

«МОСКОВСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Символ мужества, которое вошло в историю

Окончание. Начало на стр. 3.

в том регионе нет. Поэтому подготовить судно и экипаж – единственный выход. Обучить команду действиям в чрезвычайных ситуациях, прямая обязанность капитана. И если уж захват произошел, нужно не позволить пиратам добраться до экипажа.

Случай с танкером «Московский университет» – поистине уникальный в современной истории мирового судоходства. Освободительная операция прошла успешно во многом именно благодаря грамотным действиям моряков танкера. Экипаж не только не дал себя использовать в качестве заложников, он также свел к нулю все усилия пиратов, лишив их возможности управлять судном. Вот как об этом вспоминает третий помощник капитана танкера «Московский университет» Константин СОКОЛОВ:

– Я только заступил на вахту. Без десяти восемь утра примерно в трех милях от судна показалась быстроходная моторная лодка. В агрессивных намерениях ее пассажиров, размахивавших автоматами Калашникова и гранатометами, не было никаких сомнений. Ни растеряться, ни испугаться я, как и все находившиеся на мостике, не успел. Реакция наша была автоматической (во время учебных тревог мы неоднократно отрабатывали сценарий подобного нападения). Капитан тут же проинформировал о случившемся компанию, была установлена связь с кораблем «Маршал Шапошников», активирована «тревожная кнопка» и объявлена общесудовая тревога. Одновременно судно начало осуществлять маневр, чтобы уклониться от пиратской лодки. В это же время на палубе группа моряков во главе со старпомом Михаилом МИГУНОВЫМ заняла места у пожарных гидрантов.

Когда по громкой связи объявили об угрозе нападения пиратов на судно, офицеры и рядовые заканчивали завтрак. По инструкции, чтобы обеспечить запас продуктов, воды и медикаментов, старший повар Валерий ОДИНЦОВ, второй повар Алла ГАВРИЛОВА и буфетчица Елена ИЛЬЯШЕНКО тут же стали перетаскивать провиант в румпельное отделение.

– Никто не запаниковал, – вспоминает Елена. – У каждого была своя зона ответственности. Кто-то нес инструменты, кто-то огнетушители... Я знала, что в «машине» будет душно, поэтому прихватила еще и простыни, чтобы использовать их вместо полотенца. Ребята, которые нам встречались по пути, помо-

гали нести упаковки с водой.

В течение пятидесяти минут пираты пытались начать abordаж. После первой неудачной попытки пристать к судну они развернулись и ушли. А через некоторое время уже две лодки подошли к танкеру с обоих бортов. Предугадав маневр, они стали захватывать судно в «клещи». При этом шел практически непрерывный обстрел. Снаряд из ручного противотанкового гранатомета попал в мачту и перебил кабель-трассы.

– Под шквальным пиратским огнем провалились все попытки наших моряков на палубе сбросить abordажные лестницы, – рассказывает Константин Соколов. –

моя, судя по звуку, сомалийцы смогли завести двигатель, но руль был положен на борт, и «Московский университет» описывал циркуляцию на месте.

Теперь команде оставалось продержаться до прихода помощи. Это была задача не из легких. Разъяренные неудачной попыткой угнать танкер, пираты стали прочесывать все судно в поисках экипажа. Помещение, где он укрылся, обнаружили около одиннадцати утра. Вооружившись топорами, кувалдами и ломками, сомалийцы стали взламывать двери. Одну из них дополнительно укрепили стропами и обтянули с помощью талрепов. Ко второй стали подтаскивать швартовные концы. Очень скоро вход, в который

в двери. Но ребята сразу включили пожарный насос и стали поливать канат водой. Поэтому он не только не загорелся, но и стал совершенно неподъемным.

С момента захвата прошло 12 часов – 12 часов непрерывного противостояния с небольшими периодами затишья. К принесенным запасам еды даже не притронулись – ни у кого аппетита не было. В румпельном постоянно подсчитывали, насколько еще приблизился «Маршал Шапошников».

– Все члены команды поочередно несли вахту, – рассказывает Константин Соколов. – Мотористы откачивали воду. Одновременно не прекращались попытки связаться по УКВ-рации с проходящими судами. Боцман Валентин КЛЫШКО вместе с матросами постоянно дежурил у двери на случай, если пираты выдумают еще что-нибудь. У нас всегда наготове был пожарный шланг. Мы как могли поддерживали друг друга. У каждого, конечно же, были моменты растерянности, но то, что мы держались все вместе, придавало сил.

