава преступления». Лайнер оставался у причала СРЗ Ильичевска. В 2004 году турбоход переименовали в Salona и перегнали в порт «Аланг».

11 февраля судно было выброшено на песчаную отмель, где индийские рабочие демонтировали механизмы, оборудование, мебель и т.д. К началу 2005 года корпус турбохода был полностью разрезан на части.

*Благодарим за помощь в подготовке материала Братушенко Валерия Сергеевича.*





# «Чая Хотите?»

## и другие истории, рассказанные латвийскими моряками

В этой книге помещено 123 истории от 77 рассказчиков – профессиональных моряков. Мы решили познакомить наших читателей с некоторыми историями, которые, как утверждают сами авторы, действительно имели место быть. В свою очередь, мы предлагаем нашим уважаемым читателям поделиться своими воспоминаниями. Наиболее интересные истории мы публикуем в журнале. Ждем ваши рассказы по адресу: [morskoy@mtwtu.org.ua](mailto:morskoy@mtwtu.org.ua)

Эдвард Граматниекс, капитан

### ПОМПОЛИТ-МЕХАНИК-ПОЛИГЛОТ

Когда я работал на севере, в Архангельске в пароходстве был первый помощник по прозвищу Академик. Он 15 лет учился на заочном отделении – легендарная личность. Ни одного дня не проработав механиком, помполит закончил заочно судомеханический факультет Ленинградского высшего инженерного мореходного училища имени адмирала Макарова. В Архангельске был филиал ЛВИМУ.

Так вот, однажды Академик несет по коридору филяла и видит – стоит группа моряков. Помполит интересуется:

- Чего стоите?
- Английский сдаем.
- О! И мне надо!

Дождь Академик своей очереди. Заскакивает в кабинет. Преподаватель протягивает ему учебник:

- Читайте.

Академик-заочник начинает читать английский текст. Преподаватель внимательно прислушивается и вдруг говорит:

- Стоп-стоп-стоп-стоп! Что-то я вас не понимаю...
- Естественно, ведь я по-английски читаю!

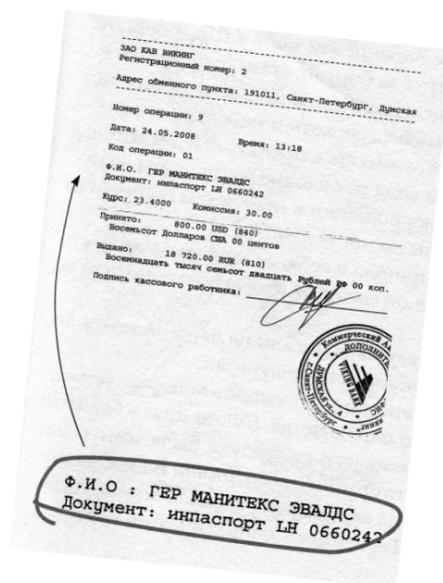
### ЧТО В ИМЕНИ ТЕБЕ МОЕМ?

Так случилось, что моя фамилия – Граматниекс – не хочет оставаться «сама собой» и при воспроизведении меняется порой до неузнаваемости. Приведу два примера. В 1996 году я проходил курсы в Санкт-Петербурге, по итогам которых получил диплом. Не верилось глазам. Непонятно каким образом, у меня изменилась не только фамилия, но, похоже, и национальность. Черным по белому было написано: «Грамотенко».

А вот недавний случай. Весной 2008 года я вновь оказался в Санкт-Петербурге, мне надо было поменять валюту. В обменном пункте девушка-кассир потребовала

документ, я протянул ей паспорт. Валюту мне поменяли и выдали солидную квитанцию – с подписью и круглой печатью.

Правда, номер моего паспорта был воспроизведен неправильно, а о фамилии и говорить нельзя без смеха. Вместо «Граматниекс» значилось: «Гер Манитекс».



Владимир Григораш, капитан

### В ХОЛОДНОЙ КУПЕЛИ

У меня было два случая, когда люди попадали в холодную воду и спокойно выжили. Наверное, благодаря стрессу.

Событие первое – давнее, но незабываемое. В 1957 году, в августе, на пароходе «Азербайджан», где я трудился вторым помощником, мы находились в Баренцевом море у Шпицбергена. Все было спокойно. И вдруг – за борт пры-



гает буфетчица. Как потом узнали, из-за неразделенной любви. Погода была нормальная, но вокруг полно айсбергов, хоть и небольших; вода – страшно холодная! Так вот, эта девушка, прежде чем мы ее выловили, находилась в ледяной воде не меньше пятнадцати минут. Пока спустили шлюпку, пока подошли к ней... Затем подняли на борт судна, натерли с головы до ног водкой.

Как только буфетчица пришла в себя, ее заставили работать. И потом весь рейс за спасенной следили, чтобы повторно чего не выкинула. Когда пришли в порт, девушку спасли на берег. Парадоксально, но после ледяной «ванны» она даже насморка не получила.

