

# МОРСКОЙ п р о ф с о ю з н ы й ТЕЛЕГРАФ

2010-2014



БАЛТИЙСКАЯ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ  
ОРГАНИЗАЦИЯ РОССИЙСКОГО  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО  
СОЮЗА МОРЯКОВ







**АЛЕКСАНДР БОДНЯ,**  
председатель БТО РПСМ



**ОЛЬГА ЛУКИНА,**  
главный редактор



**РОМАН КАНУНИК,**  
заведующий отделом информации



**ВАЛЕНТИНА ПОТАПОВА,**  
корректор



**ДМИТРИЙ ИВАНОВ,**  
правовой инспектор



**ВИКТОР СОЛОВЬЕВ,**  
инспектор по флоту



**ЛЮДМИЛА ПАДУБОЦКАЯ,**  
правовой инспектор



**СЕРГЕЙ ГУЛЯЕВ,**  
председатель профкома



**НАТАЛЬЯ ШАЛАШОВА,**  
секретарь



**АЛЕКСАНДР ШВЕЦ,**  
водитель



**АЛЕКСАНДР ШАКШИН,**  
зав. организационным отделом



**ВИКТОРИЯ ИВАНЮТИНА,**  
дизайнер

## От редакции

В 2014 году группа компаний «Совкомфлот» рассталась с двумя судами – газовозами «SCF Polar» и «SCF Arctic». Суда вошли в состав флота СКФ в ноябре 2006 года, когда компания начала самостоятельно эксплуатировать суда для перевозки сжиженного природного газа, следуя своей новой на тот момент стратегии, целью которой было завоевание лидирующих позиций в области морских перевозок энергоносителей как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

Тогда, в 2005-2006 годах, компания интенсивно переориентировалась на перевозку углеводородов. Уходили в прошлое перевозки контейнеров и генеральных грузов, упор делался на танкерный флот. Выступая на своем первом после вступления в должность совете директоров в январе 2005 года, генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк говорил о том, что «будет продолжена проработка проектов строительства и приобретения современных судов, обеспечивающих высокий уровень навигационной и экологической безопасности перевозки грузов. Основной упор будет сделан на строительство танкеров класса «суэцмакс» и «афромакс» и танкеров-продуктовозов, а также газовозов LNG и LPG». Совет директоров, в свою очередь, рекомендовал усилить ориентацию компании на перспективный сегмент транспортировки природного и нефтяного газа, прямо указывая на то, что освоение компанией технологии перевозки сжиженного природного газа расширит возможности выхода российских экспортеров углеводородов на новые рынки сбыта. И уже тогда делался особый акцент на освоение эксплуатации судов для перевозки сжиженного газа и плавания в ледовых условиях.

«SCF Polar» и «SCF Arctic» стали первыми судами-газовозами в «революции», а точнее эволюции «Совкомфлота». Правда, ни «SCF Polar», ни «SCF Arctic» отечественный газ не возили. До настоящего момента суда эксплуатировались в рамках тайм-чартерного соглашения с компанией Stream - совместного предприятия испанских компаний Repsol и Gas Natural, доставляя сжиженный газ из Катара и Алжира в порты Испании и Франции, из Тринидада и Тобаго в



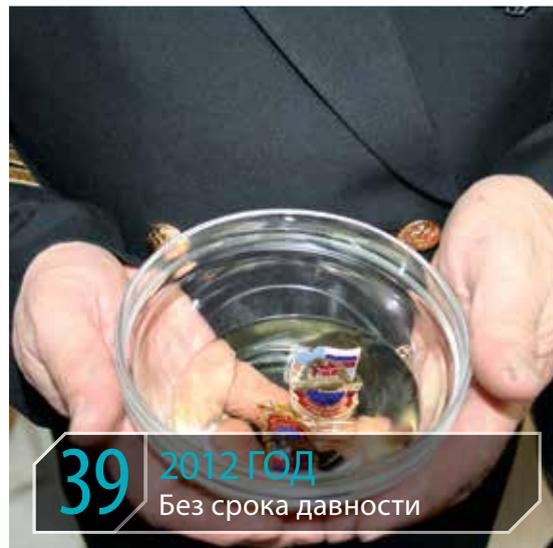
**92** В ПАМЯТЬ О БМП  
Пароходы для «перестройки»



**9** 2010 ГОД  
Возвращение принцессы



**27** 2011 ГОД  
Съезд недовольных людей



**39** 2012 ГОД  
Без срока давности



**73** ЛЮДИ МОРЯ  
Радист номер один

## Содержание

2010 год.....	05
2011 год.....	19
2012 год.....	31
2013 год.....	43
2014 год.....	55
Люди моря .....	67
В память о БМП.....	81



**62** 2014 ГОД  
Крейсер идет навстречу ремонту

# МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ 2010



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ПРИСТУПАЕТ К РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА НОВОГО «ПОЛОЖЕНИЯ  
О ДИПЛОМИРОВАНИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ»;**

**ДИПЛОМНО-ПАСПОРТНЫЕ ОТДЕЛЫ АДМИНИСТРАЦИЙ МОРСКИХ  
ПОРТОВ РОССИИ НАЧИНАЮТ ОФОРМЛЯТЬ УДОСТОВЕРЕНИЯ ЛИЧНОСТИ  
МОРЯКОВ, СОДЕРЖАЩИЕ БИОМЕТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ;**

**В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ КОМПАНИЯ «ST. PETER LINE» ОТКРЫВАЕТ  
ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ С ХЕЛЬСИНКИ И СТОКГОЛЬМОМ;**

**МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ ПРИЗНАЕТ, ЧТО МОРЯКИ, РАБОТАЮЩИЕ  
ПОД ИНОСТРАННЫМИ ФЛАГАМИ, ЯВЛЯЮТСЯ СОЦИАЛЬНО  
НЕЗАЩИЩЕННОЙ КАТЕГОРИЕЙ ГРАЖДАН, И РЕКОМЕНДУЕТ  
НАДЕЛИТЬ РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ СТАТУСОМ  
ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИМ ИНТЕРЕСЫ ТАКИХ  
МОРЯКОВ В ОРГАНАХ ВЛАСТИ И ГОСУДАРСТВЕННЫХ ФОНДАХ;**

**ТАНКЕР «SCF BALTICA», СОВЕРШИВ ТРЕХНЕДЕЛЬНЫЙ  
АРКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕХОД ИЗ МУРМАНСКА В КИТАЙСКИЙ ПОРТ  
НИНГБО, ЗАНОВО ОТКРЫВАЕТ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА  
СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ;**

**В СВЯЗИ С ПОВЫШЕННОЙ АКТИВНОСТЬЮ ПИРАТОВ В АДЕНСКОМ  
И ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВАХ ЧАСТНАЯ ВООРУЖЕННАЯ ОХРАНА  
НА БОРТУ СУДОВ СТАНОВИТСЯ НЕОБХОДИМОЙ.**



**2010**

# Пятьдесят долларов? Сто? Кто больше?

В ближайшие месяцы Министерство транспорта РФ собирается утвердить новое «Положение о дипломировании членов экипажей морских судов», которое, естественно, отменит существующее. В новом документе чиновники планируют подробно прописать порядок выдачи и обмена квалификационных документов, организацию этого процесса с назначением компетентных органов, а также другие, относящиеся к делу правила. Однако, будет ли в этом толк для моряков, если для них все останется по-прежнему?

У Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков есть особое мнение на этот счет. Судя по тому, что чиновники не выносили проект документа на всеобщее обсуждение, есть большой риск, что интересы моряков, как всегда, останутся на последнем месте. Потому что в настоящее время они именно на этом месте и находятся. И все благодаря стараниям наших «компетентных органов».

Ни в одной другой стране мира так не любят придумывать различные положения, предписания, правила и инструкции, как любят это делать у нас. Любопытно при этом то, что чем больше правил и инструкций регулируют какое-либо явление нормальной жизнедеятельности, тем сложнее и, что тоже существенно, дороже это явление осуществлять. А осуществить такой процесс, как обмен диплома, не просто дорого, а очень дорого.

Справедливости ради надо отметить, что тема необходимости изменений отечественного контроля за умениями и навыками моряков не нова: в прошлом году питерские моряки обращались к российскому Премьеру с предложением «оптимизировать» российское законодательство в этой сфере, а в начале наступившего года уже капитаны Архангельска вынесли свои предложения по упрощению процедуры продления рабочего диплома. Более того, дипломирование активно обсуждается морским интернет-сообществом, и надо сказать, высказываемые комментарии совсем не в пользу существующей системы, а эмоции варьируются от недоумения до возмущения.

Причина одна – это неправомерные и неоправданно завышенные требования к морякам, что превращает, в сущности полезную и совсем не лишнюю, систему подтверждения квалификации в банальный механизм выбивания из моряков денег. Здесь нужно сразу оговориться: мы не имеем в виду добровольное повышение профессиональной подготовки моряка или желание отдельного судовладельца, чтобы его моряк прошел тот или иной дополнительный курс. Мы говорим о плановом обмене рабочего диплома по истечению пятилетнего срока, что предусмотрено Конвенцией STCW-78/95 – единственным международным документом, регулирующим порядок дипломирования моряков во всем мире.

Ситуация в нашей стране сейчас такова, что для продления действующего диплома,



**В России затраты на продление рабочего диплома судоводителя составляют от 30 до 35 тыс. рублей в зависимости от места прохождения курсов.**

к примеру, тому же капитану необходимо заново проходить несколько курсов и тренажеров, а после этого дополнительно подтвердить свою квалификацию в Морской квалификационной комиссии. Зачем это нужно, одному Богу известно, тем более, что это даже не требуется международным законодательством, то есть упомянутой Конвенцией. Зато это требуется национальным «Положением о дипломировании экипажей морских судов», приказом Минтранса о совершенствовании тренажерной

подготовки и инструкцией Росморречфлота о дополнительных квалификационных испытаниях.

Однако, что может дать водителю, работающему круглый год и ежедневно совершающему на своем грузовике рейсы, курсы правил дорожного движения, организуемые за его счет раз в пять лет? Что может дать лекция об особенностях удаления аппендицита практикующему хирургу, удаляющему в день по десять таких аппендицитов, особенно, если эта лекция проводится каждый пятый год? И точно также, что может дать моряку тренировка по использованию радиолокационных средств связи один раз в пять лет, если моряк занимается этим ежедневно во время своей работы на судне?

Моряку – ничего, а вот различным «центрам подготовки» – многое. Ведь таких курсов для продления рабочего диплома нужно пройти несколько, и за каждый – заплатить. И повезло тому моряку, которому расходы возместит работодатель, но чаще всего моряк оплачивает эту прихоть национального законодательства сам.

Поистине, нужно обладать ангельским терпением, чтобы раз в пять лет ходить и слушать про то, что тебе давно известно, да еще и платить за это. Но деньги – еще не все. Со временем тоже все непросто. В зависимости от города, где моряк собирается продлевать диплом, на прохождение необходимых для этого курсов и тренажеров может потребоваться до двух месяцев. А если ты не попадаешь в уже сформированную группу, и нужно ждать следующую? А если Морская квалификационная комиссия работает не каждый день, а раз-два в неделю? Значит, срок получения диплома увеличивается еще. При этом самое удивительное то, что диплом вы получите, отмеченный не той датой, когда вы фактически сдали экзамен в МКК, а той, когда вы получили свидетельство о прохождении первого из набора курсов для вашей должности. Почему должно быть именно так, а не иначе, вам не объяснит никто.

Вся наша сложившаяся система дипломирования работает против моряка, и это нельзя не признать. Моряки попросту превращены

в дойных коров, возможность «дойть» которых никто не хочет упустить. И все разговоры о том, что наши национальные требования завышены специально только для того, чтобы выпускать в моря исключительно квалифицированных и профессиональных моряков, называются разговорами в пользу бедных. Все происходит с точностью до наоборот – там, где процесс регулируется множеством инструкций и правил, создается наиболее благоприятная среда для нечестной игры, причем сразу с двух сторон. Кто из морской среды не слышал про «купленные» рабочие дипломы? Зачем моряку платить бешеные деньги и тратить время на то, что ему и так известно, если можно заплатить и не тратить? Зачем тренажерным центрам делать вид, что они принципиальные, если все равно свое вознаграждение они получают, а моряку так и так придется сдавать экзамен в МКК, и если он провалится, то это только его проблемы?

Ответить на эти вопросы можно по-разному, однако, вывод здесь один: систему нужно

менять. И здесь даже не требуется изобретать велосипеда – достаточно только придерживаться текста Конвенции STCW-78/95, в которой четко прописано, кто и что должен сделать для подтверждения своей профессиональной компетенции. И от моряка Конвенция требует только быть здоровым и способным подтвердить свой профессионализм. И ни в какой конвенции не написано, что российский моряк для этого должен пройти целый набор курсов и, тем более, заплатить за это кучу денег...

В общем, если что-то и менять к лучшему, то сейчас, кажется, для этого самое время. Позиция Минтранса ясна – чиновникам нужен документ, формально отвечающий на все организационные вопросы. Морякам же нужно, чтобы этот документ не усложнял им и без того непростую жизнь. И, кажется, никаких противоречий тут нету. Так почему бы не объединить усилия, и не привлечь к созданию нового норматива все заинтересованные стороны, и профсоюз в том числе? 🇷🇺

## УЛМ: гладко было на бумаге...

В России на замену паспорта моряка пришло диковинное явление под названием «Удостоверение личности моряка». Морское сообщество приход в массы УЛМ встретило очень настороженно, поскольку стало возникать немало вопросов, причём небезосновательных. Что это за документ, в чем его отличие от паспорта моряка и, главное, как теперь с ним ездить по миру? Ведь, по идее, должна поменяться и привычная процедура посадки на судно. Если так оно и есть, то тогда как она выглядит? Никаких разъяснений на сей счёт, как обычно, «сверху» спущено не было. Поэтому неудивительно, что сначала встревожились моряки, которым подошел срок менять паспорт, а потом уже и круинговые компании.

Найти ответы на первые два вопроса трудно-сти не представляет. За то, что вместо всем привычной красной книжицы, куда вносились прописка по судну, появилась ламинированная голубоватая карточка, нужно сказать спасибо американцам. После известных событий 2001 года именно они поставили вопросом ребром: идентифицировать всех моряков в мире, придумав для них документ единого образца, в котором бы учитывались их биометрические данные. Таким образом, Международная Организация Труда пересматривает Конвенцию № 108 «О национальных удостоверениях личности моряков» и в 2003 году на 91-й сессии принимает Конвенцию № 185 «Об удостоверении личности моряков». Россия ратифицирует эту Конвенцию спустя три года, усиленно готовится к ее реализации, а в 2008 издает «Положение об удостоверении личности моряка, положении о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки», которое, собственно, все это дело теперь регулирует.

Кроме того, Положение как раз и разъясняет, в чем разница между паспортом моряка и УЛМ. Пункт 2 Положения гласит: «Удостоверение личности моряка является документом, удостоверяющим личность лица, трудящегося

по найму, занятого или работающего в любом качестве на борту морского судна (за исключением военного корабля), морского судна рыбопромыслового флота, а также судна смешанного река – море плавания, используемых для целей торгового мореплавания. Удостоверение личности моряка не является основным документом, удостоверяющим личность гражданина Российской Федерации, по которому гражданин Российской Федерации осуществляет выезд из Российской Федерации и въезд в Российскую Федерацию».

Что это означает на практике? Тут два варианта, но они не сильно отличаются друг от друга. Для того, чтобы сесть на судно под российским флагом в иностранном порту, моряку при пересечении российской границы кроме УЛМ необходимо иметь при себе мореходную книжку и судовую роль или выписку из нее, заверенные российским судовладельцем, являющимся работодателем. Если судно иностранное, и судовладелец, соответственно, тоже, то вместо судовой роли нужно гарантийное письмо, в котором подтверждается, что моряк действительно моряк, что он следует на такое-то судно, и что в случае чего, судовладелец будет нести за моряка ответственность.



При обоих вариантах требуется загранпаспорт с визой или иной документ, разрешающий въезд или следование транзитом, в соответствии с законодательством государства, в порту которого находится судно, и государства транзитного проезда. На первый взгляд сложновато, однако ничуть не сложнее, чем с паспортом моряка. Ведь к нему также требовалось приложить судовую роль или гарантийное письмо, а при въезде в страну, где не работает безвизовый транзитный проезд, то и загранпаспорт с визой. ▶▶

Что касается «полезности» или «беспольности» УЛМ, то здесь нужно глядеть в будущее. Пока процесс только-только запущен, и Россия стала одной из первых стран, снабдивших своих моряков документом нового образца. Надо ожидать, что с течением времени новая система идентификации личности моряка заработает на мировом уровне. Ведь УЛМ задумывался, как некий унифицированный документ, содержащий в себе не только традиционные фамилии-имена, даты рождения, гражданство, но и особые физические приметы человека, включая отпечатки пальцев. Вся эта информация кодируется и содержится в УЛМ в электронном виде в специальном чипе. Кроме того, там же будет содержаться и вся «трудовая биография» моряка: когда и на каком судне он работал. Для этого создается единая база данных – у нас в стране ее формированием занимается единый координационный центр Федерального агентства морского и речного транспорта, а когда к Конвенции присоединятся другие страны, то база данных, очевидно, должна стать международной. Сбор этой информации и доступ к ней будет осуществляться через специальные терминалы, установленные в портах. Кстати, в Морской администрации питерского порта такие аппараты уже есть: один для служебного пользования, другой – для моряков, обладателей нового документа.

Так что по сути, ничего страшного в связи с нововведениями не случилось. А вот что действительно неприятно, так это тот факт, что с нового года государственные пошлины за выдачу документов увеличились, и оформление Удостоверения личности моряка теперь стоит восемьсот рублей.

Ситуацию комментирует виза-координатор круинговой компании «СКФ Юником СПб» Любовь Леонтьева: «УЛМ – дело, безусловно, новое, однако опасаться этого документа не нужно. В нашей компании есть моряки, которые уже получили документ нового образца, и насколько известно, никаких затруднений пока не возникало. Что касается выдачи мореходных книжек, то мы, как компания, работающая с судами под российским флагом, имеем полное право их выписывать своим морякам. Бланки «мореходок» нами уже приобретены, и каждый наш моряк, которому она потребуется, получит свою книжку у нас в офисе».

## ...ДА ЗАБЫЛИ ПРО ОБРАГИ

Питер стал одним из немногих городов России, где находятся учреждения, получившие право на оформление и выдачу нового документа под названием Удостоверение Личности. В принципе, можно только порадоваться тому, что любой российский моряк, вне зависимости от своей прописки, в Морской столице запросто становится счастливым обладателем вожеленной ламинированной карточки. Однако, как выяснил «Морской Профсоюзный Телеграф», не всё идёт по заранее намеченному плану: несложная по сути процедура оформления и выдачи нового документа даёт сбой, причём, в самых неожиданных местах. В этом мы убедились, побывав непосред-

**По идее, никаких проблем у моряка с УЛМ за границей возникнуть не должно, потому что пункт 20 «Положения об удостоверении личности моряка, положении о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки» предусматривает, что Федеральное агентство морского и речного транспорта «обеспечивает непрерывное круглосуточное функционирование координационного центра для удовлетворения поступающих от иммиграционных служб и других компетентных органов иностранных государств запросов относительно подлинности и действительности удостоверений личности моряка, выданных в Российской Федерации, координации выдачи удостоверений личности моряка, ведения электронной базы данных, содержащей сведения о выданных удостоверениях, и использования этих сведений в порядке, установленном Министерством транспорта Российской Федерации». А телефон, факс и электронная почта координационного центра указаны на УЛМ.**

ственно на месте – в дипломно-паспортном отделе нашего МАПа.

Моряки, пришедшие за оформлением УЛМ, обрисовали нерадостную картину своих мытарств. И первое, что приходится преодолеть моряку – это такое, неискоренимое никакими методами, российское явление как очередь.

В нашем городе получить УЛМ можно только в Паспортном отделе ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург». Правда, есть ещё ГБУ «Волго-Балтийское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», что на Большой Морской улице, которое вроде как тоже имеет отношение к удостоверениям личности. Однако, как оказалось, пока лишь косвенное – в «Волго-Балте» нам сообщили, что сейчас они ничего не оформляют.

Так что морякам, собравшимся получить необходимый для работы документ, на душе очень тоскливо. Но еще тоскливей оттого, что в паспортном отделе им советуют «больше пятнадцати не собираться»: шестнадцатого человека система, если и переварит, то уже с трудом. Другими словами, остальным ничего не светит, и стоять в очереди им не имеет никакого смысла. Однако, моряки по старой нашей привычке всё равно не уходят, надеясь, что их примут. Отметим и то, что те, кому надо продлить документы или получить справочную информацию, тоже стоят в общей очереди. Справедливости ради надо сказать, что паспортный отдел перешёл на пятидневку, но в корне это ситуацию не изменило.

Питерские круинги, помогающие морякам с оформлением документов, тоже не в восторге от того, как плавсоставу приходится добывать УЛМ. В одной из круинговых компаний нам сообщили, что по каким-то причинам заполненные анкеты, направляемые для дальнейшей проверки компетентными органами, стали возвращаться в паспортный отдел без всякого рассмотрения. Там они постепенно скапливаются, а что с ними делать дальше, никто не знает. Вроде, сбой вызван тем, что до сих пор неясно, кто же точно должен проверять сведения, изложенные моряками в анкете. И вроде как в «органах» для этих целей создают специальный отдел, а пока он не будет создан, чехарда будет продолжаться. Понятно, что на сроках оформления УЛМ это отражается самым негативным образом, и в один месяц, предусмотренный законом, тут вряд ли уложишься.

Ситуация действительно очень странная. Ведь удостоверение личности не является выездным документом. По нему можно определить лишь личность члена экипажа, плюс кое-какие дополнительные данные, в том числе и послужной список. Поэтому просто удивительно, сколько проверок приходится на долю российского моряка. Получаешь гражданский паспорт – проверяют, получаешь заграничный паспорт – снова проверяют, получаешь УЛМ – опять-таки проверка. Прямо дискриминация какая-то по профессиональному признаку.

Но моряки не собираются мириться с таким положением дел и требуют скорейшим образом привести в порядок процедуру оформления и выдачи УЛМ. Балтийская территориальная организация Российского профсоюза моряков уже направила в Федеральное агентство морского и речного транспорта соответствующее обращение и, если глас народа ведомственными чиновниками услышан не будет, готова призвать на помощь первых лиц государства. 

# Возвращение принцессы

**«Я недаром вздрогнул:  
Не загробный вздор –  
В порт,  
горящий,  
как расплавленное лето,  
разворачивался  
и входил  
товарищ «Теодор  
Нетте»...»**

Эти слова поэт Владимир Маяковский посвятил советскому дипломатическому курьеру Теодору Нетте, трагически погибшему от рук бандитов, в честь которого и был назван пароход. У нас речь пойдет совсем о другом пароходе, названном в честь замечательной женщины, датской принцессы и российской императрицы Марии Федоровны.

21 апреля т/х «Принцесса Мария» (MLT) ошвартовался у причала питерского «Морского вокзала», и, знаете, что-то в этом есть символическое. Впервые будущая супруга императора Александра III сошла на кронштадтскую землю в 1866 г. с парадного трапа корабля «Шлезвиг», в 2006 г. останки императрицы были доставлены в Санкт-Петербург на борту фрегата королевского флота Дании «Esborn Snare», и вот теперь датская принцесса Мария в третий раз вернулась морем в Россию, приняв облик белоснежного пассажирского лайнера.

А вернулась принцесса не просто так. На борту судна состоялось торжественное открытие паромной линии Санкт-Петербург – Хельсинки, оператором которой выступает компания с российским капиталом «St. Peter Line». Конечно, не обошлось и без участия высоких гостей в лице губернатора Санкт-Петербурга Валентины Матвиенко и председателя Законодательного собрания Северной столицы Вадима Тюльпанова, которые выразили компании свои наилучшие пожелания...

...После торжественной части состоялась пресс-конференция для журналистов с участием председателя комитета по транспортно-транзитной политике администрации Санкт-Петербурга Николая Асаула, Генконсула Финляндии в Питере Олли Перхеентупа, президента компании «St. Peter Line» Игоря Глухова и вице-президента Российского союза индустрии Сергея Корнеева. Но самые откровенные ответы, как это водится, были получены вне ее. «Морской Профсоюзный Телеграф» смог задать несколько вопросов, интересующих не только моряков, в неформальной обстановке.

Например, всех интересует упрощенный визовый режим. Правда, финский Генконсул оказался тёртым калачом и дипломатично ушёл от прямого ответа, когда же финны начнут пускать нас к себе на трое суток без визы. Он сказал, что

Финляндия – часть Евросоюза, и принимать такие решения в одностороннем порядке нельзя, и одного желания Суоми и России здесь мало. Что ж, может, оно и верно, да только с таким подходом остается «неохваченным» целый пласт российских туристов, которые могли бы сделать определенный вклад в финскую экономику. Ведь это нам здесь в больших городах, в Питере, в Москве, более или менее просто получить финскую визу. А если турист из Петрозаводска, Нижнего Новгорода, Воронежа? Он бы и рад посмотреть мир и потратить свои деньги, да уж больно не хочется связываться с визовой канителью. И для Финляндии есть смысл об этом задуматься.

И еще был один вопрос, сильно беспокоящий нашу газету. Сейчас в экипаже парома работают в основном эстонцы и литовцы. На наш взгляд, это не совсем справедливо – наши соотечественники ведь ничем не хуже их. И вот что говорит по этому поводу президент компании «St. Peter Line» Игорь Глухов: «Сейчас нам нужны на борту моряки, которые имеют опыт работы на таких судах, знают финский язык и культуру. Поэтому пока мы ориентируемся на наших прибалтийских коллег. Понятно, что в России достаточно опытных и хороших моряков, и со временем мы будем ситуацию выравнивать, то есть обязательно предоставим им рабочие места. Отмечу, что наша основная задача – создать флот с базовым портом именно в Санкт-Петербурге. Мы также надеемся, что открытие линии послужит хорошим началом для длительного сотрудничества с профсоюзом».

Кстати, о профсоюзе. 5 апреля в офисе Балтийской территориальной организации РПСМ состоялось подписание коллективного договора для «Принцессы Марии». Сделать это было не очень легко, и не из-за сопротивления судовладельца. Морские профсоюзы Финляндии заняли принципиальную позицию, но их понять можно: финнов совсем не радует появление российского бизнеса в лице нового парома, да ещё и под «удобным» флагом, в территориальных водах Финляндии. Дело в том, что у финских моряков, которые не любят далеко ходить, особое отношение к паромам, работающим на таких

## НАША СПРАВКА:

Т/х «Princess Maria» («Принцесса Мария»), 1981 года постройки, бывшее название «Queen of Scandinavia», принадлежал датской компании «DFDS A/S», ходил под флагом Дании.

Императрица Мария Федоровна родилась в 1847 г. и умерла в 1928 г. в Копенгагене. Урожденная принцесса Датская, до принятия православия принцесса Мария – София – Фредерика – Дагмара. В России прожила пятьдесят два года, из которых одиннадцать лет была императрицей. Очаровательная женщина, по своему уму и политическому чутью играла заметную роль в делах империи. Широко занималась благотворительностью, была главой российского общества Красного Креста. С начала Первой мировой войны занималась организацией госпиталей, санитарных поездов и санаториев для раненных. Покинула Россию в 1919 году.

линиях: в основном там трудятся граждане Финляндии, соответственно, за «финскую» зарплату. Кто ж добровольно отдаст свое место...

Однако, несмотря на все очевидные трудности, после переговоров, которые провёл Российский профсоюз моряков со всеми заинтересованными сторонами, договориться всё же удалось: паром получил долгожданный коллективный договор, а вместе с ним и право предоставлять рабочие места россиянам. Что же касается установленной зарплаты, то сегодняшний экипаж просто в восторге. Вот несколько цифр из шкалы заработной платы членов экипажа т/х «Принцесса Мария», которую РПСМ согласовал с работодателем и финскими морскими профсоюзами: матрос АВ – 1878 евро, стюардесса – 970 евро. По нашему мнению, вполне достойное возвращение принцессы. А вы как считаете? 🇷🇺



# ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ – МОРЯК, РАБОТАЮЩИЙ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

30 марта состоялось заседание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Вроде бы, заседание как заседание, ничего интересного, «разработаем, увеличим, догоним и перегоним», если бы не одно «но». Наконец-то до чиновников дошло, что помимо абстрактного и вполне безопасного с точки зрения ответственности возрождения российского флота пора заняться вполне конкретными вопросами. Например, обеспечением социальной защищённости наших моряков, работающих на судах под иностранным флагом. И то дело.

Что явилось тому причиной, неизвестно. То ли год был больно уж кризисный, и беды моряков, дошедшие аж до Президента и Премьера, не сходили с экранов телевизоров и страниц газет. То ли глава Морколлегии Сергей Иванов, по совместительству являющийся еще и заместителем Председателя Правительства РФ, пару раз вникнув в моряцкие проблемы и обнаружив, что все не так-то просто, как можно было ожидать, решил, что ну его на фиг, легче уж раз и навсегда разобраться с этой категорией российских граждан, и дальше пусть не беспокоят. Как бы то ни было, но третьим пунктом в повестке дня Коллегии шло выступление председателя Российского профсоюза моряков Игоря Павлова как раз по больному социальному вопросу. И он выступил.

Явились ли вещи, озвученные в докладе профсоюзным лидером, большим откровением для «коллегиальных» чиновников? Скорее всего, да. Ведь кого волнуют чужие беды? А моряк, работающий на судне под иностранным флагом – долго, ох, как долго отмахивались от этого явления, как будто нас и вовсе нет. Однако, цитируя героиню одного их кинофиль-

мов: «Если к вам не прижимаются в метро, это не значит, что метро не существует». Другими словами, если моряков, работающих «под флагами», много меньше, чем учителей, врачей или нефтяников, это не значит, что у них нет проблем, и что их проблемами не нужно заниматься.

У нас и так долго предпочитали не замечать – как, впрочем, и сейчас – что из страны исчезает огромный флот. Всем известно, что тысячи пароходов разными путями «уплыли» из СССР, а потом и из России: одни ушли за бесценок на гвозди, другие же отошли иностранным судовладельцам, в том числе и якобы иностранным. Моряки ушли вместе с пароходами, однако не нужно забывать, что при своей работе под флагом Панама, Кипра, Белиза и иже с ними моряк, так или иначе, но все равно работает на свою страну: заработанные деньги он тратит здесь, в России. И при этом полностью выпадает из государственной системы соцзащиты.

Взять, к примеру, пенсионное обеспечение. Пенсионные дела моряков, работающих под иностранными флагами, считаются одними из самых заковыристых из-за определённых недоработок и пробелов в наших законах. Даже несмотря на то, что некоторые моряки самостоятельно исправно отчисляют в Пенсионный фонд взносы, им засчитывается только период работы в море на судне и только в общий страховой стаж. Льготный профессиональный стаж при работе под иностранным флагом вообще нигде не отражается. Понятное дело, что возможности досрочно выйти на пенсию такой моряк лишен. Смешно, но бывает, что моряки, которым предстоит идти в рейс, даже не могут нормально зарегистрироваться в своих территориальных управлениях ПФР, поскольку каждое из них трактует закон по-разному, и никто не может им толком объяснить, какие именно документы необходимо предоставить.

С медицинской ситуацией выглядит ещё интереснее. Безусловно, существуют добросовестные компании, которые страхуют своих моряков не только на период рейса, но и на время нахождения их на берегу. Однако, это совсем не то, что государственные социальные гарантии. А у нас в теории право на обязательное медицинское страхование имеют все без исключения граждане Российской Федерации. На практике же российские члены экипажа судов под иностранным флагом при обращении в страховую медицинскую организацию могут получить заветный полис, но по правилам, установленным для неработающих граждан. Это значит, ты должен юридически доказать,





## ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЯ С. ИВАНОВА:

«...Часто говорится о правовых пробелах в национальном законодательстве, которые снижают социальную защищенность моряков, работающих на иностранных судах. Устранить их теоретически можно двумя путями.

Первое: вносить изменения в законодательство и нормативные правовые акты, чем, в общем-то, мы тоже занимаемся. Но это занимает очень много времени, это долго и не всегда, кстати, эффективно, потому что никакой закон всех реальных жизненных ситуаций никогда не опишет.

А второй путь – это определиться, наконец, с юридическим лицом, представляющим в России интересы моряков, работающих на иностранных судах. И абсолютно ничего не мешает без всяких изменений законов эти функции, например, взять на себя профсоюзу. Таким образом могут быть достаточно быстро сняты проблемы и с медицинским страхованием, и с социальным обеспечением, и с пенсионным обеспечением, и большинство других проблем.

Что самое главное – не сам моряк будет ходить со своими проблемами по инстанциям, когда что-то случится (а в инстанциях, как мы знаем, от него часто отмахиваются, как от назойливой мухи). У моряка, наконец, появится официальный представитель, способный на равных вести диалог с любыми структурами: и государственными, и негосударственными.

Так что, я думаю, в основном нам надо двигаться по этому, второму пути...»

что ты – безработный. А самим за себя делать взносы в систему ОМС нельзя. Почему – никто не ответит.

И уж почему наше государство не только не помогает, но и мешает моряку получить компенсацию от иностранного работодателя при получении производственной травмы, вообще не поддается логическому объяснению. Ведь как получается? Практически всегда по условиям контрактов или коллективных договоров судовладелец обязан выплатить компенсацию моряку, частично или полностью потерявшему работоспособность в связи с травмой на рабочем месте. Для этого нужно заключение компетентного медицинского учреждения, коим в России является Медико-санитарная экспертная комиссия. Однако МСЭК выдает моряку справку о потере трудоспособности только в связи с общим заболеванием, потому как для того, чтобы установить инвалидность вследствие трудового увечья или утрату профессиональной трудоспособности в процентах, врачам требуется акт о несчастном случае на производстве. А иностранец таких актов не выдает, и давать не обязан. Получается замкнутый круг.

И это – лишь самое основное из того, чего российский моряк лишен только потому, что он работает на судне под иностранным флагом. А самое печальное здесь то, что как профсоюз ни борется за каждого моряка, как ни помогает ему решить конкретную проблему, результаты этой работы остаются только в виде отдельных прецедентов. И во всех инстанциях чиновники отвечают в один голос:

проблема не носит массового характера. Мало вас, моряков, чтобы вашими делами заниматься отдельно. А если заниматься не отдельно, а централизованно, то где организация, представляющая ваши интересы?

Теперь же, после доклада председателя РПСМ на мартовском заседании Морской коллегии, и особенно после того решения, которое она вынесла, есть надежда, что нашими делами все-таки займутся. По отдельности ли, оптом, но главное – уже есть предпосылки.

Может быть, тут сыграло свою роль и то, что руководитель крупнейшего морского профсоюза донес до чиновничьих голов мысль, что при получении моряками, работающими у иностранных работодателей, возможности вступать в самостоятельные отношения со всеми внебюджетными фондами, эти фонды никаких расходов не понесут. А может быть, коллегия решила, что раз профсоюз моряков так компетентен в этих вопросах, то пусть он ими и занимается. Как бы то ни было, в Протоколе Коллегии, во-первых, постановили подготовить предложения по внесению соответствующих изменений в российское законодательство – пусть уж моряк реализует свои социальные права. А во-вторых, четырем министерствам совместно с РПСМ поручено рассмотреть вопрос об определении юридического лица, которое бы представляло в органах власти и государственных фондах интересы российских граждан, работающих на судах под иностранными флагами. Судя по всему, профсоюз и будет этим лицом. А так это или нет, мы узнаем в сентябре – именно такой срок установил Сергей Иванов для чиновников.

# СЕВМОРПУТЬ: ЭПОХА ВОЗРОЖДЕНИЯ

Экспериментальный коммерческий рейс по традиционному маршруту Северного морского пути, о необходимости которого так долго говорила морская, в том числе и международная, общественность, свершился. Ура, товарищи! 6 сентября т/х «SCF Baltica» (LBR), принадлежащий компании ОАО «Совкомфлот», ошвартовался в китайском порту Нингбо, пройдя около семи тысяч миль и потратив на переход из Мурманска 22 дня. На две с половиной тысячи миль Северного морского пути пришлось ровно половина этого времени.

Судно с 70 тыс. тонн газового конденсата на борту вышло из мурманского порта 14 августа. 17 августа в районе пролива Вилькицкого, соединяющего моря Карское и Лаптевых, танкер «СКФ Балтика» встал под проводку атомных ледоколов «Россия» и «Таймыр». В районе пролива Санникова «Таймыр» заменили, и в порт Певек «SCF Baltica» пришел в сопровождении ледоколов «Россия» и «50 лет Победы». Любопытно, что плавание осуществлялось по традиционным маршрутам Северного морского пути через относительно мелководные участки, в том числе тот же пролив Санникова, для безопасного прохода которых осадка танкера была ограничена, а само судно следовало только малыми ходами. Погода благоприятствовала нашим морякам, и график своего движения «SCF Baltica» не нарушил.

В общем, в техническом отношении рейс оказался удачным. Получилась ли какая-нибудь при этом экономия, говорить не приходится, но ведь дело было вовсе не в этом. Как говорят в «Совкомфлоте», основная задача рейса как раз и заключалась в том, чтобы определить возможности возить энергоносители из бассейна Баренцева и Карского морей на рынки Юго-Восточной Азии по Северному морскому пути на экономически обоснованных и безопасных условиях.

Во время рейса также собирался статистический материал для планирования аналогичных рейсов в 2011 году и дальнейших исследований, необходимых для создания новых глубоководных высокоширотных маршрутов в Арктике. И цель при этом преследуется благая – развитие российского Севера и освоение новых месторождений углеводородов на арктическом шельфе, что, согласитесь, важно для экономики нашей страны.

И мы наверняка не ошибемся, если скажем, что за движением танкера внимательно следили во всем мире: водные пути российской Арктики нужны не только «Совкомфлоту». Иностранцы судовладельцы давно присматриваются к этому маршруту. Единственное, что их сдерживало в намерениях отправлять свои суда по высоким широтам России, это стоимость услуг ледоколов. Однако, в свете того, что порядок в пиратопасных водах Аденского залива так навести и не удастся, соображения безопасности, скорее всего, перевесят все остальное. Это косвенно подтверждает тот факт, что «Атомфлот» уже получил пятнадцать заявок на проводку судов в 2011 году. Более того, наше государство, очевидно, рассматривает Севморпуть как очень перспективный проект, потому что уже на октябрь-ноябрь Правительством запланировано рассмотрение закона «О Северном морском пути».

Так что, похоже, благодаря «Совкомфлоту» и морякам «SCF Baltica» Севморпуть вступает в эпоху своего возрождения.



**Говоря об этом арктическом рейсе, нельзя не упомянуть об экипаже. Он сформирован в основном из петербуржцев, всего на борту 26 человек. 23 из них – штатный состав, который, в общем-то, всё время работал на т/х «SCF Baltica». На пароход они сели ещё в мае. Ещё три человека, дублер «мастера» Василий Шепелевич, ледовый капитан Михаил Соколов (они направлены по просьбе руководства компании в качестве координаторов и специалистов ледового плавания) и стюардесса, присоединились к ним буквально накануне рейса, 7 августа в Мурманске. Капитан парохода Александр Никифоров – опытный моряк, имеющий большой опыт работы в ледовых условиях на Дальнем Востоке, в «Совкомфлоте» работает с 2003 года. Отметим также и то, что перед рейсом штурманы, от капитана до третьего помощника, прошли дополнительный курс на ледовом симуляторе в тренажерном центре «Макаровки».**

В след за «SCF Baltica» Северным морским путем проследовали еще два судна: датский балкер «Nordic Barents» (HKG) и наш паром «Георг Отс», сменивший место работы с Калининграда на Владивосток. И для нас это событие, действительно, эпохальное, маршрутом Севморпути еще не следовало ни одно пассажирское судно. Другое дело, что этот переход нигде особенно не освещается. Но экипаж, как выяснилось, грустит не от этого.

Дело в том, что для моряков совершенно непонятно, почему т/х «Георг Отс» сняли с линии Питер-Балтийск-Питер и отправляют на Дальний Восток. Ведь паром без работы не сидел: и пассажиры, и грузы были. В ФГУП «Росморпорт», в ведении которого находится паром, ничего толком не сообщили. Сказали, что в планах стоит покупка другого парома, который, может, снова поставят на калининградскую линию, и сократили больше половины экипажа, предложив взамен работу на других судах предприятия, но с понижением в зарплате в два раза. Однако и те моряки, которые пойдут Севморпутем на т/х «Георг Отс» долго на борту тоже не задержатся: экипаж парома, составивший до сокращения семьдесят человек вместе с обслуживающим персоналом, формировался из питерцев. А перегнать судно на новое место или остаться на нем работать вдали от семей и не ясно на каких условиях – две большие разницы. 🇷🇺



# ОБЫКНОВЕННЫЙ БАНДИТИЗМ

26 июня этого года на якорной стоянке вблизи Порт-Харкорта пиратами был захвачен и увезен в джунгли интернациональный экипаж т/х «BBC Polonia». Почти весь – двенадцать человек. Тринадцатого моряка, второго помощника Александра, бросили на судне раненого. О том, как это было, нашей газете рассказал матрос т/х «BBC Polonia» Василий К.

Этот заход в Нигерию не задался с самого начала. «BBC Polonia» болталась на якорной стоянке Порт-Харкорта уже шестой день, а агент все никак не мог организовать разгрузку. При этом, зная, как обстоят дела в нигерийских водах, вечерами моряки уводили судно подальше в море и ложились в дрейф. Вот и 26 июня у агента оказалось что-то не готово, и разгрузка в очередной раз была перенесена. Часов в шесть вечера стали сниматься с якоря, и тут они пожаловали.

**Рассказывает Василий К.:** «Я в подъеме якоря не участвовал, находился в своей каюте. Вдруг вбегает повар: «Пираты!» Мы с ним побежали на мостик – у нас такое правило: в случае пиратского нападения всему экипажу собраться вместе на мостике. Там были уже все в сборе, кроме боцмана, который замешкался на баке. Мы надеялись, что он спрячется в трюме или в корме, но было уже поздно – они поднялись на борт».

Как выяснилось позже, моряки заметили две лодки с людьми, приближавшиеся к «BBC Polonia» на большой скорости, но сначала не поняли, кто это. Когда лодки приблизились настолько, что стало видно, что люди в лодках вооружены автоматами, и эти автоматы развернуты в сторону судна, моряки «BBC Polonia» попытались не дать им приблизиться, поливая их водой из шлангов, а капитан выстрелил по одной из лодок из ракетницы. В ответ пираты открыли огонь.

**Василий рассказывает:** «Надстройку мы задраили. Капитан произвел аварийную остановку двигателя. После того как пираты поднялись на мостик. Маневрировать было бесполезно – у них на каждой лодке по два мощных подвесных мотора. Скорость они развивают приличную, узлов тридцать точно. В лодках по четыре человека,

у каждого – автомат Калашникова, в одной из лодок был даже пулемет. На борт они поднялись, естественно, очень обозленные тем, что наши попытались оказать им сопротивление. Палили, куда ни попадя, в воздух, в палубу, по надстройке. Капитан сказал, чтобы мы сели на палубу, чтобы не дай Бог, они ни в кого не попали – стреляли по лобовым иллюминаторам. К счастью стекла выдержали, только сеткой покрылись, что спасло нашего рулевого и старшего помощника. Капитан успел связаться с портовыми властями, сообщить о случившемся. Надо отметить, все члены экипажа вели себя достойно, без истерик».

С одной лодки пираты высадились на борт. Тут же взяли боцмана, под дулами автоматов повели в корму. Боцману пришлось провести бандитов по наружным трапам на мостик. Капитан им крикнул, чтобы они прекратили стрельбу, что экипаж не будет оказывать сопротивления. Бандиты приказали всем выйти и спуститься вниз на главную палубу. Попутно у моряков были отобраны личные вещи: мобильные телефоны, часы, цепочки, крестики. Затем бандиты приказали спустить парадный трап до воды, к нему подошла первая лодка. Морякам приказали в нее спускаться.

**Василий вспоминает:** «Они все время свои приказы сопровождали выстрелами в воздух или в палубу. Впереди меня шел второй помощник Саша. Вдруг он ахнул и опустился на палубу – пули пробили ему ногу в двух местах. Бандиты сразу решили его не брать – с раненым мороки много. Один из них Саше говорит, мол, сейчас я тебя тут прикончу, чтобы не возиться с тобой. Саша побежал вокруг контейнера, тот стал стрелять ему в спину. К счастью, не попал, и отстал от него, видимо, решил не терять время. Нас поровну рассадил по лодкам и повезли на берег. Весь захват длился не более двадцати минут».

Раненый второй помощник Александр дождался прибытия военных, которые оказали ему первую помощь. Но от госпитализации Александр отказался: бесхозное судно, на котором нет ни души, вполне могло бы стать чье-либо морской добычей. Позже Александр запустил двигатель и в сопровождении нигерийских военных отвел пароход на охраняемый терминал и тем самым сохранил судовладельцу пароход. Только после этого он согласился на больницу.

Остальной же экипаж повезли в лагерь. Приказы приказали морякам разуться и отобрать обувь. До берега шли около часа, зашли в устье какой-то реки. Там еще кружили по протокам и, наконец, добрались до лагеря.

**Василий рассказывает:** «В этой лодке мы натерпелись страху: они мчались на максимальной скорости, днище постоянно билось о воду, мы сразу же покрылись синяками. Второй механик отбил себе все почки, так, что после освобождения ему пришлось обращаться в больницу. Уже стемнело, у берега были рифы, и я не знаю, как им удалось пройти полосу прибой. Но, очевидно, это для них было не в первый раз. Когда вошли в реку, нам приказали закрыть глаза, видимо, чтобы дорогу не запомнили. Да что там запоминать – кругом глухие джунгли. Кружили-кружили, по-

том успокоились. Перед лагерем мы прошли «блокпост» – этакую бандитскую заставу, укрепленную мешками с песком. За мешками маячил пулеметчик».

Бандитский лагерь оказался вполне цивилизованным: деревянные домики, окна, правда, без стекол, на песчаном полу – линолеум. На «своей» территории бандиты успокоились: добыча захвачена, угрозы быть пойманными нет, – и стали вежливыми. Моряков провели в центральный домик, размером побольше, и пригласили располагаться. В лагере был дизель-генератор, так что в домике было электричество, свет и даже телевизор. Морякам принесли довольно приличные матрасы, дали питьевую воду в бутылках. Спросили, что они предпочитают курить. Сами бандиты предпочитали какой-то местный наркотик, а моряков угощали обычными сигаретами. Как поняли наши ребята, все это: и матрасы, и посуда, и консервы, которыми их кормили, и сигареты, были награблены с судов.

**Василий говорит:** «Они нам все твердили, мол, все хорошо, расслабьтесь, идите погуляйте, вы свободны. То есть, в пределах лагеря свободны. Но в комнате, где мы жили, в углу все-таки посадили охранника с автоматом. Вечером «главный» устроил показательную порку. Он разложил на полу двух бандитов, тех, кто стрелял по Саше, и жестоко избил их палками. Вообще, у них прослеживается четкая иерархия. Всего в лагере человек двадцать, каждый занимается своим делом. Одного звали Инженером – он все время с моторами возился. У другого было прозвище Пастор – он был там старшим и постоянно с нами общался. Парни все молодые, как на подбор, хорошо физически развитые. Со стороны посмотреть – прямо лагерь культуристов. Кругом чисто, сидят, оружие разбирают, чистят. На носу лодок вывешивали белый флаг с красной лентой. И клич у них есть боевой: «Асавана! Асавана!», они себя им раззадоривают. Черт их знает, кто они на самом деле. Может, они и преследуют какие-то политические цели, а по мне, так, это – обыкновенный бандитизм».

Кем бы они ни были, но на следующее утро они взяли капитана и увезли из лагеря. Капитан не рассказывал, куда его возили, но очевидно, вести переговоры с судовладельцем. А увезли, чтобы местонахождение лагеря нельзя было определить по исходящему звонку мобильного телефона. После обеда капитана вернули. Капитан сказал экипажу, что если вдруг начнется пальба, чтобы все ложились на пол и из домика не высовывались. Очевидно, была вероятность силового захвата, но точно никто ничего знать не мог. Морякам оставалось только ждать решения судовладельца, да гадать, сколько времени займет передача выкупа.

Тем не менее, ждать пришлось не долго. Этим же вечером бандиты приказали всем собраться и идти к лодкам – моряков решили возвращать.

**Василий вспоминает:** «Вышли в море, сумерки. Нашей «BBC Polonia» нет. Эти решают, что делать. Решили сдать нас на первый попавшийся пароход. Подошли к какому-то танкеру, название я в темноте не заметил, у тех, естественно, все задраено. Бандиты заорали, типа «хелп, хелп!».



Над бортом показалась чья-то голова. Спрашивают, чего надо. Наши бандиты говорят, мол, мы моряки, помогите, возьмите нас на борт. Но в тех водах дураков нет неизвестно кого на борт поднимать. С танкера говорят: «А чего вас брать? Воң, лодки у вас на ходу, если нужно, можем топлива спустить в канистре, или воды питьевой. Тут до берега – час ходу». И не взяли нас. Бандиты решили обратно в лагерь идти, а следующим утром нас возвращать. Пошли к берегу. И тут они заблудились, никак не могут устье найти. А уже темень, дождичек стал накрапывать. Час болтались в море, наконец, они сообразили, в какую сторону идти. Опять эти рифы в темноте, волна, как мы там прошли, одному Богу известно. Вернулись в лагерь, переночевали.

На следующий день опять поехали. В этот раз у них, видимо, был план. Они сразу же подошли к какому-то рыболовецкому суденышку, причем, они капитана знали по имени, и передали нас этим рыбакам. Может, у них уже договоренность какая-то была, а может не в первый раз они так делают. Но капитан этого траулера не удивился, что ему на борт каких-то людей привезли. На этом траулере с нами обращались довольно дружелюбно, спросили, откуда мы, дали воды и рыбы с рисом. Капитан связался с портовыми властями и доложил о ситуации. Мы уже почти успокоились, и тут видим: наши бандиты возвращаются. Конечно, было неприятно: вдруг что-то с выкупом сорвалось, и они нас обратно в лагерь повезут, или, того хуже, расстреляют прямо тут и в море сбросят. Оказалось, они вернулись, чтобы у рыбаков свежей рыбки попросить. Взяли рыбы, опять с нами попрощались и отбыли восвояси».

А потом пришел катер береговой охраны, моряков доставили в Порт-Харкорт, опросили и на этом дело кончилось. Правда, агент купил им всем шлепанцы, потому что бандиты морякам обувь так и не вернули. Как будут искать эту банду, и будут ли вообще, неизвестно. А наши ребята вернулись на свое судно, и некоторое время спустя разъехались по домам.

С Василием мы встречались через полтора месяца после случившегося. За это время еще ничего не забылось, если такое вообще можно когда-либо забыть. И на наш вопрос, вернется ли Василий на это судно, он честно ответил, что не знает. Но зато он знает точно, что у берегов Нигерии морякам без охраны делать нечего. 🇳🇮



# Корабли НАТО – слабая защита

Пиратство – где бы оно ни существовало: в Сомали, Нигерии или Малайзии – остается горячей темой для обсуждений многих моряков. Достаточно зайти на самый популярный моряцкий форум [www.morehod.ru](http://www.morehod.ru) и почитать мнения людей, каждодневно рискующих оказаться в руках у бандитов. Эти мнения могут расходиться по многим вопросам, но в одном моряки едины: в «пиратоопасных» районах без вооруженной охраны на борту судна ни один моряк не может чувствовать себя в безопасности. Во всяком случае, в водах Аденского залива точно.

Вот рассказ моряка, с которым редакция нашей газеты познакомилась как раз на страницах этого форума. Александру, только за прошлый год побывавшему в «гостеприимных» водах Адена пять раз, суть проблемы хорошо известна.

«Атак на суда гораздо больше, чем докладывается. Например, т/х «Diamond Park» был атакован весной-летом 2009. Отбил, выпустив всю пиротехнику. Никто особо не отметил захват т/х «Сейнт-Джеймс Парк», танкера, захваченного прямо в конвое. Пять месяцев плена, выкуп, тишина. А в экипаже было трое русских...

Хваленый коридор не сработал. Корабли НАТО – слабая защита. Список захваченных судов – это лист позора ИМО и объединённого командования. Вот когда рядом арабский (да-да), китайский, индийский малый катер – никакой сомалиец – ни в здравом, ни в нездравом уме – близко не подойдёт. Сомалийское безвластие создало много проблем соседям – Йемену, Саудовской Аравии – как странам с предсказуемым и прогрессивным режимом. Самое страшное для сомалийцев – оказаться с их военными рядом. Просто последует уничтожение при первом же не то чтобы выстреле – неверном действии.

А красивое антипиратское пособие ИМО – это предмет для смеха, но не действия. Многие капитаны просто отказываются это читать. «Установите плакаты на сомалийском языке: «Опасное напряжение». Хуже всех это комментировал электромеханик. Нет такого напряжения на судне. Пострадать можно, а вот остановить бандитов – нет.

Моя нынешняя компания потеряла танкер с восточным экипажем, просто сдавшимся без сопротивления. Я в то время еще не работал в этой компании, но говорили, экипаж был весь индийский или из тех краёв. Они сдались при первых выстрелах, и компания, выплатив выкуп, решила прекратить подобное. Теперь на каждый танкер высаживается платная охрана. Подходит катер Береговой охраны и высаживает на судно пять человек. Оружие они берут, исходя из размеров и типа судна. «АК-47» – это норма и минимум. Если ранее те два-три дня прохода Аденом половина экипажа высматривала вооружённых людей в лодках, то теперь лодок просто нет поблизости.

Но с охраной ли или нет, сомалийцы должны знать, что их не пустят. Или не хотят пускать. Ключая проволока в два ряда, закрытые двери,



шланги с водой – это просто норма. На пожарные шланги надежд мало – слаб пожарный насос. На танкере мы используем танкомоечный насос. На других типах судов идеальным было бы установить специальные мощные насосы для работы водяной защиты – только одной стадии защиты людей. Но нужны еще и другие. Ведь оружие никто экипажам не даёт.