Два часа ночи. Осада длится уже 18 часов. Наконец-то удалось установить УКВ-связь с «Маршалом Шапошниковым». Убедившись, что экипаж в надежном укрытии, а не в руках у бандитов, командование корабля приступило к переговорам с сомалийцами. Наши моряки слушали весь разговор по радиации. Военные многократно предлагали пиратам сдаться, твердо и четко излагали свои требования. Сомалийцы поначалу попытались блефовать: мол, убьем заложников. Но когда поняли, что им не верят, открыли шквальный огонь по вертолету. Очевидно, они плохо представляли себе, что такое российская морская пехота. Под огневым прикрытием с корабля и вертолета наши военные без потерь высадились на танкер, и к пяти часам утра экипаж был свободен.

ПОСМОТРЕТЬ НА ЖИЗНЬ ПОД НОВЫМ УГЛОМ

Следует отметить, что вся освободительная операция проводилась при постоянном взаимодействии штаба Военно-морского флота России и оперативного штаба по чрезвычайным ситуациям в офисе судовладельца – ОАО «Новошип». Был организован оперативный штаб по работе с родственниками членов экипажа, открыта «горячая» телефонная линия. Именно семья первыми узнала о благополучном исходе операции.

Вернувшись домой, капитан Юрий Тульчинский и все, кто прилетел вместе с ним, стали объектами пристально-

го внимания прессы. Многие хотели «прикоснуться к чуду», услышать и увидеть тех, кто прошел через то невероятное испытание. В одном из своих интервью капитан признался:

– Находясь в цитадели, мы ждали и верили, что помощь придет, и когда «Маршал Шапошников» вышел на связь по УКВ, мы все испытали огромное облегчение. А когда всё закончилось, связь была восстановлена, на судовую электронную почту со всего мира начали приходить сообщения – десятки сообщений от знакомых и незнакомых людей со словами поддержки... Даже сейчас не покидает ощущение, что нас оберегала какая-то сила, ведь было много опасных моментов. Захват сплотил команду и заставил нас посмотреть на жизнь под новым углом, научил больше дорожить тем, что действительно ценно.



Президент Дмитрий Медведев вручает орден Мужества капитану Юрию Тульчинскому, июль 2010.

ПРИГЛАШЕНИЕ В КРЕМЛЬ

Руководство страны высоко оценило героизм российских моряков. 3 июля этого года, в канун профессионального праздника – Дня работников морского и речного флота – Руководитель Администрации Президента Российской Федерации, председатель совета директоров ОАО «Совкомфлот» Сергей НАРЫШКИН вручил экипажу танкера «Московский университет» медали «За отвагу». Капитану же была оказана особая честь: 26 июля Президент Российской Федерации Дмитрий МЕДВЕДЕВ вручил ему орден Мужества. Из рук Президента получили награды и военные моряки, участвовавшие в освободительной операции.

В новейшей истории отечественной судоходной отрасли это всего лишь второй случай, когда государственных наград удостоены все члены экипажа судна без исключения. Впервые в полном составе был награжден экипаж танкера «Герои Черноморья» Новороссийского морского пароходства, который в 1992 году под командованием капитана Владимира ЛУКИНА своими умелыми действиями предотвратил экологическую катастрофу в Эгейском море.

После этого стало понятно, что пиратов не остановить. Капитан отдал распоряжение всем собраться у входа в машинное отделение. Когда убедились, что все 23 члена команды находятся на месте, спустились в «рулевку».

ОБОРОНА ЦИТАДЕЛИ

Первым делом моряки хоршенько забаррикадировались. Управление рулевым устройством перевели в румпельное отделение, и, как оказалось, не зря: спустя некоторое вре-

беспрестанно ломались пираты, был завален несколькими сотнями метров канатов. Работа не прекратилась, даже когда пиратам удалось пробить топором щель в двери. Они просунули в нее дуло автомата и начали палить наугад.

– Двери заложили так, что когда пираты прорубили дыру, они уперлись в непродоходимый заслон, – вспоминает Елена Ильяшенко. – Они пытались поджечь канат, обливали его керосином, пробовали вытащить через дыру

PS

НА ГРАНИ РЕАЛЬНОСТИ

Победа российских моряков накануне 65-летия Великой Победы произвела такое впечатление на страну, что известная кинокомпания «Централ Партнершип» заявила о готовности снять художественный фильм, в основу которого лягут майские события. Рабочее название ленты – «22 минуты». Именно столько потребовалось экипажу корабля «Маршал Шапошников», чтобы освободить наш танкер.

