

Будь в курсе!

Свежие морские новости и последний номер нашей газеты моряк теперь может получать адресно, находясь в любой точке мира.

Для этого мы наладили мгновенную адресную доставку. Подписаться на рассылку можно на сайте Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков **stosur.ru** — и дважды в месяц подборка новостей и объявлений будет доставляться в ваш e-mail-ящик. Электронная версия газеты будет прикреплена к письму в виде PDF-файла. Читать новости вы сможете со смартфона, компьютера или любого другого устройства. И тогда уж точно вы всегда будете в курсе!

Для тех, кто предпочитает привычный бумажный формат, мы сохраняем наш типографский тираж в полном объеме. Газету вы всегда сможете взять бесплатно на фирменных стойках в ЮТО РПСМ (Новороссийск, ул. Победы, 16Б) и в первичных профсоюзных организациях (Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2 этаж, каб. 7).



На пост президента ПАО «Новошип» избран Алексей Хайдуков

Решением совета директоров ПАО «Новошип» Алексей Олегович Хайдуков избран на пост президента компании. Вновь избранного президента представил менеджменту «Новошипа» председатель совета директоров ПАО «Новошип» Игорь Тонковидов.

Полномочия действующего президента ПАО «Новошип» Юрия Цветкова были прекращены в связи с его переходом на должность заместителя Министра транспорта Российской Федерации — руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта.

Ранее Алексей Хайдуков занимал пост управляющего директора ООО «СКФ Менеджмент Сервисиз (Новороссийск)». После вступления в должность президента ПАО «Новошип» он также сохранит за собой этот пост.

Развитие темы на 2 стр.

Удобный флаг: проблемы на каждом пятом судне

Международная федерация транспортных рабочих (МФТ) опубликовала итоги кампании против удобных флагов за 2017 год. Проверено было 9 160 судов, проблем не оказалось на борту всего лишь 2 201.

В пятерку самых частых замечаний, выставленных в ходе профсоюзных инспекций, вошли отсутствие коллективного договора, нарушения условий контракта со стороны работодателей, несоблюдение международных норм и проблемы с медицинской на борту.

Экипажи 1 490 судов пожаловались на невыплату заработной платы: в общей

сложности инспекторам федерации по всему миру удалось взыскать более 31,5 миллиона долларов США задержанных выплат.

В Российском профсоюзе моряков отмечают, что удобные флаги могут быть для моряков опасными. Компания пользуется открытой регистрацией в другой стране для того, чтобы максимально облегчить налоговое бремя. Зачастую это влечёт

за собой нарушения прав моряков, с которыми приходится разбираться именно ИТФ.

— Удобный флаг помогает недобросовестным судовладельцам уходить от ответственности, укрывать вложения средств и отмывать незаконно полученные доходы. Отсутствие прозрачности в системе удобных флагов открывает простор транснациональной преступности и терроризму. В этой системе исчезает связь между судном и государством, которое оно представляет, — считают в Российском профсоюзе моряков.

В таких условиях единственной силой, противостоя-

щей произволу «черных» судовладельцев и способной отстоять интересы моряков, являются национальные профсоюзы. Сегодня более 140 инспекторов Международной федерации транспортных рабочих контролируют соблюдение коллективных договоров, охватывающих около 150 тысяч членов экипажей под удобными флагами. Именно ИТФ остаётся знаменосцем эксплуатируемых и угнетаемых моряков по всему миру. Каждый год инспекторы возвращают морякам миллионы долларов невыплаченной зарплаты и компенсаций за смерть или инвалидность, которые без их помощи никогда не удалось бы получить. Немаловажную роль в этом играют Недели действий против удобных флагов. В них принимают участие представители национальных профсоюзов и инспекторы ИТФ. В России акции регулярно проводятся на Дальнем Востоке, на Балтике и Черном море.