Хотя, если на борту охрана, то оружие доступно экипажу. То есть командир охранного отряда не запрещает принять участие в отражении атаки бандюг, если покажешь умение обращаться с оружием. Во всяком случае, у нас так было. Подготовка судна к отражению атаки довольно тщательна. Осмотр периметра с опросом о слабых точках. Но когда йеменцы на борту – никто близко не подходит. Факты были бы великолепны, но кроме личных наблюдений, ничего нет. Без охраны – 30-40 лодок в миле-двух, с охраной – ни одной. Погода? Совпадение? Хорошая разведка в Суэцкой администрации канала? Информация йеменцев «сюда не ходить»? Я бы тоже хотел знать. Платят за охрану 10-12 тыс. долларов в сутки. В Адене судно находится обычно трое суток. Юридически это никак не оформлено. В море села охрана, в море сошла. В территориальных водах страны, выдав-

шей оружие. Маленькие арабские катера создают больше безопасности, чем крейсера. Да, там другой подход – лодку странного вида надо досмотреть, а не ждать вызова атакованного судна.

Что мы делали конкретно? Подходили ко времени формирования конвоя, не слушая бравады понукания из безопасных офисов. Занимались только подготовкой судна к возможной атаке, и ничем ещё. Если судно захватят, никто не будет спрашивать про ремонт механизмов и правильность покраски. Йеменцы попросили устроить два бронегнезда из толстого металла – сделали. С огнями, без огня, расход топлива, время подхода – забудьте: в вас стреляют, а в них, боссов на берегу – нет. Вот так: немного эмоционально, но честно. Кто собирается мне возразить – пожалуйста, сходите сначала в Аден без охраны и оружия. Потом продолжим.

Вот такая картина маслом. Действительно, очень трудно возражать человеку, видевшему, как в него целятся из гранатомета. Но что хочется добавить. Александр свой рассказ дополнил ремаркой: «Не возможность того, что судно пойдёт в опасный район, а гарантии охраны должны быть указаны в контракте. И это обязательно будет». Похоже, охрана на борту в самом деле может стать решением проблемы. 🇺🇸

# МОРЯК: ЧЕЛОВЕК С РУЖЬЕМ ИЛИ ОДИН, И БЕЗ ОРУЖИЯ?

Как бы нам того ни хотелось, но от темы пиратства нам не деться никуда. Судя по всему, морской бандитизм получил в СМИ прочную прописку: как от него избавиться, до сих пор непонятно, и, следовательно, захваты судов и людей ещё будут долго продолжаться.

Правда, представители морской общественности неустанно предлагают свои варианты решения проблемы. С одной стороны, всё чаще говорится о том, чтобы членам экипажа дать в руки оружие, и пойти по, так называемому, «израильскому» сценарию. С другой – с таким суждением согласны далеко не все: всегда есть риск, что оно будет использовано не по назначению». Насколько это действительно опасно, «Морской Профсоюзный Телеграф» решил поинтересоваться у израильских моряков.

– Нет ничего страшного в том, чтобы оружие находилось на борту судна, – говорит инспектор МФТ в Хайфе Михаил Шварцман, в прошлом не раз ходивший в море капитаном под флагом Израиля. – По крайней мере, за свою карьеру я не припомню каких-либо несчастных случаев в результате неосторожного обращения с оружием или его использования не по назначению. Зато примеров, когда оно спасало жизнь морякам, предостаточно. Совсем недавно наше судно отбилась от пиратов в Аденском заливе. Причём, в таких случаях даётся сначала предупредительный выстрел, а потом уже ведётся огонь на поражение.

В том, что израильские моряки меткие стрелки, сомневаться не приходится. Все они служили в армии, знают, как обращаться с оружием, и перед рейсом обязательно заходят в тир пострелять. Мореманы Израиля отдают себе отчёт в том, что нет такого флага, который в понимании пиратов имеет статус неприкосновенности.

Бандиты стараются захватить любой пароход, попадающийся на их пути, и точно также поступают с судами под израильским флагом в Аденском заливе, Малаккском проливе и других опасных районах. И здесь, ко-

нечно же, нужно надеяться не только на Бога. По крайней мере, такова позиция израильских моряков.

– На всех судах под нашим флагом обязательно должно находиться оружие, – рассказывает товарищ Шварцман. – Это касается и тех пароходов, которые находятся в израильском менеджменте. Оружие – обычно это пять автоматов и три пистолета – хранится на мостике в сейфе. Он опечатан и там стоит пломба. Если судно в море, то ключ от сейфа хранится у капитана. При заходе в порт «мастер» кладет его в условное место, известное каждому моряку. Когда происходит внештатная ситуация, типа теракта или нападения пиратов, то члены экипажа действуют согласно инструкции: одни сразу же прячутся в судовых помещениях, другие – открывают сейф и разбирают оружие. Дальше действуют уже по ситуации.

В портах, куда заходят суда под израильским флагом с оружием на борту, вопросов с таможеней не возникает. Капитан перечисляет в декларации, сколько автоматов, пистолетов и патронов находится в сейфе. Таможенники все это дело проверяют и опечатывают. Нетрудно догадаться, что судно с оружием на борту заходит в порты тех стран, с которыми Израиль имеет соответствующие договоренности. По словам Шварцмана, он приводил судно с оружием даже в украинский Ильичевск. Однако к российским берегам пароход с оружием не подойдет.

– Ни один патрон через российскую границу не пройдет, – заверили нас в Северо-Западном таможенном управлении. – В том числе и под израильским флагом. Для этого должны быть договоренности между странами на уровне МИДа. На данный момент между Россией и Израилем их нет.

**ПРЯМАЯ РЕЧЬ:**  
Рассказывает моряк, в начале 90-х работавший на судах под иностранными флагами через круинговую компанию «Балтсервис»:

«Вы знаете, когда говорят о том, что нужно разрешить держать на борту оружие, чтобы моряки могли защититься от пиратов, мне вспоминается очень неприятный и трагический случай.

Это произошло, когда у нас в России только-только начали появляться круинговые компании, которые стали направлять наших моряков на суда к иностранцам. И вот на одном пароходе, принадлежащем немецкому судовладельцу и с капитаном-немцем, подбирается весь русский экипаж. Они нормально работают, и в один прекрасный день, прямо на переходе между балтийскими портами, на борту организуется сабантуй – чего-то они всем экипажем отмечали. Сначала было все довольно прилично, но потом, как это обычно водится между сильно выпившими людьми, наступила стадия «ты меня уважаешь?», переросшая в потасовку. И вот матрос достает нож – не знаю подробностей, был ли это его нож, или он взял его на камбузе или еще где, – и укладывает весь экипаж вместе с капитаном. Снимает с капитана часы, берет судовую кассу, поджигает пароход, сбрасывает плот и на нем уходит. Позже его подбирает идущее мимо судно и доставляет на берег. Но скрыть следы преступления не удалось: поджог был устроен неумело, огонь затух сам собой. Было проведено следствие, матроса задержали, причем убийцу выдали капитанские часы, которые опознала вдова. А вы говорите автоматы раздать...

Поэтому я категорически против присутствия на борту судна оружия. Только если это оружие принадлежит и находится в руках охраны, которую нанял судовладелец».

## С БЕРБООУТ-ЧАРТЕРОМ ШУТКИ ПЛОХИ

Сколько раз наша газета рассказывала о неприятных случаях, когда наши моряки, попав в бербоут-чартерные сети, оказывались обманутыми. Вот еще одна некрасивая история. К счастью, она закончилась хорошо, но мы все равно предупреждаем вновь: не шутите с бербоут-чартером.

Капитан т/х «Оренбург» под флагом России, назовем его Сергеем Петровым, попал в довольно сложную ситуацию: ему не только не заплатили за работу обещанных денег, но ещё и обвинили в ненадлежащем исполнении служебных обязанностей. По условиям контракта, который подписал моряк перед выходом в рейс, выходило, что никто ничего ему не должен. Этот прелюбопытнейший документ, вообще, заслуживает отдельных слов.

– Здесь, если почитать внимательно, можно найти много удивительных моментов, – прокомментировали ситуацию юристы Балтийской территориальной организации РПСМ, к которым капитан Петров обратился за помощью. – Соб-

ственно говоря, ими всегда изобилуют контракты моряков, работающих на бербоутных судах. Как вам пункт о том, что «работник обязуется самостоятельно нести бремя ответственности по налогам и платежам, установленным в стране его регистрации»? А зарплата, выражающаяся в долларах? К слову, было бы что «выражать»: она составляет чуть больше двух тысяч долларов. Где это видано, чтобы капитану платили такие деньги? К тому же за работу под флагом России с моряками должны рассчитываться только в рублях.

Чтобы понять возмущение юристов, уточним ситуацию: т/х «Оренбург» работает под российским флагом. Следовательно, условия труда на та-

ком судне не должны противоречить законам, действующим в нашей стране. И в данном случае вовсе не работник обязан «нести бремя ответственности по налогам и платежам», а работодатель. Смешная зарплата пусть останется на совести судовладельца. Но «удивительный» контракт еще полбеды: большая проблема – заставить судовладельца выполнить даже эти условия.

– Поскольку судно находится в бербоут-чартере, то спросить за невыплату зарплату очень и очень непросто, – поясняют юристы. – Трудовые отношения с моряками оформляются по очень запутанным схемам, и разобраться в них нелегкая задача. Контракт с капитаном Петровым заключила иностранная компания «Kazaier Management Limited», зарегистрированная где-то на Виргинских островах. Собственником судна является компания «Polaris Shipping», базирующаяся в Краснодарском крае. Но, фактически, все вопросы, связанные с трудоустройством, выплатой зарплаты и т. п., решались через «Морскую судоходную компанию», которая находится в Санкт-Петербурге. Но это пока проблем не было. Потом все изменилось.

По идее за накопившийся должок перед моряком надо спрашивать с компании «Kazaier Management Limited». Но она далеко, и не факт, что по указанному адресу обнаружится вообще кто-либо. От «Polaris Shipping», как владельца судна, тоже особо ничего не добьешься. Остается «Морская судоходная компания», но она кивает на «Kazaier Management Limited». Получается замкнутый круг.

– Можно было бы обратиться в суд и задержать судно на основании морского требования, – говорят в юридическом отделе БТО РПСМ. – Но сделать это возможно лишь в том случае, если судно находится в питерском порту. Поскольку на момент обращения к нам капитана судна там не оказалось, то и задерживать было нечего. И потом: добиваться правды через судебные инстанции невероятно сложно и, главное, это грозит вылиться в долгий процесс. Но есть еще один, относительно бескровный способ, добиться справедливости. Благодаря тому, что флаг на судне российский, можно обратиться в транспортную прокуратуру: в сферу её компетенции как раз входит решение вопросов, связанных с невыплатой зарплаты нашим гражданам. Мы так и сделали, тем более что Санкт-Петербургской транспортной прокуратуре за представителем судовладельца ходить далеко не надо: со слов моряка именно компания, находящаяся в Питере, не будем забывать, платила зарплату членам экипажа т/х «Оренбург».

Надо сказать, что сотрудники транспортной прокуратуры ответственно отнеслись к заявлению, которое подал капитан при посредничестве юристов БТО РПСМ. В прокуратуре не стали говорить, что, мол, это не их дело, обращайтесь в суд и т. д. Другое дело, что там совсем не поняли, зачем моряк подписал такой странный контракт и согласился, по сути, работать без каких-либо гарантий.

Но, к сожалению, случаи подобного рода не редкость: когда долгое время сидишь без работы, и подворачивается шанс устроиться, особо не вчитываешься в условия контракта. Думаешь, как бы не взяли вместо тебя другого претен-

дента. На этом и подлавливают моряков ушлые судовладельцы. Тем не менее, сотрудники транспортной прокуратуры отнеслись с пониманием к непростой ситуации и посчитали нужным помочь моряку.

Прокурорские работники провели с представителями «Морской судоходной компании» беседу, после чего деньги сразу же нашлись, – рассказали в юридическом отделе и отметили, что БТО РПСМ и Санкт-Петербургская транспортная прокуратура совместными усилиями помогли не только капитану Петрову, но и многим другим морякам. Это еще раз доказывает, что правды, все-таки, можно добиться. Но вместе с тем, моряки должны понимать, что не все контракты одинаково хорошие: прочитайте и оцените, прежде чем ставить свою подпись.

### СТИВЕН КОТТОН: «ПРОБЛЕМЫ БУДУТ»

Ситуация с нарушениями трудовых прав моряков на бербоут-чартерных судах в России такова, что просто руки опускаются. У нас бербоут еще хуже, чем самый разудобный флаг. Вообще, в бербоут-чартере как таковом ничего плохого нет, однако в России бербоут-чартер почему-то часто используется как раз тогда, когда нужно уйти от ответственности и хотя бы каких-то обязательств перед моряками. Российский бербоут не просто удобен, а чрезвычайно удобен – настолько, что многие недобросовестные судовладельцы, заранее зная, что не будут заморачиваться с какими-то налогами, социальными отчислениями и прочей «ерундой», а то и вообще, с выплатой обещанной зарплаты, выбирают для своего судна флаг не Белиза или Сент-Винсента, а именно российский флаг, с тем, чтобы

потом отдать пароход самим себе в бербоут-чартер и стать труднодосягаемыми для российского правосудия.

Что по этому поводу думают в Международной Федерации Транспортников, «Морской Профсоюзный Телеграф» поинтересовался у координатора морской секции МФТ Стивена Коттона, который приехал в Санкт-Петербург в середине декабря, чтобы принять участие в работе Совета Российского профсоюза моряков.

**– Стив, мы знаем, что МФТ обычно не вмешивается в трудовые конфликты, которые случаются на судах под национальными флагами. С другой стороны, на российских бербоут-чартерных судах порой происходят вопиющие нарушения национального законодательства, а помочь морякам бывает очень и очень сложно. Могут ли эти моряки рассчитывать на защиту МФТ?**

– Вы, конечно, знаете, что такое судно под «удобным» флагом? Тогда вы должны знать, что такому судну пристальное внимание инспектората МФТ гарантировано по определению. А если на нем нет коллективного договора стандарта МФТ, то этот пароход еще и открыт для акций. То есть, в любом порту мира, где есть инспектор МФТ, при нарушении прав членов экипажа судовладелец будет иметь проблемы.

Более того, в соответствии с политикой МФТ, «удобным» может быть признан не только флаг, но и конкретный пароход под национальным флагом, если есть доказательства его двойной регистрации. Что касается конкретного работодателя, то в МФТ существует «черный список», и он общедоступный, куда вносятся данные о судоходных компаниях, компаниях-операторах, круинговых агентствах и конкретных предпринимателях, которые позволяют себе злостно нарушать трудовые права моряков, независимо от того, где они зарегистрированы – в стране «удобного» флага или нет. Так было с компаниями «Adriatic Tankers», «Polembros Shipping», «Zodiac Maritime Agencies».

Скажу больше, в этот список может попасть директор обанкротившейся судоходной компании. Комитет справедливой практики МФТ решил делать это для того, чтобы потом, если этот человек организует или возглавит другую компанию, его можно было идентифицировать и следить за работой его новой компании.

Поэтому, если вы знаете судовладельца, который постоянно нарушает права своих моряков, даже если они работают на него под российским флагом, и у вас есть доказательства этого, вы можете обратиться в Специальный отдел моряков МФТ – наше внимание и особенно тщательные проверки его судов инспекторами мы ему обеспечим.

Мы сказали Стивену наше «спасибо», и подумали, что, конечно, это не решает проблему в корне, но в качестве профилактической меры очень даже подойдет. Особенно, если неблагополучное бербоутное судно попадет под проверку где-нибудь в Швеции или Финляндии, где профсоюзные инспектора отличаются, так сказать, «особой жестокостью». Как бы то ни было, но это лучше, чем если российский флаг из-за таких горе-судовладельцев признают «удобным». Вот это будет позор... 🇷🇺



Стивен Коттон

# МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ 2011

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## ПОСЛЕДНИЙ ПРИЧАЛ ПРОСИТ РЕМОНТА



В КОМПЛЕКСЕ  
ТАСС-КОМПАКТ  
СТР. 2

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ВЕСНА НАЧИНАЕТ НАДЛАЖИ  
СТР. 6

ПОДЪЕМ ПИЛОНА  
НАД ПЛАТФОРМОЙ ДОНСКОГО  
СТР. 8

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## ПРАВИЛЬНЫЕ ДЕВОЧКИ ИДУТ НА ФЛОТ!



В КОМПЛЕКСЕ  
САЛАТЫ ВНИМАНИЕ  
И ПИЛОН  
СТР. 3

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ПОМОЩЬ  
ПОДСОБНИЦАМ  
СТР. 7

ПАРУСОЛЕТЫ ВНЕ  
ИЗДЕЛЫВАЮТСЯ  
СТР. 8

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## «НИЗКИЙ ВАМ ПОКЛОН!»



В КОМПЛЕКСЕ  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
СТР. 2

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## «UNIFORM WHISKEY UNAONE»



В КОМПЛЕКСЕ  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
СТР. 2

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ: «МНЕ ДАЖЕ ИНТЕРЕСНО»



В КОМПЛЕКСЕ  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
СТР. 2

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## BACK IN USSR



В КОМПЛЕКСЕ  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
СТР. 2

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ, КОТОРЫЕ ЧТУТ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР



В КОМПЛЕКСЕ  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
СТР. 2

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## 20 ЛЕТ СПУСТЯ



В КОМПЛЕКСЕ  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
СТР. 2

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

## СЪЕЗД «НЕДОВОЛЬНЫХ» ЛЮДЕЙ



В КОМПЛЕКСЕ  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
КОМПЛЕКС  
СТР. 2

В КРАСНОЯРЕ  
СТР. 3-4

ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ  
ИЗДАНИЕ

Издательство «Морской Профсоюзный Телеграф»

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ  
ИГОРЬ ПАВЛОВ НА ВСТРЕЧЕ В ГОРКАХ-9 РАССКАЗЫВАЕТ  
ПРЕЗИДЕНТУ РФ ДМИТРИЮ МЕДВЕДЕВУ О ПРОБЛЕМАХ КРИЗИСА  
СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА;**

**В КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРАХ СТАНДАРТА МЕЖДУНАРОДНОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ ВПЕРВЫЕ ПИРАТООПАСНЫЕ  
РАЙОНЫ ПРИРАВНЕНА К ЗОНАМ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ;**

**«ДЕВУШКИ – НА ФЛОТ!» – В ГМА ИМ. АДМ. С.О. МАКАРОВА УЧАТСЯ  
ПОЧТИ ДВЕСТИ ДЕВУШЕК;**

**ВСТУПАЕТ В СИЛУ ЗАКОН 305-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ  
В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ В СВЯЗИ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ  
ПОДДЕРЖКИ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА», УХУДШАЮЩИЙ  
ТРУДОВЫЕ ПРАВА РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ;**

**В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОХОДИТ VII СЪЕЗД РПСМ;**

**НАЧИНАЕТСЯ БОРЬБА РПСМ ПРОТИВ ТРЕБОВАНИЙ МИНТРАНСА,  
ЗАЛОЖЕННЫХ В ПРОЕКТЕ «ПОЛОЖЕНИЯ О ДИПЛОМИРОВАНИИ  
ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ», И ВВОДЯЩИХ  
ДЛЯ БОЛЬШИНСТВА ДОЛЖНОСТЕЙ НА СУДНЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНЗ.**



**2011**

# «ПРАВИЛЬНЫЕ ДЕВЧОНКИ» ИДУТ НА ФЛОТ!

В марте в России отмечается праздник, который, в отличие от прочих, особенно «новых» праздников, очень хорошо у нас прижился – Международный женский день 8 марта.

Поэтому мы никак не можем обойти стороной тему присутствия женщин на современном торговом флоте. А они, между прочим, есть. И это не только буфетчицы, повара или стюардессы.



Теперь женщин в экипажах можно встретить и на других должностях. По крайней мере, сотрудники нашей газеты тому свидетели: на судах, заходящих в питерские порты, мы встречали и женщину-третьего помощника, и пару раз девушек-кадетов. Но, правду сказать, это все были иностранки – голландки и немки. И вот мы задались вопросом: а у нас есть девушки, желающие связать свою жизнь с морем? Оказалось, есть!

Накануне праздника редактору газеты «Морской Профсоюзный Телеграф» повезло наблюдать утреннее построение на общеинженерном факультете Государственной морской академии им. адм. С.О. Макарова, что находится в Стрельне. И если для курсантов «Макаровки» это обычное, вовсе не торжественное, мероприятие, то у меня просто дух захватило. Ребята все по струнке, рапорт, гимн, подъем флага, приветствие – все четко, собранно. А самое главное – наравне с ребятами равнение держали девочки. И их было много!

После команды «вольно» начальник факультета разрешил отвлечь курсанток для беседы. Разговорились. Оказалось, эти девушки – не «управленцы» или «международники», а будущие штурмана и механики, первый и второй курсы. И они действительно

собираются работать в море. Спрашиваю: почему «Макаровка», зачем вам моря? В своих ответах девчонки, в принципе, единодушны.

Вот, например, Оля учится на первом курсе. Она приехала учиться на судоводительский факультет «Макаровки» из Екатеринбурга, потому что уверена, что здесь она получит самое качественное образование. А что такое порядок и дисциплина, которые подразумевает работа на флоте, ей хорошо известно – Оля училась в кадетском корпусе.

Про первокурсницу Александру с судомеханического факультета тоже нельзя сказать, что она смотрит на свое будущее сквозь розовые очки: «Да, конечно, море – это не самая легкая работа, зато очень интересная. А трудности – на то и трудности, чтобы их преодолевать. Опасная работа? Как и любая другая – на берегу тоже может случиться все, что угодно, никто от этого не застрахован. Но зачем заранее думать о плохом?»

А вот у второкурсницы Елизаветы из Мурманска, которую «в моря» своими рассказами сманил дед-механик, поначалу были сомнения – на первом курсе Лиза еще колебалась, правильный ли сделала выбор. Но сейчас все сомнения отпали, и свое будущее Лиза связывает только с морем.

Второкурсницы с СВФ Кристина и Виктория свое решение работать в море тоже принимали вполне осознанно: и Кристина, и Вика – дети морских семей. У Вики дед – судовой механик, а у Кристины, вообще, все мужчины в семье моряки: и отец, и дед, и дядька. Можно предположить, что и у этих девочек особых иллюзий относительно работы в море нет: ведь, наверняка, их близкие рассказывали им не только о морских красотах, ветре дальних странствий и чудесах заморских берегов.

Что такое море на самом деле, в скором времени узнает Евдокия. Она готовится к плавательской практике на паруснике «Мир». У Евдокии уже есть некоторый опыт, полученный за время прохождения шлюпочной практики на Западном Березовом острове. Конечно, она немного волнуется, как волнуются перед сложным экзаменом, но не боится. Во всяком случае, не настолько сильно, чтобы передумать стать штурманом.

Да эти девочки, похоже, все бесстрашные. Потому что шанс испугаться и все бросить у некоторых уже был – одни курсы борьбы с пожаром и борьбы за живучесть чего стоят. Решаю показать компетентность и говорю, что видела в бассейне средней мореходки этот тренажер: нужно надеть гидрокостюм, прыгнуть с вышки в воду и залезть на плотик. «Ну, собственно говоря, так», – улыбаются девочки, – «Только плотик нужно сначала перевернуть».

Задаю вопрос, который, без ложного замалчивания, интересует всех. Говорю: «Девочки, понятно, что работать придется в основном в чисто мужских коллективах. Это не смущает? Известно, как у нас относятся к женщинам, «посягнувшим» на изначально мужскую работу. Да и вообще, как вам вместе с мальчиками живется», ведь вы и здесь пока в меньшинстве?»

Отвечают: «Понятно, что работать придется сплошь среди мужчин. Да ведь главное – быть специалистом, хорошо разбираться в своем деле. Тогда и вопросов лишних не будет, и косых взглядов. И вообще, как себя поставишь с самого начала. А чтобы женихов «ловить», в моря ходить не нужно».

Катя с первого курса СВФ говорит: «Здесь, в «Макаровке», у нас никаких сложностей с ребятами нет. Некоторые, правда, глупые

еще в нашем возрасте, но... нормально. У нас даже, так сказать, здоровое соперничество получилось: мы не можем позволить себе учиться хуже них, а они не могут позволить, чтобы мы их в чем-то превосходили. Таким образом, все подтягиваются, и мы, и они».

Вот так. Выходит, девчонки прекрасно отдают себе отчет в том, какая работа их ожидает, но глаза у них буквально горят. Да, сложно – мы знаем. Да, опасно – мы понимаем. Да, многие (особенно мужчины) не могут принять факт, что женщина может стать моряком – ну и что! Зато – хорошее образование! Зато – интересная работа! Зато – перед тобою целый мир!

И, знаете, что удивительно? Никто из них не сказал, и даже полусловом не намекнул, что работать в море собирается из-за денег.

Конечно, в девичьих молодых головах еще много романтики, но рассуждают они уже достаточно серьезно, по-взрослому в хорошем смысле этого слова. Никакого там глупого хихиканья или притворно опущенных в полглазок. Чувствуется, что на этих девочек уже сейчас можно положиться. Да и сам начальник факультета говорит, что с девочками, в отличие от ребят, никогда никаких проблем нет. Они дисциплинированы, ответственны, и в «Макаровке» нет ни одной курсантки, которая бы имела академические задолженно-

сти или, вообще, плохо училась. А в Академии, между прочим, в этом году учатся двести девчонок!

В тот день вечером в «Макаровке» в Стрельне был большой концерт, приуроченный к Международному женскому дню. Ребята-курсанты и мужчины-преподаватели поздравляли лучшую половину человечества. К поздравлениям присоединяется и наша газета. Так держать, девочки! Если через пять лет вы останетесь такими же, не испугаетесь первой настоящей плавпрактики, не растеряете свои принципы и по-настоящему овладеете знаниями, то за будущее торгового флота можно быть спокойным! 📖

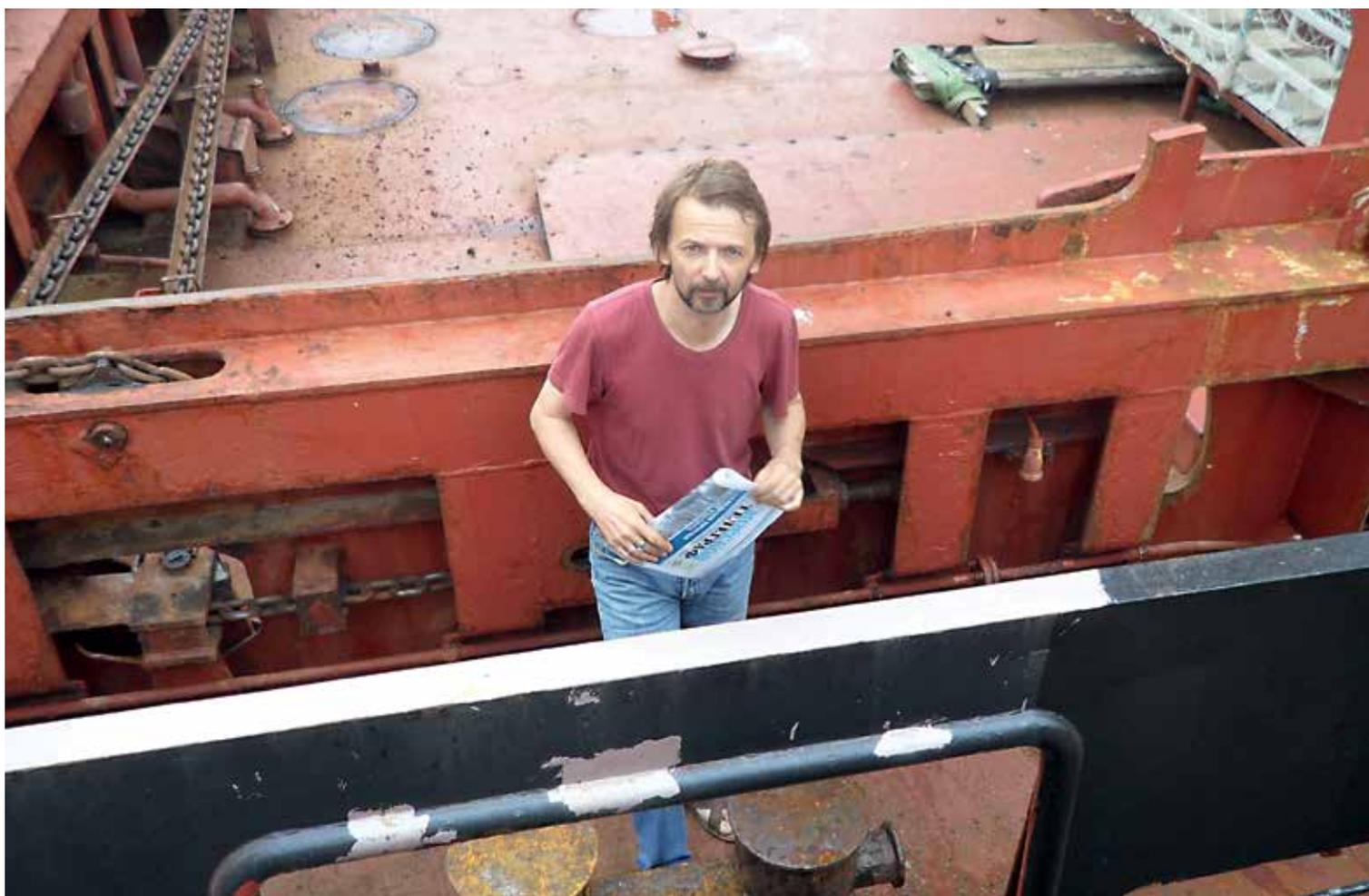
## КОМУ НУЖНО «ТАКОЕ» УЛМ?

«Меня терзают смутные сомнения...», – говорил управдом Бунша квартирному вору Жоржу Милославскому в к/ф «Иван Васильевич меняет профессию». Вот и нас тоже, потому что ситуация, что вокруг УЛМ, что, собственно, вокруг самой Конвенции МОТ № 185 «Об удостоверениях личности моряков», складывается какая-то неоднозначная.

С самого начала Конвенция задумывалась создателями для того, чтобы облегчить жизнь моряка. Положения, в ней содержащиеся, довольно простые и понятные, и редакция нашей газеты искренне радовалась, что у моряков появится удобный современный документ, и мы даже, грешным делом, критиковали наших чиновников, которые не торопились

эту Конвенцию ратифицировать. А теперь вот уже полтора года прошло с того момента, как Россия присоединилась к Конвенции, а на деле выходят одни сложности, и мы уже стали сомневаться. И никак не можем понять, какая от нового УЛМ практическая польза, потому что пока от него головной боли все-таки больше, чем пользы.

Вот очередной наглядный пример. Буквально пару недель назад в Балтийскую территориальную организацию РПСМ обратился моряк, который проживает в Санкт-Петербурге, но работает у дальневосточного судовладельца. Старый паспорт моряка у него закончился, и пошел человек оформлять УЛМ в дипломно-паспортный отдел администра-



ции питерского порта. Но не тут-то было – анкету-заявление у него не приняли, мотивировав это тем, что моряку нужно подтвердить свою трудовую деятельность по месту работы, а другими словами, езжай, уважаемый, на Дальний Восток и ставь на анкете печать у своего работодателя.

Естественно, человек пришел в профсоюз жаловаться. Тем более, что работодатель, когда моряк озадачил того по телефону, удивился и сказал, мол, присылай свою анкету, и контора без вопросов ее заверит и вышлет обратно, но это неправильно, не должно такого быть. Мы, конечно, тоже возмутились: неужели больше некому заверить анкету? Тем более, что в Инструкции Минтранса о порядке применения положения об УЛМ есть пункт, который позволяет решить такую проблему. Стали выяснять, и вот что из этого вышло.

Главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк отправился к начальнику ДПО ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Александру Иванову и попросил разъяснений. Последний подтвердил, что да, такие случаи бывают, когда моряк в силу различных причин не может подтвердить свою трудовую деятельность. Для таких «бесхозных» моряков есть специальное время приема – у нас в Питере, например, это вторник и четверг. Человек приносит старый паспорт моряка, действительные дипломы, квалификационные свидетельства и что там еще бывает, и медицинскую книжку с копиями, а анкету заверят сотрудники ДПО. Другое дело, что готовый УЛМ ему отдадут только при предъявлении документа, подтверждающего его работу на судне: представления судовладельца или представления круинга, мореходной книжки с записью о занимаемой должности, или судовой роли. А так, вообще, Инструкция предписывает выдавать справку о том, что УЛМ оформлен, и все-таки копию лицевой стороны оформленного УЛМ. Так что, как видите, на деле ничего страшного. Только интересно, почему такие тонкости знает начальник, но не знают сотрудники, занимающиеся приемом документов и отсылающие моряка «собирать штампы».

Безусловно, начальнику ДПО был задан вопрос и о том, как поступать в тех случаях, когда сканер не может подтвердить отпечатки пальцев. А такое уже бывало: пальцы «сняли», а к приходу моряка за документом рисунок стерся – именно так случилось в Находке, когда один моряк, решив не тратить попусту отпускное время, вскопал огород на даче. Ну и что: вместо папиллярного узора – одна сплошная мозоль, и информация машиной не считывается. «Это – проблема», – подтвердил А. Иванов. – «Будем думать, что делать – это вопрос пока не решенный».

Вот так. Получается, что все-таки мало ратифицировать Конвенцию, нужно еще обеспечить ее надлежащее выполнение. А у нас, похоже, как всегда присутствуют ка-

кие-то национальные перекосы. Срок действия УЛМ установлен в пять лет, хотя Конвенция устанавливает максимальный срок в десять. В Конвенции написано, что УЛМ должно выдаваться без необоснованных задержек – у нас почему-то на это уходит месяц, хотя, говорят, что при упрощенном порядке, когда есть предписание судовладельца и судно стоит в российском порту, УЛМ могут сделать чуть ли не за два дня. Был старый нормальный паспорт моряка, действующий десять лет, а теперь напридумывали и УЛМ, и мореходную книжку к нему, и загранпаспорт, если ты идешь за границу, и черта в ступе.

Да и, вообще, при таком раскладе задумываешься: а стоило ввязываться? Вон, живут люди и в ус не дуют. Англичане, немцы, шведы, да и самая морская держава Филиппины что-то не торопятся переходить на УЛМ, как, собственно, и американцы, с чьей подачи все это дело началось. На днях «Морской Профсоюзный Телеграф» побывал на т/х «Magdalena» (ATG). На борту оказались члены экипажа сразу из четырех стран: России, Беларуси, Украины и Латвии.

Последние три государства Конвенцию МОР №185 «Об Удостоверениях личности моряков» еще не ратифицировали, и, по словам этих моряков, они и не слышали, что такое УЛМ и зачем оно нужно. Им и так неплохо живется, и никаких проблем, предъявляя свои обычные паспорта моряков, они не испытывают. Так может, мы погорячились, приняв эту Конвенцию? Во всяком случае, ее главного предназначения – облегчить жизнь моряку, – Россия не достигла.

Но самое главное состоит в том, что есть подозрения, что это предназначение – то есть облегчение жизни моряка – вообще никогда никем и нигде не будет достигнуто. Во всяком случае, при существующих условиях. На эти подозрения нас навели, во-первых, статья одного американского капитана, опубликованная в издании Lloyd List, а во-вторых, случай, произошедший с нашими моряками с т/х «Onda» (VCT) в Таллинне. И это еще один, а вернее, два камня в огород Конвенции.

Что касается статьи капитана, то вообще-то она посвящена проблемам немного другого документа, удостоверяющего личность, а именно – удостоверению личности транспортного рабочего США – так называемой TWIC-карте. Эти карточки, наподобие УЛМ, были введены в штатах для работников транспортной системы страны – моряков, летчиков, водителей, портовиков – как раз для тех же целей, которые преследует Конвенция МОР № 185: универсальность, контроль, т.е. возможность загнать всех транспортников в общую электронную базу, и конечно, безопасность и еще раз безопасность – правда, в масштабах отдельно взятого государства.

Принцип TWIC такой же, как и УЛМ – проверка подавшего заявление на получение карты различными органами госбезопасности, и в результате выдача пластиковой

карты с внедренными биометрическими данными, которая в идеале должна «читаться» в любом порту страны. На практике получается, что или работник не может ее получить из-за накладок организационного характера, или карта не «читается» из-за ошибок технического плана. То есть система постоянно сбивает, а практического эффекта не дает никакого, что очень напоминает российскую ситуацию с УЛМ. Так вот этот капитан на чем свет стоит ругает введенную систему, а в конце между прочим так пишет: «но этот бардак ничто по сравнению с тем, что нам предлагает Конвенция № 185 «Об удостоверениях личности моряков»». Другими словами, понял человек, что то, что не работает в рамках одной страны, и по-прежнему не будет корректно работать в рамках мирового масштаба.

А что по поводу т/х «ONDA», то здесь картина прямо таки замечательная. Экипаж рассказал, что когда судно зашло в Муугу, к ним на борт поднялись портовые власти и сообщили, что сход на берег разрешен только тем, у кого есть на руках удостоверение личности моряка. Такой документ был только у одного из моряков, у остальных – паспорт моряка. Более того, с этих моряков взяли расписку в том, что их уведомили, что они не имеют права покидать судно. В результате в город не вышел никто. Портовые власти объяснили членам экипажа т/х «ONDA», что если бы судно работало под флагом России, то можно было бы сойти на берег и с паспортом моряка. А так – нет.

Наша газета снова стала выяснять, что к чему. Мы связались с Юрием Лембером, председателем Эстонского профсоюза моряков (EMSA), и попросили его прокомментировать ситуацию с нашими моряками.

– Без бюрократии здесь не обошлось, – сказал он нам. – Когда страны стали ратифицировать Конвенцию МОР № 185 «Об Удостоверениях личности моряков», в Эстонии было издано положение, оговаривающее порядок предоставления права морякам схода на берег. Поясню на примере т/х «ONDA», как это выглядит на практике. Члены экипажа там – россияне, флаг – не российский, но ваша страна подписала 185-ую Конвенцию: поэтому судно могут покинуть только те из моряков, у кого есть УЛМ. Если бы на судне был флаг России, то с паспортом моряка тоже можно было бы сойти на берег на основании Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL-65), которую ваша страна ратифицировала...

Самое же интересное, пожалуй, состоит в том, что сама Эстония не собирается ратифицировать Конвенцию МОР № 185. Дорого, говорят эстонцы, да и смысла нет.

Вот и получается у моряков одна морока с этой Конвенцией: мало того, что побегаешь, УЛМ оформлявши, так потом еще не факт, что тебе с ним везде будут рады. Поэтому мы тут сидим в редакции и сомневаемся: а, действительно, кому оно нужно, такое УЛМ? 

# ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ: «МНЕ ДАЖЕ ИНТЕРЕСНО»

21 июля в президентской резиденции «Горки-9» состоялась встреча лидеров российских профсоюзов с Президентом РФ Дмитрием Медведевым. Представителям Конфедерации Труда России, Федерации независимых профсоюзов и Союза профсоюзов была дана возможность донести до главы государства свое видение относительно несовершенства национального трудового законодательства, имеющихся проблем в социальных вопросах и трудностей с защитой прав работников. Председатель Российского профсоюза моряков (РПСМ) Игорь Павлов был среди тех, кто этой возможностью воспользовался.

Игорь Павлов рассказал Президенту о том, что именно, по мнению профсоюза моряков, нужно сделать, чтобы улучшить ситуацию. Говорилось о многих вещах. Например, о наступившем кризисе в социальном партнерстве, и о необходи-

мости внесения изменений в Трудовой кодекс, и об установлении минимального размера оплаты труда не ниже прожиточного минимума трудоспособного населения. Особый акцент был сделан на существующий в настоящее время принцип ведения коллективных переговоров с работодателем, когда в них может принимать участие только профсоюз, объединяющий больше половины сотрудников предприятия. Упомянул председатель РПСМ и о том, что люди, видя узаконенное несовершенство трудовых отношений, начинают терять веру в то, что их права могут быть защищены: часто бывает так, что если отдельные профсоюзы начинают бороться за права трудящихся, за достойную заработную плату, за достойную жизнь, то на сторону работодателей сразу встают и местная власть, и силовые органы. Другими словами, работники находятся в заведомо проигрышном положении.

Дмитрий Медведев слушал очень внимательно, а на замечание лидера морского профсоюза о том, что он, наверное, утопил Президента перечислением того, что нужно сделать, чтобы российским морякам жилось лучше, Дмитрий Анатольевич ответил: «Нет, Вы меня не утопили. На самом деле мне даже интересно».

Без сомнения, встреча в Горках – событие эпохальное не только для РПСМ, но для всех независимых профсоюзов, и если подобные встречи проводить регулярно, это пойдет на пользу всему российскому профсоюзному движению. Ну, а мы будем надеяться, что интерес к морякам у Президента не пропадет.

## БЕСЕДА ПРЕЗИДЕНТА РФ ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА И ПРЕДСЕДАТЕЛЯ РПСМ ИГОРЯ ПАВЛОВА

(ФРАГМЕНТ СТЕНОГРАММЫ ВСТРЕЧИ)

### И. ПАВЛОВ:

Позвольте, Дмитрий Анатольевич, мне взять слово. Я представляю Российский профсоюз моряков.

Те предложения, которые Вам уже передал Борис Евгеньевич (Кравченко Б. Е. – председатель Конфедерации труда России – прим. Редакции), это далеко не новые предложения. Дело все в том, что сразу с принятием Трудового кодекса в 2002 году КТР и Российский профсоюз моряков, будучи не согласны с некоторыми положениями этого Трудового кодекса, написали жалобу в Международную Организацию Труда на отдельные статьи Трудового кодекса, отдельные положения, которые ущемляли права и работников, и профсоюзов.

Административный совет МОТ рассмотрел нашу жалобу и направил Правительству РФ рекомендации по приведению в соответствие с международными нормами отдельных положений Трудового кодекса. Долго вообще ничего не делалось по этому вопросу, потом, наконец, все-таки была собрана рабочая группа, в которую вошли представители КТР, РПСМ и Минздравсоцразвития. Они подготовили законопроект, но этот законопроект вообще никак не реализован, и, насколько мне известно, даже нигде не рассматривался. Этот законопроект,



наверное, даже шире, чем те предложения, которые сейчас Вам озвучил и передал Борис Евгеньевич. Основываясь на опыте работы членских организаций КТР, я могу твердо сказать, что с 2002 года возможности профсоюзов по защите интересов своих членов резко ограничились.

Могу привести пример нашего профсоюза. До 2002 года мы были участниками переговоров и подписантами Отраслевого тарифного соглашения. Но после принятия Трудового кодекса нас на законном основании отстранили от участия в этих переговорах. Причиной стало изменение в Трудовом кодексе порядка формирования единого представительного органа. Сейчас согласно Трудовому кодексу профсоюз большей численности имеет право представлять всех работников отрасли. Мы, на мой взгляд, сделали все возможное, потому что мы вели долгие переговоры с руководством того профсоюза, мы обращались в Минздравсоцразвития, мы обращались в Роструд, мы в конце концов даже судились по этому поводу. Но закон есть закон, и все остается на своих местах.

При этом я хочу отметить, что наш профсоюз вообще имеет достаточно большой опыт международных переговоров, потому что мы являемся участниками Международного переговорного форума, на котором заключается единственное в мире коллективное международное соглашение, которое касается судов «удобного флага». Но наш международный опыт оказывается не востребованным здесь, внутри России.

Поэтому мы предлагаем внести изменения в Трудовой кодекс об обязательном формировании единого представительного органа для ведения коллективных переговоров по заключению Отраслевого соглашения с участием всех общероссийских профсоюзов, действующих в отрасли. И одновременно предлагаем в Трудовом кодексе наряду с отраслевыми соглашениями предусмотреть профессиональные соглашения, которые могут заключаться по одному или по нескольким видам деятельности.

Борис Евгеньевич достаточно мягко охарактеризовал сегодняшнее состояние социального партнерства, о чем Вы нас и призвали поговорить. Но, на мой взгляд, социальное партнерство сейчас находится в кризисе. Подтверждением проявления этого кризиса служит количество официально зарегистрированных забастовок. В 2002 году это были тысячи забастовок, в 2010 году их практически нет. У трудящихся просто потеряна вера в то, что они чего-то могут добиться, справедливости могут добиться своей собственной рукой, как поется в известной песне – в «Интернационале».

Средняя зарплата, о которой Вы говорили, рабочего – 17 тысяч. Это тоже, на мой взгляд, свидетельство кризиса социального партнерства, потому что на 17 тысяч, на среднюю зарплату, невозможно ни рожать детей, ни растить детей, ни давать им образование, ни улучшать жилищные условия, ни помогать старикам, ни заботиться о собственном здоровье. Это очень низкая заработная плата. И это не столько результат плохой работы профсоюзов, потому что и профсоюзы, естественно, в этом виноваты, а в большем случае это результат несовершенства трудовых отношений.

И то, о чем говорил Борис: если отдельные профсоюзы все-таки начинают бороться за права трудящихся, за достойную заработную плату,

за достойную жизнь, то на сторону работодателей сразу встают и местная власть, и силовые органы. Мы это видели и во Всеволожске на «Форде», и в Туапсинском морском порту, и на Московской железной дороге. Конечно, при этом силы сторон, которые участвуют в этом конфликте, неравные. С одной стороны, только люди, объединенные в профсоюз, а с другой стороны – и силовые структуры, и местная власть, и работодатель, у которого есть и деньги, и юристы, все что угодно.

Что необходимо, на мой взгляд, для выхода из кризиса социального партнерства?

Первое. Необходимо вносить изменения в Трудовой кодекс, о которых мы говорили.

Второе. Согласно 133 статьи Трудового кодекса надо устанавливать минимальный размер оплаты труда на уровне не ниже, чем прожиточный минимум трудоспособного населения. Это основа, это фундамент, на котором должно строиться социальное партнерство.

И третье. На мой взгляд, государственные предприятия должны стать примером социального партнерства, наверное, это полностью находится в компетенции и Правительства, и Вашей.

Кроме того, хочу отметить некоторые другие вопросы. Например, на мой взгляд, важный вопрос, хотя не характерный для членских организаций, которые входят в КТР, потому что мы представляем высококвалифицированных рабочих, на наши рабочие места не берут дешевую иностранную рабочую силу, но вопрос этот крайне важен для защиты интересов российских граждан на рынке труда. Сегодня работодатели, которые используют труд иностранных рабочих, временно пребывающих на территории Российской Федерации, освобождены от уплаты взносов в Пенсионный фонд, в Фонд социального страхования, в Фонд обязательного медицинского страхования, поэтому иностранные рабочие им обходятся на треть дешевле, чем российские рабочие. И это ставит российских рабочих в заведомо неравное положение с иностранными рабочими. Такая схема выгодна только работодателям, она не выгодна больше никому. Это показывает, как работодатели умеют ловко лоббировать свои интересы и «протаскивать» свои интересы.

Посмотрите: российские рабочие теряют свои места и подвергаются дискриминации по национальному признаку. Иностранные рабочие не имеют никакой социальной защиты, они даже лишены права на медицинское обслуживание, кроме экстренного медицинского обслуживания. Пенсионный фонд, Фонд социального страхования, Фонд медицинского страхования не получают взносов за миллионы иностранцев, которые работают на территории России, а работодатели экономят 34 процента от фонда оплаты труда. При такой системе им скоро вообще не нужны будут российские рабочие, а только иностранные рабочие.

Существует еще одна проблема, над которой мы безрезультатно бьемся уже несколько лет (мы – я имею в виду РПСМ), – проблема прохода на территории портов и на суда, которые стоят у причалов. Трудовой кодекс предусматривает право представителей профсоюзов беспрепятственно проходить на рабочие места, где работают их члены. Порты – это государственная собственность, они переданы в аренду стивидорным компаниям.

Стивидорные компании организуют на территории порта обработку судов, обработку грузов. У каждой из этих стивидорных компаний своя охрана, свои правила пропуска. Поэтому, когда мы пишем им письма с просьбой пропустить, они либо вообще игнорируют наши письма и не отвечают на них, либо отвечают нам отказами. А если и оформляют пропуска, то эти пропуска оформляют возмездно. Например, стоимость на автомобиль может достигать до 20 тысяч. В ленинградском порту 18 районов, 18 стивидорных компаний, пешком не побегаешь по всем этим районам, Вы же знаете город Санкт-Петербург. Поэтому общая стоимость может составить свыше 300 тысяч рублей, это не безвозмездный проход на территорию порта. Кроме того, разовые пропуска оформляются достаточно долго, потому что требуется согласование еще и с тамошней, и с пограничниками.

Чувствую, что я Вас утомил.

**Д. МЕДВЕДЕВ:**

Нет, Вы меня не утомили. Вы хорошо и подробно рассказываете. На самом деле мне даже интересно. Но я хотел бы понять, если они такие деньги дерут, я имею в виду стивидоров этих, почему их через прокуратуру-то не призвать к порядку?

**И. ПАВЛОВ:**

Мы обращались в Находке в прокуратуру, но ситуация не изменилась. Они все делают на законном основании.

**Д. МЕДВЕДЕВ:**

Если я правильно понимаю, Игорь Николаевич, речь идет о плате, которая ничем не предусмотрена. Правильно? Или же все-таки они на законных основаниях эту плату берут?

**И. ПАВЛОВ:**

Мне трудно сказать, я не юрист. Мне кажется, что не на законных. Законом предусмотрено право профсоюзов проходить на территорию порта.

**Д. МЕДВЕДЕВ:**

Я-то считаю, что это, по всей вероятности, абсолютно незаконный побор, а если это так, то это повод для вмешательства прокуратуры для того, чтобы они по мозгам надавали всем, кто эту плату собирает, если речь идет об использовании именно полномочий профсоюзных руководителей.

**И. ПАВЛОВ:**

Порт – это одна модель, один пример. Дело все в том, что в любом случае это касается всех профсоюзов: как только профсоюз начинает занимать активную жизненную позицию, защищать интересы трудящихся, так все работодатели предпринимают меры по ограничению представительства профсоюзов на предприятии. Они вытаскивают профсоюз за ворота, они запрещают проход профсоюзным работникам на территорию предприятия. И это общая для всех организаций КТР проблема.

У меня есть еще несколько вопросов, которые касаются специфики труда моряков, я бы все-таки их, может быть, изложил после того, как выскажутся мои товарищи, потому что время я свое уже выбрал.

**Д. МЕДВЕДЕВ:**

Спасибо. 🇵🇷

Полностью стенограмму встречи Президента Д. Медведева с лидерами российских профсоюзов в Горках-9 можно прочитать на сайте Кремля: <http://kremlin.ru/news/12054>

# СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ, КОТОРЫЕ ЧТУТ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

Как известно, великий комбинатор Остап Бендер читил уголовный кодекс. Приятно осознавать, что среди российских судовладельцев есть такие, которые пошли еще дальше – они чтут не только, тьфу-тьфу, уголовный кодекс, но и коллективный договор с профсоюзом. А для этого, согласитесь, нужно иметь немного более развитое чувство ответственности.

7–8 сентября в Санкт-Петербурге прошло совместное заседание этих самых ответственных российских судовладельцев, оперирующих судами под «удобными» флагами, и Российского профсоюза моряков. Среди тех, кто чтит коллективный договор – самые крупные российские судоходные компании, такие как «Совкомфлот», «Новошип», Северное морское пароходство, «Палмали» и Мурманское морское пароходство. Интересы моряков представляли руководители соответствующих региональных организаций профсоюза.

Встреча состоялась в рамках национального уровня Международного переговорного форума (IBF), а, значит, речь пойдет не столько о судовладельцах, сколько о коллективных договорах. Напомним, что существуют несколько видов коллективных договоров МФТ, по которым работают суда под удобным флагом. Однако самые распространенные из них имеют аббревиатуру – IBF Collective Agreement. Заключать подобные коллективные договора с членскими организациями МФТ могут только те судовладельцы, которые входят в так называемую Международную переговорную группу. Их основное отличие от остальных договоров, одобренных МФТ, заключается в том, что они более гибкие по шкале заработной платы и предусматривают наличие различных фондов для нужд моряков (обучение, переподготовка, социальные мероприятия и т.п.). Неудивительно, что договора этого типа более привлекательны для судовладельцев, и по ним уже работают тысячи моряков, в том числе и российских.

Напомним также, что в связи с мировым финансовым кризисом 2008 года, величина заработной платы моряков по всем договорам стандарта МФТ была заморожена. И только летом этого года на Международном переговорном форуме в Майами процесс сдвинулся с мертвой точки – сторону судовладельцев удалось убедить, что время внести изменения в коллективные договора пришло. Другое дело, что подход к каждому судовладельцу с этого года будет индивидуальным.

Поэтому в данном случае, наверное, самый главный вопрос, которым задастся любой моряк, работающий на судне, где действует колдоговор IBF, звучит предельно просто: «Если судовладельцу договор IBF нравится, то чем он хорош для меня?» Скажем сразу, что волноваться здесь не стоит: интересы плавсостава никак не ущемлены, и перейдем непосредственно к самим изменениям в колдоговоре, которые вступят в силу с января 2012 года. Уже сейчас можно говорить о том, что увеличение заработной платы постепенно продолжится в течение всего срока действия колдоговора, то есть до 2014 года. Немаловажно и то, что судовладельцы будут участвовать в организации плавпрактики курсантов, которые потом займут места на их судах.

Надо сказать, что пираты тоже внесли свои поправки в переговорный процесс. Судовладельцы – участники Международного переговорного форума приняли на себя обязательства расширить лloydовскую зону военных действий. В результате обсуждений были определены две зоны: зона повышенного риска и расширенная зона риска. Карты с границами этих зон должны находиться непосредственно на судне, работающем по колдоговору IBF. В том случае, если оно будет заходить в зону повышенного риска, то моряк сможет отказаться от работы в таком районе при условии, что судно не проходит по Международному рекомендованному транзитному коридору (на карте: он обозначен как IRTC, и проход по нему контролируется военными кораблями НАТО, России, Индии, Китая и т.д.). В любом слу-

**В результате обсуждений были определены две зоны: зона повышенного риска и расширенная зона риска. Карты с границами этих зон должны находиться непосредственно на судне, работающем по колдоговору IBF. В том случае, если оно будет заходить в зону повышенного риска, то моряк сможет отказаться от работы в таком районе при условии, что судно не проходит по Международному рекомендованному транзитному коридору.**



чае, нахождение в этой зоне предполагает 100% увеличение базовой ставки для членов экипажа судна. Нахождение в расширенной зоне риска тоже считается опасной, если судно подверглось угрозе захвата. День, когда произошло нападение, подлежит дополнительной оплате, но на этот счет капитаны должны будут получить подробные инструкции в своих судоходных компаниях.