По словам президента «Централ Партнершип» Рубена Дишдишяна, лента задумана как «патриотический боевик о дружбе и взаимовыручке». По информации в прессе, в настоящее время кинокомпания уже ведет переговоры с Игорем Порублевым, участником создания сценариев телесериалов «Закон», «Дальнобойщики» и «Бригада», а также фильма «Живой». Согласится ли лучший сценарист 2007 года по версии Национальной академии кинематографических искусств на участие в проекте – пока неизвестно. Остается только догадываться и о том, кого из актеров мы сможем увидеть в роли капитана «Московского Университета» и членов экипажа. До предполагаемого начала съемок не менее одного года. Но уже сейчас понятно, что работники нашей группы компаний, очевидно, станут одними из самых внимательных зрителей и суровых критиков ленты.

Группа компаний «Совкомфлот» традиционно уделяет особое внимание поддержке водных видов спорта. В последнее время (скажем прямо, не самое благодатное для предприятий мировой судоходной отрасли) это направление социальных инвестиций у нас по-прежнему набирает обороты. ➔

Причина столь глубокой заинтересованности, что называется, лежит на поверхности: для морской профессии водные виды спорта принято считать профильными. Популяризация таких дисциплин, как плавание и парусный спорт, в масштабах страны способствует привлечению молодежи под флаги российских судоходных компаний и воспитанию ее в духе морской культуры, открывая новые возможности для реализации кадровой стратегии группы. Вместе с этим поддержка юношеского спорта является для нас приоритетной и отражает общекорпоративную социальную политику.

Год назад группа компаний стала официальным партнером Всероссийской Федерации парусного спорта. Соглашение о финансировании отечественной системы детского и юношеского парусного спорта, включая подготовку молодежной сборной команды к участию в Юношеских Олимпийских играх в Сингапуре, было подписано 13 июля 2009 года. Церемония подписания прошла на борту учебного парусного судна «Мир» и была приурочена к международной регате The Tall Ships' Races Baltic 2009, первый этап которой завершился в Санкт-Петербурге при поддержке «Совкомфлота».



2010 год. Йерская регата во Франции.

В конце октября 2009 года в своем обращении к руководству «Совкомфлота» президент ВФПС Дмитрий ЗЕЛЕНИН подчеркнул, что «отечественный парусный спорт остро нуждается в специализированных центрах подготовки спортсменов. Поэтому президиум ВФПС выразил готовность шире использовать возможности новороссийского Водного спортивного центра для подготовки олимпийского резерва и сборных команд России по парусному спорту, а также для проведения регат самого высокого уровня».

Выбор сделан неслучайно. Новороссийск славится своими ветрами и отличными морскими условиями. Это объективно одно из лучших мест в нашей стране для подготовки яхтсменов. Сезон там длится девять месяцев в году, а если погода позволяет, то и все двенадцать. Кроме того, Водный спортивный центр – дочернее предприятие «Новошипа», о котором идет речь, – в будущем планируется превратить в современный центр круглогодичной подготовки спортсменов экстра-класса. Этим летом идеи уже начали воплощаться в реальность: в яхт-клубе на территории центра прошел первый учебно-тренировочный сбор молодых яхтсменов сборной команды России.

– Новороссийск – знаковая точка для отечественной судоходной отрасли. Это не только столица танкерного флота России, но и центр развития парусного спорта, имеющий огромный потенциал в области яхтенного туризма, – комментирует вице-президент ВФПС, президент Федерации парусного спорта Краснодарского края Владимир САКОВИЧ. – Благодаря усили-

ям парохозяйства условия проведения тренировок в яхт-клубе «Новошип» в последнее время значительно улучшились, приобретено дополнительное оборудование для обеспечения безопасности на воде. Яхтсмен по природе своей неприхотлив. Хорошо, если есть где поставить яхту, сложить на хранение инвентарь, послать и перекусить. Сегодня с этим проблем нет, но яхт-клубу требуется дальнейшая модернизация. В календарном плане ВФПС на 2011 год Новороссийск обозначен как база для наиболее знаковых мероприятий

шипа»). К слову сказать, в следующем году этот яхт-клуб готовится принять участников первой регаты предшествующего цикла Кубка Америки. Вот это уровень!