Надежно защитить трудовые права моряков на судне под удобным флагом может только действующий коллективный договор МФТ. В целом, к концу 2017 года под защитой коллективного договора трудились 297 455 моряков. Это малая часть людей, занятых в судоходстве.



НОВОСТИ

Ничего не загрязнять!

Парижский меморандум (Paris MoU) опубликовал опросник к трехмесячной Концентрированной инспекционной кампании (CIC), которая пройдет в большинстве портов мира с 1 сентября по 30 ноября 2018 года.

Проверять будут выполнение требований Приложения VI Конвенции МАРПОЛ «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов». Соблюдение на судне ограничений по выбросам серы, оксида азота, озоноразрушающих веществ и летучих органических соединений будут отслеживать путем анкетирования.

— Заранее публикуя опросник из 11 вопросов, представители Paris MoU стимулируют судовладельцев, которые ранее не задумывались о соблюдении требований МАРПОЛ, обратить внимание на вопросы загрязнения воздуха и окружающей среды. Безусловно, далеко не все компании озадачатся этими проблемами и приведут свои суда в должный вид, но хотя бы часть к проверке подготовится, — отмечает инспектор Международной федерации транспортных рабочих (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананина.

В Paris MoU отмечают, что основная задача этой кампании — предотвратить загрязнение окружающей среды и повысить осведомленность экипажей и судовладельцев о важности соблюдения требований МАРПОЛ.

В рамках CIC суда будут подвергаться проверке только один раз. При обнаружении недостатков представители государственного портового контроля (PSC) вправе либо дать судовладельцу срок для их устранения, либо задержать судно в порту проверки. Проверить планируют 10 тысяч судов. Результаты кампании будут проанализированы и переданы в Международную морскую организацию (IMO).

Придется ответить

Прокуратура шведского города Мальмё предъявила обвинение российскому капитану, в состоянии алкогольного опьянения посадившему балкер ВВС Lagos на мель у берегов страны.

Это случилось ночью 3 августа близ порта Хельсингборга в проливе Эресунн. Капитан — гражданин России из Санкт-Петербурга, 1965 года рождения. Во время допроса он рассказал, что пил виски в своей каюте за несколько часов до работы, а также признал, что управлял судном в состоянии алкогольного опьянения и заснул. Прокуратура сочла преступление тяжким, и, опасаясь, что капитан может покинуть Швецию, заключила его под стражу. За совершенное правонарушение россиянин может быть приговорен к тюремному заключению на шесть месяцев.

ВВС Lagos зарегистрирован в Антигуа и Барбуда, владелец — нидерландская компания MF Shipping. Он перевозил из Клайпеды в испанский Лас-Пальмас пять тысяч тонн пшеницы. Водолазный осмотр корпуса после ЧП повреждений не выявил.

Сквозь льды в рекордные сроки



Ледокольный газовоз «Кристоф де Маржери», следуя с грузом сжиженного газа проекта «Ямал СПГ» из порта Сабетта в порт Таньшань (КНР), преодолел Северный морской путь (СМП) в рекордные сроки.

На всем протяжении трассы газовоз двигался без ледокольной проводки. Средняя скорость судна на СМП составила 12,8 узла. Полный рейс «Кристофа де Маржери» до китайского порта Таньшань занял 18,5 суток.

Быстрое и безопасное прохождение маршрута из Сабетты в восточном направлении в очередной раз подтвердило экономическую эффективность Севморпути как транспортного коридора и позволяет говорить о начале регулярных поставок сжиженного природного газа с арктических месторождений России в страны АТР морем по СМП.

Игорь Тонковидов, первый заместитель генерального директора – главный инженер ПАО «Совкомфлот», отметил:

«Тяжелые неравномерные ледовые условия, особенно в Восточно-Сибирском море, сопровождавшиеся продолжительными периодами ограниченной видимости, сложная навигационно-гидрографическая обстановка в недостаточно еще изученных районах Арктики требовали от экипажа повышенного внимания

и концентрации. Организация надлежащего несения вахты на мостике, высокопрофессиональное маневрирование судном, своевременное уменьшение хода при подходе к тяжелым ледовым полям, форсирование их с безопасной скоростью и обоснованное увеличение хода при выходе на более легкие льды позволили поддерживать высокий и одновременно безопасный темп движения танкера».