И, пожалуй, одним из самых важных моментов является то, что в колдоговоре IBF определен статус моряка в плену: «В случае, если моряк оказывается захвачен или иным образом оказывается не в состоянии продолжать плавание вследствие акта пиратства или угона судна, вне зависимости от того, имели ли эти акты место внутри или вне установленных Форумом зон, найм моряка, соответствующие его права и причитающиеся выплаты сохраняются вплоть до освобождения моряка и далее, пока он не будет благополучно репатриирован к месту проживания или найма, либо пока не будут выполнены все контрактные обязательства Компании. Это, в частности, включает полную выплату заработной платы и иных предусмотренных контрактом выплат. Компания также обязана предпринять всё возможное для обеспечения захваченных моряков дополнительной защитой, питанием, соцобеспечением, медицинской и иной необходимой помощью».

Что касается конкретных цифр по шкале заработной платы, то они будут известны на последующих этапах переговоров на национальном уровне, которые должны закончиться к концу ноября. Единственное, что можно сказать на сегодняшний день, это то, что шкала не будет единой для всех компаний-участников IBF. У разных судовладельцев разная история, и разные финансовые показатели – поэтому логично, что профсоюз принимает это во внимание в своих требованиях. В любом случае – есть минимальный стандарт МФТ, ниже которого зарплата плавсостава опуститься не может. Ну, а если кто-то из судовладельцев подобно Остапу Бендеру спросит своего моряка: «Скажите, Шура, сколько вам нужно для полного счастья?», (и даст), профсоюз этому препятствовать не будет. 🇷🇺

# МОРЯК? ЗА БОРТ!

Сейчас о бедственном положении российского судостроения и судоходства не рассуждает разве только немой или страдающий ангиной. Эта горячая, без насмешки, тема была срочно поднята на поверхность во многом благодаря, хотя и грех так поминать безвинно погибших людей, трагедии т/х «Булгария». Не то, чтобы наши чиновники до этого не знали, что российский флот изнашивается донельзя, а сумасшедших строить суда в России, практически, не находится – просто дело «Булгарии» стало слишком громким для того, чтобы продолжать делать вид, что все пока еще нормально.

Как бы то ни было, но на свет появился сначала законопроект № 555755-5 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства», а потом и одноименный Федеральный закон от 07.11.2011 за номером 305-ФЗ. По иронии судьбы этот шикарный подарок российским морякам вступил в силу прямо в бывший День Великой Октябрьской социалистической революции. В чем здесь ирония? А вот в чем.

Нечто революционное в законе действительно присутствует, только это что-то отнюдь не социалистическое, а даже напротив, какое-то провокационное и антиобщественное. Мы сейчас не будем говорить в целом, плох или хорош этот закон для отечественных судовладельцев и судостроителей. Наверное, все же неплох. Но вот хорошим для российских моряков этот закон назвать однозначно нельзя – их попросту выкинули «за борт».

Ведь что придумали светлые головы из Комитета Госдумы по экономической политике и предпринимательству (а именно они разрабатывали законопроект)? Ясное дело: для того, чтобы что-то поддерживать, нужны деньги. А у кого они есть? Над этим вопросом думали, очевидно,



долго – законопроект прежде, чем превратиться в закон, прошел полных три чтения. И ответ таки нашелся: деньги, оказывается, есть у моряков! И их нужно взять.

Конкретно, для облегчения участи российского судовладельца, зарегистрировавшего свои суда в Российском международном реестре судов, с 1 января 2012 года по 31 декабря 2027 года государство (внимание!) освобождает его от уплаты взносов по работающим на него морякам во все внебюджетные фонды. А именно: в Пенсионный Фонд, Фонд социального страхования и Фонд обязательного медицинского страхования. Таким образом, на предприятии, якобы, останется чуть ли не треть фонда оплаты труда. Для поддержания.

Что это значит на деле. На деле это значит, что моряк, горбатящийся на родной флаг, в будущем остается на баобах – пенсии ни по старости, ни, дай бог, по инвалидности, у него не будет, как, впрочем, и оплаты больничного листа в настоящем. Законопроектчики, естественно, утешают: типа, за счет сэкономленных средств ФОТ судовладелец будет увеличивать морякам зарплату. Утешение весьма слабое – как показывает жизнь, судовладельцы вовсе не дураки, чтобы раздавать кому-то сэкономленное. Еще законопроектчики уверяют, что трудовые и социальные права моряков не будут попорчены: типа, государство будет само возмещать все эти выплаты в ПФ, соцстрах и ФОМС. Будет, но только исходя из какой величины?

Эта величина упирается еще в один минус закона. Минимальный размер оплаты труда моряка нигде в законе не обозначен. Мы не говорим уже о ставках уровня Международной Федерации Транспортников – не до жиру. Но уж

рекомендованные ставки Международной Организации Труда уж могли бы зафиксировать законодательно. Но, увы... На практике это означает, что работодателю ничто не мешает и дальше использовать серые зарплатные схемы – официально установить на предприятии, к примеру, штатное расписание, привязанное к общероссийскому нищенскому МРОТу. А чего: матрос – один МРОТ, третий механик – два, стармех, старпом – три. Ну, капитану можно и побольше – три с половиной. И мы, например, не то чтобы опасаемся, а просто уверены, что именно так и будет – ведь в таком положении дел заинтересованы и работодатель, и само государство – возмещать меньше...

Еще один более чем странный пункт закона, призванного чего-то поддерживать – внесение изменений в Трудовой Кодекс РФ. В соответствии с этим пунктом, на суда, зарегистрированные в РМРС, экипажи будут наниматься на основе срочного трудового договора. Морские суда, суда внутреннего плавания, суда «река – море» – без разницы: пока есть работа – работай, навигация закончилась – иди хоть в таксисты. Спрашивается, кто будет работать на таких условиях? Опытный профессионал? Молодой специалист? Среди моряков, как и среди судовладельцев, дураков нет. Мы не знаем, что думают по этому поводу в Госдуме, но лично мы считаем, что с таким подходом трудно что-либо поддержать.

Короче говоря, непонятно, в чем российские моряки в очередной раз провинились, и почему закон вышел таким безответственным по отношению к ним. Может, потому, что закон разрабатывали «экономисты и предприниматели» из думского комитета, а не транспортники из Минтранса? Черт его знает. Ясно одно, а вернее два.

Во-первых, приняв такой закон, Госдума утвердила российский флаг в качестве «удобного», поставив его на одну ступеньку с флагами Молдовы, Камбоджи и Монголии. Уж больно характерны признаки так называемого «открытого» регистра: одни налоговые льготы для судовладельцев и никаких социальных стандартов для плавсостава.

А во-вторых, последующее развитие событий нам, например, видится совершенно отчетливо. Нашему моряку, профессионалу, еще не утратившему чувство собственного достоинства и безразличному к своему будущему, просто не остается ничего другого, как помахать на прощание рукой российскому работодателю, желающему видеть его на своих «удобных» судах, и самому выбраться за борт – то есть, снова пойти искать утешения под иностранным флагом. Хотя бы и «удобным» – там, при прочих равных условиях, хоть деньги можно заработать хорошие, особенно, если есть коллективный договор стандарта МФТ. И именно так этот моряк и поступит. А отечественному судостроению и судоходству придется развиваться без него. В общем, как-то так. 🇷🇺



# СЪЕЗД НЕДОВОЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Полностью довольный человек бесполезен для общества – кажется, так говорил товарищ Ленин. Тут мы с ним абсолютно согласны, и тем приятнее нам сейчас сказать, что мы оказались правы, когда в прошлом номере нашей газеты, говоря о предстоящем съезде Российского профсоюза моряков, предположили, что профсоюзу еще ох, как рано, отправляться на покой. Так вот. Он, VII Съезд РПСМ состоялся в Санкт-Петербурге 23 ноября и показал, что в профсоюзе почивать на лаврах как раз никто и не собирается. Потому что очень беспокойный получился съезд. Конечно, никто не подрался, докладчики друг друга за волосы не таскали, и водой из стаканов не поливали. И тем не менее.

Богатый интерьер гостиницы «Коринтия Невский Палас» не смог подавить энергию делегатов, которую те тщетно пытались прикрыть галстуками и костюмами. И кроме приятных и всем понятных вещей в виде приветствий и поздравлений от гостей съезда и докладе о работе профсоюза за отчетный период, были озвучены вещи и не очень приятные, а именно реальная ситуация, складывающаяся в российской морской отрасли, начиная с реформы, или лучше сказать, реорганизации отраслевых ведомственных вузов, и заканчивая положением, пардон за каламбур, с «Положением о дипломировании членов экипажей морских судов».

Да и как тут быть довольными и спокойными, когда, «переделывая» морское образование, «Макаровку» собираются почему-то присоединить к Университету водных коммуникаций. Предлагаемый Минтрансом проект «Положения о дипломировании», требующий для получения рабочих дипломов вахтенного помощника/механика наличие высшего образования, тоже к спокойствию не располагает.

Ратификация, а точнее, не ратификация Россией Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве», нельзя сказать, что вызывает сильное недовольство, но начинает уже слегка нервировать. Конвенция

появилась на свет еще в 2006 году, и к настоящему времени ее успели ратифицировать 22 государства, а делегация от России все ездит-ездит на сессии МОТ, а принять окончательное решение никак не может. Представители РПСМ работают в составе делегации еще со времен подготовки проекта этой Конвенции, и, по мнению профсоюза, для России присоединиться к ней самое время. Ведь после того, как «Билль о правах моряков» ратифицируют тридцать стран, вкуче представляющие треть мирового торгового флота по тоннажу, выполнение требований этого документа станет обязательным для всех. Даже для тех, кто под ним не «подписывался».

А уже одно условие для вступления Конвенции в силу выполнено. И чем раньше мы ее ратифицируем, тем больше времени у нас будет подвести под нее национальную законодательную базу.

Еще легкое недовольство делегаты съезда высказали в связи с получением моряками виз для выезда за границу в страны Евросоюза. В смысле, для того, чтобы сесть на свой пароход, находящийся в порту чужого государства. Ведь сейчас моряки получают визы на общих основаниях. Так почему бы их не выделить в «особую категорию граждан», как это предложил Премьер Владимир Путин, говоря о визах для российских артистов и спортсменов? Кстати, с тем, что моряки (и не только российские) – это особая категория, согласны даже сотрудники некоторых иностранных консульств. Главное – чтобы от России поступила инициатива, а там уж, при желании, можно как-то договориться.

Еще в разряд вещей, с которыми никак не может согласиться профсоюз, входит, напри-

мер, ныне действующее федеральное Отраслевое соглашение по морскому транспорту. Этот замечательный документ, к разработке и подписанию которого РПСМ не допустили, не только не отвечает целям защиты трудовых прав моряков, но его отдельные положения просто не соответствуют российскому трудовому законодательству, ущемляя права работников в вопросах режима рабочего времени и оплаты труда. Что, между прочим, было подтверждено Рострудом – при уведомительной регистрации Соглашения. Так как тут быть довольным?

В общем, подводя итог, по всем тем пунктам морской жизни, которые беспокоят РПСМ, Съездом были вынесены резолюции. Они отправятся по своим правительственным адресатам, а РПСМ продолжит работать по намеченным направлениям. Судя по тому, какая в нашей стране пуленепробиваемая чиновничья бюрократия, процесс может растянуться и до следующего съезда...

О Съезде можно рассказать еще много чего. Можно рассказать о том, какой замечательный

концерт-приветствие подготовили курсанты «Макаровки» (некоторые из делегатов чуть не прослезились, вспомнив свое курсантское прошлое. Честное слово, редактор своими глазами видела!) Или, к примеру, о том, как искренне критиковал работу профсоюза по одному из вопросов работник самого же профсоюза. Или о том, какую проникновенную поздравительную речь произнес морской координатор Международной Федерации Транспортников Стив Коттон. В конце концов, можно рассказать о выборах председателя профсоюза, которым, в результате тайного голосования, стал Юрий Сухоруков, ранее занимавший пост заместителя председателя РПСМ.

Можно все. Но это не главное. Нет, главное, конечно, но еще главнее то, что на профсоюзном Съезде собрались не равнодушные сытые функционеры, а искренние, способные злиться, ругаться и обниматься, живые люди. Недовольные, а значит, нужные обществу. А, значит, еще повоюем! 

## ПРИГОВОРЕННЫЕ К «ВЫШКЕ»

В ноябре Министерство транспорта РФ чуть не осчастливило российских моряков шикарным «подарком» – новым «Положением о дипломировании членов экипажей морских судов». Мы говорим «чуть», потому что осчастливить все-таки не вышло. И слово «подарок» мы намеренно пишем в кавычках, так как подарочек больше смахивал на мину замедленного действия, подложенную под все российское судоходство вместе взятое. При этом Минтранс, очевидно, исходил из самых лучших побуждений и хотел сделать «как лучше». Слава Богу, не успел.

Ведь что хотели навязать нашим морякам? Чтобы, начиная с 2012 года, при получении-обмене рабочих дипломов те предъявляли, ни больше ни меньше, документ о высшем морском образовании. Ну не все, конечно, а так, только те, кто собирается получать рабочий диплом вахтенного помощника/механика, электромеханика и старшего рефмеханика. Матросу и камбузнику можно не предъявлять.

И что характерно, проект этого замечательного документа появился в начале ноября и «висел» себе тихо-мирно на сайте Министерства транспорта, не привлекая к себе почти ничего внимания. Кроме внимания Российского профсоюза моряков. Это не преувеличение – это чистая правда. Когда профсоюз сыграл общую тревогу, выяснилось, что ни судовладельцы, ни круинг, ни тем паче простые моряки, никто и не подозревал, какой шедевр созрел в недрах министерства.

Тут надо пояснить, почему РПСМ так пристально следил за судьбой этого нормативного акта. Когда в начале 2010 года в Минтрансе взяли за переделку существующего «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов», РПСМ стал активно участвовать в разработке нового проекта. Дело в том, что, по мнению профсоюза, требования, предъявляемые к моряку этим «Положением», сильно завышены по сравнению с нормами международной Конвенции ПДМНВ-78/95. Для того, чтобы это понять, ненужно иметь семи пядей во лбу – любой, кто заинтересуется и прочитает текст Конвенции, увидит, что нигде в Конвенции не написано, что российский моряк должен каждые пять лет приносить в дипломный отдел и подтверждение плавстажа, и свежие сертификаты с разных курсов, и еще проходить экзаменовку. В Конвенции написано или то, или другое. И нет в ней ни слова о том, что российский моряк раз в пять лет должен тратить уйму времени и кучу денег для продления своих рабочих документов.

Короче говоря, когда стали переписывать «Положение», в профсоюзе воодушевились: вот он, шанс, привести российское законодательство к международным стандартам, и об-

легчить участь моряка! Рано радовались: никто никому ничего облегчать не собирался. Несмотря на множество рабочих встреч с участием представителей профсоюза, несмотря на то, что в министерстве некоторые товарищи кивали головами, типа, да, согласны, нужно упрощать процедуру получения рабочих документов, в ноябре этого года появляется проект, который назвать иначе, как ударом ниже пояса, язык не поворачивается. В соответствии с ним, офицерские должности может занимать только человек с высшим морским образованием, и точка!

Что буду делать старпомы, капитаны и механики, имеющие десятки лет плавстажа за плечами, но не имеющие высшего образования, после того, как сроки действия их рабочих дипломов истекут министерство не тревожит. Кто займет их рабочие места – никого не волнует. Как будут работать российские судовладельцы, оставшиеся без моряков – всем плевать. Куда денутся средние мореходки, благодаря новому «Положению» годные только на обучение матросов – вообще не интересно. Делать нечего – профсоюз разворачивает «военные действия» и стягивает подкрепление. И вот тут-то и выясняется, что круинговые компании не в курсе событий, что с судовладельцами обсудить проект документа, напрямую их затрагивающего, никто не удосужился, а у моряков от таких известий просто глаза на лоб. И, тем не менее, благодаря профсоюзу события начинают развиваться стремительнейшим образом и не без успеха.

23 ноября Съезд РПСМ принимает резолюцию, и направляет ее в адрес Правительства России. В течение последующей недели наша газета начинает акцию протеста «Не дай себя утопить!» и сбор подписей моряков против предлагаемого

проекта «Положения». К акции присоединяются территориальные организации РПСМ в других регионах России: сбор подписей проводится как на судах, где работают наши моряки, так и через электронный адрес редакции. Все полученные от моряков письма переправляются нами в Минтранс. Мы также обращаемся к круинговым компаниям, многие нас поддерживают – их протесты туда же. 7 декабря звоним в Минтранс поинтересоваться, так сказать, авторством проекта «Положения» – страна должна знать своих героев. Очень вежливый чиновник жалуется, что весь департамент завален письмами от моряков, и, правда, на условиях анонимности, сообщает нам имена ответственных лиц, а также то, что проект будет пересматриваться в самое ближайшее время.

Это время наступило 14 декабря – тогда на сайте Министерства транспорта появился измененный текст проекта «Положения о дипломировании». Однако пересматривали его, видно, плохо, по сему высшее образование для старпов, капитанов и механиков – старшего и второго – так и осталось обязательным к предъявлению. Единственное, сделали отсрочку: предъявлять нужно будет не с 2012 года, а с 2015-го. Но это, согласитесь, сути дела особо не меняет. Поэтому работа профсоюза по отстаиванию основного права моряков – права на труд – продолжается.

26 декабря наступил переломный момент. В Минтрансе состоялась встреча с участием представителей РПСМ и судовладельцев. Наш источник в министерстве, опять же, при условии, что мы не станем его называть, рассказал, что дискуссия разгорелась нешуточная. Причем ребята из министерства вели себя так, как будто сделали большое одолжение, согласившись на гласное обсуждение документа. Тем не менее, чиновникам пришлось сдерживать натиск сразу с двух сторон – и профсоюз и работодатели выступили единым фронтом. Все происходило очень бурно, а одному из представителей профсоюза даже сказали, типа, вы здесь не хамите. Однако, несмотря на такое противостояние, эта встреча принесла определенные результаты. Профсоюзу было обещано, что приговор, то есть требование о наличии высшего образования для ряда должностей, действительно вступит в силу через три года, но на тех, кто до этого момента успеет получить рабочие дипломы, его не имея, он распространяться не будет.

А 28 декабря случилась удивительная вещь. Петиция моряков против принятия «Положения» с их «живыми» подписями легла на стол министра транспорта. Положил ее туда Борис Левин, президент Ассоциации Вузов транспорта, ректор Московского государственного университета путей сообщений. Да, да, тот самый, с которым мы познакомились на IV Всероссийской конференции «Санкт-Петербург Морская столица. Кадровая политика», и который дал нам обещание передать ее лично в руки Игоря Левитина. И человек сдержал слово, за что ему наша искренняя благодарность. Мы уж не знаем, как там в Минтрансе со служебной субординацией, и правда ли то, что министр порой точно не знает, что творится в некоторых его департаментах, но Игорь Евгеньевич вызвал к себе товарища директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта и приказал разобраться и доложить.

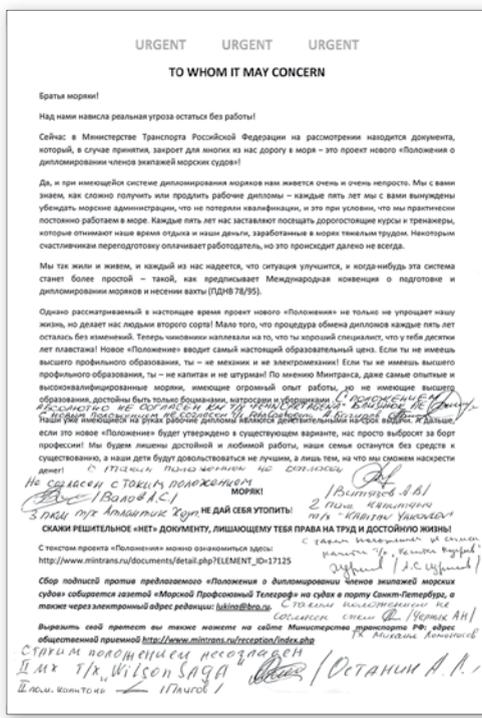


И что бы вы думали? 30 декабря редакция нашей газеты получает письмо за подписью вышеупомянутого директора, в котором тот просит довести до сведения всех моряков, что «... Проектом Положения предусмотрено, что до 1 января 2015 года допускается взамен документа о высшем профессиональном образовании, предусмотренного Положением, предъявлять документ о среднем профессиональном образовании по соответствующей специальности. В дальнейшем, требовании о наличии высшего профессионального образования для получения дипломов капитанов, старших помощников ка-

питанов, старших механиков, вторых механиков и старших электромехаников будет действовать только при первоначальной выдаче указанных дипломов. Лица со средним профессиональным образованием, имеющие в настоящее время действующие рабочие дипломы капитанов, старших помощников капитанов, старших механиков, вторых механиков и старших электромехаников, как и получившие их до 1 января 2015 г., смогут продлевать дипломы без предъявления документа о высшем профессиональном образовании». Мы эту просьбу выполняем.

Что хочется сказать в заключение. Во-первых, пока все эти обещания не будут отображены в отдельных пунктах официального проекта «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов», расслабляться нельзя. И, в крайнем случае, у профсоюза еще будет возможность обжаловать документ, который ущемляет права моряков и, так или иначе, ставит под удар всю морскую отрасль страны. Хотя бы через Верховный Суд РФ.

А во-вторых... Во-вторых, хочется выступить, как говорится, со встречной инициативой. Почему бы не разработать специальное «Положение», обязывающее работников Минтранса, пускай даже только Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта, каждые пять лет подтверждать стаж работы по специальности, проходить курсы повышения квалификации в течение минимум двух месяцев, сдавать квалификационные экзамены, а также предъявлять документ «о получении высшего профессионального образования в морском образовательном учреждении по программе, соответствующей требованиям Конвенции ПДНВ и согласованной Росморречфлотом».



# МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ 2012

**МОРСКОЙ ТЕЛЕГРАФ**

**ОНИ СПАСАЛИ «К-219»**



В РИМЕРЕ...  
 В КРОНИИ...  
 ДА ВДРУГО НЕ ЗАГЛАЖИТЬ...

**МОРСКОЙ ТЕЛЕГРАФ**

**РАБОТА БУДЕТ!**

Группа компаний «Совкомфлот»  
**СКФ Юнион**  
 Санкт-Петербург



В РИМЕРЕ...  
 НЕЛЬЗЯ ОСТАВИТЬ...  
 ЗАЩИТЕ КОМПАКТОРНЫЕ...

**МОРСКОЙ ТЕЛЕГРАФ**

**ДО СВИДАНИЯ, ДОРОГИЕ!**



В РИМЕРЕ...  
 ЗА ВОО...  
 ТОВАР... КОМПЛЕКС... МОР...

**МОРСКОЙ ТЕЛЕГРАФ**

**«КОМПЕТЕНТНОСТЬ РОССИЯН НЕ ПОДЛЕЖИТ СОМНЕНИЮ»**



В РИМЕРЕ...  
 ВЛОЖИТЕ...  
 ДЕРЖИТЕ ИЛИ ЗАГЛАЖИТЬ...

**МОРСКОЙ ТЕЛЕГРАФ**

**ФЛАГ ОПУСТИТЬ, ФЛАГ ПОДНЯТЬ!**



На...

**МОРСКОЙ ТЕЛЕГРАФ**

**ITF WEEK OF ACTION: «ЭТО ЗДОРОВО ИМЕТЬ СЕРТИФИКАТ ITF!»**



В...

**МОРСКОЙ ТЕЛЕГРАФ**

**КАРИБСКИЙ КРИЗИС: ВОЙНА, КОТОРОЙ НЕ СЛУЧИЛОСЬ**



В...

**МОРСКОЙ ТЕЛЕГРАФ**

**БЕЗ СРОКА ДАВНОСТИ**




В...

**МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ПОДПИСЫВАЕТ ПРИКАЗ № 62  
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ДИПЛОМИРОВАНИИ ЧЛЕНОВ  
ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ»;**

**ПРЕДСЕДАТЕЛИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РПСМ ПИШУТ  
ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО В МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ;**

**КОРРЕСПОНДЕНТ ГАЗЕТЫ «МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ»  
ЗНАКОМИТСЯ С ЖИЗНЬЮ ЭКИПАЖА Т/Х «PRINCESS ANASTASIA»;**

**МОРЯКИ, СПАСАВШИЕ ЭКИПАЖ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ К-219,  
ПОЛУЧИЛИ ВЕДОМСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ ЧЕРЕЗ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ;**

**ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ ОТ 11.09.2012 № 341  
О РЕОРГАНИЗАЦИИ В ФОРМЕ ПРИСОЕДИНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО  
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ  
МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА»  
К ФЕДЕРАЛЬНОМУ БЮДЖЕТНОМУ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМУ  
УЧРЕЖДЕНИЮ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ВОДНЫХ КОММУНИКАЦИЙ» ОБРАЗОВАН ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА  
ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА.**



**2012**

# WHAT'S THE PRICE?

Читатели «Морского Профсоюзного Телеграфа» и те, кто следит за новостями на сайте [www.bro.ru](http://www.bro.ru), не могли не заметить, что тема дипломирования моряков проходит по нашим страницам красной нитью. Некоторые даже могут подумать, что мы уделяем ей слишком много внимания, и носимся с этим проектом «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» как с писаной торбой. А что прикажете делать? Вопрос-то, действительно, болезненный, и нам ничего не остается, как продолжать держать руку на пульсе – как-то не хочется, чтобы чиновники снова попытались втихую протащить документ, крайне выгодный бизнесменам от морского образования и крайне невыгодный морякам, единственное желание которых заключается в том, чтобы им дали возможность спокойно работать.

Вообще, в пылу борьбы с попытками навязать комсоставу морских судов высшее образование, мы и сами чуть не забыли, с чего все началось. А началось-то с того, что поначалу Российский профсоюз моряков выступал против завышенных – по отношению к Конвенции ПДМНВ 78/95 – требований к моряку, которые ему предъявляются при продлении или обмене рабочего диплома. Почему? Потому что из-за них рабочий документ получается просто бриллиантовым. Между тем, проект нового «Положения» добавляет еще как минимум два дополнительных сертификата, что, можно предположить, процедуру совсем не удешевит. Так что вернемся в начало и поговорим, собственно, о деньгах. А чтобы было с чем сравнивать, приведем примеры других стран.

С помощью отдела международных связей РПСМ нам удалось получить информацию от морских профсоюзов Великобритании, Греции, Голландии, Италии и США, касающуюся процедуры обмена дипломов их моряками. Нам было интересно узнать, гоняют ли их каждые пять лет за новыми сертификатами, как дорого это обходится, много ли отнимает времени, и считают ли моряки, что нужно что-то изменить. Вот, что следует из присланных ответов.

**ВЕЛИКОБРИТАНИЯ:** Выдачей рабочих документов занимается Морская администрация, а именно Maritime and Coastguard Agency. Продление рабочего диплома – по Конвенции, каждые 5 лет. Стоимость вопроса – от 55 до 66 фунтов стерлингов (с учетом курьерской доставки на дом), сроки – максимум 28 дней, но обычно хватает и семи. Документы к предъявлению: имеющийся диплом, медицинский сертификат и подтверждение работы в море в течение определенного времени. Бланки заявлений можно скачать с сайта агентства, но само заявление и квитанцию об оплате нужно посылать обычной почтой. Экзамен сдавать не нужно. Замечания по действующей процедуре продления диплома: английские моряки ничего менять не хотят.

**ГРЕЦИЯ:** Выдачей морских дипломов занимается Министерство судоходства. Продление рабочего диплома – по Конвенции, каждые 5 лет. Стоимость вопроса – бесплатно. Сроки – один день. Необходимые документы: имеющийся диплом, медицинский сертификат и подтверждение работы в море в течение 12 месяцев за последние пять лет. Экзамен сдавать не нужно, заявитель приносит документы лично. Замечания по действующей процедуре продления диплома: греческие моряки ничего менять не хотят.

**ГОЛЛАНДИЯ:** Продление рабочего диплома – по Конвенции, каждые 5 лет. Выдачу морских документов производит специальная негосударственная структура под названием KIWA, назначенная и подконтрольная министерству транспорта. Стоимость вопроса – 128 евро. Сроки – обычно семь дней. Экзамен сдавать не нужно. Документы к предъявлению: медицинский сертификат, подтверждение работы в море в течение определенного срока и имеющийся диплом. Заявитель может обратиться по почте или по электронной почте. Замечания по действующей процедуре продления диплома: голландские моряки ничего менять не хотят.

**ИТАЛИЯ:** Продление рабочего диплома – по Конвенции, каждые 5 лет. Выдачей и обменом дипломов занимается Береговая охрана. Стоимость вопроса – 29,24 евро. Сроки – от двух недель до двух месяцев, в зависимости от того, в каком порту находится офис Береговой охраны. Документы к предъявлению: имеющийся диплом, мореходная книжка, плавцenz – 36 месяцев работы в море за последние пять лет,

и сертификаты об основной подготовке, действительные на момент подачи заявления. Документы подавать лично. Экзамен сдавать не нужно. Замечания по действующей процедуре продления диплома: итальянских моряков

очень волнует вопрос, связанный с подтверждением работы в море. Дело в том, что устроиться итальянским морякам на работу сейчас непросто, многие из них сидят на берегу, и набрать тридцать шесть месяцев за пять лет очень проблематично.

**США:** Продление рабочего диплома – по Конвенции, каждые 5 лет. Морскими документами занимается Береговая охрана. Стоимость вопроса – 50 долларов. Сроки – максимум 28 дней, но обычно хватает и недели. Документы к предъявлению: медицинская книжка, имеющийся диплом, для вахтенных офицеров – сертификат оператора ГМССБ, подтверждение работы в море в течение определенного срока, а если оно отсутствует – действительные сертификаты об основной подготовке, и удостоверение транспортного работника, так называемая Transportation Workers Identity Card (TWIC). Замечания по действующей процедуре продления диплома: американским морякам не очень нравится процесс длительный процесс медицинского освидетельствования. Они также считают, что предъявлять TWIC при продлении диплома нет совершенно никакой необходимости – вполне достаточно паспорта моряка.

Ну, а что касается России, то у нас выдачей морских документов занимается Министерство транспорта через администрации морских портов, и государственная пошлина за продление диплома составляет 400 рублей. Казалось бы, практически, даром, однако собака зарыта совсем не здесь. Создана такая система, при которой каждые пять лет из моряка косвенным путем выкачиваются огромные суммы денег. И мы даже напишем, какие именно – смотри таблицу. Мы не стали указывать конкретные названия Береговых учебно-тренажерных центров, но заметим, что всего их, одобренных Госморречнадзором, по стране 60 штук. Цены, понятное дело, варьируются в зависимости от региона и «крутизны» БУТЦа, но суть остается неизменной – моряк, неси свои денежки.

Конечно, глупо было бы утверждать, что обучение на различных курсах и тренажерах вовсе не нужно. Нужно обязательно. Но пусть это будет делом добровольным: хочет моряк получить диплом следующего класса или сменить тип судна, пусть пройдет дополнительное обучение или переподготовку. Или, например, если моряк имеет длительный перерыв в работе – пусть идет, восстанавливает знания. Но сейчас это регулярное принудительное переобучение больше смахивает на вымогательство, причем узаконенное.

В общем, любой российский моряк лучше знает, во что ему обходится обмен и продление рабочего диплома. Мы лишь хотели пояснить, что профсоюз, споря с чиновниками Минтранса о проекте нового «Положения о дипломировании», этот аспект тоже не упускает из виду. И когда мы говорим о приведении этого важнейшего для моряков документа к конвенционным нормам, мы имеем в виду и то, что нельзя узаконивать превращение моряка в дойную корову. 



# СЛУЖИТЬ БЫ РАД...

В конце февраля на Всероссийском аграрном форуме Премьер и тогда еще кандидат в Президенты России Владимир Путин пообещал расширить перечень лиц, которые не подлежат призыву на службу в армию. Правда, это произойдет только тогда, когда численность контрактников составит 450 тыс. человек. Путин посетовал, что сейчас трудно комплектовать Вооруженные Силы, принимая во внимание, что служба всего-то длится 12 месяцев. К тому же страна столкнулась с демографическими проблемами. Поэтому ничего не поделаешь: придется немного подождать и потерпеть.

В какой-то степени, доводы премьера понять можно, но принять, скажем, если речь идет о курсантах высших морских учебных заведений – не совсем. Они, может, и служить – рады, и не хотят «отмазываться», но зачем было отбирать, к примеру, у ГМА им. адм. С.О. Макарова военную кафедру? Неужели дела в армии настолько плохи, что без них никак не обойтись? Или была плоха сравнительно недавняя практика, когда курсанты того же ЛВИМУ, выпускались лейтенантами ВМФ? Самое странное, что попытки вернуть военную кафедру в «Макаровку» делаются, но все они пока безрезультатны.

Впрочем, у тех ребят, которые сейчас учатся в морских учебных заведениях, похоже, есть вариант «откосить» на совершенно законных основаниях благодаря проекту нового списка профессий для альтернативной службы в армии, опубликованному Минздравсоцразвития и Рострудом. По крайней мере, ожидается, что его примут совсем скоро. Так вот этот список будет расширен: мы насчитали не менее двух специальностей, которые со всей уверенностью можно сказать, что они имеют отношение к морю: матрос и электрик судовой. Под вопросом остались механик и моторист: в списке не уточняется специализация.

Если закрыть глаза на то что, альтернативная служба дольше обычной по времени (до 21 месяца, включая два отпуска), тогда инициатива чиновников смотрится прямо-таки прорывом в «популяризации» мор-

ской профессии. К тому же, с точки зрения получения опыта работы, такой срок вполне приемлем. Но у нас, как всегда, где-то что-то упустили, и призывнику будет чрезвычайно трудно устроиться матросом или электриком на судно.

Дело в том, что есть еще один список – государственных предприятий, где могут работать «альтернативщики». В основном, это учреждения социального обслуживания, здравоохранения, образования. А вот заступить на вахту получится только на УПС «Седов» и «Крузенштерн». Потому что из огромного списка организаций связанными с флотом оказались только «Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота» и «Мурманский государственный технический университет». А где же «Росморпорт», «Северное морское пароходство», «Мурманское морское пароходство» и другие предприятия водного транспор-

та? Наверняка, там бы не отказались от кадров, готовых послужить родине по уже полученной специальности. Да и на реке сейчас никто работать не хочет – вот бы и направляли туда на альтернативную службу. И судовладельцам хорошо – омоложение кадров, и молодым специалистам есть, где набраться опыта. Впрочем, может, это из серии «мужики-то и не знают»?

Мы со своей стороны, постараемся довести до сведения судовладельцев данную информацию, а также поинтересуемся в Минздравсоцразвития и Роструде, что они подразумевали, когда внесли в список механика и моториста, и на каких условиях в этот список можно будет внести и другие судовые специальности. 🇷🇺



# КОМУ ПО ЗУБАМ РАБОТА НА ПАРОМЕ?

Вместе с гибелью Балтийского морского пароходства наша страна на Балтике лишилась не только десятков и десятков грузовых судов, но и пассажирского флота с мировым именем. И результаты этой потери до сих пор дают о себе знать.

Относительно обучения специалистов для пассажирских судов она стала невосполнимой – по сути, подготовку обслуживающего персонала свернули, и опыт, который нарабатывался десятилетиями, был утерян: кого и для чего учить? Что же касается классных специалистов, разом оставшихся не у дел, то о них как-то забыли: тогда, в лихих девяностых, не только они остались без работы. В итоге квалифицированные кадры, которыми гордилась бы любая круизная компания, разбрелись кто куда. Некоторые продолжили трудовую вахту на легендарном круизном лайнере «Maxim Gorkiy», пока тот не отправили на гвозди, но в большинстве своем люди уходили или на грузовые суда, или, вообще, на берег...

Однако время идет, и вот уже российские специалисты снова востребованы на пассажирских судах, работающих на Балтике. Речь идет о двух паромах компании «ST.PETER LINE»: «Princess Anastasia» и «Princess Maria», соединяющих Северную столицу с Хельсинки, Стокгольмом и Таллинном. Приятно осознавать, что наконец-то Питер стал ближе к своим соседям, во многом благодаря проложенным «принцессами» морским путям. Востребованность среди россиян сравнительно недавно открытых линий подтверждает тот факт, что основной поток пассажиров на паромах – наши соотечественники. Примечательно также, что рабочий язык на «принцессах» – русский, а это является немаловажной деталью.

Во всяком случае, что касается т/х «Princess Anastasia», изначально сложилось так, что со времен работы парома еще под именем «Bilbao» подавляющее большинство экипажа – и эксплуатационники, и обслуживающий персонал – состоял из граждан Литвы и Эстонии. Такой национальный состав экипажа, и в первую очередь обслуживающего персонала, объяснялся тем, что владельцы парома рассчитывали на преобладание иностранных туристов – финнов и шведов, а у прибалтов, как известно, есть определенный опыт работы на балтийских паромных линиях. А теперь вот оказалось, что россияне ничуть не хуже справляются со своими служебными обязанностями, и они постепенно и органично вливаются в экипаж.



Некоторые из них, как стюардесса Ольга Анисимова, а в прошлом бортпроводница на пассажирских судах БМП, были рады вновь окунуться в свою привычную стихию. Другим же, впервые ступившим на палубу морского судна, пришлось учиться, так сказать в бою: все-таки работа на пароме имеет свою специфику. Итак, кто же эти люди, обеспечивающие досуг, комфорт и безопасность пассажиров парома «Princess Anastasia»?

## Все под контролем

Если театр для зрителя начинается с вешалки, то т/х «Princess Anastasia» для пассажира – с «X-ray» аппарата, наподобие тех, с которыми путешественники имеют дело перед посадкой в аэропорту. Еще при подъеме по трапу становится понятно, что со службой безопасности лучше не шутить.

– Нет, уважаемые, с кипятильником никак нельзя, – отчетливо слышится откуда-то сверху. – Представляете, что будет, если сто человек разом воткнут электроприборы в розетку, чтобы попить чайку? Это же судно!.. Нет-нет, к сожалению, водку вам придется оставить...

Пассажиры нехотя расстаются с кипятильниками и алкоголем.

– Запрещенные к проносу на борт вещи из ручной клади изымаются и возвращаются по окончании рейса, – поясняет начальник службы безопасности Этибар Мамедов. – Это, прежде всего, связано с безопасностью самих пассажиров.

С алкоголем ситуация особая.

– Люди собираются отдыхать четыре дня. Естественно, контингент попадает самый разный. Хотя, обычно, вся агрессия выливается на нас в первый день пребывания пассажиров на борту. Потом, уже в море, сутки спустя, люди начинают чувствовать себя гораздо спокойнее.

Этибар откровенно говорит, что особенно тяжело приходится в эмоциональном плане: такая работа крайне выматывает. К тому же, случаи бывают самые разные. Некоторые пассажиры, если переберут лишнего, даже грозятся выброститься за борт.

– Особо буйных мы изолируем, – поясняет Этибар. – Но это уже крайняя мера. Они, пока не успокоятся и не придут в себя, находятся в специальных помещениях в целях их же безопасности, чтобы не натворили бед. Если видим, что кто-то на палубе лежит – бывает и такое – то сначала определяем, не нужна ли человеку медицинская помощь: может, ему плохо стало. В общем, стараемся сделать все для того, чтобы привести его в чувство. Ну, и личность выясняем обязательно.

На т/х «Princess Anastasia» у службы безопасности все под контролем: везде расставлены видеокамеры. Члены экипажа, пассажиры всегда могут обратиться к её сотрудникам для урегулирования конфликтных ситуаций.

– Мы всегда действуем крайне вежливо, прежде всего стараемся успокоить людей, – говорит Этибар. – Особенно следим за курением пассажиров: ведь как показывает статистика, зачастую на борту возникают пожары именно из-за того, что люди дымят в неположенных местах.



## СЕРГЕЙ ЕВСТИГНЕЕВ, капитан т/х «SPL Princess Anastasia»:

«Специалисты на любом пароме всегда в цене. И каждый старается их переманить! Российские моряки – опытные, и претензий к ним быть не может. Однако у некоторых все же сказывается отсутствие опыта работы именно на паромах. Тем не менее, ребята приходят довольно шустрые, с большим желанием проявить себя. Мне с ними легко. Ведь, по сути, у нас с ними одна школа. Кроме того, рабочий язык на судне – русский. Даже российскую коллекцию карт используем, несмотря на мальтийский флаг. Да и обслуживающий персонал набирается с российской стороны, непосредственно из Санкт-Петербурга, чтобы с обслуживанием пассажиров было легче и проще. В общем, проблем здесь никаких нет».

У нас курить можно на открытой палубе и там, где есть хорошая система вытяжки: в казино, ночном клубе.

Несмотря на тяжелый график работы с подвахтами, авралами в вечернее время, сотрудники службы безопасности находят время для занятий спортом: на борту есть спортивный зал для экипажа.

– Текучки кадров как таковой у нас нет, – говорит Этибар. – Люди уходить не стремятся – здесь все вполне приемлемо, включая и то, что мы работаем три рейса (12 дней), а потом два рейса (8 дней) отдыхаем на берегу.

## Клиент всегда прав

Александр Сторожев, крупье, родом из Тамбова. Он не скрывает, что для него попасть на т/х «Princess Anastasia» и работать по своей специальности, стало большой удачей. Когда стали повально закрываться казино по всей стране, многие сотрудники этих развлекательных заведений остались без работы. Александр, тогда работавший в Москве, не стал исключением.

– Я работал в одном хорошо известном казино, – рассказывает Александр. – Но мне пришлось вернуться в Тамбов – перебивался случайными заработками до тех пор, пока на горизонте не появились «принцессы».

Несмотря на то, что на них открылись вакансии крупье, найти подходящих людей из числа россиян, отвечающих всем требованиям (одно из условий: опыт работы в Москве) было нелегко. На Александра вышли по сохранившимся связям и предложили работу. Теперь он вернулся в почти привычную среду. Почему почти? Да потому что работает не на берегу. Но это его не смущает: он два месяца в рейсе, две недели отдыхает, рабочий день – с 9 вечера до 6 утра. Александру вполне хватает времени отдохнуть дома, да и своим заработком он тоже доволен...

Александр Герасимов – бар-менеджер. Он отвечает за уровень сервиса, который предлагается гостям т/х «Princess Anastasia». Александр управляет персоналом из восьми человек. Во многом, именно от грамотно поставленной работы бар-менеджера зависит, останутся ли довольны пассажиры качеством обслуживания. ➤

– В нашем деле не все решают деньги, – без шуток говорит Александр. – Работа-то все-таки с людьми, а люди бывают разные. Тем не менее, зарплата барменов на пароме – конкурентоспособная. Что касается графика, то он у нас плавающий, и тут уж как каждый приспособится.

На т/х «Princess Anastasia» Александр попал, увидев объявление компании об имеющихся вакансиях. Он не жалеет, что пришел на паром: заработок устраивает, да уже как-то попритерся со временем...

Есть на борту «Princess Anastasia» и кабинет врача. Там то и работает Алексей Пашин. Основная нагрузка на Алексея приходится до захода судна в порт.

– Я оказываю первую помощь членам экипажа и пассажирам, – говорит Алексей. – Что касается пассажиров, то чаще всего обращаются в связи с приступами морской болезни. Бывает, что туристы травмируются, иногда простужаются. Ну и «похмельный синдром» иногда приходится снимать, куда уж без этого.

Алексей – специалист широкого профиля, закончил Военно-медицинскую академию, служил в вооруженных силах. На открытую вакансию врача на пароме набрал в интернете. Прошел собеседование, заполнил анкету, и через некоторое время с ним связались и предложили конкретную работу на судне. На т/х «Princess Anastasia» он делает третий рейс.

## Стюардесса по имени Ольга

Расспросить стюардессу о ее работе на борту парома – дело нелегкое. Паром может взять на борт две с лишним тысячи пассажиров, на борту больше восьмисот кают разного класса, а стюардесс – во всяком случае, во время описываемого рейса – в экипаже насчитывалось двадцать две. И пусть паром не был загружен максимально, работы стюардессам всегда хватает. К тому же есть еще и подвахты, и на посадку пассажиров выйти нужно, и в тревогах стюардессы тоже участвуют.

Ольга Анисимова, работающая на т/х «Princess Anastasia» уже около года, рассказывает о себе, не отрываясь от выполнения своих обязанностей – прямо во время уборки.

– Самое сложное для нас начинается, когда пассажиры массово сходят на берег, – признается Ольга. – Тогда надо все делать бегом, чтобы успеть убрать каюты. Но ничего – справляемся. Чай, не первый год в море!

Ольга родилась в Ленинграде. Работала бортпроводницей на таких судах Балтийского морского пароходства, как «Анна Каренина» и «Константин Симонов». И даже с развалом пароходства она все равно была уверена, что еще поработает по своей специальности на Балтике. Такой случай действительно представился – правда, не скоро. Ольга вернулась в море, когда паром «Георг Отс» под российским флагом стал обслуживать линию Балтийск-Санкт-Петербург. Но удача длилась недолго: в 2010 году паром свернул свою работу, отправившись по Севморпути на новое место дислокации – Владивосток.

И здесь, как нельзя кстати, на горизонте появились «принцессы». Ольга узнала, что на них требуются стюардессы, из рекламы в одной из газет. Она с легкостью прошла собеседование, включая тест на знание английского языка – для нее, как человека с большим опытом работы, это не представляло большого труда. Теперь Ольга – полноправный член экипажа т/х «Princess Anastasia», где ее все устраивает: график работы (16 дней в рейсе, 16 дней дома), да и заработок неплохой.

И хотя труд стюардессы нельзя назвать легким, Ольге есть с чем сравнивать. Говорит, сейчас не то, чтобы стало меньше работы – орудия труда стали как-то «технологичнее». По ее словам, раньше у нее в арсенале были только тряпки со швабрами да ведра, а теперь все же современные моющие пылесосы, чистящие средства, удобные тележки.

– Некоторые работают на круизных судах по несколько месяцев, – говорит Ольга. – Но это не по мне. Да, они приезжают домой с «котлетой» денег. Но мне лучше получать понемногу, но чаще, тогда я чувствую некую стабильность, да и не потратишь все разом.

И хотя со своими эстонскими коллегами Ольга живет на борту дружно, она будет рада видеть своих соотечественниц в составе экипажа парома. Она считает, такая работа отлично подходит для петербурженки, и удивляется, что желающих не очень-то и много. Хотя, может, люди просто не знают?..

## Кому по зубам работа на пароме?

Так кому под силу работать на пароме? Наверное, если говорить об обслуживающем персонале, основная цель которого – удобство пассажиров, то работник должен быть ответственный, вежливый и терпеливый.

К тому же, как признаются сами члены экипажа, самые капризные из пассажиров – это россияне, ибо за наименьшие деньги громко требуют максимального сервиса. Но здесь все становится ясно уже после первого пробного рейса: кто потянет, тот остается, а кто нет – до свидания.

Среди тех, кто работает на круизных судах, ходит такое выражение: «белые пароходы – черная работа». Наверное, оно справедливо, ведь то, что для пассажиров – развлечение, для моряков и «обслуги» – совсем не легкие вахты.

Но мы с надеждой смотрим на паромы «Princess Anastasia» и «Princess Maria», работающие по коллективным договорам Международной федерации транспортников, поскольку именно с ними связано возрождение пассажирского флота и культуры его обслуживания на линиях, которые связывают Морскую столицу России с Европой. Пусть им всегда и во всем сопутствует удача! 🍀



# ПЕСНЯ ПРО ВРЕДНОСТЬ НА ПРОИЗВОДСТВЕ

«Товарищ, я вахты не в силах стоять...» – пел кочегар в легендарной песне, а что делать? Не было у него тогда ни трудового законодательства, ни коллективного договора. А самое главное – куда жаловаться? Царю-батюшке? Так пошли как-то с петицией, а получилось «Кровавое воскресенье».

А в СССР и в начале «постперестроечного» периода был Народный суд, который всегда принимал решение в пользу трудящихся. Ну, по крайней мере, никогда советский суд не принимал решения, по которому ухудшалось положение работника.

Но что-то сломалось в последнее время в нашем государстве, которое, заметьте, по Конституции является социальным. А как еще оценить голодовку профактивистов с пивного завода «Хейнекен», которые, несмотря на поддержку губернатора Санкт-Петербурга, Трудовой инспекции и Прокурора, не могут найти правды в суде?

Опять же, «наезд» на профсоюзную организацию докеров в порту Восточный. Тут вроде бы есть формальная причина, а на самом деле – грозное предупреждение от администрации порта неуголному профсоюзу. Короче, давят нашего брата по всему трудовому фронту. Так и чувствуется акуля хватка капитализма.

У профсоюзов-то давно уже все отобрали: ни коллективный договор нормально заключить, ни профорганизацию на предприятии создать, ни забастовку провести. И примеров этому масса: новороссийский порт, порт Туапсе, завод «Форд», завод «Хейнекен» и прочая и прочая. А что в итоге? Новая напасть. Ну не нравится нашим работодателям восьмичасовой рабочий день, и то, что еще есть какие-никакие права у работников. Недавно «лесные бароны», то есть владельцы ОАО «Монди Сыктывкарский Лесопромышленный Комплекс», обратились в Верховный суд Российской Федерации с просьбой... отменить нормативные документы, по которым лицам с вредными условиями труда положен дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день. Под предлогом, что устарели эти законы, – их же принимали еще при социализме, – и нарушают «права и законные интересы работодателя и участника предпринимательской деятельности».

Вместо того, чтобы просто не принять это обращение, так как оно подано не по адресу, или указать заявителю о том, что пока российское Правительство не издаст новых документов, действуют эти «социалистические» документы, Верховный суд принял так называемое определение, в котором фактически признал, что, в принципе, эти нормы можно и не выполнять,

так сказать, априори, а если вам все же надо, чтобы работники получали дополнительный отпуск или укороченный рабочий день за «вредность», то можете включить эти условия в коллективный договор или учесть при аттестации рабочих мест.

Все понятно, спасибо за внимание. Только что делать, если на предприятии нет профсоюза? Или есть, но такой, что подмахнет любой коллективный договор или согласится с любой аттестацией рабочих мест?

Пойдет наш кочегар в суд по месту работы в том же Сыктывкаре, а ему покажут это определение, которое – нет-нет, ни в коем случае не отмена «вредности», – а только своего рода разъяснение для работодателя. И если нет дополнительного

отпуска и укороченного рабочего дня в колдоговоре, или специальная комиссия, оплаченная работодателем, признала вашу кочегарку кочегаркой с хорошими условиями труда, то так тому и быть. А про общий государственный список производств, профессий и должностей с вредными условиями труда забудьте. Ну и что, что его никто не отменял – сейчас на дворе у нас демократия. Идите в суд. Лучше всего в «Басманный».

Короче, «ты к доктору должен пойти и сказать – лекарство он даст, если болен». А вредность, дополнительный отпуск и укороченный рабочий день – это так, пережиток социализма. Такая вот песня на современный лад. Только, как известно, кочегар плохо кончил. 🇷🇺

## Комментирует Главный технической инспектор труда РПСМ Е. Хижняк:

«Обязанности работодателя по обеспечению безопасных условий и охраны труда и порядок проведения аттестации рабочих мест по условиям труда регулируются статьей 212 Трудового Кодекса РФ и Приказом Минздравсоцразвития РФ от 26.04.2011 г. соответственно.

Что такое аттестация рабочих мест по условиям труда на морском транспорте? Судовладелец заключает договор на проведение аттестации с аттестующей организацией, имеющей государственную аккредитацию на данный вид деятельности. Например, в Санкт-Петербурге это Отраслевой центр по охране труда на морском транспорте в структурном подразделении Центрального Научно-исследовательского института морского флота. Дальше предупреждают капитана, что в такой-то период на борту будет проводиться аттестация. Желательно, чтобы она проводилась на ходу судна и в полном грузу.

Что проверяет аттестующая организация? Во всех жилых и служебных помещениях судна – на мостике, в ЦПУ, на всех площадках машинно-котельного отделения, в каютах моряков, в кают-компании и в столовой команды – измеряются такие параметры, как шум и вибрация, освещенность, температура и влажность воздуха рабочей зоны, кратность циркуляции воздуха, электромагнитное излучение судовых технических средств. Полученные цифры должны быть в пределах установленных санитарных норм, выявленные же нарушения подлежат устранению. Обязательно проверяется наличие у всех членов экипажа сертифицированной спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты. Аттестацию рабочих мест положено проводить один раз в пять лет. В случае, если в компании есть профсоюзная организация, в комиссию должен быть включен представитель профсоюза.

Надо заметить, что все вышесказанное относится только к судам под российским флагом. В международной практике подобная «аттестация» проводится только на ходовых испытаниях при введении судна в эксплуатацию. Она может быть проведена повторно при смене района плавания, типа перевозимых грузов, после капитального ремонта или модернизации судна.

Что касается вредности на производстве, то все должности на судне считаются «вредными», однако единственная льгота, которой может воспользоваться российский моряк при соблюдении нескольких условий – это досрочная пенсия для мужчин с 55 лет, для женщин с 50 лет. Для этого мужчинам нужно иметь 25 лет общего трудового (как сейчас говорят, страхового) стажа и 12 лет и 6 месяцев стажа работы в плавсоставе на судах под российским (советским) флагом, а женщинам – 20 и 10 лет соответственно».



# НА ЭКСПЕРТИЗУ!

«Положение о дипломировании членов экипажей морских судов» продолжает вызывать шквал справедливой критики, как со стороны Российского профсоюза моряков, так и со стороны всего морского сообщества: судовладельцев, моряков и круинговых агентств. Данный документ нуждается в пересмотре, поскольку многое в нем вызывает или досаду, или откровенное недоумение.