– К сожалению, пока «СКФ Новошип Трофи – Кубок Черного моря» не имеет статуса международной регаты – всё упирается в наше законодательство, – отмечает Владимир Сакович. – Но есть надежда на то, что уже в этом году долгожданные изменения будут внесены, и тогда на регатные гонки можно будет пригласить сильнейших яхтсменов не только из стран Черноморского региона, но и из Средиземноморья (а имя генерального спонсора соревнований – группы «Совкомфлот» – прозвучит еще громче). Пока же это лишь национальное первенство.

Оргкомитет регаты «СКФ Новошип Трофи» предполагает, что в нынешних соревнованиях примут участие порядка 20 яхт различных классов. Нашу группу компаний будет представлять спортивная яхта «Виват», обладатель Кубка России по парусному спорту в 2009 году. «Виват» вошел в состав нашего флота в 2007-м, и до недавнего времени практически весь экипаж состоял из приглашенных спортсменов-профессионалов. В 2010 году ситуация изменилась: их места в команде заняли «белые воротнички» – сотрудники офиса Новороссийского парохозяйства. Серия тренировок в начале сезона – и в июне «Виват» занимает второе место на Чемпионате России яхт открытого моря ORC-2010! На какие еще достижения способны наши самоотверженные «береговики» и их товарищи по яхтенному экипажу, мы узнаем в октябре, когда «СКФ Новошип Трофи» вновь поднимет паруса.

Парусный спорт способствует привлечению молодежи под флаги российских судоходных компаний и воспитанию ее в духе морской культуры, открывая новые возможности для реализации кадровой стратегии группы СКФ.

О том, в чем заключается суть партнерства с ВФПС, и каких результатов удалось достичь нашей олимпийской сборной на августовских соревнованиях, нам рассказал заместитель генерального директора ОАО «Совкомфлот», член президиума ВФПС Александр КУРТЫНИН:

– «Совкомфлот», как морская компания, которая хорошо понимает парусную тему, оказывает ВФПС спонсорскую поддержку, а Федерация направляет полученные средства на заранее согласованные с нами цели: развитие детско-юношеского парусного спорта и поддержку Олимпийской сборной команды.

В рамках партнерства Федерация закупила новые лодки и парусное вооружение как для детско-юношеских школ (яхты класса «Оптимист»), так и для ведущих экипажей сборной страны – нашей надежды на Олимпиаде 2012 (класс «Эллиот» и «Финн»). Всего закуплено более 50 яхт, которые будут распределены по российским яхт-клубам, включая Новороссийск, куда попадет не менее 10 яхт.

Сотрудничество уже принесло свои плоды: в начале 2010 года экипаж Екатерины СКУДИНОЙ выиграл чемпионат Европы в классе «Эллиот»,

а юные российские яхтсмены завоевали три лицензии на участие в Юношеских Олимпийских играх-2010. Их участие в этой первой в истории юношеской Олимпиаде в Сингапуре можно смело назвать успешным: в медальной гонке в классе Techno 293 наш Артем МУРАШОВ пришел вторым, а в одной из предыдущих гонок – первым. Но борьба в этом классе была очень жесткой – на дистанции соревновались представители 21 государства – и в итоге Артем занял пятое место.

Благодаря партнерству СКФ и ВФПС, в 2010 году Морской банк и Федерация достигли соглашения о том, что банк становится ее спонсором. На его средства закупаются яхты класса 420 (основной юношеский класс-двойка, переходный к олимпийскому классу 470). В рамках этого соглашения все яхты будут также базироваться в новороссийском яхт-клубе на территории Водного спортивного центра ОАО «Новошип».

В будущем планируется продолжить сотрудничество с ВФПС. Именно такая системность создает хорошие предпосылки для среднесрочного планирования действий и организации качественной спортивной подготовки.



Юные спортсмены приступили к тренировкам на новых яхтах.

Люди СКФ

СТО ИСТОРИЙ СТАРМЕХА КОРОТКИХ

«С ходу ничего в голову не приходит...», - чаще всего говорят моряки, если просишь рассказать интересную историю из повседневной практики. И не потому, что дефицит событий, просто не стремятся сохранить их в памяти. У гостя первого номера «Вестника СКФ» наоборот, вся жизнь, кажется, аккуратно разделена на эпизоды и разложена в голове по полочкам. Владимир КОРОТКИХ, старший механик 47-тысячника *Tuchkov Bridge*, в работе уделяет большое внимание деталям, в людях ценит прямоту и открытость, а в свободное время пишет рассказы всё о той же работе, чтобы друзей позабавить и внукам оставить память. Его беседа с нами оказалась ярким калейдоскопом историй, каждая из которых сама по себе достойна первой полосы. ➤

Почти 30 лет морского стажа стали результатом увлечения юности. До сих пор, признаётся Владимир Станиславович, дома лежат часы с гравировкой «От 8-го слета Всероссийского общества изобретателей и рационализаторов».