«Кристоф де Маржери» – первый в мире ледокольный танкер-газовоз СПГ. Он предназначен для круглогодичной транспортировки СПГ в сложных ледовых условиях Карского моря и Обской губы в рамках проекта «Ямал СПГ». Грузоподъемность танкера – 172 600 куб. м. сжиженного газа. Это головное судно серии из 15 аналогичных танкеров. Танкер отличается высокой ледопроницаемостью и исключительной маневренностью. Он способен самостоятельно преодолевать лед толщиной до 2,1 м. Мощность пропульсивной установки судна составляет 45 МВт, что сопоставимо с мощностью современного атомного ледокола.

«Кристоф де Маржери» способен круглогодично следовать по СМП в западном от Сабетты направлении, а с июля по декабрь – в восточном. Прежде период летней навигации в акватории восточного сектора Севморпути

ограничивался четырьмя месяцами и только при наличии ледокольного сопровождения.

Экипаж судна составляет 29 человек и полностью укомплектован российскими моряками. Штатный офицерский состав включает 13 человек, каждый из них обладает значительным опытом арктического судоходства («Совкомфлот» начал готовить специалистов для работы на танкерах-газовозах СПГ в ледовых условиях еще в 2008 году) и прошел дополнительную специализированную подготовку в учебно-тренировочном центре СКФ в Санкт-Петербурге.

«Кристоф де Маржери» получил высокую оценку экспертов мирового нефтегазового рынка: в декабре 2017 жюри международной премии 2017 S&P Global Platts Global Energy Awards признало его победителем в номинации «Инженерный проект года» (Engineering Project of the Year).

В марте 2018 года Указом Президента России Владимира Путина за большой вклад в успешную реализацию проекта создания первого в мире ледокольного танкера-газовоза СПГ «Кристоф де Маржери» группа работников ПАО «Совкомфлот» из числа плавсостава и береговых подразделений удостоены высоких государственных наград.

СОБЫТИЕ

На пост президента ПАО «Новошип» избран Алексей Хайдуков

Окончание. Начало на 1 стр.

Алексей Хайдуков родился 10 апреля 1967 года во Владивостоке. В 1992 году окончил Государственную морскую академию им. адмирала С. О. Макарова по специальности «Инженер-судоводитель», Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова (2001) по специальности «экономист-менеджер». Обладатель степени магистра делового администрирования в области судоходства и логистики (Копенгагенская школа бизнеса, Дания, 2011).

Весь трудовой путь Алексея Хайдукова связан с Новороссийским морским пародомством. Он пришел в компанию в 1992 году, протяженности 12 лет работал офицером на судах группы «Новошип», в том числе пять лет – в должности капитана. В 2004 году Алексей Олегович перешел на работу в Береговые подразделения группы «Новошип», где последовательно занимал должности инспектора по безопасности мореплавания и охране окружающей среды в Novoship (UK) (2004-2006), директора департамента качества (2006-2010) и департамента безопасности мореплавания и качества (2010-2012), вице-президента – директора управления флотом (2012-2013). В 2013 году Алексей Хайдуков возглавил «СКФ Новошип Технический Менеджмент» – дочернюю компанию пародомства, которой были переданы функции технического управления флотом. В 2016 году она была переименована в «СКФ Менеджмент Сервисиз (Новороссийск)».

Алексей Хайдуков – Почетный работник морского флота, Заслуженный работник транспорта Кубани, имеет Почетную грамоту министерства транспорта Российской Федерации и благодарность Министра транспорта РФ, награжден медалью ПАО «Совкомфлот» и Золотым знаком ПАО «Новошип», а также рядом отраслевых наград.