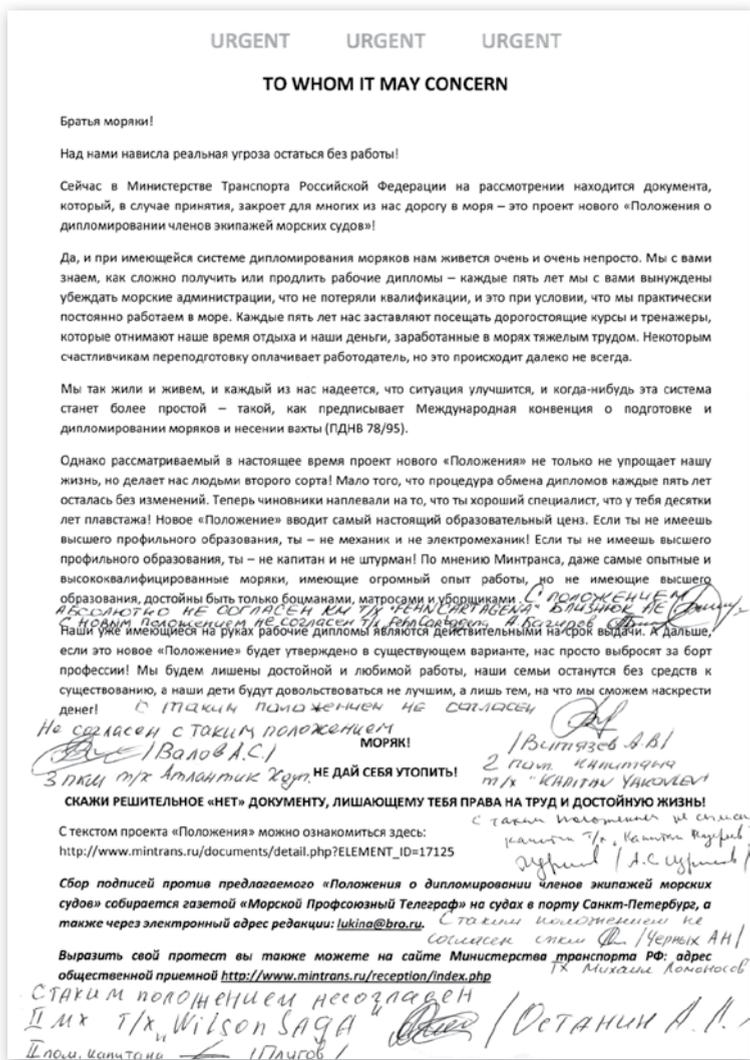
Российский профсоюз моряков всегда выступал против тех поборов, которыми облагаются моряки при продлении дипломов. Ведь согласно «Положения», это невозможно сделать без прохождения курсов. А они в России стоят безумных денег, которые моряки вынуждены платить каждые пять лет только для того, чтобы иметь возможность трудиться по специальности. И если нормальная работа дорого обходится моряку, то судовладельцу она обходится тоже не дешево. Ведь некоторые из них тратят немалые деньги каждый год на то, чтобы компенсировать издержки своим работникам в связи с продлением диплома. Так что независимо от того, кто «платит», сама суть побора не меняется.

Между тем, в отдельных случаях, эти издержки могут достигать нескольких миллионов долларов. Хотя судовладелец мог бы найти гораздо лучшее применение этим денежным средствам. Например, повысить зарплату морякам, пустить их на развитие различных проектов, скажем, связанных с пенсионным обеспечением плавсостава, льготами и т.д. Но «дороговизна удовольствия» – не единственное, что волнует моряков и тревожит их работодателей. Существует еще ряд, так сказать, технических моментов, затрудняющих для моряков получение рабочих документов, а для судовладельцев, соответственно, производственный процесс. Так что мнение о том, что борьба против очевидных шероховатостей «Положения» закончилась, ошибочно. Она только начинается. И обращение «Дальневосточного морского пароходства», в котором указыва-

ется на многочисленные недостатки документа, направленное в адрес заместителя Министра транспорта РФ Виктора Олерского, – очередное тому доказательство. В обращении, в частности, указывается, что порядок выдачи и продления диплома лицам, которые предполагают вернуться в море после периода времени, проведенного на берегу, «оказался вне правового поля регулирования «Положением». Согласно п. 92, при отсутствии соответствующего стажа плавания, моряк не имеет возможности продлить диплом. Попросту говоря, человек лишен права на труд по морской специальности при наличии диплома учебного заведения о профессиональном образовании, тогда как на уровне международно-правового регулирования данный вопрос решается путем успешного прохождения одобренной соответствующей подготовки. Кроме того, вызывает вопросы запрет на выдачу льготных разрешений.

На практике получается, что человека, у которого закончился во время рейса срок действия диплома, придется менять. Ведь капитан морского порта такого разрешения согласно «Положению» уже выдать не сможет. Это очень неудобно и совершенно бессмысленно, поскольку ситуации бывают самые разные: рейс продлился вследствие участия членов экипажа в спасательной операции, нахождения судна под арестом и т.д. Поэтому говорить судовладельцу о том, что «раньше надо было думать», неуместно, тем более, что в соответствии с Конвенцией ПДНВ предусмотрено «право Администрации в исключительной необходимости, если это не создает опасности для людей, имущества или окружающей среды, выдавать льготные разрешения, позволяющие определенному моряку работать на определенном уровне в течение определенного срока, не превышающего шести месяцев, в должности, на занятие которой он не имеет соответствующего диплома, при условии, что лицо, которому выдается льготное разрешение для занятия вакантной должности, должно иметь квалификацию, отвечающую требованиям Администрации в отношении обеспечения безопасности».

Пункт 21 «Положения» о наделении капитана морского порта необоснованно широкими полномочиями по составлению заключения о стаже плавания на основании полученных справок о плавании или справок о выполнении учебной программы, создает условия для злоупотреблений. Если такой капитан считает по каким-то своим соображениям предоставленную информацию недостоверной, то как моряку развеять его сомнения? Уж не деньгами ли? Здесь должно быть все четко: при наличии сомнений в достоверности информации, представленной в справке о плавании, информация должна быть передана на проверку, оценку и разрешение правоохранительных органов. Это лишь часть из тех замечаний по «Положению», которые были направлены Виктору Олерскому. Копия обращения дальневосточников ушла в Союз российских судовладельцев. СОРОСС, со своей стороны, уже перенаправил его в адрес своих членов, куда входят «Совкомфлот», «Атомфлот», «Мурманское морское пароходство» и другие судоходные компании, с просьбой поддержать дальневосточников и дать свои замечания. На основе полученных ответов будет составлено обращение в Минэкономразвития России для проведения экспертизы документа в целях выявления в нем положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и инвестиционной деятельности. Стоит отметить, что никто не требует ничего невозможного от чиновников Минтранса России: исправьте очевидные огрехи «Положения», и дело с концом. Будет лучше для всех, если профсоюзы, судовладельцы, круинговые агентства, моряки и представители Минтранса РФ услышат друг друга. И желательно, чтобы это случилось за столом переговоров, где на самом почетном месте будет сидеть моряк, в интересах которого «Положение» должно быть доведено до ума, чего добивался и продолжает добиваться РПСМ.



Интересно получилось: на 13 декабря в Балтийской территориальной организации РПСМ было назначено чествование моряков, получивших ведомственные награды, а буквально накануне наш Президент Владимир Путин выступил с посланием Федеральному собранию, в котором сделал особый акцент на воспитании патриотизма, уважении и любви к своей истории. Золотые слова – тем более, что награды искали своих героев четверть века. Но это дело не меняет – Юрий Иванов и Константин Щиголев награждены как раз потому, что всю жизнь верой и правдой служили флоту, а когда случилась беда, не раздумывая бросились на помощь подводникам с тонущей атомной подводной лодки К-219.



## БЕЗ СРОКА ДАВНОСТИ

Произошло это в далеком 1986 году, когда один из них был капитаном, а другой – старпомом на т/х «Анатолий Васильев» Балтийского морского пароходства, но, как известно, настоящие поступки срока давности не имеют. Так что два нагрудных знака «Почетный работник морского флота» были, как и положено, обмыты в офисе профсоюза.

Причем здесь профсоюз? В нашей стране процедура представления к наградам – дело хлопотное, и именно профсоюзные юристы собрали и подготовили полный пакет документов, чтобы организации, в которых Юрий Иванов и Константин Щиголев трудятся сейчас, могли ходатайствовать об их награждении. Кроме того, профсоюз помог под-  
нять эту историю из архивов,

чтобы напомнить «забывчивым» чиновникам из Министерства транспорта и Министерства обороны, что гражданский подвиг имел место быть. Поэтому вполне логично, что моряки захотели разделить свое чувство гордости с друзьями и единомышленниками.

Поздравить моряков пришел и председатель Санкт-Петербургского клуба моряков-подводников Игорь Курдин, автор известной книги «Враждебные воды», повествующей как раз о тех трагических событиях, разыгравшихся у берегов США в 1986 году. Игорь Курдин в своё время служил на нескольких АПЛ такого же класса, что и К-219, и как никто другой представляет, с чем пришлось столкнуться членам экипажей судов БМП, пришедшим на помощь морякам-подводникам.

– Само по себе героизм, что они сразу же откликнулись и пришли на помощь, – сказал И. Курдин. – Американцы рассчитывали, что как только подводники покинут подлодку, они спустят на нее аварийную партию, и лодка достанется им в качестве приза. Однако вовремя подошедшие гражданские суда, встав в круг, никого к ней не подпустили. А то, что наши моряки в ядовитом дыму спасали людей с горящей АПЛ, можно назвать лишь настоящим мужеством, и никак иначе.

В такой праздничной обстановке не хотелось вспоминать, сколько аргументов пришлось привести профсоюзу для министерских бюрократов, доказывая, что экипажи судов

«Анатолий Васильев» и «Красногвардейск», принимавшие участие в спасательной операции, достойны наград. Как горько шутят в профсоюзе, преодолевая сопротивление чиновников, они уже сами начали сомневаться, считать ли подвигом то, что моряки рисковали своими жизнями.

Знаете, – сказал растроганный Константин Щиголев, – мне не верится, что это стало возможным. Нам очень приятно. Конечно, я повидал многое, но К-219 не забуду никогда. Мы знали, на что шли, и понимали, что это не обычная прогулка. Не хотел раньше говорить, но сейчас уже можно. На моем судне только один человек со страху ушел в запой и всю спасательную операцию пробыл в невменяемом состоянии.

Редакция нашей газеты поздравляет Константина Щиголева и Юрия Иванова с наградами. И, знаете, мы уверены: объяснять, что такое патриотизм и уважение к своей истории, нужно не нашим морякам, которые, гордясь и от этого смущаясь, прикрепили нагрудные знаки к своим парадным кителям, а чиновникам, ведающим госнаградами и своей волей решающим, кто их достоин, а кто нет.

Ну, а профсоюз наряду с решением других задач, стоящих на повестке дня, и дальше продолжит работу по награждению моряков, служащих обществу и стране. В частности, остальных участников операции по спасению моряков-подводников с К-219, побывавшего в плену у пиратов капитана Виктора Никольского и многих других замечательных людей, чувствующих ответственность за свою страну и прославляющих морское братство. 



# МЫ НЕ ОСТАНЕМСЯ РАВНОДУШНЫМИ К ПРОИЗВОЛУ ГОСЧИНОВНИКОВ

## Открытое письмо в Министерство транспорта РФ

16 марта министр транспорта России Игорь Левитин подписал такой Приказ № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов». Новость, что и говорить, малоприятная для многих моряков: новое Положение не только усложняет процедуру продления и обмена рабочего диплома, но и вводит образовательный ценз для ряда должностей. Однако, еще не все потеряно – для того, чтобы документ вступил в силу, ему требуется пройти регистрацию в Министерстве юстиции РФ, а вот этого как раз может и не случиться.

Российский профсоюз моряков направил в Минюст обращение с требованием отказать в регистрации приказа. Профсоюз уверен: при создании документа был нарушен установленный законодательством порядок подготовки подобных правовых актов: во-первых, органы исполнительной власти обязаны разрабатывать проекты нормативных правовых актов с учетом мнения профсоюзов, а во-вторых, Минтранс был обязан направить проект приказа и «Положения» для обсуждения в Российской трехстороннюю комиссию, что сделано не было.

А в конце марта сотрудник редакции «Морского Профсоюзного Телеграфа» получил письмо за подписью Директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Константина Пальникова. Оно было написано в ответ на еще январское обращение корреспондента в Минтранс по поводу ситуации с проектом «Положения о дипломировании». О чем пишет чиновник, мы пересказывать не будем – чтобы понять смысл министерского письма, достаточно прочитать то заявление, которое просто не могли не сделать профсоюзные лидеры из РПСМ.

### Уважаемый Константин Геннадьевич!

В своем ответе корреспонденту Кануну Р. (исх. № 05-12-999 от 26.03.2012 г.) Вы позволяете себе высказать серьезное обвинение в адрес Российского профсоюза моряков в популизме и утверждаете, что он идет на то чтобы, как Вы утверждаете, «оставить без работы тысячи моряков-членов РПСМ». Такое обвинение слишком серьезно, чтобы на него не ответить.

В связи с этим мы желаем заявить следующее.

1. Приступая к разработке нового Положения о дипломировании экипажей морских судов Вы нарушили требование ст.11 ФЗ «О профсоюзах», которая обязывает соответствующие органы исполнительной власти разрабатывать проекты нормативно-правовых актов, затрагивающих социально-трудовые права работников с учетом мнения соответствующих профсоюзов. Вы не поставили в известность РПСМ, представляющий 70 тыс. моряков, о своем намерении начать работу над созданием документа, играющего исключительную роль в жизни каждого моряка. Вы проигнорировали заявления первых лиц нашего государства – Президента Д.А. Медведева и Премьера В.В. Путина, которые не перестают говорить о необходимости вовлечения общественных организаций в нормотворческую деятельность.

Только после целого года непрерывных требований РПСМ о недопустимости такого положения Вы пошли на организацию встречи. На первой встрече 06 июля 2011 года, откровенно показывая свое недовольство от контакта с представителями РПСМ, Вы повели себя так, как будто имели дело с холопами. Вы не желали обсуждать наиболее острые позиции «Положения о дипломировании», безапелляционно заявив, что будет так, как вы решили.

В оскорбительном для нас тоне Вы отказались от существовавшей десятилетиями практики ношения на морской форме Знаков капитана и Старшего механика, назвав их «значками».

2. Состоявшееся 26 декабря 2011 года совещание, о котором Вы упоминаете в своем письме, никак нельзя назвать обсуждением проекта «Положения о дипломировании», так как Вы назначили его на конец рабочего дня и это при том, что предстояло обсудить 79 вопросов! Лично Вы присутствовали на нем первые 40 минут, что весьма показательно в том, какое значение Вы придаете обсуждаемому вопросу и с какой долей уважения относитесь к тем, кого пригласили на встречу. Если вы не могли присутствовать на этой встрече, Вы должны

были назначить ее в другое время. По-видимому, такое «уважительное» отношение к другим, не «вашим», модно в вашем департаменте. Ваш посланец Ключев после первого же дня работы Форума ПДМНВ 20 марта покинул это представительное собрание, сославшись на занятость, показав тем самым, насколько вашему департаменту интересны вопросы, которые обсуждались на Форуме.

На встрече 26 декабря присутствовало много ваших работников, которые за все время заседания не произнесли ни одного слова. Кто это были люди и зачем они пришли? По какой-то причине на эту встречу были приглашены представители прессы, хотя всем известно, что эта рабочая встреча с обсуждением специальных вопросов, встреча без президиума, и прессу в таких случаях приглашать не принято.

Мы уже не говорим о том, что для совещания было выбрано с низким потолком тесное помещение, не рассчитанное на такое количество присутствующих. Не всем участникам даже хватило места за столом. Какое-то странное это было «совещание». С самого его начало было можно понять, что ни о каком серьезном обсуждении такого документа, как «Положение о дипломировании», по которому, к тому же, имелись серьезные расхождения у сторон, говорить не приходилось.

3. Ваше утверждение о том, что исключение из «Положения о дипломировании» требований о прохождении обязательной тренажерной подготовки в таком виде, в каком она проводится у нас в настоящее время, не соответствует требованиям конвенции ПДМНВ-1978, является глубоко ошибочным. Вы не можете не знать, что вопрос продления дипломов, осуществляемый каждые 5 лет, четко прописан в конвенции и регулируется Правилom I/11 (Приложение к Резолюции 1 Документа 1 конвенции ПДМНВ-1978) и Разделом A-I/11 Кодекса ПДМНВ-1978. В Разделе A-I/11 предлагается несколько способов, подтверждающих сохранение профессиональной компетентности моряком, требуемой для продления рабочего диплома. Один из таких способов – подтверждение стажа работы на море. Если моряк продолжает работать на море в течение всех 5 лет, то в соответствии с условиями Раздела A-I/11 этого вполне достаточно для продления рабочего диплома.

Можно ли при процедуре продления срока действия рабочего диплома не проходить тренажерную подготовку в таком объеме, в котором вы добиваетесь? Да, можно и это подтверждает

практика продления рабочих дипломов моряков других стран, в частности, европейских стран. Мы можем привести вам десятки примеров, в которых вся процедура продления у них занимает не более одной недели. Многие из европейских стран вообще не практикуют прохождение в полном объеме тренажерной подготовки, ограничиваясь лишь подтверждением стажа работы на море, к примеру, Норвегия. Почему суда этих стран никто не задерживает в иностранных портах при проверке портовым контролем, как вы того опасаетесь? Те, кто готовил для Вас это письмо, очень плохо разбираются в процедуре продления срока действия рабочих дипломов.

Наконец, почему при продлении срока действия рабочего диплома нашим морякам будет требоваться 10 недель? Мы что, самые тупые, и нас, не как всех, долго и дорого надо снова учить тому, чем мы занимаемся 5, 10, 15 лет? Как Вы думаете, г-н Пальников К.Г., почему страны-участницы ИМО, высоко оценивая, как Вы утверждаете, нашу систему дипломирования моряков, сами не торопятся применять ее у себя?

Мы можем ответить Вам на этот вопрос – потому что она (система) абсурдна по смыслу и чудовищна по стоимости.

Вы, г-н Пальников К.Г., требуя для продления срока рабочих дипломов 10 недель, делаете наш морской флот, а заодно и нашу страну посмешищем в глазах мирового морского сообщества.

4. Относительно морского образования и качества обучения выпускников российских морских учебных заведений.

23-24 апреля 2009 года в Санкт-Петербурге проходила конференция по теме «Проблемы подготовки кадров и найма моряков», организованная ГМА им. адм. С.О.Макарова. На конференции с докладом выступил президент Ассоциации компаний по подбору, обучению и найму моряков Владимир Отрох. Вот что сказал В. Отрох, который хорошо знает действительное положение дел с качеством подготовки наших моряков:

«... Уровень и качество знания английского языка. К сожалению, в этом вопросе мало что изменилось с советских времен... Спрашивают курсанта 5 курса судоводительского факультета (название академии не называю), что такое «Keep Watch?» Ответ: «Хранить часы!»

Следующая по значимости проблема – отсутствие или недостаток плавательской практики курсантов. Уровень подготовки российских моряков действительно высок, но он высок там, где дополнительной подготовкой занимается иностранный судовладелец, готовый платить за курсы повышения квалификации, дополнительное обучение и профессиональную подготовку наших моряков. Компания, для которой мы набираем моряков, ежемесячно организует за свой, разумеется, счет для своих офицеров курсы повышения квалификации, курсы переподготовки, дополнительные учебные курсы здесь, в Питере, присылая своих преподавателей, или на тренажерных и в учебных центрах в Гренобле, Гамбурге, Гдыне или на Кипре. Все молодые выпускники морских учебных заведений, включая «макаровцев», перед заняти-

ем младших офицерских должностей на судах компании, едут на двухмесячные курсы дополнительной подготовки на Кипр, где усиленно доучивают английский язык, изучают современное электронное дело- производство, современные средства навигации и связи. Если только сидеть и надувать щеки: «какие мы лучшие!», то можно отстать навсегда, как в автомобилестроении».

Мы не случайно процитировали В. Отроха, чтобы показать Вам, что жизнь требует серьезного пересмотра системы нашего морского образования.

Посмотрите, как предлагает плавать в высоких широтах и во льдах учебник «Навигация и лоция» (авторы В.И.Дмитриев, В.Л. Григорян, В.А. Катенин), вышедший в 2009 году и признанный лучшим учебным изданием по техническим наукам на IV Общероссийском конкурсе «Университетская книга»:

«Не следует входить даже в мелкобитый разреженный лед во время снегопада, так как в этом случае снеговой покров может способствовать связыванию льдин... Для сбережения винтов судна от удара тяжелых льдин необходимо остерегаться давать задний ход. Во всех случаях полезно на юте выставить специальную вахту с шестью для отталкивания льдин от винтов».

И по такому «учебнику» вы предлагаете учить будущих ледовых мореплавателей?

Взгляните на содержание Федерального образовательного стандарта НПО по профессии «180403.02 Матрос». Оказывается, «матрос должен уметь рассчитывать параметры электрических схем; собирать электрические схемы; пользоваться электроизмерительными приборами. Знать основы стандартизации, погрешности при изготовлении деталей и сборке машин, номинальный и предельные размеры, действительный размер, допуск размера, поле допуска, посадки, их виды и назначение, точность обработки, системы допусков и посадок...» Дальше цитировать этот коллективный труд пациентов института им. Сербского просто неприлично.

По существу, завышая требования Конвенции, вы пытаетесь сделать из наших моряков то же самое, что и авторы федерального образовательного шедевра хотят сделать из матросов.

Скажите, кто с нами захочет иметь дело, если мы демонстрируем такое профессиональное невежество?

Мы считаем, что во всех морских учебных заведениях надо ввести единое базисное четырехлетнее образование, которое бы позволяло выпускать специалистов с уровнем ответственности «Уровень эксплуатации». Для этого требуется составить толковые программы подготовки, увязав их с потребностями нашего времени, чтобы эти программы отвечали требованиям к квалификации специалистов Конвенции ПД-МНВ-78/95.

Базисное образование должно дать основы знаний и умения, необходимых для работы на флоте, дальнейшего роста и развития специалистов флота.

Если сейчас успешно работают на флоте на всех уровнях ответственности те, кто получил среднее морское образование за 2 года и 9

месяцев, то зачем надо учить 5,5 лет для того, чтобы работать на одних и тех же уровнях ответственности и на одних и тех же судах? Это же очень дорого для государства.

Дальнейшее повышение уровня образования – система переподготовки. Дорос, к примеру, второй помощник до старпома – получи дополнительное образование, непродолжительное по времени и в объеме знаний, необходимых для работы в должности старпома и т.д.. Выше уровень ответственности – выше уровень образования, получаемый через дополнительную подготовку.

Вместо реформирования морского образования Вы, г-н Пальников К.Г., предлагаете использовать прежнюю систему образования, но только в каком-то извращенном виде, где выпускники средних учебных заведений изначально лишены перспектив роста. Прежняя система образования была подходящей для прежних времен. Сейчас от нее надо взять все положительное и создавать современную, способную ответить на вызовы времени.

Предложенное Вами «Положение о дипломировании» не повысит уровень безопасности мореплавания. Вы не представили никаких статистических аргументов, подтверждающих преимущество одного уровня образования перед другим. Вы еще больше усложнили процедуру продления срока рабочих дипломов моряков, заставив моряков испытывать чувство бессильной ярости и стыда за свою страну.

У вас ошибочные взгляды на то, как надо поддерживать требуемый уровень безопасности мореплавания, а созданное вашим департаментом «Положение о дипломировании» больше отвечает интересам тех, кто зарабатывает деньги на образовании.

О какой безопасности мореплавания Вы можете говорить, если делегация нашей страны в компании таких стран, как Либерия, Панама и Маршалловы острова голосовала в ИМО против обязательного оборудования морских судов «ЭКНИС», которая в настоящее время является самым современным и эффективным средством навигации.

Вы не можете остановить ужасающие катастрофы с российскими судами на морях и реках, в которых гибнут сотни наших моряков. События в Керченском проливе, т/х «Булгария», платформа «Кольская» – вот результаты вашего бездействия.

Российский профсоюз моряков не нуждается в популизме. Мы не политическая организация. Наша задача – оградить моряков от произвола работодателей, но мы не останемся равнодушными и к случаям произвола со стороны государственных чиновников, которые своими действиями делают жизнь и труд моряков все сложнее. 🇷🇺

**Заместитель Председателя РПСМ,  
Председатель Балтийской территориальной организации РПСМ,  
АЛЕКСАНДР БОДНЯ**

**Председатель Северной региональной организации РПСМ,  
АЛЕКСАНДР КРАШНОШТАН**

# МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ 2013

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

**НАША ЁЛКА ВЫСОКА – ДОСТАЕТ ДО ПОТОЛКА!**



К

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

**СUI PRODEST**  
«ИЩИ, КОМУ ВЫГОДНО»



С

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

**В ДОБРЫЙ ПУТЬ!**



**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

**ВНУК ЗА ДЕДА**

ВЫ



**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

**«С РУССКИМИ ПРОБЛЕМ НЕТ»**



Б

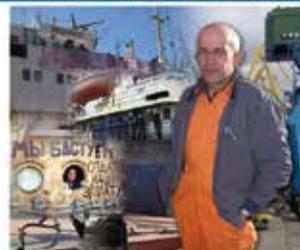
**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

Томас Абрахамсен  
**«GOOD COOPERATION!»**



**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

**МОЖЕТЕ ЖАЛОВАТЬСЯ...**



С

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

**ПЕСНИ, КОТОРЫЕ СТОИТ СЛУШАТЬ**



О

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

**СПАСИБО ОТ ГУБЕРНАТОРА**



Уважаемый Валерий Александрович! Благодарим Вас за доброту, внимание, поддержку и помощь в развитии профсоюзного движения в Мурманской области. С уважением, Александр Галкин, Председатель Мурманского областного профсоюзного комитета. Мы Вам так искренно желаем здоровья, счастья и успехов во всем!

Два года Абрахамсен Томас в Мурманской области, активно участвуя в развитии профсоюзного движения в Мурманской области. Абрахамсен Томас в Мурманской области, активно участвуя в развитии профсоюзного движения в Мурманской области.

**В НИГЕРИИ ПО ПОДОЗРЕНИЮ В КОНТРАБАНДЕ ОРУЖИЯ  
АРЕСТОВАНО ОХРАННОЕ СУДНО «MYRE SEADIVER» И ПЯТНАДЦАТЬ  
РОССИЯН-ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА;**

**ИНИЦИАТИВА РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ  
ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ ВИЗОВОГО РЕЖИМА СО СТРАНАМИ ЕВРОЗОНЫ  
ПОЛУЧИЛА ПОДДЕРЖКУ В МИД РФ, НО НЕ В ЕВРОПАРЛАМЕНТЕ;**

**ПО ДАННЫМ РОССИЙСКОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ  
ПОРТОВОГО КОНТРОЛЯ НА 31 МАРТА 2013 Г. В СИСТЕМЕ ХРАНЯТСЯ  
463 685 ДОКУМЕНТОВ (ДИПЛОМОВ, КВАЛИФИКАЦИОННЫХ  
СВИДЕТЕЛЬСТВ), ВЫДАННЫХ 188 141 МОРЯКУ,  
ВКЛЮЧАЯ КОМСОСТАВ И РЯДОВЫХ;**

**ВСТУПИЛА В СИЛУ КОНВЕНЦИЯ МОТ 2006 ГОДА  
«О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ»;**

**БАЛТИЙСКАЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РПСМ  
ОБРАТИЛАСЬ В СЛЕДСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РОССИИ ПО ПОВОДУ  
УГОЛОВНОГО ПРЕСЛЕДОВАНИЯ ГРАЖДАНИНА СОМАЛИ –  
УЧАСТНИКА ЗАХВАТА Т/Х «СТС FUTURE» С РОССИЙСКИМИ  
МОРЯКАМИ НА БОРТУ.**



**2013**

# CUI PRODEST КОМУ ВЫГОДНО

С октября месяца наша газета пристально следит за судьбой пятнадцати российских ребят с т/х «Myre Seadiver». Мы были свидетелями того, как Российский профсоюз моряков обращался в Министерство иностранных дел РФ с требованием проявить более жесткую позицию при защите россиян. На наших глазах профсоюзы всего мира, входящие в Международную Федерацию Транспортников, направляли в Федеральный суд Нигерии протестные письма. Мы сами участвовали в сборе подписей в защиту наших моряков. И ждали, ждали, что, вот, наконец, наших моряков отпустят. Дождались. Нигерийское правосудие отпустило моряков из тюрьмы под поручительство российского Посольства и согласно снять арест с самого буксира за некоторую сумму. Говорят, за пятьсот тысяч американских рублей. Может, и не за пятьсот, но суть от этого не меняется. В том смысле, что если кто-то и сомневался в, так сказать, экономической подоплеке дела, в очередной раз может убедиться, что древние римляне знали, о чем говорили. Ищи, кому выгодно – первый постулат римского права.



Мы, слава богу, не римляне, но тоже еще не совсем того. Восемь моряков-петербуржцев и семеро работников охранной фирмы с т/х «Myre Seadiver» «сели» по обвинению в контрабанде оружия, и каждому, кто внимательно почитает относящиеся к инциденту публикации за последние четыре месяца, станет понятно, что это обвинение настолько же нелепо, насколько очевидно желание местных избавиться от «конкурирующей» фирмы. А заодно получить некий профит. За, скажем так, хлопоты.

Не нужно быть семи пядей во лбу, чтобы просчитать ситуацию. «Myre Seadiver» пришел в нигерийские воды охранять другие суда от бандитских нападений – а, значит, покусился на кусок хлеба, который местная «охрана», в том числе и ВМС Нигерии, по совместительству оказывающие такие услуги, привыкла считать своим. Вот его и взяли, несмотря на то, что оружие, находившееся на борту, было задекларировано, и разрешение на заход в Лагос получено. И взяли-то его военные, и больше месяца буксир болтался на их базе в Лагосе. И никаких обвинений

морякам поначалу предъявлено не было, а даже наоборот. Тамшний морской военачальник со свитой регулярно посещал буксир с целью проверки содержимого камбуза и артелки, и вопрос с освобождением, казалось, был уже на мази. Но как показало время, так казалось только нашим. Потому что потом, когда «представительский запас» был исчерпан, военачальника вдруг разжаловали, вновь же назначенный решил передать экипаж в тюрьму, а дело – федеральным властям. Потому что уголовщина.

А дальше суровая нигерийская Фемида работает по проверенному сценарию, соблюдая при этом все тонкости игры. Во-первых, «дело» идет по рукам – то судью заменят, то судебную инстанцию, то заседание перенесут. Во-вторых, чувствуется определенный моральный прессинг. Например, грозящая мера наказания называется пожестче, но тут важно не пережать – чтоб «клиент» не соскочил раньше времени, потому как если просто отвести за коچهгарку и расстрелять, так пошумят и успокоятся. А если проволынить с удовлетворением ходатайств,

дождаться, пока страсти достигнут нужного накала, а потом смириться и отпустить на поруки, тогда «клиента» можно брать: когда все на радостях целуются-обнимаются, объявить сумму выкупа. Пardon, залога. И счастливый «клиент» идет за деньгами.

Полмиллиона долларов за один буксир – конечно, дороговато. Но, во-первых, времени, чтобы поднести залог, дали достаточно – очередное заседание суда состоится 10 апреля. А во-вторых, как говорится, торг уместен. Кто конкретно заплатит, вопрос другой, но понятное дело, что кроме судовладельца некому. Правда, наш МИД на всякий случай сразу сказал, что у него денег нет.

Вообще, если серьезно, официальная позиция России удивляет. Как раз накануне февральского судилища над моряками наш Посол в Нигерии дал интервью одной из местных газет. Статья так и называется – «Нигерии не следует рассчитывать на помощь со стороны». Можно было бы предположить, что он будет говорить о вопиющем факте беззакония, о коррумпированности местных властей, о недопустимости ситуации, при которой в нигерийских водах россияне умыкают в джунгли и требуют за них выкуп, о необходимости обеспечения безопасного мореплавания. Однако ничего подобного сказано

не было. Посол зачем-то говорил о демократических процессах в нашей стране, о товарообороте между Россией и Нигерией, который находится не на столь высоком уровне, как хотелось бы, о позиции России по сирийскому вопросу и даже Чечню не обошел стороной. Но о ситуации в нигерийских водах, где работать стало очень дорого и, вообще, опасно для жизни, ни слова. Апофеозом же этого обмена любезностями стало заявление нашего дипломата о том, что Нигерия имеет «достаточно природных и человеческих ресурсов, чтобы обойтись собственными силами в решении стоящих перед страной задач».

Мы не знаем, какие конкретно стоят перед Нигерией задачи, и сколько. Но если в качестве одной из них называется искоренение пиратства и коррупции, то с этой задачей Нигерия собственными силами не справится, потому что даже не собирается этого делать. «Mure Seadiver» как раз и должен был заняться охраной торговых судов от налетов нигерийских пиратов, и что из этого вышло? Только за то время, пока экипаж буксира находится в заложниках у нигерийских властей, в заложниках у пиратов успели побывать еще девять российских моряков. А наш МИД сидит и радуется: «Налицо первый позитивный поворот в развитии событий во-

круг российских моряков, которым нигерийская сторона ранее... обещала дать возможность вернуться на родину во имя сохранения дружественной атмосферы двусторонних связей и по гуманитарным соображениям».

В чем здесь позитив, неясно. Моряки не могут покинуть территорию Нигерии, пожизненное заключение как висело над ними, так и висит, и нет никакой уверенности в том, что очередной суд не назначит энную сумму залога и для моряков. Нет, граждане. Если действительно хотите сохранить дружественную атмосферу двусторонних связей и гуманитарные принципы, отправьте в Гвинейский залив эскадру военных кораблей. Для начала можно просто типа учения провести, и даже – раз мы с Нигерией такие друзья – совместные. А если будет оказано сопротивление, можно и международное сообщество подтянуть, потому что – надо отдать должное нигерийским пиратам, у которых нет предвзятого отношения именно к россиянам – в джунгли успешно утаскиваются и немцы, и румыны, и французы. Ведь с Аденским заливом как-то решили вопрос, значит, при желании его можно решить и с Гвинейским. Во всяком случае, это будет более выгодно, чем регулярно платить дань Нигерии – либо пиратам, либо госчиновникам. 📌

## КОГДА ОТМЕНЯТ ВИЗЫ?

Премьер министр РФ Дмитрий Медведев, выступая на экономическом форуме в Давосе в конце января, раскритиковал чиновников Евросоюза за недопустимо медленное решение вопроса облегчения визового режима для россиян. «Хотел бы прокритиковать... европейских партнеров. Они нас далеко не всегда слышат, диалог по визам идет недопустимо долго и очень медленно», – сказал Медведев. При этом еще в конце декабря Президент РФ Владимир Путин отметил, что практически все технические вопросы, связанные с введением безвизового режима, решены, дело за малым – за политическим решением европейских коллег.

Тема, касающаяся получения виз, для российских моряков не то чтобы очень большая, но, скажем так, актуальная. Интересуется наш водоплавающий народ в том смысле, что было бы хорошо как-нибудь без виз обходиться, ну или хотя бы, чтобы их получение стало более простым. И даже не для разездов по всему миру, а, в принципе, Евросоюза с Америкой хватило бы.

Народ понять можно. Моряки едут в Европу (или в Америку) не развлекаться, а по производственной необходимости, и каждый раз заново проходить процедуру получения визы им совсем не интересно, тем более, что моряк и так человек со всех сторон проверенный различными органами – иначе бы ему не дали УЛМ.

РПСМ в этом вопросе полностью с моряками согласен, и, что касается Европы, в конце 2011 года вышел в МИД РФ с инициативой внести российских моряков в так называемую особую категорию граждан, которые получали бы многократную шенгенскую визу сроком на пять лет по предъявлению загранпаспорта и удостоверения личности моряка. К тому же, по мнению профсоюза, существенным облегчением мог-

ла бы стать возможность обращаться за визой в любое ближайшее представительство страны-участницы Шенгенского соглашения. Например, новороссийский моряк мог бы оформить свой мультишенген в посольстве Греции, и использовать его на всей территории «шенгена».

Надо отметить, что российский МИД инициативу поддержал, и более того, коллеги из Европейской федерации транспортников (ETF) способствовали тому, чтобы этот вопрос попал в соответствующий отдел при Еврокомиссии. Таким образом, предложения РПСМ были вынесены на обсуждение подкомитета по визовым делам. В профсоюзе даже получили официальный ответ из МИД РФ, что, мол, в проекте двустороннего Соглашения между Российской Федерацией и Европейским сообществом об упрощении выдачи виз гражданам Российской Федерации и Европейского союза «предусматривается освобождение от оформления виз членов экипажей гражданских морских судов, находящихся в увольнении на берегу, а также упрощение оформления виз для членов экипажей гражданских судов, подлежащих ротации». Но на этом дело пока встало.

Как бы это ни ударило по нашим патриотическим чувствам, нужно оценивать ситуацию трезво: на сегодняшний день «они» для нас более интересны, чем мы для «них». Ведь двустороннее соглашение предусматривает взаимные равнозначные уступки. Вот, например, в том же январе Брюссель выступил за подписание двустороннего соглашения между Россией и ЕС об облегчении визового режима для членов экипажей грузовых и пассажирских воздушных судов. Почему? Потому что для них это важно – мы к вам, а вы к нам. А моряки... Ну сколько в странах ЕС моряков, которым позарез нужна российская виза? В любом случае, во много раз меньше, чем наших, которым нужен «шенген».

А потом, нужно принимать в расчёт текущую, так сказать, политическую ситуацию. Даже поверхностный анализ нашей (и «ихней» тоже) прессы наводит на определенные сомнения в том, что «политическое решение», о котором говорит наш Премьер, будет вообще принято. Во-первых, они там внутри своего Евросоюза никак не могут договориться, впускать ли россияне «просто так», или нет, а во-вторых, даже

министерства одной евространы не могут прийти к единому мнению. Так, МИД Германии выступает категорически за то, чтобы сделать для россиян получение немецких виз как можно более простым, а Министр внутренних же дел этого государства выступает категорически против. И оба как будто правы – первый аргументирует экономическими и политическими выгодами, второй – интересами национальной безопасности. В-третьих, в выступлениях некоторых европейских политиков виден прозрачный намек, что для отмены визового режима с ЕС России надо бы ввести таковой со своими соседями по СНГ. В-четвертых... Да есть еще куча причин, о которых мы можем только догадываться, тому, что Евросоюз никак не может выродить это решение.

Короче говоря, обидно, досадно, но... Как говорится, насильно мил не будешь. И с шашками наголо такие вопросы не решаются. Так что нам пока остается только ждать, и периодически напоминать во всех этих комитетах и подкомитетах о том, что российские моряки таки особая категория граждан, и, облегчив для них визовый режим, Евросоюз сделает своим сузовладельцам большое одолжение.

С Америкой дела обстоят сложнее. Пару лет назад сотрудники БТО РПСМ встречались с американским консулом в Питере. Оч-чень милый и исключительно вежливый человек сказал почти то же самое, о чем писалось выше. В том смысле, что он как человек, лично «за» то, чтобы моряки могли передвигаться по миру без искусственно созданных преград,

а как консул должен заметить, что двустороннее соглашение между Россией и Америкой относительно моряков вряд ли будет подписано, потому что Америка не видит в этом необходимости. Другими словами, не нужны американским морякам льготные российские мультивизы, ни на пять лет, ни на три года.

Нельзя сказать, чтобы с тех пор сотрудничество между Америкой и Россией в этом вопросе заметно улучшилось. Вроде, и придумали чего-то летом для туристов и «культуристов», а тут раз – скандал со «списком Магнитского» и нашими ответными действиями, потом два – и закон о некоммерческих организациях, и американцы вывозят своих сотрудников. Какие уж тут льготы для российских моряков... 🇺🇸

## СПРОСИТЕ ЮРИСТА

# О ВЗЯТКАХ ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО

Участвуя в различных морских интернет-форумах или «вживую» общаясь с моряками, мы очень часто сталкиваемся с распространенным среди них мнением, что, не дав «взятку» сотруднику круинга, получить хорошее назначение на судно совершенно невозможно. Что делать, если в круинге с моряка требуют деньги, и как с этим бороться? На эти вопросы отвечает правовой инспектор Балтийской территориальной организации РПСМ Дмитрий Иванов:

«Об этом много говорят, но мало кто задумывается о сути понятия «взятка». Взятка и коммерческий подкуп – не синонимы. Так субъектом преступления, связанного с получением взятки, является должностное лицо государственных органов и учреждений, а субъектом преступления, связанного с коммерческим подкупом, является должностное лицо, выполняющее управленческие функции в коммерческой или иной организации.

Ст. 204 УК РФ определяет коммерческий подкуп следующим образом.

Коммерческий подкуп – незаконные передача лицу, выполняющему управленческие функции в коммерческой или иной организации,

денег, ценных бумаг, иного имущества, оказание ему услуг имущественного характера, предоставление иных имущественных прав за совершение действий (бездействие) в интересах дающего в связи с занимаемым этим лицом служебным положением.

Данные действия виновных лиц наказываются штрафом в размере от десятикратной до пятидесятикратной суммы коммерческого подкупа с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо принудительными работами на срок до трех лет, либо лишением свободы на тот же срок.

Незаконное получение лицом, выполняющим управленческие функции в коммерческой или иной организации, денег, ценных бумаг, иного имущества, а равно незаконное пользование услугами имущественного характера или другими имущественными правами за совершение действий (бездействие) в интересах дающего в связи с занимаемым этим лицом служебным положением – наказываются штрафом в размере от пятнадцатикратной до семидесятикратной суммы коммерческого подкупа с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо лишением свободы на срок до семи лет со штрафом в размере до сорокакратной суммы коммерческого подкупа.

Лицо, совершившее деяния, предусмотренные данной статьей, освобождается от уголовной ответственности при условии, если оно активно способствовало раскрытию и (или) расследованию преступления, либо в отношении его имело место вымогательство, либо это лицо добровольно сообщило о подкупе органу, имеющему право возбудить уголовное дело.

С другой стороны, за свой двадцатилетний опыт оказания юридической помощи морякам, я не могу припомнить ни одного примера, когда реально бы были возбуждены и рассмотрены уголовные дела по подобному составу преступления в отношении работников круинга. Это может говорить минимум о двух вещах: первое – нет обращений от моряков с заявлениями о вымогательстве с них денежных сумм за трудоустройство, второе – действия сотрудников круинга нельзя классифицировать по данной статье УК РФ.

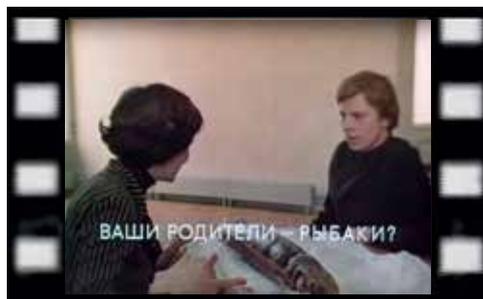
Является очевидным, что в правоотношениях по поводу направления на судно, участвуют как минимум два заинтересованных лица – это моряк, желающий трудоустроиться, и круинговое агентство, а иногда и сам судовладелец.

Возникает вопрос, насколько квалифицированному, грамотному и достаточно опытному моряку необходимо давать вознаграждение кому-либо за свое трудоустройство? Как показывает жизнь, такие моряки без особых проблем находят свое место на морском рынке труда и без проблем трудоустраиваются. Им нет необходимости «давать» за свое трудоустройство – они всегда востребованы. И если круинг-менеджер прозрачно намекает на вознаграждение, стоит ли вообще связываться с таким круингом?

Другое дело, если моряк сам понимает, что его уровень квалификации, опыта, знания английского языка не дотягивает до требуемого. В этом случае, конечно, может возникнуть соблазн решить вопрос своего трудоустройства с хорошими условиями оплаты путем коммерческого подкупа. Тогда снова возникает вопрос: кто является потерпевшей стороной? Здесь, как мне кажется, потерпевшей стороной, является все же не моряк, а именно судовладелец, который за свои же деньги, отданные за услуги круинга, получает для работы на судне не подходящего по уровню подготовки и опыту моряка, который в лучшем случае

испортит вверенное имущество, а в худшем может вовлечь владельца судна в огромные убытки.

Теперь хотелось бы обратить внимание на следующий факт. Несмотря на то, что в Российской Федерации, ратифицировавшей Конвенцию МОТ № 179 «О найме и трудоустройстве моряков», услуги по трудоустройству для моряков бесплатны, круинг, осуществляя функции по подбору моряков, должен как-то проверить уровень их подготовки, собрать пакет необходимых документов и согласований. Эти услуги являются трудозатратными, а, следовательно, стоят денег. Как правило, эти расходы берет на себя судовладелец, но некоторые круинги пытаются их компенсировать путем поборов с моряков. В том случае, когда заключаются соответствующие договоры на оказание дополнительных услуг, вопросов, кроме как по стоимости, как правило, не возникает. В то же время, когда менеджер круинга не утруждает себя заключением договоров, а просто требует передачи денежной суммы, тогда и возникает иллюзия коммерческого подкупа. Но правоохранительными органами это будет расценено, как нарушение фирмой, прежде всего, налогового законодательства,



**Когда Петя Горохов пытается получить зачет по английскому и приносит преподавателю осетра – это подкуп.**

(к/ф «Баламут»)

а это уже совсем другая песня, хотя, безусловно, моряк здесь тоже является потерпевшей стороной: ведь он отдает деньги за услуги без каких-либо гарантий.

В любом случае, я не хочу в чем-то обвинять наших моряков или оправдывать недобросовестных работников круинга. Я лишь как юрист гляжу на данный вопрос с разных сторон. На мой взгляд, наиболее эффективным способом борь-



**Когда «голубой воришка» дает банковский билет инспектору пожарной охраны Остапу Бендеру – это взятка.**

(к/ф «Двенадцать стульев»)

бы с коррупционной составляющей круинга и вымогательством является непосредственное обращение к судовладельцу, как к самому заинтересованному лицу. А еще рекомендую обращаться к нам, в Российский профсоюз моряков, для того, чтобы совместными усилиями бороться с подобными явлениями и поддерживать трудоустройство наших моряков на должном уровне. 🇷🇺

## ДИРЕКТОР ПО ПЕРСОНАЛУ «V.SHIPS» Р. ТАНДОН: «С РУССКИМИ ПРОБЛЕМ НЕТ»

Без сомнения, название «V.Ships» на слуху у многих российских моряков, и среди них немало таких, чья трудовая деятельность связана именно с судами этой группы компаний. Интерес же к нашим соотечественникам со стороны представителей «V.Ships» тоже вполне объясним, поскольку россияне очень хорошо себя зарекомендовали. На сегодняшний день комплектованием экипажей в интересах «V.Ships» занимается круинговая компания «Baltic Group International», российские представительства которой работают в Санкт-Петербурге, Новороссийске, Архангельске, Астрахани, Калининграде, Самаре и Находке.



То, что российские моряки востребованы на судах компании, подтвердил и директор по персоналу «V.Ships» капитан Раджеш Тандон (Rajesh Tandon), который в рамках своего делового визита в наш город посетил офис Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков. Раджеш Тандон, имеющий значительный опыт работы в море и ушедший на береговую службу буквально с капитанского мостика, оказался не только открытым человеком, но и интересным собеседником, которого волнуют вопросы, связанные не только с деятельностью представляемой им компании, но и с жизнью морской отрасли в целом.

Безусловно, капитана не может не беспокоить распространение пиратства у африканских берегов, и особенно положение, сложившееся в Гвинейском заливе. И если ситуация с пиратством в «бесхозной» Сомали ясна, и ее можно прогнозировать хотя бы на ближайшее будущее, то нигерийские пираты, граждане суверенного государства, представляют большую сложность. Вести иностранные ВМС в терводы Нигерии, как это произошло в Сомали, невозможно, как бы ни хотелось навести там порядок. По мнению

капитана Тандона, у судовладельцев, работающих в том районе, на сегодняшний день выход только один – это частная вооруженная охрана. Однако, в свете того, что нигерийцы крайне неохотно пускают на свой частный охранный рынок чужаков, ситуация будет только усугубляться. Местным фирмам наличие пиратов попросту выгодно, ведь они «обеспечивают» их работой, а значит, о частной охране, как о средстве борьбы с пиратством, говорить не приходится. Но в любом случае, пираты, орудующие в сомалийских водах или же Гвинейском заливе, являются преступниками, и с ними надо бороться. Раджеш Тандон уверен, что ассоциациям судовладельцев и объединениям морских профсоюзов вполне по силам пролоббировать вопрос на самом высоком уровне, вплоть до ООН, для принятия необходимых мер, призванных положить конец морскому разбою.

Что касается компании «V.Ships», то капитан подтвердил, что в настоящий момент внимание компании сосредоточено на развитии морских перевозок углеводородов, что подразумевает под собой увеличение танкерного и газовозного флота и заинтересованность, соответственно, в морях, имеющих опыт работы в данном секторе. При этом о российских морях он отозвался не иначе, как о прекрасных и высококвалифицированных специалистах, которые достойно работают в «V.Ships» на судах разных типов и на разных должностях, однако, в большей степени, все-таки офицерских. Любопытно,

#### НАША СПРАВКА:

**История компании «V. Ships»** уходит корнями в революционную Одессу, к семье судовладельца-миллионера Александра Власова, который с приходом Советской власти бежал с семьей за границу.

**В 1930-х г.г.** российский иммигрант начал морской бизнес с перевозки угля на Средиземном море, и спустя двадцать лет стал одним из успешнейших судовладельцев послевоенной эпохи. Борис Власов, возглавивший фирму после смерти отца, к середине 80-х расширил «семейное дело» до холдинга «V.Group», в интересах подразделений которого, помимо морских грузовых перевозок, значатся круизный бизнес, техническое морское снабжение, агентская деятельность и логистика, а также гостиничный бизнес.

В 1987 году, публикуя некролог Бориса Власова, лондонская газета «The Time» назвала его «фигурой большой значимости в беспокойном деле морских перевозок». Сегодня входящая в холдинг компания «V.Ships» управляет флотом более, чем из тысячи судов и штатом из 24 000 моряков и 2000 работников смежных морских специальностей. Компания имеет штаб-квартиру в Лондоне и более семидесяти представительств в 34 разных странах, с основными офисами в Глазго, Монако, Сингапуре, Мумбаи, Одессе, Маниле и на Кипре.

но капитан Тандон отметил, что если еще несколько лет назад на наливной флот приглашали россиян преимущественно из южных регионов нашей страны – то есть оттуда, где традиционно были развиты танкерные перевозки, – то к настоящему времени эта региональная «особенность», практически, стерлась. Моряк из Питера или с Дальнего Востока ни в чем не уступает новороссийцу.

«У нас никогда не было проблем с русскими», – говорит капитан: «Так, несколько случаев, связанных с употреблением спиртных напитков.

Но это в прошлом». Так что россиянам в компании всегда рады, и, обращаясь к тем морякам, которые захотят попробовать свои силы на судах «V.Ships», капитан Тандон говорит, буквально, следующее: «Если вы готовы учиться, то мы готовы учить – только в этом случае нам с вами по пути. И еще: налегайте на английский язык. Иногда он вас подводит. К сожалению, незнание иностранного языка или же владение им на недостаточном уровне становится преградой, которую по самым разным причинам преодолеть могут не все».

## МОЖЕТЕ ЖАЛОВАТЬСЯ...

То, о чем так много и часто говорилось за последний год в морских кругах, свершилось. Сводная Конвенция МОТ «О труде в морском судоходстве» вступила в силу. И в России тоже, но никакого воодушевления по этому поводу испытывать не приходится. О том, что у нас многое не сделано, чтобы «Билль о правах моряков» заработал в российских портах, мы знали.

Но то, что не сделано совсем ничего, мы и представить не могли. До сих пор российское Правительство не издало единого документа, где было бы расписано, что конкретно какое ведомство должно делать, чтобы на одной шестой части суши Конвенция обрела практический смысл.

Регистр выдает на добровольной основе и, конечно, не безвозмездно декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве. На основании какого документа? Говорят, есть поручение Правительства. Хорошо бы его посмотреть! Конвенция определяет, что такие документы должны выдавать или морская администрация порта или признанное квалификационное общество. Вот и старается Российский морской регистр судоходства. На добровольной основе. Конвенцией предусмотрено, что круизные компании должны иметь Свидетельства о сертификации. И опять тот же Регистр на тех же условиях занимается этой конвенционной работой. Но это еще цветочки. Ягодки начнутся, когда наши моряки столкнутся с тем, что медицинские сертификаты не будут соответствовать требованиям Конвенции, ибо наше Министерство здравоохранения не выполнило требование о создании Реестра практикующих врачей. При проверках медко-

миссий в иностранном порту будет обращаться особое внимание на то, что за учреждение проводило медосмотр, а для этого они должны быть внесены в реестр. Но этого Россия не сделала.

В свете вышеизложенного следующий вопрос кажется просто глупым и ничтожным, но не задать его мы не можем. Где компетентный государственный орган, который должен работать с жалобами моряков? Практически все морские страны назначили подобные органы, и до сведения моряков, работающих под флагами этих государств, уже доведены адреса и явки компетентных органов: телефоны, электронные адреса – вся та процедура, что прописана в Конвенции. Но и этого нет в России!

Напрасно российские моряки с т/х «Wizard» под флагом Камбоджи, стоящего в порту Находка, ждали наступления дня «икс». В день вступления КТМС в силу, то есть 20 августа, экипаж направил жалобу в Администрацию порта – на тот момент морякам не выплачивалась заработная плата уже два с половиной месяца. Члены экипажа наивно

рассчитывали на помощь государства – все-таки страна ратифицировала КТМС еще год назад, а значит, должна была успеть создать систему контроля выполнения конвенционных норм. Но в Администрации порта лишь развели руками, дескать, никаких инструкций на сей счет нам не давали. Но тогда к кому обращаться? Все правильно – не к кому. Там, в Находке, портовые власти конечно отреагировали на обращение экипажа, но... ограничились лишь предупреждением судовладельца и предписанием устранить выявленные нарушения. Судно ушло на все четыре стороны, да и как иначе – ведь никаких «указаний сверху» не было спущено, а без «команды» никак.

Можно было бы, конечно, сделать скидку на то, что и флаг судна какой-то камбоджийский, и Конвенция только несколько часов, как вступила в силу, и Дальний Восток на то и дальний, чтобы «команды» туда не скоро доходили, однако собака оказалась зарыта совсем не здесь. В этом убедились инспектора Российского профсоюза моряков в порту Калининград, когда

пришли на судно «Балтийский – 107» с российским флагом и российским экипажем. Не только у судна не имелось каких-либо документов, подтверждающих его соответствие КТМС, но у экипажа отсутствовали элементарные трудовые контракты. В связи с этим профсоюзники официально обратились к замначальнику инспекции портового контроля с требованием проведения госинспекции и удостоверения факта отсутствия контрактов, однако в ответ получили разъяснение с приложением копии весьма любопытного документа. Его содержание прямо говорит, что российский Минтранс рекомендует в течении года не применять мер к судам, которые, как в случае с «Балтийский-107», не отвечают требованиям КТМС. Так что, со ссылкой на министерские указания, факт несоответствия можно считать «несущественным для угрозы жизни и здоровья»: мол, отсутствие трудовых договоров, которое в других странах – в августе в Канаде, а в сентябре в Дании – повлекло задержание судов до устранения этого недостатка, в нашей

стране серьезным основанием не является. При этом надо иметь в виду, что такой официальный ответ был сделан на запрос не частного лица, а организации. А что бы получил в ответ моряк, вздумай он подать жалобу?