- Отец был агрономом, преподавал в школе черчение и производственное обучение, и вокруг него всегда крутилась детвора. Он и привил мне тягу к механизмам. Жаль, что я сам не сумел приучить к этому своих сыновей. У меня два сына, но династии не получилось, хотя в детстве при виде морских судов глаза у них загорались.

Как говорят, что ни делается - всё к лучшему. Оказалось, что оба сына нашего собеседника стали юристами. Старшему выпало готовить Олимпиаду в Сочи. Младший тоже нашел свое место в жизни, работает по специальности.

- В общении с молодыми главное человека «не поломать», - считает Коротких, воспитавший не одно поколение механиков-профессионалов. - Был у меня такой случай: четвертый механик упустил из котла всю воду на полном ходу. Я спокойно поговорил с ним: «Подумай не о тех последствиях, которые могли бы быть, а о том, почему так случилось». Видно, стыдно ему стало, и в рейс он больше с нами не пошел, но я точно знаю, что не по моей вине. Это был хороший урок.

Когда сам Владимир Станиславович заканчивал среднюю школу, его отец видел в нем будущего хирурга. А наш герой хотел... в военное училище. Поступил и задумался, а вскоре вернулся домой. Дальше жизнь пошла по сценарию фильма «Усатый нянь»: будущий «дед» отработал лето в детском лагере. Потом была армия. Служил в Монголии и вместе с армейским товарищем решил поступать в высшее инженерное морское училище.

- Так сложилось, что мои товарищи всерьез собирались связать жизнь с морем, - рассказывает наш гость. - И только я один хотел пару-тройку лет поработать и уйти на берег. А получилось всё с точностью до наоборот. Я не жалею - прикипел. Честно признаюсь, «Титаник» не мог смотреть... Когда он тонул, мне не только людей было жалко, но и пароход - как живое существо. Сразу появились мысли о том, что бы я

сделал, чтобы этот пароход спасли.

В процессе разговора замечаем, что наш собеседник и о своих судах говорит как о созданиях одушевленных. Признается, что, возвратившись из очередного рейса, долго привыкает к тишине. В море появилась привычка прислушиваться: как бы крепко ты ни спал, чувствуешь по звуку, что что-то изменилось. И на вид проблему определяешь с «полувзгляда». Такое вот единение с пароходом со временем учит пониманию без слов.

механик Миша - решил он подарить ему мачете. Мише подарок пришёлся по душе. По прошествии времени как-то стояли мы на якоре в Беловане (Индонезия). Вечер. Вдруг помощник с мостика замечает возню в районе бака. Непрошенные гости! Все мы бросились туда, а впереди бежал наш Миша с мачете. То ли пираты испугались, увидев страшное оружие, то ли услышав его несурзанный, но грозный крик «Банзай!», но полным ходом кинулись удирать.

Правда, потом тайна была раскрыта, и «друзья» были обижены таким двуличием. Зато пароход получился удачным и очень красиво сошел со стапеля - плавно... Тогда в поиске лучшей точки обзора мы с товарищем заметили на воде понтон и прыгнули на него. Смотрим: вокруг все улыбаются. Смысл этих улыбок стал ясен, только когда нас окатило волной от спущенного на воду танкера.

В 2004 году меня снова отравили на приемку, теперь уже в Питер. На Адмиралтейских



10 лет безаварийной работы в должности старшего механика - не предел!

- Начинать я в 1981 году в Новороссийском морском пароходстве, потом перешел в «ЮжМорГео» на новые суда. В 1991 году я стал старшим механиком и вернулся в пароходство. С теплотой вспоминаю танкер «Владимир Высоцкий». Теперь, я знаю, он обеспечивает северный за-

воз на Дальнем Востоке. Экипаж тогда подобрался изумительный, а капитаном был Георгий Бухтияров. Помню, само название парохода как-то обязывало, и мы были достойны нашего «Владимира Семёновича». Однажды была такая история: Московский театр на Таганке возвращался с Кубы и заехал на наш пароход. Передали афиши Высоцкого. А актер Борис Хмельницкий вез с собой мачете в качестве сувенира. И отчего-то понравился Хмельницкому наш четвертый

В 1995 году Владимир Станиславович перешел в «Юником» - заинтересовался новыми высокотехнологичными судами, да и зарплату предложили привлекательную. Работал на *Sokolniki*, *Bering Sea*, *Zina*, *Nagatino*, *Okhta Bridge*, *Tuchkov Bridge*. Два из своих судов сам принимал в эксплуатацию.