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

Лучших отдавать не собираемся



В «Совкомфлоте» подвели итоги первого этапа программы долгосрочной мотивации персонала.

Чем сложнее задачи, стоящие перед предприятием, тем выше должна быть квалификация персонала. Эта очевидная прямая зависимость заставляет крупный бизнес искать пути повышения мотивации ключевых сотрудников и прилагать усилия, чтобы удерживать тех профессионалов, которые уже успели себя зарекомендовать.

Следуя мировым практикам, «Совкомфлот» в 2015 году ввел в

действие программу долгосрочной мотивации персонала. Ее участниками стали около 100 ключевых работников плавсостава и береговых подразделений СКФ – высококлассных профессионалов, которыми компания особенно дорожит. Участие в программе старших офицеров флота СКФ стало ее отличительной особенностью.

На начальном этапе был проведен тщательный отбор, по результатам которого кадровые офисы СКФ сформировали список участников программы. В течение следующих трех лет им предстояло демонстрировать неиз-

менно высокий уровень индивидуальных ключевых показателей эффективности (КПЭ). Для старших офицеров флота это, в первую очередь, показатели безопасности мореплавания, в частности, отсутствие аварийных случаев, случаев производственного травматизма и задержания судов в портах, а также результаты прохождения внешних инспекций.

– В рамках программы компания взяла на себя обязательство при безусловном выполнении целевых значений КПЭ материально поощрить своих работников, – сообщает куратор про-

граммы, капитан-наставник группы СКФ, начальник отдела безопасности мореплавания «Совкомфлота» Виктор Петрусевич. – Приятно сообщить, что в основном целевые значения индивидуальных КПЭ были достигнуты: средний уровень соответствия составил 95,5%. Мы считаем, что это хороший результат, и уже очевиден положительный мотивационный эффект. За три года показатель стабильности кадров старшего офицерского состава (который у нас и так был довольно высоким) дополнительно вырос.

Около половины капитанов и старших механиков, участвующих в программе, работают на судах, обслуживающих проекты с арктической, шельфовой или газовой спецификой. Это специалисты с уникальными компетенциями, которые по вполне понятным причинам востре-

бованы на рынке труда моряков. Поэтому даже на фоне неблагоприятной рыночной конъюнктуры «Совкомфлот» не намерен отказываться от развития социальных программ, направленных на удержание квалифицированных кадров плавсостава.

Совет директоров и правление ПАО «Совкомфлот» выразили искреннюю признательность участникам программы за преданность своему делу и компании. Руководство высоко ценит вклад каждого из них в достижение стратегических целей предприятия и рассчитывает на то, что и в дальнейшем участники программы будут образцово выполнять свои обязанности, передавая знания и опыт коллегам – в первую очередь тем, кто только начинает карьеру на судах группы СКФ.



Финальное многоточие

Почему даже продажа судна за долги по заработной плате перед экипажем не делает моряков богаче?



Больше не «Севастополь»

Паром «Севастополь», арестованный в Новороссийске в 2015 году за долги по заработной плате перед экипажем, успел стать для горожан привычной частью пейзажа. И вдруг на борту появилось новое название на турецком языке и другой порт приписки.

В Новороссийском городском отделе судебных приставов Краснодарского края сообщили, что паром купила турецкая компания. Новые владельцы через суд попытались снять с него арест.

— Но судья Октябрьского районного суда Алексей Головин им отказал: пока идут тяжбы, пока не будет погашена задолженность экипажу, арест снят не будет, — заверила Анна Макриевич, заместитель старшего судебного пристава. — Ведь в суде находится дело по 16 «зарплатным» искам моряков.

Паромы «Севастополь» и «Новороссийск» были арестованы в конце 2015 года за долги по заработной плате, а также задолженностям по оплате услуг портовых служб и предприятий. Только морякам этих двух паромов собственник судна, компания Nexus Maritime Services, задолжала более 90 миллионов рублей.