В 1982 году я был капитаном на теплоходе «Механик Герасимов» Латвийского морского пароходства. Судно шло в балласте Северным морем зимой. Температура воздуха была минус два, воды – плюс два. Сильно штормило. Был поздний вечер, когда вахтенный увидел световые сигналы бедствия, и «Механик Герасимов» направился на спасение.

Сигналы передавали со спасательного плота. Когда мы к нему подходили, плот дважды перевернуло. Оказывается, на днище плота тоже есть световые отражатели. Лучи прожектора высвечивали две полосы. О спуске шлюпки не могло быть и речи.

С первого раза подойти к плоту не получилось. На втором заходе мне удалось сделать это. Ветром судно навело на плот. Матросы внизу со штурмтрапа подхватили его, затем трое спасенных поднялись на борт. От холода они не разжимали руки, не могли согнуть пальцы и за балясины держались, засовывая за них кулаки.

Весь экипаж спасенных: капитан, механик и матрос-повар. Их небольшое рыболовное судно вышло в рейс после ремонта в Германии, в море начала поступать вода через дейдвуд в машинное отделение. Насос, который ее откачивал, не справлялся. Тогда они спустили плот и погрузились на него.

Было это в 5 утра, а у нас на борту экипаж оказался в 23.00! Когда плот переворачивало, в него поступала вода, а когда он вновь был днищем вниз, замерзшие рыбаки ее вычерпывали.

Они насквозь промокли. У нас к тому времени еще не остыла сауна, держалось в ней градусов 75. Я принес спасенным бутылку водки, и пока баню разогревали, они втроем ее выпили. А потом – в баню. И все закончилось благополучно. После 18-часового пребывания в зимнем море на плотике ни один из спасенных не получил воспаления легких.

Елена Данченко, буфетчица

### ДИРЕКТОР КАМБУЗА

В 1977 году я устроилась в Латвийское пароходство. Инспектор направил меня буфетчицей на теплоход «Роя» – очень маленькое судно.

Тогда я была худенькая, так что заместитель начальника отдела кадров, подписывая документы, мне сказал: «Как же ты, такая миниатюрная, в рейс пойдешь на этом маленьком пароходике?!»

Сейчас же иди обратно к инспектору и скажи, что тебя должны направить на другое судно, объясни, что тебе нельзя идти на этот пароход. Ведь в рейс ты отправляешься в первый раз, быстро укачаешься и не сможешь работать в море».

В результате меня направили камбузницей на большой и красивый теплоход «Инженер Сухоруков». И вот поднимаюсь я по трапу, а вахтенный, важный такой, мне говорит:

- Вы куда это?
- На камбуз, – отвечаю.
- Кем? – начальственным тоном спрашивает меня матрос. Ох, как я на него рассердилась. Нашелся тут начальник!

Говорю ему:

- Директором камбуза к вам иду. Буду проверять работу. Меня направили из отдела инспекций пароходства. Вахтенный потерял свой гордый вид:

- Подождите, – пролепетал он и побежал к телефону. Стою у трапа и слышу, как едва слышно он говорит в трубку:

- Девчата, прибирайтесь! Наводите порядок. Идет проверяющая из пароходства!

А потом подошел ко мне и говорит:

- Проходите, пожалуйста.

Я – прямиком на камбуз. Прихожу – а там «авральчик» небольшой: наводят порядок. Вдруг слышу смех и возглас:

- О, Лена!

Оказалось, что на этом судне буфетчицей работает Елизавета Довженко, мы с ней были соседками по дому и очень дружили.

На «Инженере Сухорукове» я ходила в рейсы 16 лет. Потом – и на других судах. А все моряки, с которыми пришлось работать, до сих пор называют меня директором камбуза.



**ИНТЕРЕСНО**

*Чем разнообразить рацион на время поста?*

*Капустный пирог – это вкусно и полезно!*

*Капуста содержит большое количество витаминов, а также очищает организм от шлаков и токсинов.*

## КАПУСТНЫЙ ПИРОГ

### Ингредиенты:

- 1 кг муки
- 1 пакетик сухих дрожжей
- 2 столовые ложки растительного масла
- 1 чайная ложка соли
- 2 столовые ложки сахара
- 800 грамм капусты

### Приготовление:

1. Дрожжи соединить со стаканом теплой воды и дать постоять около 10 минут. Смешать с растительным маслом, мукой, солью и сахаром. По необходимости добавить еще немного воды (тесто должно быть мягким и плотным). Тесто накрыть полотенцем и поставить в теплое место.
2. Мелко нарезать капусту и тушить на сковороде с добавлением соли и специй по вкусу. Можно потушить с луком и зеленью.  
Прогреть предварительно духовку до 180 градусов.
3. Половину теста раскатать и выложить на противень, предварительно смазанный маслом. На пласт выложить капусту. Другую половину теста раскатать еще тоньше и накрыть начинку. Скрепить края пирога, чтобы в процессе приготовления капуста осталась на месте.  
Поставить пирог в духовку и выпекать 30 минут.