- Так сложилось, что мои товарищи все-речь собирались связать жизнь с морем, и только я один хотел пару-тройку лет поработать и уйти на берег. А получилось всё с точностью до наоборот. Я не жалею - прикипел.

- Когда ехал в Хорватию на приемку *Bering Sea*, купил разговорник и маленько подучил язык, - рассказывает очередную историю наш собеседник. - Выяснилось, что не зря - получалось отлично «шпионить» за не всегда добросовестными строителями. Хорваты только и успевали удивляться, какой проницательный стармех по-

верфях я принимал *Tuchkov Bridge*. Принимать пароход всегда сложно. А после приемки начинаются проверки, которые нужно пройти достойно. С каждым годом все больше внимания при этом уделяется экологии и, видно, не зря. Мы, моряки, буквально на себе ощущаем, как меняется климат в послед-

нее время. Раньше на небольших судах без проблем делали серьезные переходы, а теперь такие шторма, что и на крупнотоннажном судне бывает страшно. Скорее всего, люди в этом

виноваты сами, хотя мировое сообщество делает много, чтобы эти процессы приостановить. Думаю, на плечи будущего поколения моряков ляжет еще больше рутинной работы с документацией и строгих проверок. Но что поделаешь? Таковы теперь правила жизни на нашей планете.

УВАЖАЕМЫЕ ЮБИЛАРЫ!

Руководство и коллектив группы компаний «Совкомфлот» поздравляют вас и желают крепкого здоровья, благополучия и успехов в вашем нелегком, но очень важном труде.

В СЕНТЯБРЕ ЮБИЛЕИ ОТПРАЗДНУЮТ:

ВАРДОШВИЛИ Доменти Багратович, буфетчик т/х *Champion Pease* (01.09.1950);

ИЛЮХИН Альберт Юрьевич, матрос т/х *SCF Aldan* (04.09.1960);

КУРТА Анатолий Викторович, старший механик т/х *NS Century* (06.09.1960);

ЩУКИН Александр Александрович, матрос 1-го класса т/х *SCF Baltica* (07.09.1960);

РАК Алексей Николаевич, 2-ой механик т/х *NS Asia* (08.09.1960);

КОБЗАРЬ Любовь Демьяновна, фельдшер ДУП ОАО «Новошип» (09.09.1950);

ЛУКЬЯНЦЕВ Александр Александрович, моторист-электрогазосварщик т/х *NS Columbus* (09.09.1960);

СТАВИНОГА Сергей Степанович, донкерман т/х *NS Asia* (11.09.1960);

ГУБЕЛИДЗЕ Александр Александрович, матрос 2-го класса т/х *Tver* (12.09.1960);

ПЛУГ Алексей Иванович, матрос т/х *Okhta Bridge* (13.09.1950);

АЖОГИН Сергей Александрович, донкерман т/х *NS Arctic* (16.09.1960);

БЕЛИНСКИЙ Александр Семенович, боцман т/х *Laptev Sea* (18.09.1950);

ИЛЬЧУК Владимир Николаевич, донкерман т/х *SCF Caucasus* (18.09.1950);

МАРКЕЛОВА Любовь Андреевна, инженер 1-ой категории ДУИ ОАО «Новошип» (20.09.1960);

БИЛЕНКО Сергей Николаевич, начальник отдела веттинга ДБиК ОАО «Новошип» (23.09.1960);

АБРАМОВ Александр Витальевич, 2-ой помощник капитана т/х *NS Champion* (24.09.1960);

МОРОЗЕНКО Валерий Михайлович, боцман т/х *MST Almak* (24.09.1960);

БОНДАРЬ Владимир Георгиевич, боцман т/х *Azov Sea* (25.09.1960);

ТРАВИНА Светлана Васильевна, буфетчица т/х *SCF Neva* (27.09.1960).

ОБОРОЧАН Ирина Николаевна, буфетчик *NS Century* (29.09.1960);

ЯРОВЕНКО Игорь Валентинович, капитан т/х *NS Burgas* (29.09.1960).