Долги в наследство

Подобных историй в Российском профсоюзе моряков знают немало. Совсем недавно за 1,96 миллионов рублей было продано судно «Yerusalan» (флаг Камбоджи, ИМО 8867387), которое около двух лет стояло брошенным во Владивостоке. Неполные два миллиона продажной стоимости покрывают процентов 15-20 от всей задолженности

перед экипажем. А ведь в кредиторах — не только бывшие работники.

По данным Приморской транспортной прокуратуры, судно принадлежало компании Claner Shipping LMD. Оно было арестовано осенью 2015 года, когда долг судовладельца перед экипажем превысил 200 тысяч долларов США. По ходатайству прокурора на судно был наложен арест, а в отношении владельца заведено уголовное дело. После двух лет отстоя на рейде в Амурском заливе «Yerusalan» стал причиной ЧП: на теплоходе возник пожар, он начал тонуть. Власти развернули спасательную операцию, после чего местные журналисты побывали на борту и рассказали, что экипаж давно покинул аварийное судно, а каюты разграблены. Сейчас «Yerusalan» находится в порту Славянка. Куплен аварийный теплоход, скорее всего, «на гвозди», а деньги, полученные от продажи, в первую очередь пойдут тем, кто обеспечивал его безопасность и сохранность.

Получить зарплату, не обращаясь в суд?

Ситуацию вряд ли изменит и законодательная новелла, с которой выступило Министерство труда России. Минтруд предлагает наделить трудовую инспекцию правом принудительного взыскания долгов по зарплате без решения суда.

— В случае невыплаты или задолженности по зарплате у моряков появится возможность добиться справедливости без долгих разбирательств в суде. Достаточно будет обратиться в Федеральную инспекцию труда,

предоставив документы, которые подтверждают факт невыплаты или задолженности по зарплате, — говорят юристы Российского профсоюза моряков. — Струдиинспекция выдает исполнительный документ, на основании которого Служба судебных приставов будет обязана возбудить исполнительное производство и произвести взаимные денежные средства с работодателя в пользу моряка.

Только вот если у работодателя необходимых денежных средств на счетах не окажется, обманутым экипажам все равно придется ждать ареста и продажи судна в счет долгов компании, а этот процесс, как известно, в России длится годами.

Долги по зарплате и обман моряков остается одной из главных проблем отрасли. Это обычный маневр судовладельца, который предпочитает

бесплатно кредитоваться у своих же моряков. В 2017 году экипажи 1 490 судов, работающих под удобными флагами, пожаловались инспекторам Международной федерации транспортных работников (МФТ) на невыплату заработной платы. В общей сложности по всему миру профсоюзу удалось взыскать за год более 31,5 миллиона долларов США задержанных выплат. Из них 4 689 367 долларов вернули морякам инспекторы МФТ в России, проведя в общей сложности 521 проверку.

Чтобы сократить количество подобных инцидентов, были приняты поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC-2006), которые обязывают судовладельцев иметь финансовые гарантии по репатриации экипажа и выплате задолженности по зарплате. Новые требования вступили в силу 18 января 2017 года. Казалось бы, они-то и должны были разрешить проблемы таких экипажей, как «Yerusalan», только вот эти меры не распространяются на тех, кто пострадал от действий судовладельца до 2017 года.

— Ни один закон не может охватить буквально все инциденты, в особенности те, что произошли до вступления его в силу, — отмечают в Российском профсоюзе моряков. — Однако благодаря новым требованиям Сводной конвенции создается система, которая должна свести к минимуму случаи нарушения прав моряков, будь то отказ в выплате компенсации, репатриации или оставление моряков в чужой стране без средств к существованию, а порой даже без пищи и воды.

Как показывает весь 122-летний опыт борьбы морских профсоюзов за трудовые права моряков по всему миру, универсальной страховой от всех неприятностей может быть только коллективный договор МФТ. Он гарантирует экипажу высокие зарплаты, страховые свидетельства, хорошие условия труда, налаженную систему снабжения и другие социальные гарантии. Надо ли говорить, что ни на черноморских парамах, ни на дальневосточном таких договоров не было.