В общем, похоже, можно сколько угодно топтать ногами и сотрясать воздух гневными возгласами «А вот в Конвенции говорится..!», «А Конвенция требует..!», стойкий российский бюрократизм видал и не такое. «Можете жаловаться... можете жаловаться...», как говорил царский чиновник в старом фильме о революционерах. Конечно, остается еще надежда, что через упомянутый в минтрансском письме год все наладится и заработает, но пока, выражаясь словами нашего калининградского коллеги, чья окрыленная Конвенцией душа напоролась на здоровый чиновничий цинизм, получается, что на Конвенцию российский Минтранс вполне официально «забил», под чем подписался и поставил печать. А если нет, то ему очень хорошо удается это скрывать. 🇷🇺



## НА РЕЧКЕ, НА РЕЧКЕ, НА ТОМ БЕРЕЖОЧКЕ

Пока на высшем уровне ведутся серьезные дебаты, пускать в наши реки суда под иностранными флагами или не пускать, они, эти вездесущие флаги, уже давно пришли к нам во всей своей красе.

Вернее, нет, не так. С точки зрения закона все чисто: ни одного, к примеру, панамского, флага ни в Самаре, ни в Нижнем Новгороде вы не увидите. Пришли не иностранные флаги как таковые, пришли якобы иностранные работодатели, которые в совокупности с российским флагом представляют ядреную смесь.

Грузовые пароходы с бербоутными владельцами бороздят просторы Волги-матушки и не только, гордо неся за кормой российский флаг, а экипажи числятся в штатных расписаниях различных «Roga i Kopyta Ltd.», имеющих прописку в самых экзотических местах земного шара. Преимущественно оффшорных. Вездесущая налоговая инспекция и вечно озобоченный нехваткой денег Пенсионный фонд упорно не замечают, как проплывают мимо их носов налоги и пенсионные отчисления, экипажи получают в конвертах вместо рублей доллары или евро, и все как-будто довольны.

Короче говоря, давно ни для кого не секрет, что вся атрибутика «удобного» флага присутствует на российской «речке», и жалобы от моряков-речников, недополучивших, а то и вовсе не получивших зарплаты, поступают в Российский профсоюз моряков регулярно. На счету у профсоюзных юристов не одно выигранное в суде дело, в результате которого работник получал свои деньги, а его обидчик – определённые проблемы.

Но сейчас появились на российских реках и такие суда, у владельцев которых вооб-

ще нет никаких проблем. Например, в Питере работает очень известная круизная компания с мировым именем. Ее пароходы хоть каждый день можно видеть у специального причала в Уткиной заводи, «специальность» которого выражается в том, что «посторонних» туда не пускают. Но с Вантового моста – все как на ладони. Названия у судов – то, что нужно для бизнеса: «Викинг Тривор» (бывший «Сергей Киров»), «Викинг Хельга» («А. Сурков»), «Викинг Инвар» («Нарком Пахомов»), «Викинг Рюрик» («Петергоф»). Справедливости ради надо отметить, они еще недавно носили другие названия – держитесь крепче – «Викинг Киров» или «Викинг Пахомов».

Стоят «викинги» на линии Санкт-Петербург – Москва, ходят по славному Ладожскому озеру с заходом на Валаам, а управляют ими из упомянутой иностранной компании, расположен-

ной то ли в Калифорнии, то ли в Нидерландах. Ну, управляют и управляют – главное, чтобы экипаж вовремя зарплату платили. Зарплату платят. Но, несмотря на мировое имя, не по ставкам ИТФ или даже МОТ, а так, как им нравится, потому что слова «коллективный договор» по отношению к российским речникам в этой компании не употребляются, и даже, есть такое подозрение, запрещаются.

Но дело не в этом. Как говорится, вся фишка в том, что экипаж поделен на две части. Одна часть (от капитана до матроса и от старшего механика до моториста) – русскоязычная, состоящая из граждан России. Эта часть управляет судном. А вот другая... Обслуживают пассажиров гастарбайтеры с очень далекого зарубежья. Работники ресторанов, горничные, уборщики – граждане Филиппин, Мьянмы и других развивающихся стран. ➡



И что интересно, с точки зрения Закона опять все чисто. «Как такое может быть?», – спросит читатель. А это как обставить дельце. Да, существует процедура, прописанная в соответствующих нормативных документах. Хотите, чтобы на территории России у вас в компании работали иностранцы? Обращайтесь в соответствующий общероссийский профсоюз с просьбой подтвердить свое согласие на привлечение вместо российских горничных и официантов филиппинцев, поставьте в известность миграционную службу и, как говорят, «Good Luck!» Но ничего подобного компания не сделала, кому-то занесли борзими щенками, и порядок. И вся «кефирно-кексовая» команда (как добродушно называют службу на российских судах) числится по судовой роли... пассажирами. Ведь может же быть на рос-

сийском пассажирском судне иностранный пассажир? Может! И никому нет дела, что на российском пассажирском судне нет обслуживающего персонала. А на «нет» и проверки нет.

Никто не спорит: если брать работу компании в целом, так сказать, на мировом рынке, то на судах и сервис великолепный, и кухня на уровне, и с экипажами все в порядке. На Дунае, Эльбе, Рейне все работают в соответствии с законами страны флага судна, а где там сидит оператор, никого не волнует. И проверить соблюдение закона не сложно: там для инспекторов ИТФ все двери открыты, так же как и для тех, кто следит за незаконной миграцией трудовых ресурсов. Поэтому и нет у них филиппинцев, работающих без трудовой визы, и финты с пассажирами-гастарбайтерами там не проходят.

Другое дело у нас. К нам можно завезти хоть пингинов, хоть бабуинов, и поставить их на рабочее место пассажирами – никому дела нет. Более того, снимается вопрос с такой ерундой, как медкнижки, квалификационные документы и всем тому подобным. Это ведь если бы пингины были включены в судовую роль как члены экипажа, тогда да, будьте любезны, документики предъявите. А с пассажиров какой спрос...

Вот и идут по рекам и озерам России белоснежные лайнеры, где кроме эксплуатационной российской команды в экипажах никого нет. Столы накрывают русалки, на камбузе кашеварят домовые, а чистоту наводят царевны-лягушки. Ну, а если, не дай Бог, как с «Булгарией» что-то случится, на помощь, очевидно, придет водяной. 🦉

## СЛИЛИ

«В Москву, в Москву!» – с надеждой повторяли чеховские сестры, мечтавшие сменить безрадостную провинциальную жизнь на столичную. Питер вроде как и не совсем провинция, да похоже невеселое настроение перекинулось и на местный моряцкий народ, тоже вдруг заговоривший о столице. А чему, собственно говоря, радоваться, когда многие моряки не могут спокойно продлить рабочий диплом? И толком им никто ничего не объясняет: дескать, все вопросы «в Москву, в Москву!» И за получением своих свидетельств и сертификатов тоже езжайте в столицу или в какие другие регионы России.

А дело, собственно в том, что жалуются моряки на МКК «Большого порта Санкт-Петербург», которая отказывает им в приеме документов о прохождении краткосрочных курсов комсостава морских судов на базе ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова». Причем под очень интересным предлогом. Как известно, в соответствии с приказом Минтранса России от 8 июня 2011 г. N 157 «Об утверждении Порядка признания организаций в целях наделения их полномочиями по освидетельствованию судов и организаций, осуществляющих подготовку членов экипажей морских судов..., а также по проведению проверок, связанных с освидетельствованием этих судов и организаций», составляется перечень организаций, с которыми заключены соглашения о признании в области упомянутой подготовки.

Также известно, что в силу Приказа Минтранса России от 15 марта 2012 № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов», капитаны морских портов при выдаче свидетельств и дипломов членам экипажей морских судов могут принимать документы только от лиц, прошедших морскую подготовку в морских образовательных учреждениях, подписавших вышеуказанные соглашения с Минтрансом России, за исключением лиц, поступивших на учебу до 1 июля 2012 года. Так вот этот самый «интерес» заключается в том, что на 1 октября 2013 года необходимое согла-

шение с ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова так и не заключено!

Можно было бы подумать, что это, как говорится, техническая ошибка, но, к сожалению, нет – ни университет, ни, соответственно, его филиалы, не включены в список этих признанных учебных заведений, который за подписью начальника Управления обеспечения судоходства Д. В. Ушакова был разослан руководителям подведомственных образовательных учреждений и капитанам морских портов не далее, как в середине октября.

Таким образом, в Северной столице сложилась, практически, революционная ситуация, когда «низы» не могут, а «верхи» не хотят, а в итоге многие моряки-коренные петербуржцы не могут в родном городе пройти краткосрочные курсы комсостава, чтобы продлить рабочий диплом и выйти в море. И, понятное дело, очень этим возмущены, ведь на сегодняшний день в Санкт-Петербурге, кроме ГУМРФ, нет учебных заведений, обладающих правом подготовки по программам высшего профессионального образования, и учебных заведений, имеющих право подготовки членов экипажей морских судов в соответствии с Конвенцией ПДНВ по программам дополнительного профессионального образования на уровне управления.

Так что капитану или стармеху ничего не останется делать, как податься за получением свидетельств и сертификатов в другие

регионы России, предварительно удостоверившись, что имеющиеся там учебные заведения наделены необходимыми полномочиями. Ну так, на всякий случай, потому что те же моряки жалуются, что в ГУМРФ даже не предупреждают, что выданные свидетельства и сертификаты, по сути, не легитимны. Другими словами, деньги платятся, курсы идут, только морякам от этого никакого проку.

Так и хочется спросить: «Как такое может быть, и не где-нибудь, а в Морской столице?», добавив после вопроса три восклицательных знака. Казалось бы, ситуацию можно было бы прояснить в самом Росморречфлоте, но там ничего конкретного относительно отсутствия соглашения с ГУМРФ сказать не смогли. Да, список образовательных учреждений, с которыми заключались подобные соглашения, составлялся в Минтрансе РФ, однако Росморречфлот к этому отношения почти не имеет: он лишь довел принятое решение до сведения соответствующих организаций.

Естественно, что теперь делать питерским морякам, возместят ли им денежные средства, потраченные на прохождение краткосрочных курсов на базе ГУМРФ, и вообще, сколько это образовательное учреждение будет находиться в подвешенном состоянии, тоже неясно. Впрочем, по словам представителя ведомства, решение по ГУМРФ должно быть «вот-вот» принято.

Российский профсоюз моряков уже направил обращение в адрес Министра транспорта

**Так и хочется спросить: «Как такое может быть, и не где-нибудь, а в Морской столице?», добавив после вопроса три восклицательных знака. Казалось бы, ситуацию можно было бы прояснить в самом Росморречфлоте, но там ничего конкретного относительно отсутствия соглашения с ГУМРФ сказать не смогли. Да, список образовательных учреждений, с которыми заключались подобные соглашения, составлялся в Минтрансе РФ, однако Росморречфлот к этому отношения почти не имеет: он лишь довел принятое решение до сведения соответствующих организаций.**

России М. Соколова и руководителя Росморречфлота А. Давыденко с тем, чтобы получить официальные разъяснения в связи со сложившейся ситуацией, а также узнать, что делается для её исправления. Потому что меры необходимо принимать в срочном порядке, поскольку люди уже сталкиваются с реальными проблемами, которые препятствуют работе в море. В общем, у матросов есть вопросы, на которые они ждут от флотоводцев ответы.

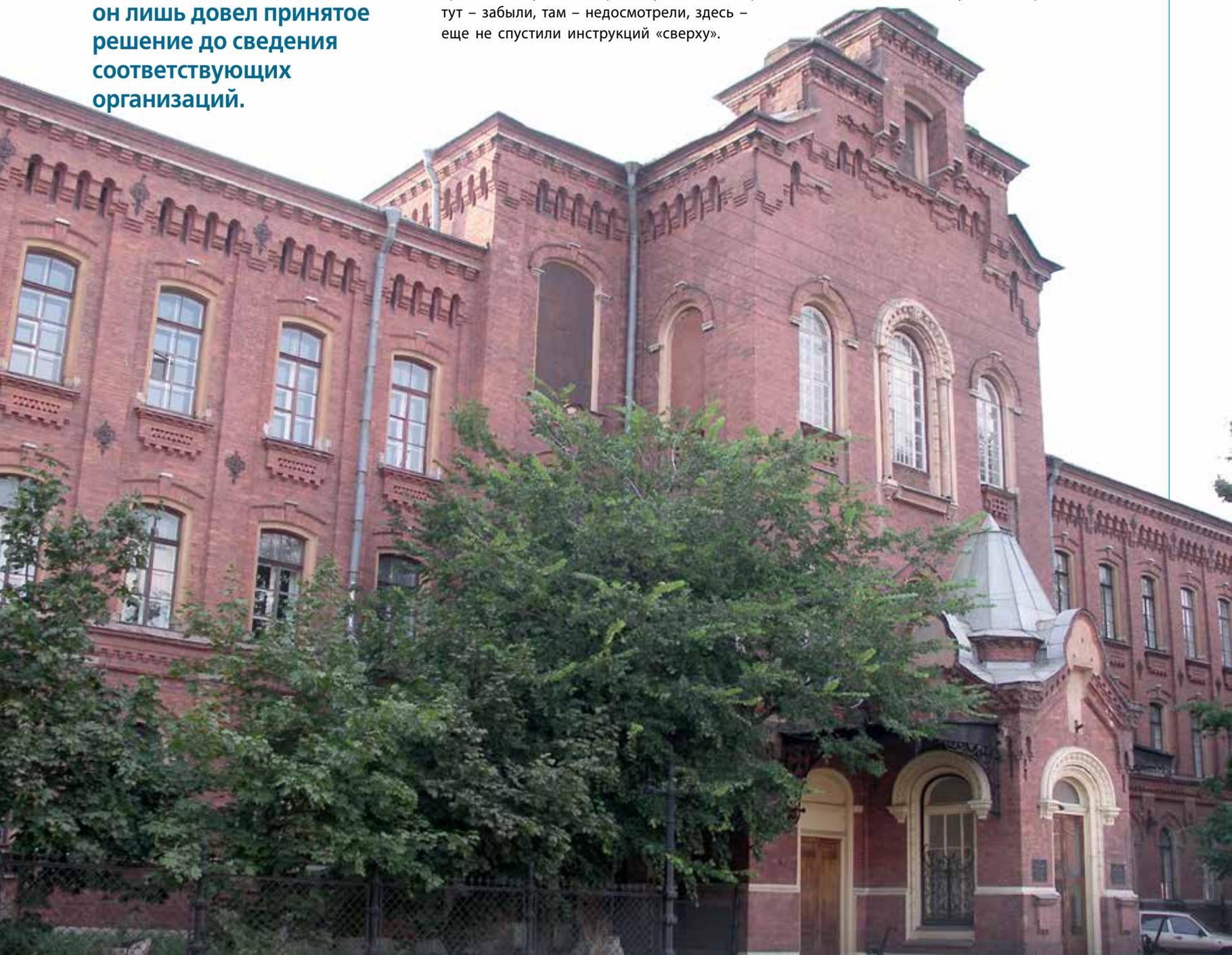
Ну, а мы тут в редакции люди маленькие, поэтому нам объяснение случившемуся видится следующим образом. Ведь что такое ГУМРФ? Это результат реорганизации в форме присоединения одного ВУЗа к другому. Короче, именуемые в народе «Макаровка» плюс «ЛИВТ» равно ГУМРФ. Ни у «Макаровки», ни у «ЛИВТа», по отдельности проблем с заключением соглашения с Минтрансом РФ не возникало. Согласно документу от 18 декабря 2012 года за подписью В. А. Олерского (от Минтранса) и В. Л. Михеева (от «ГМА»), «Макаровка» была наделена полномочиями по осуществлению любой подготовки членов экипажей морских судов – ВПО, ДПО, включая уровень эксплуатации, и СПО. Соответствующее соглашение имелось и у «ЛИВТа». Жили врозь – не тужили, моряков учили, а теперь тут – забыли, там – недосмотрели, здесь – еще не спустили инструкций «сверху».

В общем, слили, теперь надо расхлебывать.

Ох, прав, прав был Виктор Степанович Черномырдин со своим «Хотели как лучше, а получилось как всегда!» Этот афоризм надо на камнях высекать, а камни расставлять под окнами российских министерств. Тасовать учебные заведения со своими традициями, своей историей и спецификой, как колоду карт, не получается. Однако авторы грандиозного проекта, несмотря на все доводы о его нецелесообразности, остались при своем мнении. Видно, настолько гладко было на бумаге, что помнить про овраги очень не хотелось. И напрасно.

В общем, лет шестьдесят назад подобную ситуацию назвали бы «вредительством». Но мы так не скажем. Мы скажем, что выглядит все происходящее как издевательство над здравым смыслом. С одной стороны. Но с другой уже становится интересным, насколько далеко зайдут наши доблестные флотоводцы в своем стремлении постоянно что-то менять и перестраивать.

Может, пора уже остановиться и перевести дух, пока окончательно не доломали действующую в России систему подготовки морских специалистов, которая, во всяком случае еще до недавнего времени, считалась одной из самых лучших в мире? 🇷🇺



# «ДРУГ АМЕРИКИ»

Балтийская территориальная организация Российского профессионального союза моряков обратилась в Следственный Комитет Российской Федерации по поводу уголовного преследования гражданина Сомали Али Мохамеда Али, находящегося в данное время в США под следствием по подозрению в содействии пиратам при захвате и удерживании в плену судна «SEC Future» вместе с экипажем. Инцидент произошел 7 ноября 2008 года. Учитывая, что от неправомерных действий Али Мохамеда Али, содействующего пиратам, пострадали моряки, являющиеся гражданами России, а так же то, что в его действиях содержится состав преступления, предусмотренный ст. 227 УК РФ (пиратство), в профсоюзе придерживаются мнения, что товарищ Мохамед должен – и может – быть привлечен к уголовной ответственности.

Известно, что в США за последние годы вынесены десятки обвинительных приговоров в отношении сомалийских пиратов. Работа эта не быстрая, требующая определенного времени на сбор доказательной базы. Кроме того, даже у самого отъявленного негодяя есть право на защиту и адвоката, которое активно используется в целях смягчения наказания. Поэтому рассмотрение дел с участием подозреваемых в пиратстве проводится самым тщательным образом. Пиратство – серьезная статья, по которой в Штатах светит пожизненный срок.

Другой вопрос, являются ли пиратами те, кто сам не держит в руках оружие, а выходит на сцену лишь тогда, когда начинаются пере-

говоры с судовладельцем? Себя они называют «переводчиками», своего рода «третьими лицами», имеющими доверие у боевиков. Не более того. На деле же от таких переводчиков-переговорщиков зависит успех всей операции: какой в итоге окажется сумма выкупа, пострадают ли заложники и прочие немаловажные детали. Не случайно ряд экспертов называет их самым мощным оружием в руках пиратов, с помощью которого можно правильно надавить на судовладельца и выбить из него денег по максимуму.

В конце ноября упомянутый Али Мохамед Али был оправдан федеральным судом США, округ Колумбия, но не полностью. С него сняли обвинения в пиратстве как таковом, но выйти

на свободу ему пока не удастся. Дальнейшие судебные разбирательства должны дать ответы на вопросы относительно того, оказывал ли он пиратам какое-либо содействие в осуществлении их преступных замыслов, в частности, захвате судна и заложников. Если его вина по данным пунктам будет доказана, то он все равно «сядет» очень надолго. Ожидается, что окончательное решение по делу Али Мохамеда Али вынесут в течение нескольких недель.

Вообще, надо отметить, что товарищ Али далеко не так прост, как могло показаться. Защита старается представить его «настоящим другом Америки». Он перебрался в США из Сомали в 1981 году, в возрасте 19 лет. Учился на эконо-



миста в Государственном университете штата Нью-Йорк, после окончания учебного заведения осел в районе Вашингтона и вел тихую спокойную жизнь. Устроился на работу в одну из компаний, торгующих кошельками и часами известных марок. И все было бы хорошо, только ухидившая влет продукция оказалась поддельной. Али, слив информацию о незаконной деятельности родной компании в Иммиграционную и таможенную полицию США, становится информатором. В результате нелегальный канал поставки и распространения контрафакта перекрыли, а товарищ Мохамед за свои услуги получил денежную премию в размере 25 тыс. долларов. По мнению агента Иммиграционной и таможенной полиции США Кейт Барвик, Али действительно оказался очень ценным источником информации.

Позже Мохамеду удалось отличиться, сотрудничая с правительством. После террористической атаки на башни-близнецы 11 сентября 2001 года в Министерстве внутренней безопасности США возникла острая необходимость в переводчиках со знанием арабского и сомалийского языков. Работа не пыльная, сиди себе, переводи, но в 2007 году Али решает вернуться на свою историческую родину – в Сомали. По его словам, в связи с семейными обстоятельствами.

Вновь о себе он заявил в ноябре 2008 года, когда сомалийские пираты захватили т/х «СЕС FUTURE» (флаг – Багамы, оператор – датская компания «Clipper Group»). На борту судна были граждане России, Эстонии и Грузии. Освободили же пароход, как известно, почти через два месяца и только после того, как судовладелец заплатил немалый выкуп. Никто из моряков не пострадал, однако их освобождению предшествовали напряженные переговоры с участием Али. Из материалов дела, утверждений сторон обвинения и защиты, а также свидетельских показаний, следует, что он оказался на борту спустя два дня после захвата судна и сразу же расставил все точки над «и», связавшись с руководством «Clipper Group» и заявив буквально следующее: «Все переговоры – через меня!» По словам главы «Clipper Group» Пера Гуллструпа, Али Мохамед старался разговаривать по телефону в непринужденном, скорее даже дружеском тоне. Адвокаты подсудимого заявили, что их подзащитный позволял морякам звонить своим близким и родным, и оказывал ту или иную помощь по мере возможности. В общем, просто рубаха-парень. Вместе с тем он умел и «надавить». Так, в разговоре с представителем «Clipper Group» им было сказано: «Подумайте об экипаже, иначе можете остаться не только без судна, но и без моряков!» Российский капитан т/х «СЕС FUTURE» Андрей Ножкин, также давший свидетельские показания, заявил, что Али его сразу же успокоил, намекнув, что пираты блефуют. Торг за заложников начинался с 7 млн долларов, в итоге сговорились на 1,7 млн. Деньги сбросили с самолета в мешках. Однако Али оказался верен себе до конца и выторговал для себя, родного, еще 75 тыс. долларов. По крайней мере, так заявляет сторона обвинения. Товарищ же Мохамед утверждает, что деньги предназначались



**Т/х «СЕС Future» был захвачен** сомалийскими пиратами 7 ноября 2008 года. После атаки на судно морякам удалось продержаться три четверти часа, в течение которых капитан поддерживал связь с морским координационным центром и военными судами антипиратской коалиции, и испробовал все рекомендованные меры противостояния, однако после обстрела суда из гранатомета моряки были вынуждены сдаться. На момент захвата на судне находились одиннадцать граждан России: семеро жителей России и четверо россиян, проживающих в Эстонии. Кроме них на судне работали гражданин Грузии и гражданин Эстонии.

Оператором сухогруза выступает компания «Clipper Projects», входящая в датскую группу компаний «Clipper Group». Компания с первого дня взяла на себя ответственность за моряков, каждая семья была информирована о случившемся, во избежание утечки информация выдалась родственникам очень дозированно, чтобы у пиратов не было возможности давить на компанию и на процесс переговоров.

Тем не менее, компания постоянно поддерживала контакт с родными и близкими членов экипажа, была организована «горячая линия», действовавшая в режиме нон-стоп: родственники моряков могли связаться с судовладельцами в любой момент. Управляющий директор и старший вице-президент капитан Курт Рай Дамкйер и круинговый менеджер Эрик Анкйер Карлсен провели встречу с Российским профсоюзом моряков, подтвердив, что судовладельцы выполняют в полном объеме все обязательства, взятые по условиям коллективного договора.

Спустя 71 день, 15 января 2009 года после получения выкупа, сумма которого осталась не озвученной, пираты покинули «СЕС Future», и судно проследовало в оманский порт Салала в сопровождении российского спасательного судна ТОФ «Фотий Крылов», несущего вахту в Аденском заливе. В Салале морякам была оказана необходимая медицинская помощь, и организована репатриация домой.

боссам пиратов, руководившим операцией с берега. Что тут правда, а что нет, еще предстоит разбираться.

Далее становится еще интереснее. После освобождения судна и членов экипажа Али продолжает жить в Сомали, особо не скрываясь. И даже переписывается с Пером Гуллstrupом, из которого так удачно выбил выкуп за судно. Тем не менее, в полной безопасности он себя, очевидно, не чувствовал, потому что вдруг сам вышел на агента ФБР, что было не так трудно сделать, имея опыт оперативной работы, и предложил свои услуги «в любой форме и виде». Это тем более странно, поскольку к тому времени Али уже занимал важный пост в Министерстве образования Сомали. Хотя, быть может, нехорошие предчувствия у него все же были. Спец-

службы не смогли расстаться со столь ценным сотрудником просто так. Али повязали в международном аэропорту Далласа в 2011 году, когда он прилетел по приглашению на конференцию по образованию, предъявили обвинения и взяли под стражу для дальнейших разбирательств.

По словам Пера Гуллstrupа, он не удивлен тем, что его старого знакомого суд не счел пиратом. Ему гораздо интереснее, сможет ли Али отвертеться от наказания по другим обвинениям. Нам тоже интересно, предпримет ли российский Следственный Комитет какие-либо меры и предъявит ли товарищу Али свои претензии. Тем более, что и ловить уже никого не надо. Мохамед, возможно, и друг Америки, как представляют его адвокаты, но в пиратский плен были захвачены все же российские моряки. 🇷🇺

# МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ 2014

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

ВХОДИТ В КОМПЛЕКТ

**«МИР» ВАШЕМУ ДОМУ**



На фото: экипаж корабля «Мир» в составе 12 человек, прибывший в порт. В центре — капитан Александр Смирнов. Справа — первый помощник Николай Смирнов. Слева — второй помощник Сергей Смирнов. Внизу — третий помощник Дмитрий Смирнов. На заднем плане — четвертый помощник Владимир Смирнов. В центре — пятый помощник Александр Смирнов. Справа — шестой помощник Николай Смирнов. Слева — седьмой помощник Сергей Смирнов. Внизу — восьмой помощник Дмитрий Смирнов. На заднем плане — девятый помощник Владимир Смирнов. В центре — десятый помощник Александр Смирнов. Справа — одиннадцатый помощник Николай Смирнов. Слева — двенадцатый помощник Сергей Смирнов.

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

ВХОДИТ В КОМПЛЕКТ

**ТРИДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ**



В центре — Александр Смирнов. Справа — Николай Смирнов. Слева — Сергей Смирнов. Внизу — Дмитрий Смирнов. На заднем плане — Владимир Смирнов. В центре — Александр Смирнов. Справа — Николай Смирнов. Слева — Сергей Смирнов. Внизу — Дмитрий Смирнов. На заднем плане — Владимир Смирнов.

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

ВХОДИТ В КОМПЛЕКТ

**БАЛТИЙСКАЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ**

**ВЕЩИ, КОТОРЫЕ СПЛАЧИВАЮТ ЛЮДЕЙ**



В центре — Александр Смирнов. Справа — Николай Смирнов. Слева — Сергей Смирнов. Внизу — Дмитрий Смирнов. На заднем плане — Владимир Смирнов.

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

ВХОДИТ В КОМПЛЕКТ

**СКАЖИ СПАСИБО МОРЯКУ!**



В центре — Александр Смирнов. Справа — Николай Смирнов. Слева — Сергей Смирнов. Внизу — Дмитрий Смирнов. На заднем плане — Владимир Смирнов.

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

ВХОДИТ В КОМПЛЕКТ

**52 МЕТРА: МАЛОВАТО БУДЕТ**



В центре — Александр Смирнов. Справа — Николай Смирнов. Слева — Сергей Смирнов. Внизу — Дмитрий Смирнов. На заднем плане — Владимир Смирнов.

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

ВХОДИТ В КОМПЛЕКТ

**КРЕЙСЕР ИДЕТ НАВСТРЕЧУ РЕМОНТУ**



В центре — Александр Смирнов. Справа — Николай Смирнов. Слева — Сергей Смирнов. Внизу — Дмитрий Смирнов. На заднем плане — Владимир Смирнов.

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

ВХОДИТ В КОМПЛЕКТ

**СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ**



В центре — Александр Смирнов. Справа — Николай Смирнов. Слева — Сергей Смирнов. Внизу — Дмитрий Смирнов. На заднем плане — Владимир Смирнов.

**МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ**

ВХОДИТ В КОМПЛЕКТ

**ОПЕРАЦИЯ «Ё»**



В центре — Александр Смирнов. Справа — Николай Смирнов. Слева — Сергей Смирнов. Внизу — Дмитрий Смирнов. На заднем плане — Владимир Смирнов.

**С 1 ЯНВАРЯ 2014 ГОДА ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОМ  
ОТ 30.12.08 Г. № 322-ФЗ ПАСПОРТ МОРЯКА ИСКЛЮЧЕН ИЗ ПЕРЕЧНЯ  
ДОКУМЕНТОВ, УДОСТОВЕРЯЮЩИХ ЛИЧНОСТЬ ЕГО ВЛАДЕЛЬЦА КАК  
В ПРЕДЕЛАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ТАК И ЗА ГРАНИЦЕЙ;**

**МИНТРАНС СОКРАЩАЕТ ПЕРЕЧЕНЬ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ  
УЧРЕЖДЕНИЙ, НАДЕЛЕННЫХ ПОЛНОМОЧИЯМИ В ОБЛАСТИ  
ПОДГОТОВКИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ  
МОРСКИХ СУДОВ;**

**ТРЕХСТОРОННИМ КОМИТЕТОМ МОТ РАЗРАБОТАНЫ ПОПРАВКИ  
В КОНВЕНЦИЮ МОТ 2006 ГОДА «О ТРУДЕ В МОРСКОМ  
СУДОХОДСТВЕ», ОБЯЗЫВАЮЩИЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦА СТРАХОВАТЬ  
СВОЮ ФИНАНСОВУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД МОРЯКАМИ;**

**ЛЕГЕНДАРНЫЙ КРЕЙСЕР «АВРОРА» УХОДИТ В КРОНШТАДТ  
НА РЕМОНТ.**



**2014**

# ПРОЩАЙ, ПАСПОРТ!

Российские моряки простились с документом, который верой и правдой служил им на протяжении шестидесяти восьми лет. Речь идет о паспорте моряка – с 1 января 2014 года Федеральным законом от 30.12.08 г. № 322-ФЗ паспорт моряка исключен из перечня документов, удостоверяющих личность его владельца как в пределах Российской Федерации, так и за границей. На его место заступило Удостоверение личности моряка.

История паспорта моряка достойна внимания. Впервые в «новой» российской истории упоминание о документе, который бы удостоверял личность моряка, относится к декабрю 1917 года. «Народный комиссариат торговли и промышленности РСФСР» издает «Постановление об учреждении морских контор», определяющее порядок их функций, среди которых выдача мореходных книжек и правила их оформления и ведения. Ст. 14 Постановления указывала, что «Для получения мореходной книжки, моряк должен предъявить в морскую контору документы, удостоверяющие его личность, диплом и аттестаты, если таковые имеются, и доказательства принадлежности к союзу моряков торгового флота». О паспорте как таковом речи пока не шло, так как паспортов у советских граждан тогда еще не было никаких – ни гражданских, ни морских, но мореходная книжка стала единственным документом, с которым советский моряк мог пересечь государственную границу в составе экипажа судна.

Паспорт моряка как документ появляется после Великой Отечественной войны, когда Совет Министров СССР утвердил Постановлением № 2646 от 9 декабря 1946 г. «Положение о паспорте моряка». Некоторые моряки-ветераны еще могут припомнить, как выглядела заветная

книжка, позволяющая перейти «железный занавес», но большинству из них все же ближе паспорт «нового» образца, появившийся благодаря Постановлению Совмина СССР № 997 в 1975 году – ведь его форма не менялась вплоть до 1994 года. Причина обмена паспортов всем понятна: в 1994 году СССР уже не было, а паспорта моряков были по-прежнему с серпом и молотом на обложке.

Любопытно, что Постановление Правительства РФ от 24.02.1994 г. № 146 «Об утверждении Положения о паспорте моряка» среди лиц, имеющих право на его получение, кроме самих моряков указывало и совершеннолетних членов их семей, а вот в следующем «Положении», утвержденном Постановлением Правительства от 01.12.1997 № 1508, этой нормы уже не было. Зато новое «Положение» предписывало выдавать паспорт моряка только при предъявлении последним трудового соглашения с судовладельцем. Как видно, этот принцип соблюдается и сейчас: моряк может получить УЛМ на руки, только предъявив представление от судовладельца или круинга.

Что же удобнее: паспорт моряка или новый документ УЛМ? Многие считают, что со старым добрым паспортом было проще – там указывалась и прописка по судну, и должность, а на границе, имея паспорт моряка, достаточно было предъявить судовую роль. К УЛМ же обязательным приложением является мореходная книжка, а пересечь границу моряк может только вместе с загранпаспортом и визой – без них УЛМ так, просто ламинированная картонка. А с другой стороны УЛМ – конвенционное требование, и почти весь мир с ним живет и ничего. Так что паспорт моряка уже ушел в прошлое, но все равно – спасибо ему.

Нам остается добавить, что по информации дипломно-паспортного отдела АМП «Большой порт Санкт-Петербург», никакого ажиотажа в связи с отменой паспорта моряка и оформления УЛМ в нашем городе не наблюдается. Оформить УЛМ в Санкт-Петербурге можно в двух местах: в упомянутом дипломно-паспортном отделе АМП на Гапсальской ул., д. 10 и в ФБУ «Администрация «Вол-

## НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ РСФСР

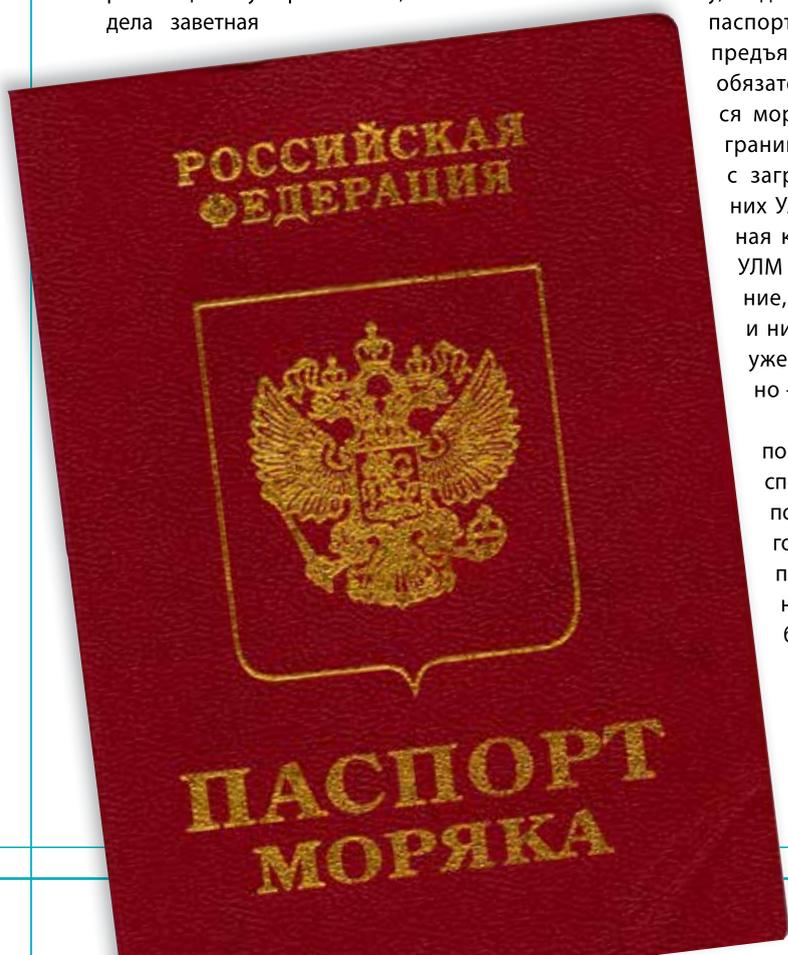
### ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 6 декабря 1917 года ОБЪ УЧРЕЖДЕНИИ МОРСКИХ КОНТОРЪ

«... 11. Приписавшемуся к морской конторе эту последнюю выдается мореходная книжка по форме, выработанной Отделом Торгового Мореплавания.

Мореходная книжка заключает в себе сведения о личности моряка, об отношении его к воинской повинности, о службе на каждом отдельном судне, обозначение служебного положения, времени поступления в составе экипажа и увольнения из него, а равно и другие данные, которые найдут нужным Отдел Торгового Мореплавания.

12. Всякая запись в мореходной книжке снабжается подписью капитана, а также удостоверяется заведующим морскою конторою, если в ней производился наем или расчет моряка, или российским консульским представителем. Отзывы о профессиональных или нравственных недостатках моряка помещать в мореходной книжке не дозволяется...

15. Засвидетельствованная морскою конторою отметка в мореходной книжке о времени начала службы на идущем в заграничные порты русском или иностранном судне служить достаточным основанием для пропуска владельца книжки за границу...»





## «ПО ИМЕЮЩЕЙСЯ ИНФОРМАЦИИ»

12 марта Министерство транспорта РФ опубликовало перечень образовательных учреждений, с которыми заключены Соглашения о признании в области подготовки членов экипажей морских судов (Приказ Минтранса № 157 от 08.06.2011 г.). Говоря простыми словами, это список тех учебных заведений, которые Минтранс признал пригодными для подготовки моряков, а если еще проще – дипломы которых будут признаваться капитанами морских портов при выдаче морских рабочих дипломов.

Список, надо сказать, не особо длинный – всего двадцать одна позиция. И Государственный университет морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова в этот перечень, в отличие от «осеннего», входит. Но почему-то не целиком. Вернее, не со всеми филиалами. Чиновники отказались признать Беломорско-Онежский филиал ФГБОУ ВПО «ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова» организацией, способной подготовить члена экипажа морского судна. А все потому, что по «имеющейся у Росморречфлота информации», это учебное заведение якобы «специализируется на подготовке специалистов для судов внутреннего водного плавания и не ведет подготовку членов экипажей морских судов». И это, по меньшей мере, странно.

Вот, например, по информации, имеющейся в редакции «Морского Телеграфа», Петрозаводское речное училище – именно так раньше назывался труднопроизносимый филиал – было основано в июне 1963 года Приказом Министра речного флота № 89-пр на основании Постановления Совета Министров РСФСР от 3 мая 1963 года № 1652-Р с целью подготовки специалистов на судах смешанного река-море плавания. Приказ был отдан не случайно: образование училища было обусловлено развитием в те годы водного транспорта в масштабах страны и Беломорско-Онежского пароходства в частности. БОП имело большое количество судов типа река-море, и карельские специалисты первыми в стране начали осваивать смешанное река-мо-

ре плавание и бесперевалочные перевозки грузов за границу. Первый набор в «речнуху» был именно по специальностям «морское судовождение» и «судовые силовые установки».

Училище было призвано укрепить пароходство кадрами, и первые десять лет своего существования все без исключения выпускники направлялись в БОП. С 1974 года прием шел уже по трем специальностям: «Морское судовождение», «Эксплуатация судовых силовых установок» и «Судовождение на внутренних водных путях». Почему в Росморречфлоте об этом ничего не знают, непонятно.

Конечно, можно было бы сделать скидку на давность лет, но события уже наших дней тоже, вроде бы, не ставят под сомнение учебную деятельность училища. Опять же, по имеющейся в редакции информации, в 2005 году училище было реорганизовано и совместно с Котласским и Печорским речными училищами присоединено к Санкт-Петербургскому университету водных коммуникаций, бывшему ЛИВТУ. С 2008 года училище переименовано в Беломорско-Онежский филиал ФГОУ ВПО «СПБГУВК», а с января 2013 года, соответственно, в Беломорско-Онежский филиал ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова». Все это время училище продолжало готовить специалистов для моря, имеющих право дипломироваться и на внутренний, речной, флот.

С 2012 года учебный процесс ведется по новым образовательным стандартам и специально разработанным учебным программам с учетом требований Конвенции ПДНВ-78/95. Программы учебной и производственных практик составлены так, чтобы и по содержанию и по продолжительности соответствовать конвенционным нормам. Все курсанты, начиная с третьего курса, проходили тренажерную подготовку в береговом учебно-тренажерном центре, обзаводились необходимыми сертификатами, и спокойно получали рабочие дипломы. И до настоящего времени вопросов о «признании» училища ни у кого не возникало.

При этом любопытно, что раньше в филиале существовала подготовка по судоводительской специальности чисто для внутреннего водного плавания, пролицензированная и аккредито-

ванная по всем правилам, но продержалась она не долго – что-то около четырех лет. Училище от нее отказалось по одной простой причине – из-за невозможности трудоустроиться выпускникам.

На сегодняшний же день ситуация складывается следующим образом. Около сотни курсантов-третьекурсников, сдавших квалификационные экзамены на занятие должностей, наплававших двухмесячный «ценз», и имеющих на руках свидетельства о прохождении тренажерных подготовок и медицинское заключение «годен для работы в плавсоставе», квалификационное свидетельство «вахтенный матрос/моторист» получить не могут. А это значит, что по окончании всего срока обучения дипломов вахтенных штурманов/механиков морских судов им тоже не выдать.

Более того, в начале года, как обычно, филиал заключил договора с десятью судоводительскими компаниями на прохождение курсантами производственной практики, причем в штатных должностях. Одна из компаний запросила сразу же тридцать пять молодых моряков, однако, теперь она вряд ли их получит – потому что министерские чиновники решили, что они и не моряки вовсе, а значит, и морские дипломы им ни к чему.

В общем, картина складывается малопривлекательная. И в первую очередь – нет, не в отношении «макаровского» филиала, – в отношении самого Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта, а также Росморречфлота. Было бы понятно, если бы филиалу было отказано в признании на основании выявленных несоответствий или нарушений. Но выдавая подобные резюме со ссылкой на «имеющуюся информацию», чиновники обнаруживают, в первую очередь, свою полную неосведомленность. Это во-первых. А во-вторых, извините, полное пренебрежение к букве закона. В пресловутом 157-м Приказе ничего не говорится о том, что филиалы должны проходить процедуру признания самостоятельно. Наоборот, в Приказе ясно сказано, что образовательная организация-головной вуз в заявлении на прохождение процедуры признания указывает все имеющиеся у нее филиалы, в том числе и за пределами России. В-третьих, опять же, в Приказе нет ни слова о том, что заявление нужно дополнительно согласовывать с Росморречфлотом...

Как бы то ни было, совершенно очевидно, что если петрозаводский филиал останется без полномочий на подготовку специалистов морского флота, то плавательские специальности можно смело закрывать. Вполне возможно, что для Минтранса это как раз таки не проблема, а цель, но вот незадача – в Карелии есть еще судоводительские компании, которым требуются моряки и, собственно, те самые курсанты Беломорско-Онежского филиала ФГБОУ ВПО «ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова», которые уже поступили учиться именно на морские специальности, не подозревая о том, какой сюрприз их ожидает. Как решать эту проблему? Можно договариваться в кулуарах, можно писать официальные запросы и письма «по восходящей», можно привлекать общественные организации и СМИ, в конце концов, можно дойти до российского Президента. Но вот что будет, если отбросить лирику и перенести спорные вопросы в арбитраж? По имеющейся информации, это возможно. 🗞

# ТРИДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

22 марта начальник «Морского корпуса Петра Великого» контр-адмирал Николай Марьясов и председатель Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков Александр Бодня по поручению командования ВМФ России вручили членам экипажа т/х «Красногвардейск», принимавшим участие в спасании моряков-подводников атомного подводного крейсера «К-219» в октябре 1986 года, медаль «За укрепление боевого содружества».

Т/х «Красногвардейск» – одно из судов Балтийского морского пароходства, которое 3 октября 1986 года пришло на помощь к аварийной подводной лодке, всплывшей недалеко от восточного побережья Америки в самый разгар «холодной войны» между СССР и США. В результате взрыва одной из шестнадцати ракет на борту АПЛ возник пожар, который мог привести к взрыву ядерного боезапаса, ядерной энергетической установки и сильнейшему заражению океана и атмосферы. Трое моряков-подводников погибли в ракетном отсеке. Трюмный матрос Сергей Преминин сумел вручную заглушить ядерную энергетическую установку ценой своей жизни. Впоследствии ему посмертно было присвоено звание Героя России.

– После трагического события начальник Балтийского морского пароходства В.И. Харченко и его заместитель по безопасности мореплавания Г. Н. Чистов направили в Министерство морского флота СССР список на представление к награждению государственными наградами моряков, наиболее отличившихся при спасании экипажа «К-219», – говорит А. Бодня, в 1986 году возглавлявший профком плавсостава БМП. – Но награждение так и не состоялось.



**Вручение наград состоялось в Морском корпусе Петра Великого. Присутствовавшие на торжестве военные моряки и подводники приветствовали экипаж "Красногвардейска" стоя.**

В СССР сам факт происшествия тщательно скрывался, не говоря уже о самой спасательной операции. Потом грянули всем известные события, связанные с развалом страны, и всякое упоминание о трагедии сошло на нет. О «К-219» заговорили снова лишь после того, как Российский профсоюз моряков предал широкой огласке

**Приказом Министра обороны Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. девять членов экипажа т/х «Красногвардейск», принимавших участие в спасении моряков-подводников атомного подводного крейсера «К-219» в октябре 1986 года, награждены медалью «За укрепление боевого содружества»:**



- Вяхирев Михаил Владимирович – первый помощник капитана;
- Гаврилов Дмитрий Сергеевич – судовой врач;
- Глухарев Александр Леонтьевич – электромеханик;
- Гузь Виктор Петрович – второй помощник капитана;
- Замигулов Рафаил Шалкатович – третий помощник капитана;
- Захаров Дмитрий Юрьевич – второй радист;
- Петухов Александр Алексеевич – исполняющий обязанности боцмана;
- Рощин Юрий Сергеевич – второй электромеханик;
- Рыбаков Александр Викентьевич – начальник радиостанции.



Награды, как и положено, были обмыты в офисе Балтийской территориальной организации РПСМ.

практически никому неизвестные подробности спасения экипажа АПЛ, которое проходило в тяжелейших условиях. В руках профсоюза оказались уникальные документы тех лет, радиограммы, докладные записки... Историей о моряках БМП, пришедших на помощь экипажу тонущей подлодки «К-219», заинтересовались СМИ.

На протяжении нескольких лет РПСМ направлял соответствующие обращения во всевозможные инстанции с тем, чтобы восстановить справедливость, и моряки были удостоены наград. – говорит А. Бодня. – Многих из тех, кто спасал подводников, уже нет в живых. Скончался капитан «Красногвардейска» Е. Данилкин,

капитан-наставник БМП Л. Будылкин, на которого Москва возложила командование спасательными работами...

В числе тех, к кому обращался профсоюз, были и министр транспорта РФ Максим Соколов, и руководитель Администрации Президента РФ Сергей Иванов, и тогдашний Министр обороны РФ Анатолий Сердюков, и даже сам Президент России Владимир Путин.

– Мы прекрасно понимали, что спустя почти тридцать лет добиться награждения моряков – задача не из легких, – говорит А. Бодня. – Чиновники различных ведомств и организаций, куда направлялись наши обращения, ушли в глухую

оборону, строча отписки и передавая наши письма по кругу. Это даже стало поводом для обращения профсоюза в Генпрокуратуру.

И все-таки каменная стена непонимания пала под натиском неоспоримых фактов, сохранившихся документов и вскрывшихся новых обстоятельств, касающихся проведенной спасательной операции, а также той настойчивости, которую проявил профсоюз.

Стоит отметить, что до назначения Сергея Шойгу на пост министра позиция Минобороны по данному вопросу была совершенно иная. 

# ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ПРЕЦЕДЕНТ

Первомайский районный суд города Владивостока, приняв решение в пользу моряка, обратившегося в связи с невыплатой ему заработной платы за время работы на бербоут-чартерном судне, создал прецедент. По мнению суда, ответственность за нарушения трудовых прав моряков должен нести судовладелец, а не компания, взявшая судно в бербоут-чартер. Вышестоящая инстанция – Судебная коллегия по гражданским делам Приморского краевого суда правильность этого решения подтвердила. До настоящего времени в судебной практике «бербоутных» дел такого в принципе не было.

Решение Судебной коллегии поставило точку в затянувшихся разбирках между третьим механиком теплохода «Фатеево», работающим под российским флагом, владельцем судна ООО «Восточная судоходная компания» и компанией «Hogla Far East Limited», подписавшей контракт моряка и имеющую кипрскую «прописку». Конфликт тянулся с марта прошлого года, когда во Владивостоке на пароход был наложен арест в качестве обеспечительной меры по морскому требованию, а именно за зарплатные долги перед моряком. И хотя вскоре арест заменили на внесение залога, на берегу развернулась целая юридическая баталия.

Надо отметить, что моряки на «Фатеево» нанимались по классической и очень популярной схеме, присущей всем без исключения бербоутным судам. По этому признаку опознать бербоутное судно очень просто: владелец судна – российский, флаг судна – российский, но моряков почему-то нанимает какое-нибудь ООО «Рога и копыта», действующее от имени иностранного оператора де-юре, который является просто «почтовым ящиком» на Кипре-Мальте-Виргинских островах де-факто. Для чего это делается, понять тоже не сложно. Если российский моряк работает де-юре на Кипре-Мальте-Виргинских островах, то ни истинный владелец судна, ни оператор не испытывают головной боли по поводу отчислений за моряка в Пенсионный фонд, Фонд социального страхования, а также Фонд обязательного медицинского страхования, не говоря уже о подоходном налоге. А если встает вопрос о неполучении моряком заработной платы, или, не дай Бог, компенсации за увечье, то он, моряк, замучается пылью в судах глотать, доказывая свою правоту. Конечно, если до этого его не пошлют решать свои проблемы по месту нахождения работодателя, обозначенного в контракте. В принципе, в деле «Фатеево» можно было бы ожидать, что этим все и закончится, однако дальневосточная Фемида поплотнее повязала повязку на глаза и подошла к вопросу основательно.

Оставляя за скобками хронологию процесса, стоит остановиться на тех результатах, которые позволяют говорить о решении суда, как о прецеденте. Во-первых, судом было установлено, что индивидуальный контракт моряка с компанией «Hogla Far East Limited» был заключен для того, чтобы не платить налоги. Во-вторых, к участию в деле в качестве третьих лиц были привлечены Инспекция Федеральной налоговой службы по Хабаровскому краю, Пенсионный фонд РФ по Хабаровскому краю, краевой Фонд обязательного медицинского страхования и отделение

Фонда социального страхования. А в третьих, и это самое важное, суд определил, что работодателем для моряка является судовладелец, и обязал ООО «Восточная судоходная компания» оформить моряку трудовую книжку с внесением записи о приеме на работу и записи об увольнении, а также произвести полный расчет по зарплате с соответствующими отчислениями в территориальные органы внебюджетных фондов.

Судебная коллегия по гражданским делам Приморского краевого суда, куда с апелляционной жалобой обратился судовладелец, оставила решение районного суда без изменений, а жалобу ООО «Восточная судоходная компания» – без удовлетворения. Теперь, благодаря формулировке, записанной в определении Коллегии, вопросы о разрешении трудовых споров, возникающих на борту российских бербоут-чартерных судов, могут получить принципиально новое решение. По мнению апелляционной инстанции, несмотря на наличие контракта о найме с иностранной компанией, работодателем для «бербоутных» моряков является все же российский владелец судна, который и должен быть ответственным за соблюдение норм трудового законодательства.

«Поскольку понятие «работодатель» в Кодексе торгового мореплавания РФ не содержится, определение того, кто является работодателем по отношению к морякам, работающим под российским флагом, устанавливается исходя из системного толкования как положений самого КТМ, так и положений Конвенции № 179 «О найме и трудоустройстве моряков», ратифицированной Россией...

Отраженный в указанных положениях принцип соблюдения на судне, владелец которого зарегистрирован на территории РФ, юрисдикции Российской Федерации, а также прав моряков, связанных с осуществлением ими трудовой деятельности на таком судне, позволяет сделать вывод о том, что работодателем для членов экипажа судна является его судовладелец». 

# КОНВЕНЦИЮ «ПОПРАВЯТ»

11 апреля специальный трехсторонний комитет Международной организации труда, который состоит из представителей моряков, судовладельцев и правительств разных государств, принял поправки к Сводной Конвенции МОТ 2006 года. Изменения касаются финансовых гарантий для моряков в случае оставления их в чужом порту, обеспечения выплаты заработной платы, компенсации по потере моряком трудоспособности в результате профессиональной травмы или болезни, а также компенсации семьям в случае гибели моряка во время рейса, что должно быть предоставлено судовладельцем. Предложенные поправки были приняты, практически, единогласно, и теперь они будут направлены на утверждение сессии Международной конференции труда, которая состоится в мае.

Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве» вступила в силу 20 августа 2013 года, и на сегодняшний день ее ратифицировали 57 государств-членов МОТ, представляющих более 80 процентов тоннажа мирового флота. Казалось бы, в морских делах должно было бы стать порядка больше, однако по состоянию на март 2014 года в базе данных, которую ведет МОТ по случаям оставления моряков судовладельцами, насчитывалось 159 брошенных судов. При этом среди них есть такие суда, которые были брошены с экипажами еще в 2006 году, но их проблемы до сих пор не разрешены.

В большинстве случаев оставление судов – не обязательно злой умысел недобросовестного хозяина. Чаще всего это стечение неблагоприятных обстоятельств, которые судовладелец не в состоянии оперативно разрешить. Однако морякам, которые месяцами сидят на судне без зарплаты, а порой даже без воды и еды, продолжая выполнять свои рабочие обязанности, от этого не легче. Поэтому планируемые для внесения в Конвенцию изменения подразумевают под собой, прежде всего, страхование финансовой ответственности судовладельца перед моряками. Кроме того, поправки, что не менее важно, обязывают государства флага контролировать наличие таких финансовых гарантий.