Имеет ли срок давности долг по зарплате?

В каждом государстве этот вопрос решается по-разному. В ряде стран закон не ограничивает по времени право работников обратиться в суд по вопросу взыскания оплаты за свой труд. В России рассмотрению трудовых споров по зарплате законом отведен предельный срок. Юристы Российского профсоюза моряков комментируют:

— Сроки рассмотрения индивидуальных трудовых споров в суде регулируются ст. 392 Трудового кодекса РФ. Федеральным законом № 272-ФЗ от 03.07.2016 г. в эту статью внесены изменения, в соответствии с которыми, начиная с 03.10.2016 г., для трудовых споров разных категорий устанавливаются разные сроки. За разрешением индивидуального трудового спора относительно выговора, замещения, взыскания или перевода на другую работу — в течение трех месяцев с того дня, когда моряк узнал (или должен был узнать) о нарушении своего права. В случае спора об увольнении — в течение одного месяца со дня вручения ему копии приказа об увольнении, либо со дня выдачи трудовой книжки (ч. 1 ст. 392 ТК РФ).

Индивидуальный трудовой спор о невыплате или неполной выплате зарплаты, или других выплат, причитающихся работнику, вынесен в отдельную категорию споров. Тут срок, в течение которого работник имеет право обратиться в суд, расширен до одного года со дня установленного срока выплаты указанных сумм (ч. 2 ст. 392 ТК РФ).

За какой период можно взыскать невыплаченную зарплату и другие суммы? Статья 395 ТК РФ гласит: «При признании органом, рассматривающим индивидуальный трудовой спор, денежных требований работника обоснованными, они удовлетворяются в полном размере».

Получается, что о нарушении своего права на выплату работник узнает в день этой самой выплаты. Это значит, что суд может посчитать странным, что человек три года терпел невыплату зарплаты, а потом вдруг решил ее отсудить.

Однако все вышесказанное относится к морякам, работающим под российским флагом. Что же касается плавсостава, работающего под флагом иных государств, в том числе и под удобным флагом, то их трудовые споры по невыплате или неполной выплате заработной платы регулируются законодательством этих стран. В любом случае, получается, что если есть претензии к работодателю, их не стоит откладывать на потом. Как показывает практика, претензии сами собой не урегулируются.

НЕ БОЛЕЙ!

В рамках совместной программы группы компаний СКФ Новошип и первичной профсоюзной организации ПАО «Новошип» Российского профсоюза моряков работники группы компаний и члены их семей могут бесплатно заниматься спортом

- в тренажерном зале,
- на волейбольной и баскетбольной площадках,
- в плавательном бассейне,
- на футбольном поле.



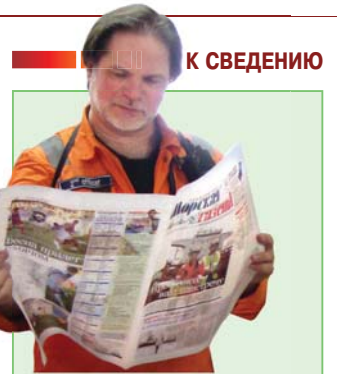
Телефон:
60-11-67



За справками обращаться в профком ПАО ПАО «Новошип» РПСМ по адресу:

Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2-й этаж, кабинет № 7.

МОРСКАЯ ИСТОРИЯ



К СВЕДЕНИЮ
ЮТО РПСМ
 (Новороссийск, ул. Победы, 16 «б») ПРЕДЛАГАЕТ ЧЛЕНАМ ПРОФСОЮЗА И ИХ БЛИЗКИМ

— **познакомиться со свежими новостями морской и профсоюзной жизни.**

Южная территориальная организация Российского профсоюза моряков издает свой информационный вестник — «Профсоюзную морскую газету». Тираж печатного издания 1100 экземпляров. Газета распространяется бесплатно, через фирменные стойки в ЮТО РПСМ и первичных профсоюзных организациях. Электронная версия доступна на сайте ЮТО РПСМ www.stosur.ru.