Как ожидается, в случае утверждения одобренных поправок они могут вступить в силу

через два – два с половиной года, в течение которых страны-участницы Конвенции должны будут использовать возможность адаптировать национальные законодательства к новым международным требованиям. Что касается нашей страны, то действующее законодательство, например Кодекс торгового мореплавания, предусматривает вполне определенные социальные гарантии для моряков, но обеспечить их не может.

Статья 60 КТМ обязывает судовладельца страховать заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, а также жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей, но инструмента для реализации этих положений Кодекса, к сожалению, законодатель не предусмотрел. В соответствии с законом о страховом деле в Российской Федерации, условия и порядок осуществления обязательного страхования определяются федеральными законами о конкретных видах обязательного страхования.

Более того, федеральный закон о конкретном виде обязательного страхования должен содержать конкретные положения, определяющие такие моменты, как перечень страхо-

вых случаев, минимальный размер страховой суммы или порядок ее определения, размер, структуру или порядок определения страхового тарифа, срок и порядок уплаты страховой премии, порядок определения размера страховой выплаты, а самое главное – контроль за осуществлением страхования и последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств субъектами страхования. Подобного закона об обязательном страховании финансовой ответственности судовладельцев перед моряками в России пока нет.

Вполне возможно, что таких национальных законов нет и в других странах, поэтому новые конвенционные требования призваны как раз исправить ситуацию. Ведь особенность Сводной Конвенции состоит в том, что ее положения обязательны не только для судов государств, ее ратифицировавших, но для любых судов, заходящих в порты этих стран. Поэтому воленс-ноленс нормы этого международного документа обязательны для всех.

Остается добавить, что вводимые положения обяжут иметь на судах сертификаты или иные документы, подтверждающие наличие финансовых гарантий для работающих на этих судах моряков. При отсутствии таких гарантий судно будет задержано в порту. 



**В феврале 2008 года** в БТО РПСМ обратились моряки т/х «Метелица» в связи с невыплатой зарплаты. Сумма долга судовладельца перед членами экипажа составляла около 130 000 долларов США. В результате судно задержали в Питере по искам о взыскании заработной платы и обеспечении морского требования по оплате труда. Хозяева судна, по сути дела, бросили и моряков, и само судно, а разборки, кто кому и сколько должен, растянулись на долгие месяцы – до ноября 2010 года. Деньги, несмотря на то, что моряки к этому времени разъехались по домам, выплаты были всем. «Метелица» же отбуксировали на гвозди. Всего этого можно было бы избежать, если бы заработная плата экипажа была застрахована.



По счастливому стечению обстоятельств, в редакции «Морского Телеграфа» оказались фотографии и памятный знак т/х «Георг Отс», переданные нам непосредственно «последним балтийским экипажем» судна. Тогда, в сентябре 2010 года, «Георг Отс», следуя на Дальний Восток, заходил в Санкт-Петербург, и наш сотрудник побывал на его борту. В память о пароходе мы публикуем эти фотографии.

## ПРОЩАЙТЕ, ТОВАРИЩ «ОТС»...

Можно ли угнать пароход? Не какой-нибудь буксир, баржу или скромненький сухогруз, а океанский пассажирский лайнер? Причем, сделать это таким образом, чтобы хозяин обнаружил пропажу имущества только через год, когда имущество это, в общем-то, уже перестало существовать в природе. Задача, конечно, не из легких, но она вполне решается – у нас в России решают и не такие задачи. А уж угнать у государства пароход, как оказалось, вообще не представляет никаких затруднений. Небольшой правда, всего 10 000 тонн водоизмещения, но дело это не меняет – был пароход и нету.

Речь идет о пассажирском пароме «Георг Отс», который в марте этого года был объявлен в международный розыск хозяевами судна – КГУП по эксплуатации недвижимости Приморского края «Госнедвижимость». Правда, к июню стало ясно, что поиски бесполезны – к этому времени поступили сведения, что паром уже был разделан на металлолом в китайском Джошуане на верфях «Asia Pacific Dockyard». Как это стало возможным – история столь же грустная, как и темная.

Как объявил врио главы Приморского края Владимир Миклушевский на встрече с журналистами в кампусе Дальневосточного федерального университета, судно попало в Китай мошенническим путем. По словам чиновника, в 2012 году «Георг Отс», закрепленный за КГУП по эксплуатации недвижимости Приморского края «Госнедвижимость», по результатам аукциона в декабре того же года было передано в аренду ООО «Техноморин» по договору бербоут-чартера сроком на два года. В январе 2013 года ООО «Техноморин», в свою очередь, заключило договор суббербоута с китайской фирмой, после чего, по данным краевых властей, паром отбыл в Джоушань на базу ремонта, где его должны были дооборудовать в соответствии с международными требованиями для того, чтобы после модернизации и получения соответ-

ствующих документов судно можно было бы использовать для осуществления международных морских перевозок.

Возможно, такие планы, действительно, были. Сразу после прихода судна во Владивосток экс-губернатор Приморья Сергей Дарькин провел на пароме презентационное совещание, на котором специалисты представили несколько вариантов маршрутов для использования судна после саммита. Предлагалось запустить паром на регулярное сообщение между

городами Дальнего Востока, а также в Японию и Южную Корею. На ремонт судна были выделены серьезные средства – в 2011 году краевые парламентарии выделили из казны 200 млн руб. на его реконструкцию и содержание, а в мае 2012 года потребовались еще 60 млн рублей для того, чтобы ликвидировать повреждения, полученные судном после аварии в доке судоремонтного завода в Славянке. Очевидно, этого оказалось недостаточно, раз паром ушла на модернизацию в Китай. ▶



Как бы то ни было, хозяева очнулись – в смысле придали дело огласке – только после того, как перестали получать от фрахтователя арендную плату. Тогда, в марте, «Госнедвижимость» начала судебную тяжбу и выиграла два иска – о взыскании задолженности и о возвращении судна собственнику. Но возвращать было уже нечего, а взыскивать не с кого – компания ООО «Техноморин» из Владивостока пропала. Позже правоохранительные органы выяснили, что ООО «Техноморин» поменяло место прописки с Приморья на Чувашию.

Приморские власти не теряют надежды найти виновных, заявляя о том, что им известно местонахождение ответственных лиц, пустившихся в бег. Наверное, найдут, и тогда... А что тогда? Скорее всего, ничего. Только есть нехорошее ощущение, что «виновные» как раз не те, кто сбежали в Чувашию, а те, кто отдал пассажирский паром, реконструированный на бюджетные деньги и являющийся государственной собственностью, обществу с ограниченной ответственностью, чей уставной капитал, согласно сведениям Единого государственного реестра юридических лиц, составляет 12 000 рублей, а в графе «основные виды деятельности» значится «строительство дорог, аэродромов и спортивных сооружений; прочая розничная торговля вне магазинов, раз-

#### НАША СПРАВКА:

«Георг Отс» — морской автопассажирский паром, построен на верфи «Сточня Щецинская» в г. Щецин, Польша. Второе судно из семи в серии судов типа «Дмитрий Шостакович».

Принят в эксплуатацию Эстонским пароходством 25 мая 1980 г. Работал на линии Таллинн — Хельсинки. После развала СССР сменил флаг на эстонский, в 1994 г. судно было зафрахтовано компанией «Tallink», при этом продолжил обслуживать тот же маршрут. В 2002 г. паром был продан Российской Федерации, перефлагирован под российский флаг и с 2003 г. обслуживал маршрут Балтийск (Калининград) — Санкт-Петербург. В 2010 г. принимается решение о переводе судна на Дальний Восток. 10 сентября 2010 г. паром вышел из Мурманска в Анадырь, куда прибыл 26 сентября, пройдя за 15 дней весь Северный морской путь, и стал первым в истории пассажирским судном, прошедшим по маршруту СМП в сопровождении ледоколов. Капитан – И. А. Еньков.

борка и снос зданий; производство земляных работ». К тому же возникает вопрос, почему судно, которое в марте отправляют на модернизацию и собираются активно использовать в дальнейшем, в ноябре исключается из регистровой книги судов, в реестрах других государств не регистрируется, а о его «пропаже» заявляют лишь в марте следующего года? И можно ли, вообще, здесь говорить о пропаже – ведь исключить судно из реестра без согласия, а тем более без ведома, собственника или его уполномоченного представителя никак невозможно?..

Конечно, нет никаких сомнений в том, что «следствие разберется», но все таки грустно. Знаменитый паром, который в 1986 году возил Михаила Горбачева на эпохальную встречу с президентом США Рональдом Рейганом в Рейкьявик, а в 2010 году совершил беспрецедентный для судов своего класса переход по Северному морскому пути из Санкт-Петербурга во Владивосток, закончил свою жизнь на китайской судоразделочной верфи. Названный в честь талантливого певца, «Георг Отс» ни разу за свою жизнь не менял названия и унес это гордое имя с собой. 🇷🇺

## КРЕЙСЕР ИДЕТ НАВСТРЕЧУ РЕМОНТУ

- ...Вы что, не знаете, что «Аврора» стоит на бетонном постаменте?
- Да как вы можете такое говорить, уважаемый! Всем известно, что у нее титановое днище – коммунисты к семидесятилетию Великого Октября сделали!
- Да нет у нее никакого дна: на последнем ремонте отрезали всю подводную часть и затопили недалеко от Усть-Луги, там и догнивает, прямо у пирса. Там у местных на участках вместо лестниц трапы с «Авроры», ручки все медные, а вместо окон в сортирах – иллюминаторы!
- Ой, я вас умоляю...



Фото Михаила Кузнецова

Примерно, такие разговоры витали над головами собравшегося люда, пришедшего посмотреть, как «Аврора» пойдет на ремонт. Жалко, что Веллера при этом не было: ситуация прямо для его пера. Ноль часов или Крейсер плывет...

А может и был где-то среди, но дело не в этом. Полтавченко или кому там еще из городского правительства, конечно, надо отдать должное – подошли к делу по-человечески. Не только выбрали для мероприятия выходной день,

но и объявили о графике движения корабля. Народ это оценил.

На невских набережных и прилегающих улицах – столпотворение. Город практически стоял. Народ по велению сердца ринулся на берега Невы. Народ хочет знать свою историю и быть причастным к ней несмотря ни на что. У гостиницы «Ленинград» и на мосту – не протолкнуться. Все смотрят через реку. Мостик «Авроры» забит адмиралами и прочими капразами, вокруг «Авроры» – катера разнообразного морского начальства от Морской администрации и до... в общем, до самого верха

– Ой, сейчас днище отвалится!

Ничего, не отвалилось, хотя и не титановое. Обычное днище. Ну, конечно, не оригинальное, столько времени прошло. Родное, обшитое тиком и медными листами – чтоб не обрастало – «раздели» еще во время ремонта 1956 года – нужно было посмотреть, в каком состоянии корпус. Раздели, да так и оставили, в 1956 году столько тика было уже не найти. Да и дорого. Так что корпус подлатали, и ничего, еще на тридцать лет хватило, пока совсем не спилили, до линии валов, как подошву от ботинка, и не заменили на новое.

«Подошву» и вправду оттащили на военно-морскую базу в Вистино и бросили, там она до сих пор и догнивает. Гавань поселка Ручьи Кингисеппского района – останки до сих пор видны, во время отлива особенно. Говорят, хотели сделать волнорез, но как обычно накосячили и оставили как есть. Так что насчет иллюминаторов в сортирах, конечно, сомнительно, потому как они обычно выше ватерлинии быва-

ют, но вот трапы вполне возможно разошлись среди народа. И по поводу меди, похоже, враки. Безусловно, раздолбаев у нас хватит на все времена, но чтоб даже советские раздолбаи бросили столько меди в воду, как-то неправдоподобно.

А версия о бетоне, скорее всего, берет свои истоки из того, что во время послевоенного ремонта для лучшей герметизации между корпусом и обшивкой заливали цемент, и когда в восьмидесятые старое днище срезали, эта подробность из жизни крейсера и обнаружилась. Но паровой машины и руля, действительно, нет.

Корабль с достоинством оттащили от причала. «Аврора» шла красиво, ровно, выглядела молодо. Мосты открывались. Народ балдел, махал руками и орал слова приветствия. Команда «Авроры» была построена на палубе. Видно, что не служивые моряки, не в бескозырках, а «музейные» – в комбинезонах и касках. Над крейсером развивался флаг адмирала, вроде как командира Кронштадта. Буксиры, конечно, молодцы. «Леонид Бойков», «Петергоф», «РБ-27» и «РБ-30» мастерски вывели «Аврору» от Петровской набережной в Неву, провели через три моста – Троицкий, Дворцовый и Благовещенский, мимо исторической стоянки, откуда она железной болванкой вдарилась по Зимнему дворцу с небольшим недолетом. Кто понимает, оценит: течение, корабль без руля, но прошли здорово, а то у нас в последнее время стало модным мосты сшибать.

И вот уже Морской канал. Народу на берегу тоже прилично. «Аврора» ходила здесь своим

ходом последний раз после войны, когда возвращалась из Кронштадта в Ленинград. Ну да, потом тащили на ремонт в 1984-ом, но тогда гласности не было. На палубе «Авроры» по правому борту всю дорогу стоял военный моряк навтыяжку, рука под козырек. Издалека не разобрать, что на погонах.

А по левому борту от нее стояли пароходы, да все под иностранным флагом. Забыли, сволочи, что военный корабль положено приветствовать приспуском флага. И только «Есения», под российским флагом, долго гудела, приветствуя «Аврору». Очень трогательно, до мурашек по спине.

Мальчик лет десяти: «Пап, а пушки настоящие?» Папа убеждает, что несомненно. Да, деточка, пушки настоящие, но не отсюда. В том смысле, что «настоящие» были сняты еще во время войны для обороны Ленинграда. Но те, которые сейчас, тоже пальнуть могут при необходимости.

Канал был закрыт для судоходства, так что крейсеру никто не мешал. После прохода «Авроры» все вздохнули. Прошла, не утонула! А ведь днище-то оказалось не очень. Трещинками. Но помнить будут не это. Кому это интересно, какое у нее днище, машина, пушки. Даже чиновничья оргия на борту «Авроры» полная фигня с исторической точки зрения. Помнить будут залп по Зимнему, даже если его и не было, помнить будут блокадные зимы «Авроры» в Кронштадте, вечную «Аврору» у Нахимовского училища. А теперь вот эти буксиры, военного по стойке смирно и гудок «Есении». 🇷🇺

## СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

В 2014 году группа компаний «Совкомфлот» рассталась с двумя судами – газовозами «SCF Polar» и «SCF Arctic». Суда вошли в состав флота СКФ в ноябре 2006 года, когда компания начала самостоятельно эксплуатировать суда для перевозки сжиженного природного газа, следуя своей новой на тот момент стратегии, целью которой было завоевание лидирующих позиций в области морских перевозок энергоносителей как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

Тогда, в 2005-2006 годах, компания интенсивно переориентировалась на перевозку углеводородов. Уходили в прошлое перевозки контейнеров и генеральных грузов, упор делался на танкерный флот. Выступая на своем первом после вступления в должность совете директоров в январе 2005 года, генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Франк говорил о том, что «будет продолжена проработка проектов строительства и приобретения современных судов, обеспечивающих высокий уровень навигационной и экологической безопасности перевозки грузов. Основной упор будет сделан на строительство танкеров класса «суэцмакс» и «афромакс» и танкеров-продуктовозов, а также газовозов LNG и LPG». Совет директоров, в свою очередь, рекомендовал усилить ориентацию компании на перспективный

сегмент транспортировки природного и нефтяного газа, прямо указывая на то, что освоение компанией технологии перевозки сжиженного природного газа расширит возможности выхода российских экспортеров углеводородов на новые рынки сбыта. И уже тогда делался особый акцент на освоение эксплуатации судов для перевозки сжиженного газа и плавания в ледовых условиях.

«SCF Polar» и «SCF Arctic» стали первыми судами-газовозами в «революции», а точнее эволюции «Совкомфлота». Правда, ни «SCF Polar», ни «SCF Arctic» отечественный газ не возили. До настоящего момента суда эксплуатировались в рамках тайм-чартерного соглашения с компанией Stream – совместного предприятия испанских компаний Repsol и Gas Natural, доставляя сжиженный газ из Катара и Алжира

в порты Испании и Франции, из Тринидада и Тобаго в американский Бостон, а в последнее время работали в Аргентине в устье реки Парана, участвуя в проекте «Эскобар». Всего на счету судов, построенных в далеком 1969 году, сорок пять лет трудовой вахты, восемь из которых они с честью отстояли в составе «Совкомфлота». Как говорят в самой компании, «став символом качества, надежности и безопасности морских перевозок под брендом СКФ», и это действительно так.

О судьбе этих судов-близнецов, построенных на шведских верфях, справочник Ллойда дает справку, что «SCF Polar» с рождения и до 1994 года назывался «Polar Alaska», а «SCF Arctic» до 1993-го был «Arctic Tokyo». Интересно при этом, что оба судна были построены специально для грандиознейшего по меркам



«SCF ARCTIC», год постройки – 1969, верфь – Kockums, Malmo, Швеция, длина 243 м, ширина 34 м, осадка в грузу 8,1 м.

того времени американско-японского проекта перевозки сжиженного газа с СПГ-завода в поселке Кенай на Аляске в Йокогаму. Известно даже, когда «Polar Alaska» встал первый раз под погрузку на кенайском причале – 15 октября 1969 г. В конце восьмидесятых американские газеты сообщали: «Два специально построенных танкера «Polar Alaska» и «Arctic Tokyo» транспортируют сжиженный газ с Аляски в Японию. Каждый из них выполняет 16-18 рейсов в год, каждый рейс в среднем длится двадцать дней и покрывает расстояние в шесть тысяч морских миль в оба конца. Суда эксплуатируются компанией «Marathon» и управляются экипажами по 37 человек. В 1988 году эти суда стали первыми танкерами в мире, которые прошли один миллион миль с грузом СПГ».

Сколько миль эта пара прошла за время своей работы в «Совкомфлоте», тоже можно подсчитать, но, наверное, не это главное. Важно то, что суда попали в «хорошие руки» – грамотный технический менеджмент и мастерство российских экипажей позволили осуществить подобную безупречную эксплуатацию. В 2013 году газозову «СКФ Арктик» был вручен сертификат Береговой охраны США «Quality shipping XXI», которым отмечаются только те суда, которые полностью соответствуют требованиям американских морских властей по безопасности мореплавания и защите окружающей среды. «Это выдающееся достижение, и мы аплодируем усилиям, приложенным вашей компанией, капитаном и экипажем судна ради соответствия высоким стандартам», – сообщало тогда командование Коастгарда в официальном письме «Совкомфлоту».

И все же пришло время уходить. «SCF Polar» списали в марте этого года, и под именем «Aris» судно спустя месяц в Аланге пошло «на иголки».

С «SCF Arctic» попрощались в ноябре в южноафриканском Дурбане. Как отмечают в компании, судно до последнего находилось в исправном состоянии, однако его дальнейшая эксплуатация была связана со значительным ремонтом и докованием для получения регистровых документов, а это посчитали экономически нецелесообразным. Экипаж повел свое судно на разделку в Читтагонг...

Но жизнь продолжается. На смену газозам-ветеранам приходят суда нового поколения,

и моряки, получив на «старичках» бесценный опыт работы, находят на их борту современные, а значит, более лучшие, рабочие места. Как говорят в компании, газозовы «СКФ Арктик» и «СКФ Полар» стали хорошей школой подготовки экипажей «Совкомфлота», а со своими специалистами компания расставаться не намерена. Например, плавсоставом «СКФ Арктик» планируется укомплектовать экипаж новостроя «SCF Melampus», который войдет в состав флота компании в начале следующего года. 🇷🇺



Год постройки: 2014  
 Верфь: STX Shipbuilding, Южная Корея  
 Длина (м): 299,9  
 Ширина (м): 45,8  
 Высота борта от киля (м): 26  
 БРТ (т): 116000,00  
 Осадка в грузу (м): 11,5  
 Эксплуатационная скорость (узлы): 19,5

# ДЕНЬГИ НА ВОЗДУХ

С 1 января 2015 года вступают в действие новые требования ИМО к содержанию серы в судовом топливе – для судов, эксплуатирующихся в так называемой зоне SECA (Sulphur Emission Control Areas), этот показатель должен быть сокращен до 0,1%.

Зона контроля выбросов серы довольно обширна, точнее их несколько – в Европе это Балтийское и Северное моря и пролив Ла-Манш, а в Северной Америке – двухсотмильная зона вдоль обоих побережий США и Канады, Пуэрто-Рико и американские Виргинские острова, а также весь Карибский бассейн и Гавайи.

Нельзя сказать, что для судовладельцев введение этих стандартов стали большим сюрпризом. Все таки сроки постепенного перехода на низкосернистые виды топлива были зафиксированы в МАРПОЛ еще в 2008 году, и по идее, к этому надо было быть готовым. Цель, вроде бы, высокая – воздух посвежеет, вода попрозрачнееет и, вообще, чистота экологии превыше всего. И все же особой радости от открывшихся перспектив никто не испытывает. За исключением, разве что, продавцов «экологических» технологий и поставщиков бункера.

Ведь что означает на практике выполнение этих требований для среднестатистического судовладельца? Одни расходы и при этом никаких, как говорится, гарантий, потому что способов удовлетворить новые «имощные» требования пока три, и каждый из них имеет свои недостатки.

Во-первых, можно установить скруббер – это такое устройство для очистки выхлопных газов. Их уже всю предлагают дальновидные производители судового оборудования, обещая за 3-5 миллионов евро сам скруббер, его установку, обучение экипажа и постпродажное обслуживание. Но покупателей чего-то пока не много: как говорят специалисты, применение этой штуковины не очень эффективно, потому как она довольно громоздка, занимает полезный объем, который можно было бы занять под груз, да и приобретение ее целесообразно только в том случае, если судно круглогодично эксплуатируется в зонах SECA. Хотя, и в этом случае затраты удастся «отбить» минимум за три года.

Во-вторых, можно перейти на легкие виды судового топлива. К счастью, топливные системы большинства судов – во всяком случае тех, которые построены не более пятнадцати лет назад, предусматривают использование разных сортов топлива, в том числе и дизельного. Но любой механик скажет, что топливная аппаратура главного двигателя рассчитана прежде всего на работу на тяжелых мазутах. И при переходе на легкий «дистиллят» однозначно возникнут проблемы в виде падения мощности двигателя при одновременном увеличении расхода топлива. А цены на бункер, хотя в настоящее время и снижаются, но таковы, что легкие виды топлива в среднем стоят в полнину дороже традиционного мазута.

Ну и в-третьих, что является идеальным с точки зрения экологии вариантом, можно перестроиться на сжиженный газ. Тут можно убить сразу двух зайцев, второй из которых это планируемое в недалеком будущем введение ограничения по выбросам окислов азота. Ведь при сгорании газа на выходе, как известно, получается вода и углекислый газ, и экологов это устраивает на сто процентов. Но это не устраивает судовладельцев, потому что опять же означает дорогостоящее переоборудование судна «под газ» (и, кстати, в тоже не дешевую переподготовку экипажей), потерю полезного объема судна и проблему с бункеровкой, так как терминалов для заправки газом сейчас не так много. И если уж говорить о переходе на СПГ, то целесообразнее строить новые суда с двухтопливными энергетическими установками, чем модернизировать старые.

Так что какой бы способ не избрал судовладелец, морские перевозки в зоне SECA гарантированно удорожают. MOL, например, уже опубликовал надбавки на «теусы» – с начала года перевозка одного контейнера увеличится на 25 – 120 долларов США в зависимости от линии. О повышении фрахтов заявила и «Mediterranean Shipping Company».

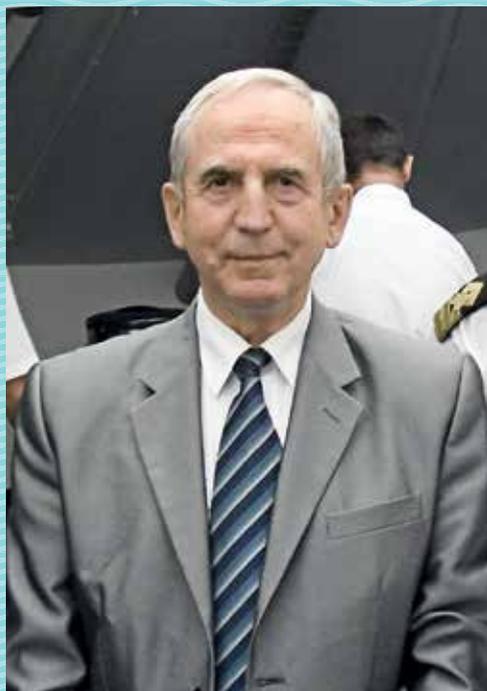
Но это крупные компании, осуществляющие трансокеанские перевозки, и их суда имеют возможность использовать в зоне SECA один вид топлива, а на океанском переходе – другой. А что делать мелким судовладельцам, чьи суда только по этой зоне и ходят? И при этом удорожание перевозок еще лучший вариант развития событий, потому что при худшем грузопотоке уйдет на железные дороги и автомобильный транспорт. От этого, надо понимать, по мнению ИМО, экологическая ситуация в Европе только улучшится.

Как бы то ни было, в заинтересованных кругах бытует такое мнение, что «экологические» стандарты, настойчиво внедряемые ИМО, ни с точки зрения реальных экологических угроз, ни с точки зрения доступности технологических решений, не оправданы. А наиболее радикально настроенные представители морского сообщества, в частности российские, вообще прямо говорят о том, что ИМО не к лицу превращаться в площадку для лоббирования интересов ограниченного количества технологий и производителей тех или иных стран ценой снижения рентабельности всего судоходного бизнеса. И с ними трудно не согласиться. 🇷🇺



**T/x «URUGUAY STAR», (LBR):** во время стоянки в питерском порту машинная команда «банановоза» и работники береговых служб заняты подготовкой топливной системы судна для работы на низкосернистом топливе. Очевидно, бананы тоже скоро подорожают...

# ЛЮДИ МОРЯ



# ЛЮДИ МОРЯ



# «ЕЩЕ НЕ ХОЧЕТСЯ КРЕПИТЬ ПО-ШТОРМОВОМУ ...»

В интернете, в одном из моряцких форумов, нам на глаза совершенно случайно попала запись следующего содержания: «Благодарю Капитана за альбом! Его песни понятны и вызывают воспоминания о море и моряках... Творческих успехов и удачи!» Мы решили выяснить, кого же именно и за что так благодарят. Оказалось, капитана дальнего плавания по имени Константин Баранов.

Да-да, именно того Константина Баранова, который много лет назад на пару со своим однокурсником Геннадием Кривоносным основал в стенах «Макаровка» Курсантийский Академический Театр Юмора, Шуток и Анекдотов – легендарную «Катюшу». Дальше выяснилось, что капитан написал немало песен, посвящённых, как нетрудно догадаться, мореходам. А музыкальный альбом, за который моряк благодарил капитана, называется «Морской экспресс – 1».

Нам показалось, что нашим читателям, – особенно тем, кто застал «Катюшу», – будет интересно узнать, как сложилась судьба ее основоположника, «творившего» под псевдонимом Коста О Карамба. Ну, а другие, возможно, заинтересуются творчеством моряка, послушают его песни и найдут в них что-нибудь для себя.

– **Константин Олегович, многие моряки говорят, что с самого детства мечтали о море. Вы, наверное, не исключение? Почему именно «Макаровка»?**

– Я родился в Севастополе в семье морского офицера. Мой отец был командиром эсминца, а когда демобилизовался, наша семья вернулась на «историческую родину» – в Новосибирск. Отец устроился преподавателем на работу в речное училище. Честно говоря, я мореходкой не грезил: ходил в школу, учился в музыкальном училище, да брэнчал на гитаре.



В общем, представлял собой типичный образец беззаботного юнца. Видя такое дело, отец взялся за меня со всей серьёзностью: на семейном совете решили сделать из разгильдяя человека. На помощь призвали дядю Юру, который работал в Ленинграде в «Макаровке». Ему написали письмо, и вскоре был получен ответ: «Разгильдяя присылайте сюда». Вот так я и оказался вместе со своей семиструнной в Питере. К моей чести, в грязь лицом не ударил и вступительные экзамены сдал достойно: набрал двенадцать проходных баллов. Чем и порадовал всех своих родственников. Собственно говоря, все мои предки-мужчины либо офицеры морского флота, либо врачи. А вот женщины в нашем роду были музыкантами, учителями и врачами. Так что, став моряком с гитарой в руках, можно сказать, я угодил всем и никого не подвёл.

– **Сейчас о «Катюше» остались лишь воспоминания. А было время, когда на ваши представления выстраивались огромные очереди: посмотреть, как курсанты «в лицах и образах» дают бой училищному начальству, дорогого стоит. Наверное, нелегко приходилось – известно, что вы вместе со своими соратниками несколько раз попадали под отчисление.**

– «Катюша» для всех курсантов была отдушиной. Вообще, курсантский театр родился в 1967 году из факультетских вечеров, а свое название получил два года спустя. В выступлениях, как правило, высмеивались училищные порядки, курсантский быт, командиры и т. д. Неудивительно, что мало кому из руководства нравилось такое поведение. Вот и появлялись потом рапорта об изгнании оных с позором из мореходки. Был такой начальник ОРСО (организационно-строевой отдел – прим. редакции)

по фамилии Сухоруков, который держал дисциплину в училище «мама не горюй». Так вот, он два раза ставил вопрос о нашем исключении. Однако надо отдать должное моему дядьке, Юрию Константиновичу, который меня прикрыл. Если б не он, то точно попёрли бы из «Системы».

– **Капитан с русской фамилией Баранов живёт сейчас в Эстонии. Как так получилось?**

– Вообще, после окончания учебы, я хотел ехать на Север со своими друзьями. Но мне популярно объяснили, что в этом случае «жильё» придётся ждать долго. Так что я выбрал Эстонское пароходство и... промахнулся, потому что обладателем заветных квадратных метров стал всё равно не скоро. Я прошёл немало пароходов, но карьеру сделал на т/х «Максим Литвинов» из серии «Ленинская гвардия», на котором и стал капитаном. В общем и целом «мастерил» восемь с половиной лет, пять из них трудился на «Литвинове». Потом были ещё суда типа «Спартак», а в начале девяностых я с флотом завязал и ушел в бизнес.

Отбросив ложную скромность, скажу, что являюсь одним из организаторов «Клуба капитанов Эстонии», который представлял собой, своего рода, капитанский профсоюз. Вместе с группой единомышленников я принимал участие в создании первых круингов, тогда еще в СССР. Мы создали первую в Таллинне круинговую компанию «Esmond» и даже издавали журнал «Морской экспресс», я был его главным редактором. К нам приходили мешки писем от моряков из разных уголков «союза нерушимых республик свободных», которые хотели устроиться на работу под «удобный» флаг. Мы стали отправлять первых штурманов на иностранные суда. И это был большой скандал, поскольку ничего подобного в то время просто не существовало.

– Помните ли вы своих «однокашников»?

– Конечно, помню. Например, Гену Кривоносова, с которым, кстати, мы и придумали «Катюшу». Он, к сожалению, недавно ушёл из жизни. Гена был талантливым человеком в поэтическом смысле слова. Одну из его песен я включил во второй альбом. Она просто шикарная, называется «Я спою тебе, Светлана, про туманы, про туманы, про их ласковые руки. Мы всё те же магелланы, мы всё те же джеймсы куки». Ещё, вот, Германа Кузнецова хорошо знаю. Он не из «Катюши», но один из тех людей, с которым я до сих пор продолжаю общаться. И он также пишет песни. Одна из них совершенно потрясающая: «Волна стучится в борт, ещё не скоро порт». Гениальная песня, одним словом. Я его упросил позволить мне включить её в свой второй альбом. Я уверен, она многим понравится. Конечно, она кабацко-эстрадного стиля, но слова – великолепные.

– Ваши песни, такие как «Морской экспресс», «Еще не хочется крепить по-штормовому...» и другие, пользуются большой популярностью среди моряков. А есть ли некая отправная точка, которую можно назвать началом вашего большого творчества, то есть когда вы уже взяли серьёзно писать про море?

– Если уж говорить точно, то настоящую путёвку в музыкальную жизнь мне дали мои учителя – капитаны Виктор Иванович Соснин и Роланд Арнольдович Лейт. К сожалению, первый ушёл из жизни. Виктор Соснин человек был суровый, но, вместе тем, очень интересный. Помню, на «Максиме Литвинове», где я работал еще третьим штурманом, произошел следующий случай. Когда меня стали гнобить за шуточные песни, капитан решил вмешаться. «Говорят, ты что-то там накропал. Давай-ка посмотрим, братец». Я принёс ему стопку стихов и несколько записей песен, с ужасом думая, что же будет дальше. Спустя неделю он вызвал меня к себе лично, что случилось не часто, налил сто грамм и сказал: «Давай». Я сразу понял, что это хороший знак. Так оно и получилось. «Я всё прослушал, – добавил он – продолжай! Пой свои песни морякам каждый рейс по несколько раз». Я подумал, что он шутит, и спросил: «А зачем?» Он ответил: «Это то, что им нужно. Понял?» Эти его слова окрылили меня.

А Роланда Арнольдовича Лейта боялись все. Он выводил меня в первый рейс. Друзья мне посоветовали не брать с собой гитару на судно. «Если Лейт услышит твоё бряканье, – сказали они – он тебя сметёт!» Но я их не послушал и гитару взял. Конечно, хорошенько припрятал. В общем, во время рейса ходил по струнке: ложился и вставал в форме. Всё как положено с таким наставником. Пришли в Руан, где и застряли из-за какой-то забастовки. Вдруг, на четвёртый или пятый день стоянки, он заходит ко мне и спрашивает: «А чего вы всё время в форме? Даже в 11 часов ночи?» Я отвечаю: «Но я же капитан!» Короче, он мне дал пять минут на переодевание. Выпили по стакану виски. Я про себя думаю: «Провока-

ция!» Потом говорит: «Бери гитару и пой, пока не устанешь». Спел я песен десять, и вдруг вижу: он плачет. В итоге он мне сказал: «Костя, собери экипаж. Организуй концерт. Нужно, чтобы ты им всё это спел. Никого не слушай, продолжай в таком же духе». А когда меня утверждали капитаном, в характеристике он написал: «Песни в исполнении Баранова оказали огромное воздействие на моряков во время рейса». Все, конечно, были в шоке.

Вот эти два случая сыграли определяющую роль в моей творческой судьбе. Виктор Иванович Соснин и Роланд Арнольдович Лейт дали мне ясный сигнал, что я занимаюсь нужным делом. Характеристику, кстати, читали в ЦК. Она пошла дальше – министру морского флота Гуженко, который поинтересовался: «Кто тут у нас, с песнями-то?» Ему говорят: «Вон, Баранов». На что он сказал: «Молодец!» Правда, когда я написал про сортиры ММФ, то получил от него уже совсем другие отзывы о своем творчестве.

– А сколько у вас всего песен? Если можно, расскажите самую примечательную историю создания песни.

– Песен, которые я исполняю на концертах, семьдесят. А всего примерно двести. Что до истории... Пожалуй, вспоминается первая весёленькая песня, написанная на флоте. Я пришёл третьим помощником на один из пароходов Эстонского пароходства, и боцман узнал про моё музыкальное увлечение. Надо сказать, тогда я ещё пел чужие песни. Меня пригласили зайти в артелку. Там стояло ящиков двести вина, на этом штабеле были разложены телогрейки и подушки, а на них живописно возлежали боцман и старший матрос. Мне говорят: «Иваныч хочет послушать песни». Короче, вышел я из артелки через три дня. Вот именно на тех ящиках я написал свою первую песню и исполнил её. Вот её слова:

*«Когда ты устал от забот и тревог,  
И сил не хватает поставить брифок,  
Возьми ключ золотой, винный погреб от-  
крой,*

*И по трапу сойди как на дно.*

*Там наступит покой,*

*И в бокал дорогой*

*Заискрится сухое вино».*

Или вот еще был такой случай из жизни, о котором мне поведал в порту Бордо капитан по имени Иван Евдокимов. Он взял судовую роль и обнаружил там двух моряков с интересными фамилиями: Могила и Горбатый. Видя такое дело, он решил пошутить. Капитан говорит: «Могила, зайди: теперь, тебе есть, кого исправлять». Так что Иван Евдокимов является автором идеи песни. Вот так она и родилась.

*«На море жил опытный боцман Могила*

*Матроса судьба ему вдруг подарила*

*Матрос был по имени Вася Горбатый*

*У боцмана был он во всем виноватый...»*

– Не можем не спросить про песню, известную практически всем выпускникам «Макаровки», где есть такие слова: «Живём мы, мореходы, и месяцы и годы». Это Вы её написали?

– Это «народная» песня. В ней порядка двадцати куплетов, которые дописывало каждое поколение моряков-курсантов. Один из них – мой. Однако своё авторство на куплет оспаривать не собираюсь, ибо песня, повторяю, народная. Поэтому, какой именно из них принадлежит моему перу, пусть останется маленькой тайной.

Сейчас Коста О Карамба занимается музыкальным творчеством вполне профессионально. У него есть коллектив единомышленников, музыканты, которые пишут аранжировки. В случае необходимости приглашаются скрипач или саксофонист. Потом песня прослушивается, обсуждается и правится. И уж затем идёт запись песни в студии. Конечно, за всё надо платить, причем весьма немалые деньги. Запись одной песни стоит порядка четырёхсот евро.

Но диски с песнями моряка продаются в Эстонии и звучат на радио. Одна какая-то радиостанция за то, что крутила его

песни в эфире, перечислила капитану порядка тридцати долларов. «Деньги, хоть и небольшие, но такая прибавка к тому, что я зарабатываю сейчас, очень даже кстати», – признается капитан.

А за популярностью Константин Баранов не гонится. Самым главным признанием он считает исполнение написанной им песни выпускниками «Макаровки» на юбилее тридцатилетия «Катюши». Это дорогого стоит.

А большего капитану Баранову и не надо: он и так всем давно уже все доказал. 🇷🇺





сеи никак не пострадали, а «репутация» осталась не запятнанной: они могли идти по жизни с высоко поднятыми головами. Вскоре произошла ещё одна случайность, которая окончательно предопределила дальнейшую судьбу ребят.

«В санатории Минобороны вместе с нами отдыхал один подполковник из Ленинграда, который всё время с нами общался», – продолжает Асхат Зиганшин: «Гончаров Иван Матвеевич его звали, на тот момент он был военным прокурором. Вот он и предложил нам поступить в мореходное училище. Говорит, я напишу письмо в главное политуправление, чтобы вас туда взяли».

Асхат Зиганшин, Филипп Поплавский и Анатолий Крючковский согласились, особо не раздумывая: для простых деревенских парней, окончивших по 7-8 классов сельской школы, это была настоящая удача. Вскоре они оказались в Ломоносовском мореходном училище ВМФ.

«Мы все на одном курсе были, на судомеханическом отделении», – говорит Асхат Рахимзянович: «Целых четыре года бок о бок. За это время даже успели надоесть друг другу. Я получил диплом механика-универсала и остался при Ленинградской военно-морской базе. Сорок один год отработал в аварийно-спасательной службе в Ломоносове. Меня, кстати, взяли третьим механиком на пожарное судно ещё даже до госэкзаменов. Далеко мы не ходили, наш район: Финский залив, Ладога, Нева. Аварийные случаи были как с военными, так и гражданскими судами. Спасали рыбаков-промысловиков, которые на мель часто садились. Когда работал с водолазами, много затонувших судов поднимали. А в мае 2005 года пришлось уволиться из-за того, что левая рука стала отниматься. Не могу поднять, и все тут. Написал заявление об уходе. Комдив говорит: брось ерундой заниматься, у тебя же мотористы есть, ты ими руководи. Но я так не могу: какой я механик, коли ничего



не могу сделать. Потом устроился сюда на станцию. Интересно получилось: как услышали мою фамилию – сразу взяли. Зарплата небольшая, зато работа совсем рядом с домом, да и работа по душе: лодки, катера. Это же моё!»

О своих товарищах Асхат Рахимзянович неизменно отзывается с теплотой. Анатолий Крючковский перебрался в Киев практически сразу после окончания училища, и до сих пор трудится на судостроительном заводе «Ленинская Кузница». Филипп Поплавский, как и Асхат Зиганшин, остался при базе и больше пятнадцати лет нёс трудовую вахту на экспедиционных судах. После того, как он ушёл с кораблей, продолжил работать на заводе. Иван Федотов закончил речное училище в Благовещенске, затем плавал на кито-

боях. Сейчас из великолепной четверки остались только двое: Асхат Зиганшин и Анатолий Крючковский. Они до сих пор поддерживают связь, правда, общаться приходится все реже: возраст уже не тот, чтобы ездить друг к другу в гости. А по телефону разве поговоришь по душам...

В чем же тут подвиг, могут спросить некоторые, особенно те, кто не знает, что такое море. Да, наверное, в том, чтобы в страшно сложных условиях не сломаться, не сдаться, не сойти с ума от голода и безысходности, не перегрызть друг другу горло, а наоборот, суметь поддержать друг друга и остаться людьми. А потом, после триумфального возвращения на родину, трудиться на благо страны до тех пор, пока есть силы держать в руках инструмент. 🛠️

## КОНЕЦКИЙ – «МОРЯК И ЕЩЁ ХУДОЖНИК ДУШИ»

Юрка, самый обычный паренёк с Урала, знал, кем станет: только моряком и никем другим! В душе он радовался, что вовремя ему на глаза попались рассказы Джека Лондона и морские романы Фенимора Купера. Ведь именно истории о мореходах, полные тайн и приключений, помогли Юре определиться со своим будущим. Поэтому, не долго думая, по окончании школы, между прочим, с медалью, он собрал маленький чемоданчик и рванул в Питер: поступать в знаменитую «Макаровку».

Приехал «романтик-медалист» в пятницу вечером, когда приёмная комиссия уже была закрыта. Ночевать пришлось на скамейках в Александровском саду, откуда его гоняли бдительные милиционеры. Тем не менее, Юрка своего добился и стал-таки курсантом «Макаровки».

Потом была работа на судах Балтийского морского пароходства, а с середины 90-х – компании «Совкомфлот». Капитан Юрий Александрович Резепин работает и сейчас – в «SCF Unicom SPb», но уже как офисный работник. И он нисколько не жалеет о сделанном когда-то выборе, поскольку именно благодаря морю его жизнь была столь ярка и насыщена. А, самое главное, оно дарило немало интересных встреч. Знакомство с Виктором Конецким, о котором мечтал каждый моряк того времени, капитан Резепин считает самой настоящей удачей.

### Шапочное знакомство

Первая встреча Юрия Александровича с уже ставшим известным писателем произошла в 1979 году в Антарктиде. Она была очень короткой, но первое впечатление друг о друге моряки получили.

Резепин: «Мы тогда сгружали оборудование на станцию Молодежная, а Виктор Викторович был на борту «Эстонии». Конецкий написал тогда роман «Третий лишний». «Эстония» куда-то пришвартовалась и через нас они осуществляли смену полярников на станции и грузились. Капитан сорвал меня с выгрузки – я еще старпомом был – и сказал: «Давай, иди, с Конецким познакомишься, поговорите». Но тогда мы лишь поздоровались друг с другом и всё: нам надо было продолжать выгрузку, потому что Антарктида есть Антарктида».



Ни тот ни другой и не думали, что несколько лет спустя встретятся снова. Причём опять же совершенно неожиданно. Для Резепина это будет очередной рейс, а для Конецкого – последний.

### «И после этого окончательно уйду с морей»

В 1986 году Юрия Резепина назначили капитаном на т/х «Кингисепп» Балтийского морского пароходства. Причём его буквально «выдернули» из отпуска. Тот капитан, что был на лесовозе, списался по семейным обстоятельствам, пришлось выручать. На «Кингисепп» определили и Конецкого в качестве дублера капитана. Пароход попал в аренду в Северо-Восточное Управление Морского Флота и работал челноком между Колымой и Чукоткой. Тогда в Арктике сложилась неблагоприятная ледовая обстановка, и стоял вопрос о том, чтобы «малышей» вообще не посылать на Север. К тому же один из таких пароходов уже раздавило во льдах. Тем не менее, во время северного завоза обойтись без маленьких судов, которые могли бы пойти на ту же Колыму и Хатангу, не представлялось возможным.

Резепин: «Экипаж с нетерпением ждал встречи с Виктором Викторовичем. Конечно, нельзя сказать, что все поголовно его читали, тем не менее, он был очень популярен. Клименченко, Конецкий и «Три минуты молчания» Вадимова, вот, пожалуй, и вся литература о море, которая была в то время. Поэтому естественно экипажу тоже было интересно встречаться с маэстро литературы, ведь для нас он был уже готовый классик, состоявшийся, не требующий никаких доказательств и подтверждений».

Конецкий сел на судно в Мурманске. И, как водится, прибыл не один, а вместе с боевой подружкой «Эрикой»: печатной машинкой. Собственно говоря, именно на «Кингисеппе» Конецкий начал работу над «Последним рейсом».

Резепин: «Он чувствовал, что уже больше никогда не пойдет в море. Говорил, что писать не будет: только если для души. Потом, если вы читали «Последний рейс», то его можно четко напополам разделить. Первую часть он писал

сразу по горячим следам. Это Виктор Викторович сделал здорово, мастерски. И есть ещё вторая половина, я бы сказал, она написана в телеграфном стиле. Начало у него очень хорошее, а окончание романа дописывалось несколько позднее, буквально перед смертью. Я даже свои какие-то дневники с того рейса ему передавал».

### «Телеграмма без следа»

К тому времени Конецкий издавался уже довольно часто. Практически, на каждом судне БМП имелись библиотечки, в которых можно было отыскать две-три книжки писателя. Надо ли говорить, что встречи с Виктором Викторовичем ждали не только на «Кингисеппе», но и на ледоколах, осуществлявших проводку парохода, а также во всех портах захода.

Резепин: «Во время рейса у него была очень большая переписка со всеми капитанами атомыходов, многие из которых были его знакомыми. Конецкого наперегонки приглашали на ледоколы, тащившие «Кингисепп», и, по возможности, нам делали «зеленую улицу». Он переписывался также с Виктором Астафьевым, автором романа «Прокляты и убиты», и с Данелия, который на тот момент как раз закончил съемки «Кин-дза-дза!». В общем, на «Кингисепп» «летели, как юные связные, телеграммы без следа». Представляете, сколько разговоров ходило среди членов экипажа, когда узнавали, что Данелия прислал телеграмму: в кои-то веки известный режиссер пишет на пароход!»

Встречи с моряками всегда получались живыми и интересными. Они выпытывали у писателя, кто есть кто в его романах, поскольку хорошо известно, что Конецкий брал героев из реальной жизни. За каждым из них стоял конкретный человек. Причём некоторые герои волею сюжета выглядели, мягко говоря, по-разному. Однако эти самые прототипы никогда не обижались на Конецкого. Тот же самый прототип Фомы Фомича из «Вчерашних забот», который недолюбливал тридцатилетних «за самомнение, граничащее с наглостью», тоже проникся рассказами Виктора Конецкого до самой глубины души. Он даже как-то поинтересовался при встрече с автором, который искренне полагал, что тот сейчас

ему «все пуговицы откусит» за художества: «И где ж ты, значить, такого идиота Фому выкопал?» Как бы то ни было, но прототип Фомича дружил с Виктором Викторовичем и всегда радостно встречал писателя у себя на даче.

### «Звездностью не страдал, фотографироваться не любил»

Конецкий не любил пользоваться своим, уже громким, именем, но в том последнем рейсе на «Кингисеппе» без этого не обошлось. Надо сказать, тогда в западном секторе Арктики проводку судов обеспечивали ледоколы Мурманского морского пароходства, а в восточном – Дальневосточного, и дальневосточники с «чужаками» не очень-то церемонились, что приводило порой к совершенно нелепым ситуациям. У острова Айон один из ледоколов ДВМП без всяких объяснений отказался брать «Кингисепп» и ещё несколько судов на буксир, хотя лёд был очень тяжелый. Капитан ледокола считал, что они и так пройдут эту, шириной в милю, перемычку. За четыре часа работы караван из пяти судов продвинулся лишь на два кабельтова, мучая машины, ломая винты и прочее. Неизвестно, сколько бы ещё продолжалась свистопляска, если бы не Конецкий.

Резепин: «Виктор Викторович «звездностью» не страдал, распальцованности по нынешним понятиям у него в помине не было. Вспылить мог. Но всегда по делу. Здесь он просто взорвался и разругался с этим ледоколом в пух и прах. Конецкий умнику-капитану пригрозил, что напишет про его самодурство министру, во все газеты и в книгу заодно. Да так, что он всю жизнь отмываться будет. В результате, дальневосточники не на шутку струхнули и быстренько протасили «на усах» все суда через перемычку».

### Миллион оттенков

На «Кингисеппе» Конецкий и Резепин договорились, что капитан-дублер будет стоять на мостике с нуля до шести часов, потому что



Конечкий любил общаться с океаном по ночам. «Бывало, стоишь на вахте, глядишь в эту бездонность, и с души уходит вся муть...», – писал он.

Резепин: «Мы шли по Енисею, Виктор Викторович должен был списываться в Игарке. Вышли вместе на крыло. Идем с лоцманом – кругом сплошная серость. На Енисее во второй половине октября все серо: небо, берег, вода. Конечкий задает мне неожиданный вопрос: «Сколько цветов видите?». Я сначала очень удивился, говорю, что все серое вокруг. Он говорит: «И все же, сколько?» Я пригляделся и увидел миллионы оттенков серого».

### «Самое беззаботное и счастливое существо на свете – вода»

У Резепина нет сомнений в том, что Конечкий был по духу больше моряк, чем те, кто отплавал десятки лет. А талант писателя, который у него открылся, Виктор Викторович связывал с «жи-

вым морем», с которым он «иногда даже разговаривал». Резепин: «Я бы сказал, что Виктор Викторович не только моряк, но еще и художник души. Все время сравниваю его с импрессионистами: какие-то яркие цветочные пятна, которые создают общую картину. Его стиль описания Арктики в последних романах именно такой – у него буквально несколько строчек идет описание природы, льда, потом тут же внедряется какой-то диалог, говоря современным языком, «экшн», потом опять идет описание».

Действительно, трудно не согласиться с этим утверждением, если вы читали «Последний рейс»: «Все время льдины кажутся живыми существами, которые думают-думают-думают какие-то тягостные думы и способны, не моргая, глядеть на закатное светило. А можно и так решить, что они опустили белые веки и просто бездумно ловят последний солнечный привет».

### Вместо послесловия

Конечкий списался в Игарке и сразу же улетел в Красноярск на встречу с Астафьевым. После

того рейса Виктор Викторович уже окончательно ушел с морей. Своё решение он объяснил довольно просто: «Плохо стареть. Никто не может уйти сам, а уходить надо вовремя, как балерине».

Резепин и Конечкий продолжали поддерживать связь и старались не терять друг друга из виду. Они оставались друзьями и даже переписывались по электронной почте вплоть до самой смерти писателя. Моряки тяжело восприняли известие о кончине Виктора Конечкого. Ведь из жизни ушел не только писатель, учивший лучше понимать океан и людей, но их товарищ, живший той же морской жизнью, что и они.

«Никуда не просись, ни от чего не отказывайся», – правило, которого придерживался Конечкий. Возможно, оно и определило его судьбу? Как бы то ни было, имя этого человека не оказалось забыто: в честь Виктора Конечкого назван танкер нового поколения компании «Совкомфлот». Это ли не лучшее признание заслуг морехода с душой художника? 🇷🇺

# РАДИСТ НОМЕР ОДИН

Питер, Купчино, дома застройки 70-х годов прошлого века, зеленые дворики, тишина. И вдруг: на стене одной из типовых пятиэтажек на уровне второго этажа – серьезная антенна, да не какая-нибудь «тарелка», а что-то наподобие оборудования из фильмов про шпионов. Еще одна антенна есть на крыше, но ее не видно с земли. Что такое, откуда? Все просто: в этом доме живет радиолобитель с восьмидесятилетним (это не опечатка) стажем, в прошлом – начальник службы связи Балтийского морского пароходства, Олег Степанович Ключарев. Олегу Степановичу в этом году исполнилось 96 лет. «Морской Профсоюзный Телеграф» побывал в гостях у ветерана и убедился, что он так же, как и десять, двадцать, сорок, пятьдесят лет назад, в эфире.

Одна из двух комнат скромной квартиры Олега Степановича полностью посвящена радиолобительству. На столе – два трансивера, наушники, компьютер, ноутбук, часы, выставленные по Гринвичу. На стенах – карта мира, фотографии, дипломы и открытки с позывными, присланные такими же радиолобителями со всех концов земли. Пока Олег Степанович рассказывает свою историю, из радиопередатчика периодически звучат чьи-то позывные. А история его долгая...

### Похороны Ленина

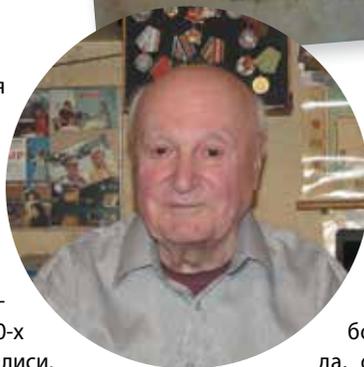
Олег Степанович Ключарев родился в Стрельне под тогдашним Петроградом в 1915 году. После революции и гражданской войны отец Олега Степановича служил в одном из Наркоматов, и семья переезжала туда, куда направляли на работу ее главу – Петроград, Москва, Подмосковье. Память у ветерана-радиолобителя отличная, и он хорошо помнит события тех лет: и голод, и разруху. А одно из ярких воспоминаний детства – похороны Ленина.

О. С. Ключарев: «На самих похоронах Ленина я не был. Но я хорошо помню этот день. Мне было 9 лет. В 1924 году мы жили под Москвой, станция Апрелевка – мой отец был назначен

директором одного из детских домов. И вот как-то днем до нас стал доноситься артиллерийские залпы. Мы, дети, испугались, а отец говорит – это хоронят товарища Ленина. Мой отец, надо сказать, беспартийный человек, выпускник духовной академии, глубоко уважал Ленина. В ту зиму он меня специально возил в Москву, в Мавзолей. Помню, было очень холодно, первый мавзолей был деревянный, и очередь стояла во всю Красную площадь. Ленин лежал как живой».

### Первый эфир

Но в Подмосковье семья Ключаревых надолго не задержалась. У матери было слабое здоровье, она постоянно болела, и отец Олега Степановича стал просить перевода в какое-нибудь место с более мягким климатом. Так, в конце 20-х годов семья переехала в Тбилиси.



Там Олег Степанович окончил школу, и там «заболел» радиолобительством.

О.С. Ключарев: «Хотя я фактически окончил школу, аттестат мне не выдавали – я не знал грузинского языка. А это значило, что я не мог никуда дальше идти учиться. Отец на работе стал снова просить перевода, обратно в РСФСР, мол, ребенок

останется неучем, а его грузинские коллеги сказали: «Кацо, в чем проблема? У нас при Министерстве финансов есть институт – пусть приходит, учится». И вот в этом институте из целой группы были только двое русских – я и еще одна девушка. Она-то мне и сказала, что открываются курсы радиолюбителей, куда приглашаются все желающие. Мы с ней туда пошли, и все: я, как говорится, обалдел: громадные генераторные лампы в человеческий рост, карточки, разговоры...

Короче говоря, все, кроме радио, меня перестало интересовать. Дома я сказал, что в институт больше не пойду – буду заниматься в радиолaborатории. Вот, я вам сейчас покажу документ. Видите? Это в 1931 году еще в Тифлисе мне выдали разрешение «на прием». А уже в 1933 году, когда мы переехали в Ленинград, я получил разрешение на пользование установленной дома радиостанцией, другими словами, на работу в эфире».

### В кругосветку на буксире

В «море» Олег Степанович пришел уже в зрелом возрасте. Закончив в 1937 году Мореходный техникум (бывшее Петровское морское училище на Васильевском острове), он попал в институт Арктики и Антарктики, был на зимовке на Чукотке. После возвращения в Ленинград был зачислен в экипаж ледокольного парохода «Дежнев», но в выйти в рейс не получилось – началась война. Олег Степанович был мобилизован в Севастополь, участвовал в обороне и освобождении города. После демобилизации вернулся в Ленинград. Пошел искать работу.

О.С. Ключарев: «Кругом голодуха. Хожу, ищу, куда бы устроиться. Случайно встретил своих бывших сокурсников по техникуму, а они мне говорят: «Иди в пароходство: там Борька Китаевич сидит, он тебя устроит». А мы с Борисом вместе учились тоже. Прихожу, приношу все

свои дипломы и документы, а я весь такой положительный был, орденносец – и меня берут. Правда, на береговую работу. И вот я два года работаю на принимающей радиостанции пароходства, а зарплаты тогда были, сами понимаете, какие. Продуктов нет, хорошо, если из друзей кто-то что-то подкинет. И я уже взмолился: отправьте меня в море, хоть что-то заработаю... И вот меня стали «привлекать»: направили сначала на пассажирское судно «Сестрорецк», потом «Совгавань» после пожара перегонял из Одессы. А раз даже попал почти в «кругосветку» – перегоняли т/х «Сибирь» из Ленинграда на Дальний Восток».

История этого перегона, действительно, замечательная. Потому что получился не перегон, а самый настоящий угон. Дело в том, что после Победы 1945 г. т/х «Сибирь» достался СССР в качестве трофейного судна, и был передан в БМП. Пароходство его отремонтировало на верфях в Варнемюнде, и тут объявился бывший владелец парохода – им оказался гражданин Швеции. Конечно, он потребовал его обратно, и, конечно, нашим отдавать судно совсем не хотелось, поэтому было принято решение перегнать «Сибирь» на Дальний Восток. А чтобы бывший хозяин не смог остановить судно в каком-нибудь несоветском порту, идти было приказано без заходов в порты.

О.С. Ключарев: «Мы ввели «Сибирь» на буксире. Нам приказали идти не через Суэц, а вокруг Африки. Единственный порт, на рейде которого ночью мы грузились углем, был Дакар – «Сибирь» работала на угле, и мы запускали двигатели в штормовую погоду, чтобы она могла «подрабатывать». Вот мы обогнули мыс Доброй Надежды и пошли «ревушими сороковыми». А это – не дай Бог там плавать. У нас несколько раз трос буксирный рвался, а волна длиной до трехсот метров, и высотой – будь здоров. Попробуй потом опять состыковаться! В общем, очень сложный был рейс, условия тяжелейшие. Но самое интересное даже не в этом. Когда мы

привели судно, нам это засчитали как большой каботаж. А это значит, что никакой инвалюты взамен суточных экипаж не получил. Народ сильно возмущался, даже писали в разные правительственные и партийные инстанции, не говоря уже о Министерстве, но те стояли на своем: каботаж, и все! Иностранцев портов захода не было же... Зато потом все штурмана, побывавшие в этом четырехмесячном рейсе, стали капитанами».

### Самая важная телеграмма

В жизни Олега Степановича было много интересного: арктические и антарктические зимовки, работа в регистре судоходства и за границей – Венгрия, Китай, Финляндия, и служба связи Балтийского морского пароходства, которую он возглавлял в 60-х годах. Сколько радиogramм он принял и отправил – не сосчитать. И всегда хранил тайну переписки. Но одну из них он нам все-таки раскрыл, когда мы его спросили, какую самую важную телеграмму ему пришлось передавать.

О.С. Ключарев: «Вы знаете, это совершенно не служебная была телеграмма, а личная. Это случилось еще в первую мою зимовку на Чукотке. Когда мы шли на судне в Певек, вместе с нашей экспедицией к месту работы ехал новый секретарь райкома – молодой парень, только что женившийся. И вот, мы приходим в Певек, а его красавица-жена говорит: «Я на землю не сойду и с тобой не останусь – я любила второго помощника». Что тут было! Секретарь рвал и метал, а она ни в какую, так и уехала обратно со своим штурманом. А потом стала просить развода, потому что без согласия мужа тогда не разводили. И этот брошенный муж был очень зол и развода категорически не давал. А вся переписка через меня была, и я, можно сказать, видел, как люди страдают. Время шло, у них уже ребенок родился... И вот этот секретарь райкома постепенно стал смягчаться, смягчаться и, наконец, пришел ко мне и говорит: «Отбей, что я согласен». Я был так рад, наверное, даже больше его бывшей жены!»

### U1AU

Олег Степанович – человек, действительно, уникальный. И можно только позавидовать его отношению к жизни. В свои 96 – он уверенно работает на компьютере, пользуется «Скайпом», и находится на связи со всем миром. А иногда даже участвует в соревнованиях среди радиолюбителей. Во время мартовской катастрофы в Японии он держал «qso» с японскими коллегами, а те регулярно выходили в эфир, мол, мы ничего, держимся. Только вот ключом Олег Степанович больше не работает: говорит, тяжело, рука уже не та. Текст радиogramмы он заранее готовит на компьютере, который с помощью специальной программы преобразует его в радиосигнал. Так что товарищи моряки, если кто из вас увлекается радио, и вдруг услышит в эфире позывной U1AU, знайте, это – Олег Степанович Ключарев, радист номер один нашего времени. 📻



# НИКОЛАЙ БАЮРА: «ДЛЯ МЕНЯ ФЛОТ – ВСЁ!»

«Здравствуйте! Где тут можно билет поменять?» – с таким вопросом в офис Балтийской территориальной организации РПСМ зашел невысокий худощавый человек, чьи волосы были убраны в косичку наподобие «рокерской»: «Моя фамилия Баюра». Выдвинув ящик с личными карточками членов профсоюза, инструктор принялся их перебирать, ища нужную. «Баюра, Баюра... Марк?» «Нет». «Хм... Михаил?» «Нет».

Попали только с третьего раза. «Баюра Николай... Фамилия не часто встречающаяся. А эти ребята – не родственники случайно?» «Сыновья!» Ну как было не поговорить с таким человеком, который не только сам является членом профсоюза, но и привел сюда своих сыновей!

Сказать, что Николай Григорьевич Баюра обыкновенный матрос, значит ничего не сказать. Впрочем, обо всем по порядку. Родом он из Днепропетровска, оттуда был призван в ряды Советской Армии: там-то он и решил податься в моря. Хотя, по правде говоря, он мечтал стать военным моряком, но не сложилось: не прошел по медкомиссии. С одной стороны, для него тогда это стало, как он сам признается, большим ударом. Но с другой – повлияло на всю его дальнейшую судьбу.

В общем, в Питер он отправился с твердым намерением работать на судах Балтийского морского пароходства. И сейчас, вспоминая, как все повернулось, Николай Баюра уже несколько не сожалеет, что вышло именно так, а не иначе.

## «Выбрал чисто палубу!»

В 1978 году Николай заканчивает Ленинградскую мореходную школу почти с отличием и попадает под «совмещенку» – получает специальность матроса-моториста. Поступает на работу в БМП и, как он сам говорит, выбирает «чисто палубу». Первый пароход он не забудет никогда. Да и как забудешь – красавец круизный лайнер «Михаил Лермонтов»!

Придя на судно практикантом, в скором времени Баюра становится первоклассным рулевым. «Мне с такими людьми довелось работать, которые по тридцать лет в море – зубры флота!» – до сих пор с восторгом говорит о своем первом экипаже Николай.

Работал он и на т/х «Александр Пушкин», а со временем прошел весь грузовой флот пароходства: тут и лесовозы, и «финны», и «немцы». Не то, чтобы Баюра «бегал» по пароходам, а просто никогда не отказывался – где был нужен, туда и шел работать.

Крах и развал пароходства Николай переживал очень тяжело – рушился привычный уклад жизни, налаженный семейный быт. Но, что делать, жить-то нужно, работать, кормить семью. Поначалу пришлось туго, но Николай рук не опустил и с флота не ушел: верил,



что работа для рядового все равно найдется. И так получилось, что совершенно случайно встретился со старым знакомым: «Я с ним работал на «Пушкине». И он меня по старой дружбе «завербовал» в «Совкомфлот». Сказал, мол, приходи, если есть у тебя желание. Конечно, желание было: семью кормить как-то надо. Сначала сел на «Гамбург Сенатор», потом – на «Росток Сенатор», на «Бремен Сенатор» семь лет отработал боцманом, и дальше, как говорится, пошло-поехало. В общем, без работы не сидел».

Сейчас Баюра работает на т/х «Eglantine», и пока уходить «с морей» никуда не собирается. Он искренне надеется, что еще сможет поработать на одном судне со своими сыновьями.

## «Я не заставлял сыновей идти по моим стопам»

Семья у матроса Баюры большая: пятеро детей, из них четверо сыновей. Ну, и жена, конечно же, навсегда любимая и единственная. Ей уже при жизни можно памятник поставить за то, что не только стала женой человека, выбравшего нелегкую профессию моряка, но и подняла, практически, в одиночку пятерых ребят. И хотя их отец очень много времени проводит в море, «воспитательный процесс» поставлен в семье как надо.

Вот, к примеру, сейчас много говорят о том, как бы сделать так, чтобы молодых людей всеми правдами и неправдами затащить в армию. Вроде, и служить надо уже не два года, а всего лишь



год, и уголовную ответственность для «уклонистов» собираются ввести, но все равно народ не горит желанием отдавать долг Родине.

Слышать все это для матроса Баюры, по меньшей мере, дико. Он, как человек, сам призывавший в армию почти после школы, сразу же сказал своим сыновьям, что «отмазывать» никого не собирается. И Николай Баюра гордится тем, что близнецы Марк и Михаил не только отслужили в десантных войсках, но и тоже стали моряками. Они оба закончили мореходку, оба – матросы, и сейчас первый работает на т/х «Palatine», второй – на т/х «Mazarine».

Как признается Николай, он вовсе не заставлял никого из них идти в моря: «Один хотел в Чечню подписать контракт. Отговаривать его и не думал: смотри сам, сказал ему. Я не хотел, чтобы они шли по моим стопам из соображений личного плана. Ведь морская профессия, в отличие от береговых специальностей, нестабильна. Не в плане перевозок морем, они всегда будут, а в плане занятости».

Матрос Баюра, несмотря ни на что, даже сейчас, если есть возможность, старается подработать между рейсами: «Мне, честно сказать, не до отдыха. Вообще забыл, когда ездил отдыхать последний раз». Но здесь, как раз таки, лично для него нет ничего сверхъестественного, поскольку настоящий мужчина должен обеспечить свой семье достойную жизнь.

### «Repeat, please...»

Для Николая Баюры морская профессия больше, чем замечательная, поскольку есть возможность поехать по миру, посмотреть. И никакие телевизоры и туристические поездки этого не заменят. Если язык знаешь, можно пообщаться даже с простыми рабочими в порту, и узнать что-то новое.

С английским Баюра, можно сказать, на ты. В советское время иностранный язык рядовым не был нужен. Но когда СССР развалился, и моряки пошли работать «под флаг», то многим из них пришлось его штудировать, иначе

найти хорошее место на судне становилось большой проблемой. И матрос Баюра выучил язык: «Самое главное – не бояться общаться. Может, человек знает язык довольно таки неплохо, но не говорит, потому что боится сделать ошибку. Здесь все зависит от уверенности. Если он не стесняется, то его речь становится доступной и понятной. Кроме того, всегда стоит переспросить, коли не расслышал. Ведь когда стоишь на руле, понятное дело, идут побочные шумы. Скажите: «Repeat, please». Это совсем не стыдно. Однако я наблюдал со стороны несколько раз, как на мостике один стоит, держится, видно, что прослушал, а другой делает вид, что все понимает».

### «Не чувствую, что нужен России»

Если, что и огорчает матроса Баюру, так это отношение к нему Родины: «Я не чувствую, что нужен России. Рабочий человек у нас не может заработать себе на квартиру. Я общался с филиппинцами. Они два-три года работают в море и открывают свое дело. Конечно, там другие цены. Но тем не менее. Получается российским морякам гораздо легче на Филиппинах устроиться, нежели в России. Что касается моих сыновей, то их зарплата вполне хватает на отдых. Один из них, возможно с будущей женой, съездил на отдых в Египет. Однако, чтобы заработать на квартиру, ему придется еще, ох, как покрутиться».

Конечно, есть еще много и других нюансов, перечисление которых займет немало времени. Но, главное, пожалуй, состоит в том, что пора бы России обратить внимание на проблемы моряков, в том числе и на морское образование: «Вот, мы собираемся возрождать Севморпуть. А может, есть смысл возрождать мореходные школы по советскому образцу? Ведь рядовых брать неоткуда. Если нет кузницы основы, то есть качественного классического профобразования, то ничего хорошего не выйдет: будут случайные люди, которых готовят по минимуму. Классные

специалисты на рядовых должностях всегда востребованы. Вот в Китае, на Филиппинах серьезно подошли к данному вопросу, и все поставили на поток. Другими словами, там готовят рабочие руки, а наша страна считает, что лучше всего нефтью торговать. Мне приходится общаться с филиппинцами на судах, в интерклубах, и я чувствую, что они действительно гордятся своей специальностью».

### «Самый лучший подарок для меня – книга»

В свободное время на судне Баюра читает книги. Ему всегда приятно разговаривать с человеком, который знает, о чем говорит: «А то, знаете, есть такие, кто заикается о запредельном, а сами не удосужились даже букваря изучить... Самый лучший подарок для меня – это книга. Но не любая. Обычно я сам говорю, какую книжку хочу получить. Я увлекаюсь эзотерикой, индийской философией. И не потому, что шибко умный, а просто меня такие темы всегда притягивали. Хотя многие не понимают. Был случай: отдыхаю в каюте, музыка тихо играет, я книгу читаю, что понравилось – выписываю. Так боцман подумал, что я с ума сошел... Понятно, что кто-то любит историю, кто-то – детективы. Но я же никому не навязываю свою точку зрения».

Чего уж говорить, нечасто встретишь матроса, который может запросто цитировать Максимилиана Волошина или знаком с трудами Кастанеды. Конечно, может это для жизни и работы не требуется, но вот Николаю Баюре – надо. Хотя, он никому ничего не доказывает. А вообще, жизненное кредо матроса Баюры очень простое:

«Все видеть, все понять, все знать, все пережить,  
Все формы, все цвета вобрать в себя глазами.  
Пройти по всей земле горящими ступнями,  
Все воспринять и снова воплотить».

*Максимилиан Волошин, Париж 1903 (04?) г.*

### «Для меня флот – все!»

Несомненно, Николай Григорьевич – один из тех моряков, чья твердая жизненная позиция вызывает уважение. Особенно сейчас, когда на первый план выходят вовсе не честность и порядочность, а стяжательство, умение быстро обернуться, да по-легкому срубить «бабла». Для нашей молодежи примером для подражания в большинстве случаев служат проворовавшиеся чиновники, которые, когда пахнет жареным, отделяются легким испугом, или же бизнесмены, весело зажигающие в Куршевеле. Где же вы, Павки Корчагины нашего времени? Они здесь, среди нас: просто о них не принято рассказывать, поскольку немодно. И к ним с полным правом можно отнести матроса Баюру, для которого «флот – все!» Моряк звезд с неба не хватает, но говорить, что он не является примером для подражания, в корне неправильно. Наверное, нам не хватает именно таких героев, которые заслужили к себе уважения хотя бы потому, что от армии не «косили», воспитали прекрасных детей и посвятили всю свою жизнь любимому делу. 🇇🇪

# ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ

«Дело не в дороге, которую мы выбираем: то, что внутри нас, заставляет нас выбирать дорогу». Это – цитата из рассказа О. Генри «Дороги, которые мы выбираем». С героем рассказа тяжело не согласиться, тем более, что есть люди, чья жизнь полностью укладывается в это предположение.

Вот, например, наш герой – боцман Александр Николаевич Макеев выбрал дорогу на суда «Совкомфлота» в 1993 году, когда пришел в рижский офис круинговой компании «Акомарит». Его первым судном стал танкер «Rossi», бывший «Новороссийск» Новороссийского морского пароходства, переименованный в 1991 году, и отпущенный под «флаг». К питерскому «Юникуму» боцман Макеев присоединился пять лет спустя – к тому времени его семья переехала из Латвии в Россию – с тех пор он так и идет своей морской дорогой. Хотя, нет, море для него все-таки началось еще раньше, когда он окончил Рижское мореходное училище, и 6 февраля 1978 года пришел в Латвийское морское пароходство на свое первое судно – «Фридрих Цандер».

Танкер «Фридрих Цандер» Александр Николаевич вспоминает с особой теплотой – ведь на этом судне он проработал пятнадцать лет, знал его до последнего болта, и именно этого парохода ему пришлось уйти, когда в известные времена независимая, «новая», Латвия очень несправедливо поступила с «не-гражданами». По распоряжению правительства с рабочих мест по всей стране были уволены тысячи «не-латышей», не избежали этой участи и моряки. Ушел и Александр Николаевич. «Фридрих Цандер» собрался в новый рейс, стоит под погрузкой, а погрузить его не могут: все-таки двадцать три грузовых танка, никакой автоматике, а свежеприсланный боцман еще, как говорится, не притерся. У капитана волосы дыбом, он в пароходство: «Срочно найдите Макеева! Он пароход в одиночку погрузить может!» Закрыв глаза на правительственное указание, бросились искать боцмана Макеева, а нету боцмана, он уже на другом суде, в другой компании работает. Вспоминая этот случай, Александр Николаевич вовсе не хвалится, а лишь подчеркивает, как важно знать и любить свою работу, и уважительно относиться друг к другу в экипаже.

Возможно, «морская» дорога боцмана была бы намного труднее, если бы на берегу Алексан-

дра Николаевича не ждала его супруга. Он так и говорит: моя верная подруга, я ей бесконечно благодарен за все – за любовь, семью, уютный дом, за безоговорочную поддержку. Лилия Евгеньевна вырастила и воспитала двух дочерей, сейчас они уже взрослые и вполне самостоятельные, и Александр Николаевич – счастливый дважды-дед, а скоро будет счастливее еще на одного внука. Быть женой моряка непросто, но Лилия Евгеньевна на свою судьбу не жалуется. Наоборот, относится к своей доле с юмором. Супруги вспоминают забавный случай из жизни, когда Лилия Евгеньевна в первый раз вышла в море с мужем. С 1 ноября 1989 года ММФ СССР разрешило советским морякам брать с собой в рейс своих жен, и Александр Николаевич решил воспользоваться этим разрешением: необходимые документы были оформлены и согласования получены. 31 октября супруги прибыли на судно, а 1 ноября пришедшие на отход пограничники отказались выпускать Лилию Евгеньевну в море – министерское постановление было, но прецедента не было, и они не хотели брать на себя ответственность. Но вмешался капитан, пограничников «уговорили», и теперь боцман Макеев смеется, что его супруга – первая в СССР жена моряка, вышедшая в рейс с мужем. Лилия же Евгеньевна до сих пор хранит паспорт моряка, где в графе «должность» написано: жена...

Должность боцмана подразумевает под собой твердость характера и задатки командира – чтобы все, что должно работать на палубе, работало, а все, что должно блеснуть – блесло. Но Александр Николаевич сам про себя говорит, что он – «дракон» нестрашный. Конечно, на пароходе главное – это порядок, но достичь его можно разными способами. Боцман Макеев никогда не прикрикивает на свою «команду», и уж тем более, не выражается нецензурно, как бы это не соответствовало распространенному среди моряков образу «боцманюги». Александр Николаевич так и говорит, что не может кричать на людей, пусть они и его подчиненные, тем более, что он сам в свое время был матросом. К тому же, с большим сожалением отмечает боцман, матросы-то сейчас – почти его же возраста, не идет молодежь на рядовые должности. Но это тема для отдельной беседы. Тем не менее, повторяет Александр Николаевич, независимо от возраста к людям нужно относиться уважительно – хотя бы для того, чтобы уважать самого себя.

В «Юникуме» боцман Макеев работает уже двадцать лет. Нет, говорит Александр Николаевич, мыслей о том, чтобы уйти в другую компанию, у него не было и нет. Компания близка ему по духу – спокойно, стабильно, а «прыгать» по конторам, впрочем, как и по пароходам, Александр Николаевич, как показывает практика, не привык. И «совкомфлотовские» суда, на которых он работал с тех пор, как попал в «Юникум», можно перечислить по пальцам: «Rossi», «Kara Sea», «Barents Sea», сейчас – «SCF Pechora». А что касается боцманской

должности... «Ну, боцман я, наверное, по жизни», – говорит Александр Николаевич, – «Ведь не в должностях счастье. Знаете, как говорится, не тот богат, у кого много, а тот богат, кому достаточно». Боцман Макеев ни разу не пожалел о своем пути, а значит, он сделал правильный выбор. Так пусть же и дальше его морская дорога будет прямой и широкой еще многие и многие мили.

Накануне своего двадцатипятилетнего юбилея компания «Совкомфлот» награждает своих лучших моряков, «пионеров», которые присоединились к компании в начале ее становления. Александр Николаевич Макеев – один из них, поэтому компания и профсоюзная организация решили сделать заслуженному моряку памятный подарок. В офисе Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков в торжественной обстановке боцману Макееву был вручен денежный сертификат, подразумевающий, что средства, которые моряк потратит на отдых с семьей, будут частично компенсированы профсоюзом. 🏆



# ЕВГЕНИЙ ХИЖНЯК: Я ЧТУ КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков Евгений Анатольевич Хижняк недавно отметил юбилей. 70 лет, из которых почти треть отдана морю, а еще четверть – охране труда моряков. Охрана труда – вопрос настолько широкий, и включает в себя столько аспектов, что по большому счету является охраной не столько труда, сколько моряцкого здоровья и даже жизни. Дороже этого вряд ли что-то есть. Но чтобы заниматься этим делом, нужно знать морскую работу досконально, с изнанки, а это невозможно, если ты сам – не моряк. Сегодня наш рассказ о человеке, который знает и настоящую цену морскому труду, и то, что здоровье моряка бесценно.

**– Евгений Анатольевич, Вы говорите, что родились на Кубани, школу закончили в Братске – места-то все, скажем так, не морские. Что Вас подвигло стать моряком?**

– Да к воде-то я с детства привык. Мой отец был гидростроителем, строил гидроэлектростанции, например, на реке Белая. Когда стали строить Братскую ГЭС, его вызвали в Сибирь. Мы жили в рабочем поселке «внизу», то есть в месте затопления, а в школу я ходил «наверх», в основной поселок. А что касается моря, то во-первых, мой крестный отец, выпускник Батумской мореходки, работал старшим механиком в Черноморском пароходстве. А во-вторых... Во-вторых, учась в девятом классе, я совершенно случайно увидел на обложке популярнейшего тогда журнала «Огонек» замечательную фотографию – групповой портрет выпускников судоводительского факультета Дальневосточного высшего инженерно-морского училища. Это был 1960 год. На этом все мои «поиски себя» прекратились. Я точно знал, что стану моряком.

**– Но на Дальний Восток, надо понимать, вы все-таки не поехали.**

– Совершенно верно. После выпускного вечера в школе, родители купили мне билет на поезд в Ленинград, и я, вместе с тремя одноклассниками, покатил в большую жизнь. Две девочки ехали с нами до Москвы поступать в институты, а мы с приятелем держали курс на Питер: он на «Военмех», а я на «Макаровку» – тогда ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова. Но самое интересное, что с первого раза я не поступил. Конкурс был достаточно высокий: в то время при поступлении преимущество было, во-первых, у тех, у кого уже были закончены средние мореходки, во-вторых, у отслуживших в советской армии, а для вчерашних школьников оставалось совсем не много мест. В общем, по конкурсу я не прошел. Уехал домой, устроился на работу, а также стал ходить на подготовительные курсы при филиале Иркутского политехнического института. Так что в следующем году я полетел в Ленинград уже самолетом, причем на самостоятельно заработанные деньги и достаточно подготовленный к экзаменам. Таким образом я оказался в лучшем советском морском ВУЗе, и закончив его, 11 мая 1968 года пришел работать на борт т/х «Заполярный» Мурманского морского пароходства.

**– А почему Вы не пошли работать в Балтийское пароходство?**

– Так ведь раньше как было распределение: смотрели, откуда курсант родом, и направля-



ли в ближайшее пароходство. Я с Братска, так куда меня направлять? А с Мурманским пароходством я еще с первой плавпрактики был «повязан». После последней преддипломной практики, которая у меня была на т/х «Куйбышев ГЭС», члены экипажа на общесудовом собрании дали мне рекомендацию работать в ММП. А после защиты диплома, когда приехали чинов-



ники из ММП и представители из пароходств «разбирать» выпускников, представитель ММП встал и говорит, мол, а Хижняк – наш, вот у меня запрос на него от экипажа. Так я и попал в Мурманск, и работал на судах ММП до 1977 года.

**– Вы как-то говорили, что у Вас был довольно долгий перерыв, Вы уходили работать на берег.**

– Да, по семейным обстоятельствам мне пришлось уйти из плавсостава, я перешел на работу в институт Гипрорыбфлот. Занимался проектированием баз технического обслуживания судов рыбопромыслового флота в иностранных портах, был ведущим конструктором отдела технической эксплуатации флота, часто ездил в командировки, общался с моряками и рыбаками. Позже работал техническим инспектором труда в ленинградском Баскомфлоте – кстати, именно здесь я впервые плотно столкнулся с охраной труда, понял, что это такое и насколько важно. Но потом, чувствую, все, не могу больше на берегу. Люди кругом уходят в рейсы, приходят, рассказывают, а ты слушаешь и думаешь: а ведь у тебя тоже может быть такая жизнь. И по переводу стал работать в Балтийском пароходстве. Работал на т/х «Новосибирск» и «Комсомольск».

– Евгений Анатольевич, Вы всегда говорите, что у Вас два дня рождения. Один, понятное дело, день появления на свет, а другой?

– 7 октября 1993 года. Я тогда был на «Новосибирске» дублером старшего механика, и мы попали в жесточайший шторм в Бискайском заливе. Мы везли из Испании в Вентспилс железно-рудный концентрат. Загрузились по полной: груз тяжелый, метацентрическая высота маленькая – мотать начало сразу же с выходом в рейс, а Бискай показал все, на что способен в осеннюю пору. Как учит хорошая морская практика, капитан принял единственное правильное решение в таких неблагоприятных погодных условиях: сбавил ход до самого малого и лег носом на волну. Судно стало помалу уходить в сторону океана, повернуть в сторону Ла-Манша возможности никакой не было, так мы и шли целую неделю. Но работа двигателя на критических оборотах, да еще такое длительное время, добром не кончилась: в цилиндре №1 главного двигателя застучало. Как выяснилось, ослабло крепление головки поршня. Гайки, которые крепили головку поршня, от вибрации стали отдаваться. Чтобы ликвидировать поломку, нужно было произвести остановку главного двигателя. Капитан, конечно, был поставлен перед сложным выбором: или ничего не делать, но тогда главный двигатель гарантированно выйдет из строя, или попробовать починить, но тогда нужно остановить двигатель, а мотает так, что крен доходит до сорока градусов. Капитан решил рискнуть, и мы с мотористом Вадимом пошли устранять неисправность.

– Страшно было?

– Не то слово. Судно встало лагом к волне, волны накатывали с такой силой, что оторвалось все, что можно и нельзя. Наверху, например, сорвало с фундамента и выбросило в жилой коридор гирокомпас. У нас в машине качка не так сильно ощущалась, но со штатного крепления сорвало запасную крышку цилиндра главного двигателя. Шли какие-то волны-убийцы, три подряд. Я приход каждой волны нутром чувствовал: сначала все запыщало, задрожало, пароход словно сжался – пришла первая. Через несколько минут пришла вторая, и я подумал, что еще одна такая и все, кранты. Но мы успели, работа была сделана, главный двигатель запущен, судно получило ход и снова легло носом на волну. Третья волна нам была уже не страшна – «Новосибирск» был на ходу. С тех пор я отмечаю второй день рождения.

– Именно после этого Вы решили совсем уйти с морей?

– Нет, я проработал на судах до декабря 1995 года, а потом здоровье, знаете ли, уже не позволило болтаться по морям. Но перед морем у меня долгов нет. Мой младший брат, глядя на меня, тоже стал моряком – закончил Ленинградское арктическое училище по механической части, походил по морям-океанам и сейчас имеет свой небольшой судоремонтный бизнес. Более того, у меня, как у всех нормальных механиков, сын пошел в судоводители. Работает в крупной иностранной компании, растет, надеюсь, скоро станет капитаном.

– Евгений Анатольевич, в заключении о расследовании несчастных случаев на производстве Вы никогда не пишете «причина

происшествия – небрежность работника». Независимо от обстоятельств. Почему?

– Я всегда это говорю, и сейчас повторю снова. Мне всегда становится очень грустно, если в судовом Акте о несчастном случае я вижу отметку судовой администрации: «Причина происшествия – вина пострадавшего (due his own fault)». Во-первых, такая оговорка снижает сумму компенсации пострадавшему моряку, а то и просто лишает его пособия по увечью, или компенсаций его родственникам или наследникам. Получается, что пострадавшие страдают еще раз. Судовладелец и страховщики остаются живыми, здоровыми и без затрат. И я всегда прошу: не делайте такую оговорку в акте! Работая в плавсоставе и рядом почти тридцать лет, я просто не встречал человека, сознательно прыгающего в трюм или за борт, сующего руки-ноги в механизмы, и о таких людях я не слышал. Наоборот, наш моряк, который «может всё», если и лезет в работающий механизм, то исходя из «интересов дела», и если допускает нарушения, то лишь по причине, чтобы сделать как лучше. Но получается как всегда. Однако самоубийств на флоте нет! И у каждого из моряков за спиной есть люди, зависящие от их заработка, зависимые от них самих, их иждивенцы и все те, кто их любит и ждет. Пометка «вина пострадавшего» таких людей жестоко наказывает. Поэтому, повторяю, не способствуйте этому, уважаемые коллеги, берегите себя и заботьтесь о соплавателях!...

Вообще, на человеческое горе тяжело смотреть. Люди случайно, или выполняя приказы начальства, или по собственной неосторожности теряют руки-ноги-глаза и становятся инвалидами. Они и так уже сами себя наказали, а тут вдруг начинается «бойня» с судовладельцами или страховщиками, или с государственными бюрократами за компенсации и пенсии...

– Так может быть, ну их? Ведь гораздо проще согласиться с работодателем, поставить резюме «небрежность работника», и проблем

нет. Или, например, при инспекции на борту судна. Какая разница, как стоит трап? Стоит же, и ладно.

– Остап Ибрагимович призывал нас чтить уголовный кодекс. Я предлагаю чтить Кодекс торгового мореплавания. Нет, кроме шуток, охрана труда – одна из составляющих Кодекса, это очень серьезно, и безопасность мореплавания и, прежде всего людей, складывается из подобных, как некоторые считают, «мелочей». Когда я вижу, что судовладелец легкомысленно относится к жизням своих моряков, я становлюсь злым и угрюмым, начинаю предпринимать разные действия, в том числе в сотрудничестве со специалистами портового контроля, Роспотребнадзора, Российского регистра судоходства, Рострудинспекции. И мы совместными усилиями «дожимаем» субстандартного судовладельца.

– Как Евгений Анатольевич, злой и угрюмый после битвы за моряка, снимает стресс?

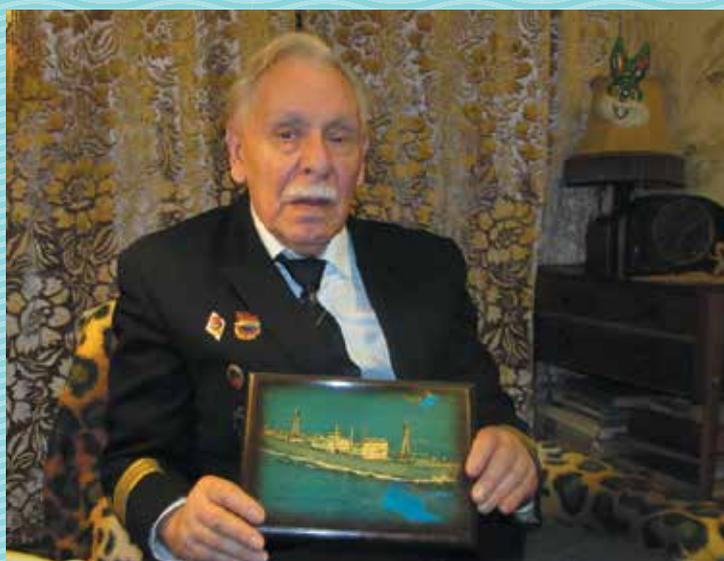
– Евгений Анатольевич снимает стресс, тщательно разделявая от костей и шкуры кильку, мойву или салаку. Потом посыпает рыбку солью-сахаром в пропорции два к одному, добавляет туда петрушечки, и через сутки с удовольствием употребляет. Очень хорошо, знаете ли, идет под «огненную воду» у камина.

– А если серьезно? Если бы у Вас была возможность начать все заново, что бы Вы изменили?

– Ничего. Я ничуть не жалею, что моя жизнь сложилась именно так, а не иначе. У меня прекрасные дети, молодая красивая жена. Я закончил лучший советский морской ВУЗ, учился работал и работаю с прекрасными людьми, грамотными, компетентными специалистами. Я – счастливый человек... А всем морякам хочу пожелать счастья, здоровья, спокойных вахт, достойной зарплаты. И особенно обращаю их внимание на то, что их всегда ждут дома не только с хорошими деньгами «в клюве», но, самое главное, живыми и здоровыми. 🇷🇺



# В ПАМЯТЬ О БМП



# В ПАМЯТЬ О БМП



# «МЕЖДУ ТУЧАМИ И МОРЕМ ГОРДО РЕЯЛ...»

Электромеханик Юрий Петрович Власов оказался одним из тех моряков, которых «Совкомфлот» и Балтийская территориальная организация Российского профсоюза моряков с почётом проводили на пенсию. Человек, надо сказать, уникальный: большая часть его моряцкой жизни связана с турбоэлектроходом «Максим Горький», на котором довелось потрудиться многим замечательным морякам Балтийского морского пароходства.

Совсем недавно, в феврале 2009 года, шикарный лайнер отправили на гвозди. Юрий Власов, находившийся на борту судна практически до самого последнего момента, обратился в нашу газету с просьбой рассказать о «Горьком». Мы не могли не пойти навстречу моряку, тем более, когда появляется возможность описать некоторые события, связанные с этим легендарным судном, непосредственно словами члена экипажа. И все-таки она вертится

## «Даст ист фантастиш!»

За свою жизнь круизное судно несколько раз меняло названия: «Hamburg», «Hanseatic», «Максим Горький», «Maxim Gorkiy». Флаги менялись тоже: турбоэлектроход последовательно ходил под флагами Германии, СССР и Багамских островов. В последний свой путь в Аланг лайнер ушел, как «Maxim M», а флаг над ним развевался государства Сент-Китс и Невис.

**Ю. ВЛАСОВ:** «Горький» собирали в Гамбурге. Судно построено очень удачно. Тут надо отдать должное немцам: судостроители просто молодцы. При постройке использовались самые передовые на тот момент технологии, при этом немцы придерживались одного принципа: простота и надежность. Такой подход дал нужный результат: судно работало как часы. Весьма показательно то, что пароход за всю свою жизнь обесточивался два или три раза.

Круизное судно, построенное в 1969 г. для трансатлантической линии Гамбург – Нью-Йорк, недолго находилось под немецким флагом. Вначале судно приносило неплохую прибыль, но потом топливо стало дорожать, за ним подскочили и цены на билеты. Если учесть, что экипаж по тем временам получал приличные деньги, – например, капитан зарабатывал тысяч 15 марок, – то содержать его для судовладельца было довольно накладно. Немцы с болью в сердце восприняли известие о продаже судна. Ведь строилось оно, как гордость Германии, на пожертвования жителей федеральной земли Гамбург. Но ничего не поделаешь: в начале 1974 года на нём появился флаг СССР. Советский Союз, где секса, как известно, не было, зато топливо водилось в превеликом количестве и стоило сущие копейки, мог позволить себе покупку роскошного лайнера. Здесь, пожалуй, нужно сделать небольшое отступление и остановиться на том, как проходила передача судна советским морякам.

**Ю. ВЛАСОВ:** Меня и ещё несколько моряков отрядили на приемку лайнера. Причем, людей буквально за две недели надергали



со всего флота, и отказаться никто не мог. Так же, как никто из нас даже не представлял себе, что это за пароход. Мне сказали только, что я «был рекомендован» как опытный и грамотный специалист. В Гамбург приехали 25 декабря. На пароход никого не пускали. Но всё-таки наши с большим трудом договорились дать возможность пятерым морякам, в том числе и мне, подняться на борт. На судне остались немцы: главный механик, старший электромеханик и второй механик должны были сдавать дела. Однако, никто ничего нам толком не сдал: они всё ходили, да над нами смеялись, приговаривая, что вы, русские, пароход только загубите, поскольку раньше только на сухогрузах и работали.

Доходило до смешного: зашли в «машину», а там четыре отделения, в турбинном же отделении два главных гребных вала и зеркала, чтобы смотреть. И вот я хожу по кругу уже полчаса, и выйти никак не могу: везде на своё отражение натыкаюсь. Тем не менее, на зависть немцам мы разобрались, что к чему, в течение десяти дней. Для них это было просто «фантастиш».

## На лайнере делались миллионы

Круизный лайнер становится флагманом Черноморского морского пароходства и одним из двух флагманов советского пассажирского

флота наряду с теплоходом «Михаил Лермонтов» Балтийского пароходства. «Горького» приобрели на взятые кредиты, по которым довольно быстро рассчитались. Лайнер стабильно приносил валютную прибыль, вне зависимости от флага и смутных времён, которые наступили с развалом СССР. Достаточно сказать, что некоторые товарищи, когда судно сдавалось во фрахт, приумножили своё состояние на несколько нулей.

**Ю. ВЛАСОВ:** С нами работал один итальянец, Винченцо. За три-четыре года он стал миллионером и открыл свою компанию. Судно всегда поддерживалось в хорошем состоянии, постоянно модернизировалось и имело хорошую репутацию. Со временем на него стали ставить современное оборудование, привлекательное с точки зрения надежности и энергоёмкости. При этом не забывали про комфорт: лайнер должен быть шикарным во всех смыслах. В каюты провели спутниковое телевидение. Сделали модернизацию телестудий. Вкладываться в пароход оказалось очень выгодно, поскольку его загрузка составляла 100%, билеты распродавались на несколько лет вперед.

Немецкая публика очень любила «Горький». Здесь можно было запросто встретить множество знаменитых актеров и музыкантов, которых специально приглашали. Программа менялась каждый рейс. Но немцев привлекало не только это: пароход отличало то, что он был тихий, не скрипучий. Для пожилых людей,

которые тоже с удовольствием отправлялись в круизы по заморским странам на «Горьком», это тоже имело немаловажное значение.

### «Они уже поднялись, слава Богу!»

Отдельных слов заслуживает встреча президентов СССР и США, – Михаила Горбачева и Джорджа Буша-старшего, которая проходила в 1989 году на борту «Максима Горького» у берегов Мальты. По сути, именно на борту лайнера две сверхдержавы положили конец холодной войне.

**Ю. ВЛАСОВ:** Встреча Горбачева и Буша на всю жизнь останется в моей памяти. Натерпелись мы тогда изрядно. Чувствовалась какая-то нервозность, накрутка. Меры безопасности были предприняты беспрецедентные: доходило до того, что нам говорили напрямую: если покажетесь в «закрытых зонах», то будет открыт огонь. Без предупреждения. Специально привлекли даже спецподразделение боевых пловцов. Кроме того, техники устанавливали спецаппаратуру, налаживали связь. Пловцы, естественно, ныряли, плавали вокруг парохода круглые сутки. КГБ сидело на борту с утра до вечера, мы фактически не могли в город выйти. Мне выдали «трёхуровневый» пропуск белого цвета: он обеспечивал допуск во все помещения, в том числе и каюту капитана, где жил Горбачёв. Правда, к нему пройти можно было только в сопровождении охранника. Особенно наша делегация боялась, что пароход обесточится, поэтому пришлось докупать аккумуляторные фонари.

Без курьезов на «Горьком» тоже не обошлось. Как говорится, морякам было от чего хвататься за голову, когда ими начинали командовать люди, далекие от моря.

**Ю. ВЛАСОВ:** Я сказал, что лифт поднимает только три человека. Но меня не послушали, и туда втиснулись четверо: Горбачев, его супруга, Раиса Максимовна, ещё кто-то и начальник охраны. Короче, они поехали, а у меня душа в пятки: что со мной будет, коли застрянут? Я бегом перемахнул пять или шесть палуб. Капитан, увидев меня запыхавшегося, успокоил: «Юра, не волнуйся, они уже поднялись, слава богу!»

### «Гром грохочет. В пене гнева стонут волны, с ветром споря...»

«Горький» с честью прошёл через все испытания, выпавшие на его долю. Лайнер, словно «гордый Буревестник реял смело и свободно над седым от пены морем», даже тогда, когда приходилось совсем туго. Непросто ему пришлось во время съёмок фильма «Джаггернаут», того, где главные роли сыграли Омар Шариф и Энтони Хопкинс.

**Ю. ВЛАСОВ:** Нас сняла одна американская компания. К капитану пришёл продюсер, или кто там съёмками занимается, и говорит, что нужен шторм. Мы вначале стабилизаторы выпустили и попытались покачать: вышло не совсем правдоподобно. Пришлось отправиться на поиски

шторма. Ну, и в результате нашли на свою голову: крен доходил до 30 градусов. Всю посуду, которая была на судне, побили. Короче, чисто совдеповский вариант. Капитан, как увидел гору битой посуды, так сразу же за голову схватился. Хорошо ещё, что кинокомпания возместила ущерб. Так что, если вы смотрели этот фильм, то шторм там самый настоящий.

Но шторм – это ерунда по сравнению с политическими играми. Одним из самых драматичных моментов в жизни «Горького» следует признать тот, что пришёлся на лихие девяностые годы: был момент, когда лайнер лишь чудом не достался Украине. И неизвестно, чем бы всё закончилось, если бы не сами члены экипажа и ребята из «Совкомфлота».

**Ю. ВЛАСОВ:** Когда началось разделение СССР, Украина себя повела просто-напросто безобразно и недальновидно: все как будто помешались на этом злополучном национализме. На Новый год дело было. Дошли до Стамбула, и капитан, Гришин его фамилия, собирает всех нас и говорит, что мы должны идти в Одессу. А из «Совкомфлота» пришла телеграмма, чтобы мы туда не шли ни в коем случае. Понятно, что Одесса пароход не выпустит. Капитан говорит, мол, надо все равно идти. А я в ответ ему заявил, что в такие игры не играю, а если кто-то не имеет мозгов, то это его проблема. И пока «наверху» будут между собой выяснять отношения, мы все останемся без работы. Но здесь вовремя сработал «Совкомфлот» и разрулил ситуацию.

«Если бы «Горький» поставили под гостиницу на Неве, то остались бы в наваре».

«Горький», считавшийся «непотопляемым гидротехническим сооружением», несколько раз тонул. Его не единожды пытались взорвать за ношение советского флага, в том числе и экстремисты, воинственно настроенные против Кубы: для них он был всё равно, что красная тряпка для быка. Но «смелый Буревестник, гордо реявший между молниями над ревушим гневно морем» всегда выходил победителем.

Лишь когда «Горький» почувствовал, что никому не нужен, он перестал бороться. В 2009 году лайнер продали одной индийской компании. Она не нашла ничего лучше, как отправить лайнер на гвозди. Когда о планах судовладельца узнали в Гамбурге, то жители выступили с инициативой вернуть «Горький» и сделать из него музейный экспонат. Но у них, к сожалению, ничего не получилось.

**Ю. ВЛАСОВ:** Пароход отдали индусам в идеальном состоянии: приходи и живи. Даже закупили постельное белье. Вся оргтехника осталась на борту. Как сейчас помню два пианино известной фирмы. Одна их настройка чего стоила! В Гамбурге отдали за настройку чуть ли не 10 тысяч евро, чтобы пианино заиграли, как надо... Из членов экипажа на прощание практически никто ничего не брал. Так, по мелочи. Я с разрешения взял бронзовую табличку с тактико-техническими характеристиками судна. Некоторые моряки взяли флаги. В общем, я отправил последнюю телеграмму, выключил компьютер и всё...

Юрия Власова не оказалось в составе перегонной команды, которая погнала «Горький» на песок под раздел: не мог он видеть, как убивают родное дитя. За него это сделали другие. Потом один знакомый стармех, перегонявший приблизительно в то же время в Аланг сухогруз, видел «Горький». По его словам, лайнер поставили под разрез, практически, сразу же. Ещё бы, такая добыча...

Что здесь добавить? Да, пожалуй, действительно почти нечего. Скажем лишь, что довольно удивительно, почему «Горького» не поставили на ту же Неву в качестве плавучей гостиницы или ресторана. Но хозяин, как говорится, барин. Хотя, с другой стороны, может и лучше, что никто не сможет, как поет Макаревич «сюда зайти за пятачок, чтоб в пушку затолкнуть бычок». И судно останется в памяти моряков именно красавцем-лайнером, чья жизнь разом оборвалась под шум прибоя, а не тянулась уныло и скучно под бряцанье ножей и вилки. 🇷🇺



# ЛЕСОВОЗ, СЛАВЕ КОТОРОГО ЗАВИДОВАЛ ПЕЛЕ

Моряки Балтийского морского пароходства никогда не подводили свою страну. Они всегда успешно справлялись с возложенными на них задачами, будь то доставка грузов на Кубу во время обострения советско-американских отношений и угрозы третьей мировой войны, или участие в рамках программы освоения космического пространства. Причём, подобная преданность делу вносила существенные поправки в размеренную жизнь и экипажей, и пароходов. Примером может служить история т/х «Кегостров».



Вот, например, пожелтевшие от времени страницы бразильской газеты «A TRIBUNA» за май 1968 года. Невероятно, но все первые полосы отданы не королю футбола Пеле, а этому пароходу Балтийского морского пароходства. И это в Бразилии, где футбол – вторая религия! А почему так произошло, нам рассказывает замечательный человек и славный моряк Александр Косовский, работавший на судне начальником радиостанции.

## Партия сказала «надо», лесовоз ответил «есть»!

Судно построили на судостроительном заводе в Выборге в 1966 году. Предполагалось, что его будут использовать в качестве лесовоза с припиской к порту Архангельск. Даже название подобрали не случайно: Кегостров – это остров, расположенный в устье Северной Двины. Однако судьба распорядилась иначе: партия велела пароходу отправиться на покорение космоса, и он ответил: «есть!» На Ждановском заводе (теперь «Северная Верфь») «Кегостров» перестраивают, и в 1967 году он входит в состав «Морского космического флота» в звании научно-исследовательского судна (НИС) с правом носить вымпел научно-экспедиционного флота Академии Наук СССР. Таким же образом поступают ещё с тремя однотипными судами: «Боровичи», «Невель» и «Моржовец».

## «Петя, мы же предупреждали»

Изменения, внесённые в конструкцию судов, не могли не сказаться на их внутреннем

и внешнем облике. Так, на них были поставлены дополнительные энергетические мощности, включая совершенно новое продвинутое радиотехническое оборудование, сделаны дополнительные каюты для членов экспедиций. Кроме того, серьёзное внимание уделялось обитаемости судна, поскольку экспедиционные рейсы длились не один месяц. Но особенно поражали воображение мощные антенные установки, одна из которых однажды чуть не сгубила пароход.

**А. КОСОВСКИЙ:** «Антенны специально проектировались для пятикиловаттных передатчиков. Мы их называли «кульками». Они весили по полторы тонны. Когда их делали на заводе, мы все ходили и смеялись, говорили: «Ребята, вы делаете пароход и думаете, наверное, что он будет стоять на месте, и его не будет трясти и качать во время плавания». Нашим предостережениям никто не внял. Короче, как в воду глядели: в один из рейсов раздается ужасный треск, антенна лопаётся посередине, и один «кулёк» поехал, как снятая кожура с апельсина вниз с двадцатиметровой высоты. Обошлось. До конца так и не доехал, на полпути застрял. Как могли, его «забинтовали» и пошли на ремонт. Кстати, в этом рейсе с нами находился главный строитель Выборгского завода. Я ему потом все время говорил: «Петя, мы же предупреждали».

## Двенадцать месяцев – не срок

Сейчас мы развенчаем миф о стойкости и выносливости филиппинских моряков, контракты которых длятся по девять месяцев. Наши ребята в научных экспедициях, бывало, работали куда

дольше. Причём сумасшедших денег за свой нелёгкий труд они не получали.

**А. КОСОВСКИЙ:** «Суда НИС работали подолгу, в море проводили от шести до одиннадцати месяцев. Один из рейсов даже за год перевалил. Моряки переносили длительное плавание по-разному. Одним нравилось, другим же давалось тяжело. Я видел, как они с рейса возвращались. Пароход в порту, им надо домой идти, а они ни в какую – не то, что домой не хотят, а не понимают, что уже все, отпуск, как будто в какой-то прострации находятся. Да это и понятно: четыре месяца рейса люди нормальные, на пятом же начинают потихоньку «сдвигаться», становятся нервные, потому что каждый день одно и то же, и постоянно находишься в ожидании. На обычном торговом судне все понятно – дали рейсовое задание, идешь из точки А в точку Б. А у нас – сплошная тайна, и никто ничего не знает».

Здесь следует сделать некоторое отступление и пояснить, как работали «научники». Основная задача «малышей» – именно так называли т/х «Кегостров», «Боровичи», «Невель» и «Моржовец», – заключалась в наблюдении за спутниками, снятии некоторых телеметрических показаний, которые потом по цепочке передавались в центр управления. Таким образом, они контролировали полёт орбитальных станций, пилотируемых и грузовых транспортных кораблей, межпланетных станций и других летательных аппаратов.

**А. КОСОВСКИЙ:** «Действовали по следующей схеме: два судна работают, а два в это время отдыхают. Принцип был простой: ждешь команду и выдвигаешься на точку. Суда могли стоять оба, например, в Индийском океане».

не, только один выше, а другой ниже. Тяжело приходилось, когда спускались на юг в район острова Кергелен, прямоком в ревущие сороковые широты. Представьте, сначала стоишь в Аденском заливе, где 40-50 градусов жары, а затем спускаешься вниз и попадаешь на 11-12 градусов холода, снег, мороз, бесконечную болтанку и качку».

Несмотря на тяжёлые условия работы, моряки особых привилегий не имели. Если, что и радовало, так это «тропические» деньжата, которые накапливались во время рейса.

## Капитан как лётчик

Экипаж т/х «Кегостров» состоял из тридцати человек. Членов экспедиции, которые формировались из числа научных работников различных научно-исследовательских институтов, гражданских инженеров и техников, набиралось порядка пятидесяти. Жили довольно дружно, соблюдали все морские традиции. Питались так: комсостав и начальник экспедиции, его заместитель, главные специалисты, начальники лабораторий – в кают-компании. Остальные – в столовой.

**А. КОСОВСКИЙ:** «Коллизии возникали, хотя я бы это коллизиями не называл. В принципе, главным был начальник экспедиции, он мог дать команду идти куда-либо какими-то определенными курсами. Но всё согласовывалось с капитаном, потому что капитан как лётчик – им никто не может командовать. Мастер получал задание выйти на точку. Но в нее можно так зайти, а можно эдак, так что на капитана в этом деле никто давить не мог».

## «На черепахе не рисовать, на пальму не забираться!»

Развлечений во время продолжительного плавания у моряков и членов экспедиций было не так много, поэтому использовали любой

шанс. В конце рейса, как правило, всегда куда-нибудь подгадывали зайти для «отоварки». Так, могли пойти к берегам Сингапура или же получить разрешение зайти в Лас-Пальмас, который стал уже родным портом. Конечно, ловили рыбу, куда ж без нее. Рыбу потом складировали в укромных уголках, где она благополучно тухла по прошествии некоторого времени. Ещё одна радость была, если удавалось отправить почту домой через идущих мимо наших дальневосточников – там, где стояли «научники», другие суда практически не ходили. Но особенно здорово оттягивались во время стоянок. Одним из излюбленных мест для отдыха считался остров Святой Елены, который долго будет помнить моряков т/х «Кегостров».

**А. КОСОВСКИЙ:** «Всем известно, что там в ссылке томился Наполеон. Так вот: там в резиденции императора на специальной полянке жила огромная черепаха, на которой, говорят, сам Наполеон ездил. Ей лет, наверное, около трехсот. Что сделал наш умелец Валька Евдокимов. Он залез на неё и отравировал ножом на панцире «Кегостров». Вальку конечно отутюжили и велели надпись стереть. Он шкурку взял и вроде как зачистил. Полностью или нет, не знаю. Однако, скоро на острове появилась табличка: «На черепахе не писать, на пальму не забираться!» Про пальмовое дерево предупредили потому, что наши моряки туда любили забираться за кокосами. Они не верили, что сорванные неспелые кокосы не дозревают. Но это полбеды – проблема состояла в том, что мало кто из них мог потом без посторонней помощи спуститься на землю».