26 лет мы защищаем права моряков на рабочие места, достойную оплату труда, социальные гарантии. Будьте в курсе!

— **бесплатно заняться собственным оздоровлением в профсоюзном спортивном комплексе:**

ежедневно с 8.30 до 22.00 к услугам членов РПСМ, их жен и детей один из лучших спортивных залов Новороссийска (тел. (8617) 61-32-46). Самые современные тренажеры позволяют проработать все группы мышц, а спортивный инструктор поможет составить индивидуальную программу занятий;

— **бесплатно получить юридическую помощь по всем вопросам законодательства:**

ежедневно в рабочие дни по всем вопросам трудового законодательства можно получить консультацию главного правового инспектора ЮТО РПСМ В.М. Кулебякина (кабинет №17, тел. (8617) 61-18-05); каждую среду с 15 до 17 часов в кабинете № 17 прием ведет адвокат В.С. Покатило. Квалифицированная первичная юридическая консультация по всем вопросам законодательства.

В номере использованы материалы: sur.ru, «Вестник СКФ», yandex.ru/images

Учредитель и издатель — Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Южным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.
Адрес редакции и издателя:
 353900, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-б.
 Тел./факс (8617) 61-38-44, 61-18-05. E-mail: info@stosur.ru

Газета отпечатана в типографии ООО «Флер-1» г. Краснодар, ул. Уральская, 98/2. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику — 16.00. Фактическое — 16.00. Заказ №

Главный редактор — **Купрацевич М.А.**

info@stosur.ru



Таким Эдуард Филатов пришел на ледокольный флот

по погода в рейс ходили, надо было путь караваном под Северный завод расшищать. Работали большим экипажем, человек триста. Не то, что сейчас — 40 человек на судне, не пойму, как они справляются. У нас были спортзал, кинозал, столовая, удобные каюты. К сожалению, года три назад расплющили мою «Сибирь», на иголки отправили. Конечно, много лет прошло, в море уже не так тянет. Зато остались хорошие воспоминания. Да и сын вот тоже моряк, — рассказал Эдуард Филатов.

Его сын Олег, хоть и пошел по стопам отца, для себя выбрал пассажирский флот. Когда настало время выходить на пенсию, Филатовы переехали на юг, в Краснодар. Живут на даче, выращивают все, что дает щедрая кубанская земля.

Простая открытка из Арктики, отправленная 36 лет назад морем, и преодолевшая тысячи морских миль и земных километров, теперь раритет. А чтобы подтвердить это официально, моряк, как истинный филателист, попросил полярника Валерия Таркова добавить к памятной гашенице автограф и данные: когда, кто и где ее нашел. Для истории.



Ледокол расшищал путь караванам под Северный завод

Моряк получил послание в бутылке, брошенное им в Карское море 36 лет назад.

— Добрый день. Вы мне звонили? Меня зовут Олег Филатов. Собираюсь в рейс, проверяю все звонки. Вот увидел ваш номер в пропущенных вызовах.

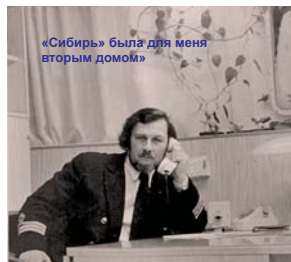
Олег оказался сыном того самого старпома, чье послание нашли в Арктике. Он тоже моряк, живет в Краснодаре. Его отец жив и здоров, ему 78 лет, в Краснодаре переехал, выйдя на пенсию в 1994. И вот спустя 36 лет открытка вновь в руках у бывшего моряка.

— Ты гляди, хорошо сохранилась, а ведь бутылка была закрыта простой пробкой, даже не сургучом! И как ее могло на столько километров унести, — удивляется он.

История оказалась такой. В далеком 1981 году Эдуарду Александровичу, старпому на ледоколе «Сибирь», было 42 года. Он с детства был страстным филателистом: собирал марки, открытки и конверты. В те годы на особенных ледоколах, к которым, несомненно, относились и ледоколы, появилась тенденция обзаводиться памятными почтовыми штемпелями, которыми гасились конверты и почтовые карточки. Сначала такой изготовили для «Ленина», потом для «Арктики», а потом и для «Сибиряка». Вот и пришла старпому идея соединить две свои детские мечты: положить такой конверт с памятным гашением в бутылку, а затем выбросить за борт, как в приключенческом романе. Так интересно было узнать, куда ее вынесет спящая стихия?

За несколько месяцев за борт в районе островов Белый и Диксон, а также возле мыса Челюскин и в районе Карского моря, ушло десятка полтора весточек.

— Я выбирал место, где больше простора, где нет островов и проливов. Бросал бутылки с посланиями метров на 10-15, прямо на лед, стараясь выбрать более ровный и заснеженный участок, — вспоминает старпом. — Открытой воды избегал, чтобы не перемололо бутылку



«Сибирь» была для меня вторым домом

нашими же винтами. Но все равно некоторые тут же разбивались.

Внутри каждой бутылки была «фирменная» открытка с изображением «Сибиряка» и памятным гашением, а также адрес квартиры в Мурманске, в которой Филатовы тогда жили. Одно из этих посланий, отправленное за борт в районе Карского моря, и вынесло на остров Большой в архипелаге Арктического института.

Всю свою морскую молодость старпом помнит до мельчайших деталей.

— «Сибирь» была для меня вторым домом пять лет, я все знал на ней. Мы тогда

ИЮЛЬ 2017 ГОДА, Острова Арктического института. Трое полярников из клуба «Приключение» (этот клуб ищет в Арктике пропавшие корабли) в поисках пресной воды осматривали остров Большой, где никогда не было станций или поселений — только песок и камни. А нашли на берегу бутылку из-под шампанского: неожиданный для Арктики предмет.

— Мы ее сначала выкинуть хотели, кто ж мог подумать, что в ней послание. Но потом присмотрелись, а там что-то лежит. Пришлось разбить, — вспоминает глава экспедиции Валерий Тарков.

Внутри оказалась конверт с открыткой и памятным штемпелем ледокола «Сибирь». Послание прекрасно сохранилось, включая адресные данные: Мурманск, ул. Клиновина, 55, квартира 39, Эдуарду Филатову. Когда полярники вернулись в Москву, с идеей найти Филатов они обратились в газету «Комсомольская правда» — Мурманск.

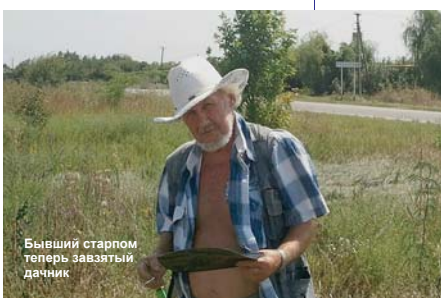


Полярники из клуба «Приключение» искали на острове воду

Первым делом сходили по адресу из открытки. Но там уже жили другие люди, Филатовых никто не знал. Помощь пришла из Мурманского морского пароходства, там подтвердили: Эдуард Александрович Филатов — реальный моряк с «Сибиряка», старпом, сейчас на пенсии. Но...

— Персональные данные мы не выдаем, — сказали там. — Отправили телеграмму по адресу, сохранившемуся в личном деле, будем ждать ответа.

Журналисты начали обзванивать всех Филатовых подряд, по телефонному справочнику — путь длинный, и, кажется, тупиковый. Но именно он и оказался самым коротким.



Бывший старпом теперь завязтый дачник