## «Добро пожаловать, или посторонним вход воспрещён»

Участие пароходов БМП в программе по освоению космоса пришлось как раз на самый разгар холодной войны между СССР и США. Неудивительно, что т/х «Кегостров» рано или

поздно должен был заинтересовать любознательных американцев. Правда, на пароход они вышли по-хитрому: через бразильских товарищей.

**А. КОСОВСКИЙ:** «Нас арестовали под майские праздники. Произошло следующее: мы стояли на точке, все уже усталые. Вода и продукты подходили к концу. Ближайший порт – в Бразилии. Но беда в том, что заходы в порт по всем морским законам необходимо предварительно согласовать. Особенно это касалось «научников». Мы, не получив официального подтверждения, подтянулись к Сантосу, а в это время там проходили какие-то американские маневры. Заход, несмотря на то, что мы его окончательно так и не согласовали, нам дали без проблем. Но получилось, что формально мы не имели на это права. На следующий день стоим у причала. Пришли агенты, воду дают, снабжение получаем. Но какая-то возня всё-таки чувствуется. И точно: судно оградили бонами и пошло-поехало. В прессе на первых полосах появились статьи под заголовками «Судно-шпион». По крайней мере такой вывод сделали журналисты, когда увидели на борту «Кегострова» сделанный нами к майским праздникам стенд, совершенно агитаторского вида, где размещались грозные, но вместе с тем совершенно безобидные фото с ракетами из какого-то журнала. Наш пароход стали сравнивать с американским т/х «Пуэбло», который Северная Корея задержала за шпионаж в январе того же года. Сравнение нас не радовало – при аресте «Пуэбло» один из его экипажа погиб, девять были ранены, а остальные помещены в лагерь для военнопленных. Но нас просто таскали на допросы в капитанию порта. Хотя, возили в грузовиках с вооружённой охраной, мы даже не знали, вернёмся ли обратно на судно. Допрашивали каждого, потом сравнивали показания. Почти месяц мы так дрыгались. Однако, потом всё-таки по дипломатическим каналам проблему удалось разрешить, и нас отпустили».

## Вместо эпилога

Все «малыши» закончили свой век практически одинаково. Они не стали музейными экспонатами, хотя имели на это полное право. В 1989 году пароходы вернулись из последних рейсов в Питер и оказались никому не нужны. Попытки возить туристов. Даже сделали несколько пробных рейсов. Однако, толком из этого так ничего и не вышло. Пароходы не захотели превращаться в заштатных «пассажиров», проведя столько лет на службе у своей родины и выполняя задачи государственного значения. В результате, они были отправлены «на гвозди»...

А что касается Александра Косовского, то в июле ему исполняется 75 лет. Александр Георгиевич отдал всю жизнь Балтийскому морскому пароходству и морскому профсоюзному движению, а также стоял у истоков создания российского круингового бизнеса. Несмотря на свой возраст, по-прежнему несёт трудовую вахту – возглавляет санкт-петербургское круинговое агентство «Балткруинг». И мы с гордостью можем сказать: моряка-балтийца просто так не возьмешь. С юбилеем Вас, Александр Георгиевич! 🇷🇺



# «МЕХАНИК ТАРАСОВ»: БЕДА ИДЕТ ПО ПЯТАМ

Однажды днем, спустя полгода после того, как 16 февраля 1982 года в водах Атлантики погиб «Механик Тарасов», на Серафимовском кладбище в Ленинграде появился неприметного вида человек. Он неспешно прогуливался по Аллее героев, словно ожидая кого-то. Так оно, собственно говоря, и было: токарь Анатолий Селезнёв, волею судьбы списанный перед самым выходом судна в его последний рейс, пришёл, чтобы почтить память погибших товарищей и встретиться с теми, кто остался в живых.

Но моряки по каким-то причинам запаздывали. Вдруг они не придут? Анатолий разложил цветы на мемориале, посмотрел на часы и направился к воротам кладбища. Однако, не успев дойти до церкви, как увидел своих товарищей из родного 21-го сменного экипажа, тех, кому выпал счастливый шанс остаться в живых: второго помощника Вячеслава Кожухова, стармеха Александра Захарова, третьего механика Александра Аксёнова, четвертого механика Юрия Хапилова и помощника механика Андрея Шведова.

Встреча все же состоялась. Наверное, это был единственный раз, когда каждый из них откровенно говорил о катастрофе. Здесь, у могил своих товарищей, где не было ни высоких комиссий, ни партийных начальников, люди могли отвести душу. Так, постепенно, у Анатолия стала складываться картина последних минут жизни парохода и членов экипажа, а также обстоятельства, приведших к трагедии.

## Былкин и его команда

Анатолий Былкин считался одним из надёжнейших капитанов в Балтийском морском пароходстве. Но волевого и целеустремлённого человека, выпускника «Макаровка», словно испытывая на прочность, преследовали неудачи. Одна из неприятных историй связана с т/х «Инженер Мачульский»: во время стоянки в порту с трапа упал подвыпивший моряк. К сожалению, он скончался, и этот инцидент бумерангом ударил по капитану Былкину. Его списали на берег, что для моряка смерти подобно. Неизвестно, как в дальнейшем сложилась бы судьба капитана, если бы не случай.

С середины 70-х годов в БМП стали внедрять практику сменных экипажей, которые работали на однотипных судах, переходя с одного на другое. Именно такие экипажи были на пароходах «Инженер Мачульский», «Инженер Башкиров», «Механик Евграфов», «Механик Коновалов» и «Механик Тарасов». Эти многоцелевые суда, как правило, возили автотехнику, но случалось, что грузом был лес или бумага. На «Тарасове» даже установили своего рода рекорд: одним махом на борт взяли 613 авто, тогда как, считалось, что больше шестисот он не потянет.

Район работы судов варьировался, но ограничений, как таковых, не было, их по максимуму использовали на океанских линиях. По крайней мере, до трагедии с «Тарасовым». Другое дело,

насколько это было целесообразно, а главное – безопасно. Достаточно сказать, что пароходы имели своеобразный нрав: они шли, буквально падая то на один, то на другой борт даже при небольшой зыби. Причём иногда настолько резко, что членов экипажа, если их койки находились вдоль бортов, просто выкидывало из постелей. Тем не менее, от желающих попасть на эти суда не было отбоя: уж больно хорошие были порты захода...

Рапорт капитана Владимира Беззубова, сдавшего на них несколько рейсов, тоже ничего не изменил. Капитан настоятельно требовал от пароходства принятия соответствующих мер. К мнению моряка прислушались: его тут же списали на берег. Вот так 21-й сменный экипаж остался на некоторое время без капитана. Однако ненадолго: замена нашлась в лице Анатолия Былкина.

Экипаж воспринял известие о назначении нового капитана по-разному. Несколько моряков ушли с парохода. Причины были разные: одни чувствовали, что не сработаются, другие предпочли не испытывать судьбу, зная, что Былкин не терпел бездельников и халявщиков, также как и показуху в любом её проявлении, а пьяниц просто на дух не переносил. Таким образом, не сразу, но постепенно сформировался основной состав экипажа, которому капитан полностью доверял.

Команда отвечала тем же. Достаточно сказать, что старпом Игорь Штейн, хоть и сдал капитанский минимум, всё равно не уходил



от Былкина. Весьма показательно и то, что моряки, оставшиеся в живых после трагедии в Северной Атлантике, никогда не говорили, что капитан как-то виноват в гибели судна. Те же, кто осквернял могилу Былкина – а было и такое – наверное, имели с капитаном личные счёты, свести которые могли только таким недостойным образом.

В общем, говорить о том, что пароход пошёл на дно вследствие неумелых действий экипажа, явно не приходится. К самому судну претензий тоже не было, оно трудилось на океанских линиях вполне успешно. Более того, «болтанка», в которую «Тарасов» угодил, была далеко не первая. Но почему именно 16 февраля 1982 он не смог выйти победителем в схватке с разбушевавшейся стихией?



## Никто не хотел умирать

Что такое Северная Атлантика в феврале, морякам объяснять нет необходимости. Если сюда ещё добавить шторм, то получится совсем уж неприглядная картина. Капитан Былкин, знавший наизусть все причуды судна, вовсе не собирался рисковать без причины. По переданным на борт сводкам метеослужбы, непогода должна была пройти стороной от «Тарасова», который выполнял рейс Канада-Европа с грузом бумаги, но вышло так, что в двухстах милях от мыса Ньюфаундленд пароход угодил в самую настоящую круговорот: здесь на его беду встретились два циклона.

Необходимо обратить внимание на одну существенную деталь: двенадцатибалльный шторм взял судно в оборот, когда у того уже имелся небольшой крен в два градуса. Былкин, который уже понял, что шторма не избежать, приказал ровнять, поскольку очень щепетильно относился к крену. Между тем в эфире прозвучал сигнал «SOS», которые подали с канадской буровой платформы. Давал ли капитан команду идти на помощь канадцам, сейчас уже нельзя сказать точно. С одной стороны, это морской закон, с другой – капитан не мог не понимать, что направлять пароход на помощь, когда все усилия направлены на борьбу за живучесть собственного судна – почти верная гибель. Также не мог Былкин безрассудно рисковать жизнями своих товарищей ради орденов и медалей. Во всяком случае, никто из оставшегося экипажа не говорил о том, что был такой приказ. Вообще, в определенных кругах существует мнение, что это намерение оказать помощь гибнущей платформе было приписано «Механике Тарасову» позже, для придания советским морякам ореола особого героизма. Как будто героизма борющегося за свое судно экипажа недостаточно...

Возвращаясь в тот день, коллеги Селезнева описывают трагические для парохода минуты следующим образом. Шторм всю крутит пароход, экипаж, выполняя приказ капитана выровнять крен, закачивает балластные танки из-за борта, а крен, тем не менее, увеличивается. Капитан посылает старпома посмотреть, в чём дело. Старпом открывает крышку трюма, а там полным-полно воды. Тут они понимают, что танк пробит, образовалась огромная дыра, через которую вода выливается в трюма. Другими словами, всё это время экипаж накачивал сам себя.

Былкин сразу же приказывает начать откачку. Но беда в том, что бумага, находящаяся в трюмах, размокла и забила приёмные патрубки. Как следствие, откачка шла очень слабо. Положение усугубилось ещё и тем, что судно не имело водопроницаемых переборок. Пароход с трудом переваливается с волны на волну, кроме того, вода в трюмах от сумасшедшей качки переливается с борта на борт. Потом вода хлынула на нос, а обратно не пошла, и судно стало «рыть». Когда сорвало один из двух вентиляционных «грибков», расположенных на носу судна, стало совсем худо. С борта «Тарасова» подаёт «SOS» – начальник радиостанции Алексей Шишло делает это



### А.СЕЛЕЗНЕВ:

«Года за два до катастрофы в одном из рейсов на «Механике Тарасове» у нас полетела турбина: отвалился подшипник, и пришлось менять ротор турбины. Мы его вынули и вставили другой. Вышедший из строя ротор, который весил порядка 500 кг, планировалось сдать в службу берегового обслуживания в Ленинграде. Сделали заявку. Однако нам ответили, что не имеют пока возможности его забрать. Так он на корме «Тарасова» проболтался до того самого трагического рейса. Этот ротор и сорвался с креплений во время шторма, сделав пробоину в танке».

самостоятельно, без отмашки капитана. А капитан посылает моряков наложить пластырь в том месте, где сорвало «грибок». Их смывает за борт. Тогда туда отправляются Штейн вместе со старшим матросом Александром Мамонтовым. Мамонтов гибнет: его затягивает с водой в дыру, которую они заделывали. Но, тем не менее, пластырь наложен, старпом возвращается и докладывает, что задача выполнена. Это во многом и предопределило дальнейший ход событий.

Над «Тарасовым» зависает вертолёт канадской службы береговой охраны, готовый снять моряков с судна. Былкин, видя, что пластырь держится, принимает решение отказаться от помощи. Он верит, что судно ещё можно спасти. Вертолёт улетает по направлению к вышке. Через некоторое время волна срывает второй «гриб», затем летит пластырь, и всё: начинается активное потопление «Тарасова».

Паники среди членов экипажа не было, тем более что старпом выступил по судовой трансляции: он сообщил, что на помощь идёт рыбацкая «Иван Дворский». К тому же поблизости крутится траулер с Фарерских островов «Sicurfari», капитан которого, опытный моряк, понимал, что у «Тарасова», который был чуть не до надстройки в воде, не осталось никаких шансов.

Потом судно встало почти вертикально, и капитан дает команду покинуть судно. Первый помощник Василий Попов отказывается это делать, он закрывается в каюте и уходит вместе с пароходом. Три находившиеся на борту женщины – буфетчица Людмила Маркузе, дневальные Гертруда Иванова и Ирина Новикова не смогли спастись из-за заклинившей двери. Крики женщин, уходящих на дно с судном, навсегда остались в памяти выживших моряков. Очень мужественно в эти минуты вел себя второй механик Валерий Айзитуллин – все время он находился в румпельном отделении, откуда рулил по командам, так как рулевое вышло из строя в самом начале шторма. Он тоже ушёл вместе с судном, как и Игорь Штейн, которому стало плохо.

Тем же, кто сумел добраться до шлюпочной палубы, включая капитана, предстояло пройти не меньшее испытание ледяной водой. Люди, одетые в спасательные жилеты (костюмов тогда ещё не было) и тёплую одежду, бросались в волны. Свои надежды на спасение они связывали с юрким траулером «Sicurfari», борт т/х «Иван Дворский» был слишком высок.

Первого из воды датчане вытащили стармеха: он как-то удачно нырнул, и его сразу же подбросило к траулеру. Последним судно покинул помощник механика Шведов. Ему пришлось преодолевать невыносимую боль: за сутки до катастрофы он сломал ногу. Тем не менее, моряк сумел спастись благодаря своей хорошей физической форме и невероятной жажде жизни. Потом вытащили всех остальных: их растирали, пытались обогреть, напоить горячим чаем, чтобы привести в чувство...

С т/х «Sicurfari» связались с пароходством. Там запросили сообщить о результатах. Стармех пошёл в трюм, где лежали поднятые из воды моряки, посмотреть, как обстоят дела. Зрелище было страшным: переохлажденные люди были ещё живыми, дышали, но угасали прямо на глазах. Из девяти поднятых на борт траулера выжили лишь те, кто находился в воде не более пяти минут. Капитана среди живых не было...

### Вместо послесловия

Токарь Анатолий Селезнев, безусловно, родился под счастливой звездой. Два раза быть на волоске от гибели, и два раза избежать смерти – это надо быть очень удачливым человеком. От гибели на «Механике Тарасове» его спасли интриги: чтобы пристроить «своего» человека, Селезнева списали прямо перед рейсом. Утонуть пять лет спустя вместе с «Комсомольцем Киргизии» не дали вертолётчики американской береговой охраны. Анатолий Петрович еще долгое время отработал в пароходстве, да и сейчас держится молодцом.

А что касается «Механика Тарасова»... Конечно, сейчас можно сколько угодно рассуждать о том, как сложились бы обстоятельства, если бы учли замечания Беззубова, если бы сразу же извлеклись от ротора, если бы Былкин сделал то, а не это... да много чего ещё найдётся перечислить. Только вот моряков уже не вернуть. Но память о них мы сохранить в силах. 🇷🇺

# ТОЧКА НЕВОЗВРАТА

14 марта 1987 года – одна из скорбных дат в истории флота под флагом СССР. Именно в этот день судно Балтийского морского пароходства «Комсомолец Киргизии» с 37 советскими моряками на борту подало сигнал «SOS» в двухстах милях от берегов США. Если бы не пришедшие вовремя на помощь американские летчики, то все они, безусловно, бы погибли.

А спустя всего несколько дней президент США Рональд Рейган на знаменитой Зеленой лужайке перед Белым домом в торжественной обстановке встретился с экипажем и теми, кто его спас. На прощание автор тезиса об «империи зла» пожелал морякам счастливого пути. Но мысленно Рейган уже готовился к июньской встрече со своим самым главным противником Михаилом Горбачевым, которая должна была стать новой вехой в развитии отношений между нашими странами. Спасение американцами экипажа т/х «Комсомолец Киргизии» в этой связи можно признать удачным стечением обстоятельств. Ссылаясь на этот пример как на возможность сотрудничества и в других вопросах, президенты пожали друг другу руки и подписали долгожданный договор о ликвидации ракет.

Но в тени высокой политики остались судьбы тех людей, кого непосредственно коснулась катастрофа парохода, и, к тому же, так до сих пор и неясно, что же на самом деле к ней привело, и где находилась та «точка не-

возврата», после которой ничего нельзя было изменить. «Морской Профсоюзный Телеграф» разыскал непосредственных участников того рокового рейса – первого помощника капитана Валерия Шаповалова, начальника радиостанции Евгения Шарова и токаря Анатолия Селезнёва. Их рассказ восстанавливает некоторые детали разыгравшейся в Атлантике драмы.

...Заканчивался 1986 год – «перестройка, гласность, ускорение» и пустые полки в магазинах. «Киргиз» или т/х «Комсомолец Киргизии» вышел с «Канонерки» после многомесячного ремонта страшнее «атомной войны»: обшарпанный, со следами сварки. Конечно, и до этого пароходы после ремонта, бывало, еще не один месяц зализывали «раны», но тут был полный «писец». Ремонт делали зимой, часть обшивки почему-то не меняли, а наварили поверх старой стальные листы. Грузовые краны срезали, свалили их у борта, затем снова приварили. «Ускоряясь», пароход хотели выгнать с завода до новогодних праздников, 29 декабря.

После ремонта пароход принял капитан Владимир Хурашев. Он был не пароходский, из «вояк», раньше командовал гидрографическим судном «Адмирал Владимир» в Севастополе. Обычно в пароходство чужаков брали неохотно, но тут взяли и направили на «Киргиз», куда до этого под разными предлогами отказались идти несколько капитанов. Так что у Хурашева выбора не было, хотя, по правде говоря, в пароходстве были суда и похуже – одни суда типа «Выборг» чего стоили. Экипаж по тем временам был большой – 37 человек, из них три женщины. Буфетчица Таня Булкина, которую на время ремонта оформили матросом, все это время «отсидела» на судне. Так вахты и стояла – в тулупе и валенках. Говорила, нравится ей пароход.

Уложиться до Нового года не вышло, но уже 15 января судно вышло из Ленинграда на Кубу с металлоизделиями. На Кубе быстро разгрузились и пошли на Канаду, в Галифакс, откуда, взяв 11 000 тонн муки в мешках, направились обратно на остров Свободы. Кубинские пекарни не могли выпекать хлеб из советской муки, вот и возили наши суда более качественную продукцию из Канады. Пока шли на Кубу, пароход немного привели в божеский вид, но не до конца: из мороза в тропики, из тропиков – в мороз, и опять в тропики, тут ни одна краска не выдержит.

**СЛУЧАЙ  
С Т/Х «КОМСОМОЛЕЦ  
КИРГИЗИИ» ПОВЛИЯЛ  
И НА КАРЬЕРУ  
НАЧАЛЬНИКА БМП  
ВИКТОРА ХАРЧЕНКО.  
ЕГО СОБИРАЛИСЬ  
НАЗНАЧИТЬ  
ЗАМЕСТИТЕЛЕМ  
МИНИСТРА МОРСКОГО  
ФЛОТА, А ТАМ, КТО  
ЗНАЕТ, ВОЗМОЖНО,  
И ПОСТ МИНИСТРА  
ДОВЕРИЛИ  
БЫ. ОДНАКО  
ОСУЩЕСТВИТЬСЯ  
ЭТИМ ПЛАНАМ БЫЛО  
НЕ ДАНО.**



Не считая «убитого» вида «Киргиза», все было в порядке. Район плавания для моряков БМП был привычным, не одна сотня судов прошла здесь с грузом канадской муки для кубинских хлебопеков. Но очень некстати начальник радиостанции Евгений Шаров, попивая утренний чай, вспомнил, как 13 марта 1968 года подавал сигнал бедствия с другого балтийского «кубинца» – т/х «Великий Устюг». Тогда судно ушло на дно вместе с грузом никелевого концентрата. Экипаж покинул борт на шлюпках, и вскоре был поднят на борт советского дизель-электрохода «Ледус», следовавшего в Ригу.

Ничто не предвещало беды, но место, где находилось судно, пользовалось у моряков дурной славой. Здесь два океанских течения, сталкиваясь, вызывают бурные завихрения и возникающие ниоткуда гигантские волны. И точно – погода стала резко меняться, слышался странный отдаленный гул, который через мгновения обернулся яростным ветром, океан застонал, завыл. И пошли волны, одна за другой, они складывались и с огромной силой обрушивались на пароход.

Капитан не спал. Как вспоминает Валерий Шаповалов, они с капитаном, несмотря на поздний час, пили чай. Где-то между половиной пятого и пятью утра они почувствовали страшный удар, от которого лопнули стальные листы – именно те, которые странным образом были приварены поверх старой обшивки. Судно получило крен в 28 градусов. Главный двигатель заглох, крен стремительно увеличивался, и волны уже перекачивались через палубу. Ничего заделывать и не пытались: трюма были забиты мешками с мукой. Может, это и помогло – вода не сразу затопила пароход. Через какое-то время механикам удалось запустить машину, но резко упавшая скорость все равно не превышала четырех узлов.

Пытались выйти в эфир. Главную антенну срубило, перешли на маленькую, но эфир молчал, никто не слышал сигналов «Комсомольца». Перепробовали все варианты связи, и только к половине восьмого удалось через Гавану выйти на связь с пароконством. Когда в пароконстве узнали о беде на «Комсомольце Киргизии», начальник БМП собрал Службу мореплавания и заслушал все, что они тогда знали о состоянии дел на судне. А дела были плохи. Судно получило устойчивый крен в 36 градусов, двигалось предельно малым ходом, и практически не управлялось. Рулевого матроса Резниченко ремнями привязали к штурвалу – стоять было невозможно – и налили стакан водки для храбрости. По распоряжению капитана натянули на шлюпочной палубе леера. Спустить спасательные шлюпки, однако, возможности не было: правые из-за крена лежали на борту, а левую с затопленного борта спускать было нельзя, ее сразу бы разбило о корпус судна. Пытались раскрыть спасательные плоты – тоже не получилось, при этом один сразу затонул.

Паники, тем не менее, не было. Машинная команда всеми способами поддерживала работу главного двигателя, свободные от вахта моряки собрались в коридоре правого борта,

## ИЗ ПРИВЕТСТВЕННОЙ РЕЧИ РОНАЛЬДА РЕЙГАНА:



**«Я обращаюсь к капитану Хурашеву и остальным членам экипажа, спасенным с советского судна: «Приветствую вас в нашей стране. Мы благодарим Бога, что все остались целы и невредимы. Вы готовитесь ехать домой, поэтому – здесь я буду смел – (говорит по-русски) «счастливого пути!»... Все мужчинам и женщинам Службы береговой охраны США, благодаря которым моряки были спасены, хочу сказать: «Для меня, как для вашего Главнокомандующего, большая честь поздравить вас с отлично выполненной работой. Вы проявили самые лучшие качества, которые присущи американскому духу: смелость, силу воли и знание своего дела. Словом, вы – герои. Еще раз вас поздравляю! Храни вас Бог».**

надев спасательные жилеты. Судов поблизости не было, ближайший «свой» пароход «Улан-Батор» стоял в Нью-Йорке, и подошел бы в лучшем случае через сутки. С пароконством была налажена устойчивая связь, и радисты – и пароконские, и всего ММФ – напряженно следили за ситуацией.

На вопрос начальника БМП Виктора Харченко: «Сколько времени продержится судно на плаву?», капитан ответил, что ситуация постоянно ухудшается, и счет идет на минуты. Харченко думал не более десяти минут, затем последовала команда просить помощи у американцев, и при получении помощи покинуть судно.

Береговая охрана США ответила почти мгновенно. Узнав, что судно находится в двухстах милях от берега, спасатели засомневались, что вертолеты смогут долететь – их предельная дальность действия четыреста миль, и топлива вряд ли хватит. Однако, окончательное решение должны были принять офицеры-пилоты этих вертолетов.

Американские пилоты, оценив риск и положение судна, решили идти на спасение. Предварительно был выслан самолет-разведчик – он

определил координаты судна и стал радиомаяком для вертолетов, которые благодаря этому точно вышли к судну. Прилетели три вертолета, при помощи спасательных корзин подняли всех членов экипажа. Капитана, надевшего парадную форму и собравшегося погибнуть вместе с судном, пришлось уводить с мостика силой. Летчики сделали прощальный круг над парокондом, который к этому времени уже, практически, лежал на борту...

Все 37 членов экипажа были спасены благодаря решительным действиям начальника БМП Виктора Харченко и безумной храбрости пилотов вертолетов. Уже подлетая к берегу двигатель последнего вертолета, в котором находился капитан, стал чихать и захлебываться, но дотянули.

А потом были Атлантик Сити, теплый прием со стороны американцев и настороженные взгляды со стороны представителей советского МИДа и ММФ. Но вся мировая пресса уже писала о подвиге пилотов, и стало понятно, что замаять инцидент не удастся. Отношение пришлось изменить. К тому же, президент Рейган вдруг изъявил желание обнять своих американских пилотов и советских моряков.

Моряков срочно отвели в универмаг, где одели из расчета по пятьсот долларов на брата: каждому полагалось три рубашки, костюм, три футболки, кепка, куртка, обувь. Но советский моряк есть советский моряк, и некоторые умудрились превысить лимит и «раскрыть» родной МИД на шестьсот долларов. Также морякам выдали по сотне на карманные расходы, после чего отвезли на «мидовскую» дачу, отмыли, побрили и подстригли.

Вся страна видела, как президент Рейган здоровался со всеми членами экипажа на лужайке у Белого дома. Американские пилоты получили ордена, наши моряки от Рейгана получили позолоченные зажимы для галстука с личной печатью президента. Они тут же стали раритетом, и нашлось много желающих их купить. Никто из моряков не согласился...

В Москве экипаж встречали два заместителя министра ММФ Вольмера: бывший начальник БМП Трунов и бывший заместитель Харченко Савин. Экипаж разделили на две части – комсостав и рядовых, изолировав друг от друга вроде бы как в домах отдыха. Однако, на самом деле шли нескончаемые допросы, а моряки жили под охраной КГБ. «Отдых» длился двенадцать дней, а потом в Ленинграде своя комиссия работала еще две недели. Как говорит Валерий Шаповалов, вопросы всем задавали стандартные: рассказать, кто что делал поминутно, в какой обстановке грузили, шли. Правда, к Шаповалову, как к первому помощнику, приставали отдельно: комиссию интересовало, проводились ли на судне комсомольские и партийные собрания, посвященные безопасности мореплавания.

Естественно, нужно было найти виновного. Конечно, по факту гибели парохода было заведено уголовное дело. Суд, призванный определить вину или невиновность капитана, должен был состояться в сентябре. Капитан Владимир Хурашев умер от инфаркта пятого августа. Вечная память ему, он сделал все, что мог. 🇷🇺

# ЧТО В ИМЕНИ ТВОЕМ, «ВЫБОРГ»?

Моя морская жизнь начиналась на «Выборге», и, помимо героических рейсов на Кубу с заходами в Канаду и Финляндию, я провел два ремонта по шесть месяцев в Риге на судоремонтном заводе в Вецмилгрависе. Так что у меня было достаточно времени, чтобы не только изучить устройство этого судна, но и задуматься о его названии, почему достаточно много судов носили имя этого очень красивого города с непростой судьбой. Я не ставил перед собой задачу рассказать все обо всех морских и речных судах, носивших имя «Выборг», но о нескольких все же расскажу.

Гэдээровские братья потрудились на славу, выдав на-гора серию судов типа «Выборг». Большая часть этих пароходов обосновалась на Балтике, прибыв в Балтийское морское пароходство в период с 1963 по 1968 годы. Эти годы славны тем, что как раз тогда происходил бурный рост морского флота СССР. Например, в БМП ежемесячно поступали два-три новых парохода. Но на фоне финских судов типа «Красноград» и «Новгород», «Выборги» были уже отставшими от жизни. Работы на этих судах было вдоволь: что «палубе» со стрелами и хитроумными люковыми закрытиями, что машинной команде с «мановским» главным двигателем.

Все суда этой серии были постоянными перевозчиками грузов на Кубу, но «кондишн» там был такой, что вторые механики проклинали и маму, и папу, и всех родственников его изобретателя. В общем, эти детища ГДР-овской судостроительной индустрии прочно вошли в морскую историю как суда серии «Месть за Сталинград». Однако, мы иногда встречали другую часть этой серии, которая обосновалась во Владивостоке: т/х «Высоцк», «Высокогорск» и др., и моряки с этих судов почему-то не разделяли оценку моряков-балтийцев. Хотя, может, к ним попадали более усовершенствованные суда...

Итак, одним из первых пароходов Российского военного флота должен был быть парусный линейный 74-пушечный «Выборг». Я не оговорился: в середине XIX века в России попытались, говоря словами пушкинского Мазепы: «В одну телегу впрячь... коня и трепетную лань». Но ведь «не можно». Так и получилось: три года экспериментировали-экспериментировали, попытались вставить в парусник паровую машину, но не получилось – пароход-парусник просто не смог выйти в море. В 1863 году это чудовище списали из состава флота.

Следующий «Выборг» при сходе со стапелей в 1919 году и не помышлял, что ему придется нести «серпастый и молоткастый» флаг СССР. Построенный в Сан-Педро в США на судовой верфи «Western S&Co», он сменил несколько названий: «West Cajcot», «Golden Bear», «Kailua», и работал на благо различных американских судоходных компаний. С началом Второй мировой войны США начали активно помогать своим союзникам оружием, сырьем, продуктами. В 1941 году к программе «лэнд-лиза» подключился и СССР. Так, в ноябре 1942 года к нам и попал этот «пожилой» пароход. Находясь в составе Дальневосточного государственного морского пароходства, судно доставляло грузы из портов США.



**На смену броненосцу «Выборг» пришла серия судов «Выборг» – с чего я и начал свой рассказ. Немецкие «Выборги», прочно оседлавшие кубинское направление, исправно выполняли роль советско-кубинского моста дружбы. Народ пицал, чертыхался, но что делать – работал на этих судах. И сейчас многие, отработавшие в БМП, могут с гордостью сказать: «Что вы знаете о работе на флоте, не отработав хотя бы пару рейсов на «Выборгах»? Там «блатных» не было...**

19 декабря 1947 года в Нагаевской бухте жизнь парохода трагически оборвалась. Произошли чудовищные взрывы на борту п/х «Генерал Ватутин» и «Выборг», в трюмах которых находились опасные грузы. Оба судна были разорваны на части и затонули в пределах акватории порта. Взрыв нанес колоссальные повреждения портовым сооружениям, пострадали и суда, стоящие у причалов. Погибло 111 человек. На п/х «Генерал Ватутин» погиб весь экипаж. На п/х «Выборг» погибло 13 человек, в том числе капитан Петр Плотников. На дне бухты образовалась котловина 100 метров длиной, 40 метров шириной с глубиной в 7 метров. Отдельные части пароходов были разбросаны на сотни метров. Точные причины взрыва так и не были установлены, но эски, которые работали на погрузке судов, хвалились, что этот взрыв – подарок чекистам к их профессиональному празднику – 20 декабря.

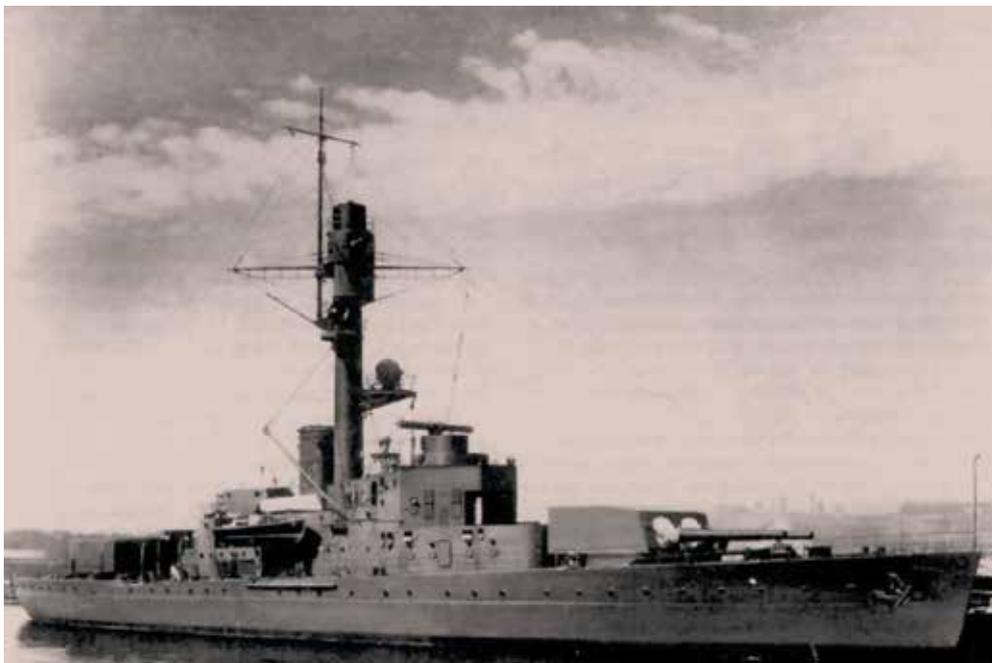
В 1934 году в Гамбурге был построен пароход «Caigo», который в том же году поменял название и стал «Memel». Судно работало под германским флагом, пока в период дружбы СССР и Германии, а именно в 1940 году, не было продано для пополнения флота Балтийского государственного морского пароходства и продолжило свою службу на море, получив название «Выборг». Накану-

не войны пароход был мобилизован, и вошел в состав Балтийского флота как транспортное судно. Командовал пароходом капитан Гаврилов Илья Гаврилович, который в 1957 году стал «Героем социалистического труда», а в 1982 году, после смерти, вновь вернулся на море, дав свое имя контейнеровозу «Капитан Гаврилов».

В начале июля 1941 года пароход «Выборг» шел из Ленинграда в Таллинн. В Финском заливе активных боевых действий немцы еще не вели, но финские подводные лодки уже вышли на боевые позиции. В районе острова Гогланд они атаковали советские пароходы «Луначарский» и «Выборг», шедшие без охранения. Пароходы, удачно маневрируя, уклонились от торпед, выпущенных финской подлодкой «Vetehinen» (так по-фински называется былинный морской водяной). Но через три часа другая подводная лодка «Vesikko» (норка) все-таки сумела попасть торпедой в корму судна.

Экипаж боролся за живучесть, и судно держалось на плаву. На помощь морякам подошел сторожевик Балтфлота. Выпустив на прощание еще одну торпеду и промазав, финны начали уклоняться от атак советского корабля. Но «Выборгу» не удалось ликвидировать повреждение, полученное от финской торпеды, и судно затонуло. Погиб боцман Денисов, а экипаж, спасшийся на нескольких шлюпках, был подобран катерами и доставлен на остров Лавенсаари.

Финны очень гордились этой победой – по сути дела, п/х «Выборг» стал самой крупной целью, затопленной ими на море. Историки подсчитали, что все подводные лодки финнов, а их было четыре штуки, за время войны совершили одиннадцать торпедных атак и выпустили всего восемнадцать торпед. И надо же: четверть из них досталась несчастному «Выборгу»! Тем не менее, тем, кто посетит Хельсинки, очень рекомендую заехать в крепость Свеаборг (Суоменлинна), где финны бережно сохранили не только крепостные пушки с марками российских оружейных заводов, но и саму подводную лодку «Vesikko». Стоит себе – такая маленькая, аккумуляторная, гордящаяся своей победой над пароходом «Выборг».



С финнами связана и другая история про другой «Выборг». Во время советско-финских войн финны озаботились защитой своих прибрежных вод и довольно уязвимо с точки зрения морских десантов продолжительного побережья. Помимо береговых батарей они построили два броненосца береговой обороны: «Вяйнемаяйнен» и «Ильмаринен». ББО (броненосец береговой обороны) «Ильмаринен» уже в начале Великой Отечественной войны пошел на подмогу к немцам в район наших Моондзундских островов – и там нашел свою мину. Вместе с ним на дно Балтики ушли 13 офицеров, 11 мичманов, 65 старшин и 182 матроса. «Вяйнемаяйнен» успешно нес боевую вахту по защите финских берегов, пока в 1944 году финны, осознав бессмысленность своего участия в войне, не вышли из нее и не приняли все условия, которые им предъявил СССР.

В 1947 году финнам запретили иметь крупные военно-морские силы, и броненосец был продан СССР, получив название «Выборг»!!! Корабль продолжил службу уже в Балтфлоте и за-

кончил свою жизнь в начале 60-х годов на Ладоге в качестве мишени для учебных боев.

На смену броненосцу «Выборг» пришла серия судов «Выборг» – с чего я и начал свой рассказ. Немецкие «Выборги», прочно оседлавшие кубинское направление, исправно выполняли роль советско-кубинского моста дружбы. Народ пицал, чертыхался, но что делать – работал на этих судах. И сейчас многие, отработавшие в БМП, могут с гордостью сказать: «Что вы знаете о работе на флоте, не отработав хотя бы пару рейсов на «Выборгах»? Там «блатных» не было...

Гэ-дэ-эровский «Выборг» с 1963 по 1987 год честно отработал весь период нашей социалистической дружбы. Его помнят, практически, все порты Кубы: Гавана, Мариель, Нуэвитас, Моа, Сантьяго-де-Куба, Кайбарьен и пр. Помнят кубинские пляжи и песчаные отмели балтийских моряков с «Выборгской» серии. Караколы, зубатки, кораллы – на память о многомесячных стоянках в портах Кубы, – до сих пор хранятся в квартирах моряков, их друзей, и друзей их друзей на всем пространстве СССР.

И надо же такому случиться, что история этого т/х «Выборг» завершилась тоже на Балтике. В 1987 году он сел на мель у острова Саарема, да так крепко, что пришлось снимать экипаж. В 1989 году уже под немецким флагом и под именем «Veidor» пароход окончил свою жизнь.

Но недолго без имени «Выборг» существовал морской флот. Уже в 1988 году на той же «Варлов-Верфи» появился еще один «Выборг», но уже более удачной серии – ло-ро типа «Астрахань». Рейсы этого судна были более разнообразны, и, может, только порты Японии и Австралии не дели нашего «Выборга».

Но пришла перестройка и развал советского торгового флота. Крупнейшее судоходное предприятие Советского государства и России Балтийское морское пароходство, не без помощи «демократов» первой волны, было успешно разорено и затоплено. В 1993 году «Выборг» поднял флаг острова Сент-Винсент и Гренадины, и стал называться «Lima». В настоящее время судно служит под мальтийским флагом и именем «Baltic Mercur». 🇲🇹



# ПАРОХОДЫ ДЛЯ «ПЕРЕСТРОЙКИ»

Кто и зачем заказал в начале восьмидесятых годов серию судов-лесовозов на Мальте? Сейчас это уже никому не интересно, но заказ был явно политический, потому что к числу «грандов» судостроения Мальта, в общем-то, никогда не относилась. Но тем не менее...

Суда эти строились для славного Балтийского морского пароходства. По крайней мере, ему они были обещаны, но история распорядилась по-другому. Началась «перестройка», а с ней и различные экономические эксперименты. Начальник БМП Виктор Иванович Харченко взял курс на превращение пароходства в самостоятельное предприятие, звучали призывы к переходу на аренду. Министерство морского флота отчаянно сопротивлялось, но процесс, как тогда говорилось, уже пошел. В 1989 году начались изменения в политической системе, у народа появился съезд народных депутатов, а на местной политической арене – Анатолий Собчак в клетчатом пиджаке и с пламенными речами.

## «ПАРОХОД? ЗАВЕРНИТЕ!»

«... с министерским наследством разбираться пришлось. Подошел срок оплаты за восемь лесовозов, строящихся на Мальте и заказанных для БМП еще «Судоимпортом». Договор был откровенно политическим: прокоммунистическому режиму просто помогали, за 17 миллионов долларов покупая суда явно несовершенной, устаревшей конструкции. Два из них были оплачены государством и уже работали в БМП, а остальные пароходству предстояло оплатить из собственного кармана. Виктор Иванович Харченко был настроен решительно: «Надо брать!» Визиты на Мальту ведущих специалистов пароходства по эксплуатации флота А.И. Масанюка, В.В. Губарева и Р.И. Горячева поставили все точки над «і»: «Эти суда не окупят себя никогда!» Слава Богу, в этот раз возобладал здравый смысл. Виктора Ивановича удалось убедить, хотя, как говорят, он сильно сердился...»

*«Вечерний Петербург» № 211  
(20101) от 22.09.1993 г.*



А лесовозы тем временем строились. Очень дорогие, очень сложные в эксплуатации и не очень приспособленные для перевозок леса. В 1989 году в пароходстве появилось первое из заказанных на Мальте судов. Его назвали «Капитан Гончаров» – в честь уважаемого капитана и одного из руководителей пароходства. Капитаном нового судна по праву стал Эдуард Рувимович Эпштейн, о котором в пароходстве ходили легенды. Эпштейн командовал т/х «Кузьминки», на котором перево-

зили лесоматериалы в таком количестве, что в бухгалтерии БМП буквально плакали, когда начисляли премии экипажу «Кузьминок». Коньком Эдуарда Рувимовича была укладка груза: моряки своими силами разбивали пакеты, вновь их обтягивали, на пароходе были специальные приспособления, ленты, машинки. Особое отношение у капитана было и к дисциплине, так что не каждый мог быть в числе членов экипажа – Эдуард Рувимович за этим следил. Но чеки ВТБ они получали исправно

и в таком количестве, что за «Кузьминками» шла тихая добрая зависть.

Годом позднее, в 1990-м, приняли еще один лесовоз с не менее заслуженным именем на борту – «Капитан Примак». Его возглавил Положинцев Анатолий Тимофеевич. А вот с последующими лесовозами в БМП дела не заладились: была сформирована команда на «Капитан Хабалов», куплены билеты на Мальту, но ММФ решило отказаться от покупки следующих пароходов. И Мальта, как говорится, «попала»: судостроителям оплатили только два парохода – «Капитан Гончаров» и «Капитан Примак», остальные суда стали как бы уже не нужны. Пришли новые времена, и пополнение торгового флота России уже не входило в список первоочередных задач. Хотя, как правопреемник СССР, Российская Федерация все-таки получила «мальтийский» долг в размере более 70 миллионов долларов: хитрые мальтийцы посчитали штрафные проценты за просрочку платежа из расчета 6,75% годовых.

Получив два лесовоза, БМП стало искать для них работу. Разрабатывались различные варианты, в том числе и работа в треугольнике С-Петербург – Италия – Южная Америка. Но в паромстве новые времена наступили тоже – вскоре лес возить стало невыгодно, и отдали эти лесовозы в контейнерный ХЭГС № 4. Так лесовозы превратились в контейнеровозы.

Но недолго служили новострой в БМП: уже в 1996 году вместе с десятками других судов паромства они сменили хозяев, имена, и началась их жизнь под чужими флагами. Новые хозяева отдали «Капитана Гончарова» и «Капитана Примака» в управление компании «Интероринент», их экипажи формировались из балтийских моряков. Так, капитан Эпштейн не покинул свое судно и продолжил им руководить, но уже в качестве капитана «Forest Carrier». «Капитан Примак» стал называться «Forest Trader».

Работа под «удобным» флагом вне Балтийского морского паромства поначалу складывалась неплохо, зарплата была «эмфэтэшной», рейсы привычные, и к этому времени снова возили пилломатериалы. Но в «Интерориненте» сделали ставку на наливной флот, а с лесовозами распрощались. Дальше пути-дороги «Капитана Гончарова» и «Капитана Примака» окончательно разошлись.

«Forest Carrier» через некоторое время сменил название на «Sea Venture», потом на «Sea Venture II», потом на «Heimdal», и в конце концов на «North Spirit». «Forest Trader» же стал называться «Sea Enterprise», позже – «Sea Enterprise II», затем «Ice Prince», и в январе 2008 года с грузом древесины затонул у мыса Портленд.

Для бывшего «Капитана Гончарова» черные времена наступили в 2010 году, когда 16 мая в результате дерзкого налета на судно в камерунском порту Дуале бандитами были похищены капитан Борис Терсинцев и стармех Игорь Шумик, которых провели в плену сорок девять дней.

А 4 декабря 2010 года т/х «North Spirit» вышел в свой последний рейс. Под командованием архангельского капитана Варзумава экипаж из семнадцати человек (восемь россиян и девять украинцев) покинул шведский Оскарсхамн, но в порт назначения Беджаия (Алжир) не прибыл. 11 декабря в районе мыса Ортегал (Ла-Корунья, Испания) в точке с координатами 44, 31 с.ш. 8,33 в.д.



при сильном шторме судно затонуло. За несколько часов до ухода судна под воду экипаж сняли вертолетчики испанской береговой охраны.

Так закончилась морская жизнь двух мальтийских лесовозов, построенных на стыке российских эпох. И пароходы были славные, и экипажи, но... Не везет, очевидно, мальтийцам в нашей стране, давно не везет, еще со времен российского императора Павла I – командора Мальтийского ордена.

Всего для Балтийского морского паромства из заказанных восьми мальтийской судостроительной верфью были построены семь судов:

- 1989 г.** «Капитан Гончаров» (с 2007 г. «North Spirit»)
- 1990 г.** «Капитан Примак» (с 2008 г. «Ice Prince»)
- 1991 г.** «Капитан Хабалов» (с 2003 г. «Reval»)
- 1991 г.** «Капитан Чмутов» (с 2006 г. «Rapla»)
- 1992 г.** «Капитан Зузенко» (с 2006 г. «Sea Progress»)
- 1993 г.** «Михаил Панфилов» (с 2003 г. «Sea Enterpriser»)
- 1994 г.** «Радист Несменова» (с 2008 г. «Sea Rover») 🇮🇹

## ВОТ ЧТО РАССКАЗЫВАЕТ МАТРОС Т/Х «NORTH SPIRIT» ИГОРЬ ЕМЕЛЯНЧИК О ПОСЛЕДНИХ ЧАСАХ СУДНА:

«Все началось в 06:40 утра 10 декабря. Мы в это время спали, и проснулись от того, что судно резко накренилось. Сначала не поняли, что произошло, оказалось – сместился караван. У нас и трюма были полностью загружены, и на палубе было четыре-пять шаров. А шторм был около восьми баллов. Мы пытались выровнять крен, перекачивали балласт и топливо, но безуспешно. Около 16:00 в машинное отделение в помещение электромастерской стала проникать вода.

Там работала аварийная партия, я тоже туда спускался, подносил доски. Заделать не удалось: в районе капов кормы в обшивке появилась трещина. Насосы перестали справляться, крен был почти сорок градусов, вода уже была и в трюмах. Мы-то думали, что в принципе, сами дойдем до Испании, но стало ясно, что не получится... Но испанцы, конечно, молодцы. Вертолет испанской береговой охраны быстро прилетел. Сначала один, маленький, рассчитанный на подъем четырех человек. Следом прилетели еще два, побольше. Пытались подтащить нам плоты, но на них никак нельзя было спуститься – судно уже лежало так, что левая шлюпка была почти в воде.

Нас стали поднимать на вертолеты – без корзин, просто за пояс, но спасатель страховал. Мы собрали судовые документы в мешок, но испанцы не разрешили его взять – пришлось свои документы рассовать по карманам, а то бы остались еще и без паспортов. А личные вещи, конечно, пропали...

Нас поселили в гостиницу, приехали судовладельцы, страховщики. Вроде как хотели сначала судно спасать, буксиры какие-то к нему посылали как будто. Но точно не могу сказать... А судно затонуло только утром следующего дня – 11 декабря в 05:55».

# ВСЕМ СМЕРТЯМ НАЗЛО

«Комсомолец Киргизии», «Механик Тарасов» и «Полесск» прочно ассоциируются в памяти многих моряков, работавших в Балтийском морском пароходстве, с трагедией: все три судна, как известно, погибли. С последними двумя пароходами судьба обошлась особенно жестоко, ибо выжили там единицы. На «Полесске» только чудо спасло от смерти старшего моториста Юрия Владимировича Алтухова.

Сохранившаяся в архивах Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков аудиозапись, где Ю. Алтухов говорит об аварии – еще одно доказательство того, как стихия бывает безжалостна к морякам. Эта запись легла в основу нашего рассказа о последних мгновениях жизни парохода и экипажа. Просим с пониманием отнестись к представленному ниже материалу: здесь вы не найдёте ответ о причинах, приведших к катастрофе. Скорее, его следует рассматривать, как повествование в знак памяти о тех, кто никогда уже не вернется домой из рейса...

## Беды ничто не предвещало

Ни Юрий Алтухов, ни двадцать девять его товарищей, оказавшиеся в далеком 1993 году на борту российского сухогруза «Полесск» Балтийского морского пароходства, и предположить не могли, чем обернется очередной рейс, который стал практически для всех из них последним. Беда случилась в Южной Атлантике, когда судно попало в жесточайший шторм.

**Ю. АЛТУХОВ:** «11 сентября мы вышли из порта Буэнос-Айрес. Судно было загружено полностью: в трюмах костная мука, трубы. На палубе – генгруз: контейнеры, конструкции. Мы пересекали Атлантику сороковыми широтами, а это район беспокойный. В течение недели шли довольно-таки хорошо, ничто не предсказывало трагедии. Все резко изменилось 16 сентября, когда начался шторм, усиливающийся с каждой минутой. К 10 часам вечера судно вдруг получило резкую раскачку: на правый борт – на левый, на правый – на левый. Потом ушло на правый, и с правого борта не вернулось на ровный киль. Крен получился градусов, примерно, на тридцать. На палубе уже стоять было невозможно, если не опереться на что-то».

Через несколько минут прозвучал сигнал общесудовой тревоги, и экипаж приступил к проведению мероприятий по спасению судна. Причем не все моряки до конца понимали, что положение действительно бедственное.

**Ю. АЛТУХОВ:** «Четвертый механик занимался откачками. Пробовали, по команде с мостика, перекачку балласта и топлива, чтобы как-

то выровняться. Потом у нас начала срабатывать сигнализация на поршневую воду. Периодически заскакивали в ЦПУ, где встречались и получали команды. Машина продолжала работать: от этого как-то все постепенно успокоились. Экипаж пришёл в себя и начал думать о спасательных средствах».

Старший моторист Алтухов заскочил в свою каюту, схватил гидрокостюм, спасательный жилет, свитер, теплые кроссовки. Быстро надел все это и глянул в иллюминатор: фальшборт даже при качке не высвечивался. Затем Юрий вышел на ботдек, где уже находилось несколько человек в гидрокостюмах. До этого он все время находился в машинном отделении, и еще толком не понимал, насколько серьезная ситуация. Большой крен и качка, конечно, чувствовались, но в «машине» было сухо, тепло, и не видно, что делается вокруг. Только сейчас ему стало ясно, что судно терпит настоящее бедствие.

Даже когда остановился главный двигатель, экипаж пытался бороться за судно, хотя все уже понимали, что его не спасти. Последняя запись



в вахтенном журнале, сделанная с трудом найденным карандашом, гласила: машина остановилась в 02:10 17 сентября 1993 года.

## Мечта наша была – плотик увидеть спасательный

Все моряки собрались на главной палубе. Дальше события развивались стремительно.

**Ю. АЛТУХОВ:** «...И тут судно легло надстройкой на борт. Мы лезем на него: это буквально на фальшборт подтягиваешься. Главное – удержаться там. Некоторые срываются и скатываются вниз под уклон. В голове проносится: куда перебираться ближе, к носу или корме? К корме – тут винт видно, если судно будет переворачиваться, может стукнуть. Потом пароход вдруг резко пошел вниз, с ускорением и под углом, с огнями, что я запомнил. Тут такая кутерьма, брызги, низкочастотный гул, как бы выдох: «Ух!» Очень сильно это запечатлелось в памяти. И брызги! Я оказался на поверхности воды, всплыл без особых усилий. Глубоко я никому не попал, воздуха мне хватило.

Страха я абсолютно никакого не испытал. Постоянно находишься на поверхности воды, какие бы волны ни были, словно поплавок. Вода крутит – чувствуется. Контейнер раз мимо меня пронесся. Я за него рукой зацепился, потом подумал: какой смысл, он меня еще и шарахнет, и все равно затонет. Так что я его отпустил. Огоньки вокруг мелькали, разговор слышался, какие-то крики. Еще показалось, что стало светлее, потому что когда с борта на воду смотришь – сплошная темнота, а здесь было довольно светло, потому что свет идет с воды».

Минут через пятнадцать Юрия Алтухова и токаря Юру Александрова буквально столкнуло друг с другом. Они сцепились карабинами со спасательных поясов, что потом помогло поднять обоим на борт судна, пришедшего на помощь.

**Ю. АЛТУХОВ:** «Где-то под самое утро – уже немножечко начало светать, – мы увидели ещё двоих: они держались за два бруса с аварийного имущества. Подгребая, подплыли к ним. Это оказался начальник радиостанции и матрос. Нас стало четверо. В основном говорили о том, кто как спасся, кто чего слышал. Начальник радиостанции находился в подавленном состоянии. Он только отвечал на вопросы, если задавали. Спросили у него, подали ли SOS? Он сказал, что подали. А как суда вокруг, есть? Он говорит, что есть. Наше судно вышло из Бразилии, взяло курс на нас. Он меня, конечно, не особо обрадовал, потому что пароходу до нас неделя ходу. Одна надежда – на суда вокруг. Ну, и мечта наша была – плотик увидеть. Вообще, разглядеть что-либо в темноте не представлялось возможным: все время находишься будто в какой-то яме, в которой тебя то и дело подбрасывает вверх. Ориентир теряешь: ни луны, ни солнца – одна сплошная дымка».

## Живой? Живой!

Спустя некоторое время, к четверым морякам присоединились ещё двое – буфетчик и помощник механика. Все взбодрились после того, как

услышали гул приближающегося самолета береговой охраны. Значит, их ищут! С самолета заметили моряков: моргнули фарами. Сделав три круга, крылатая машина улетела. Потом она будет ещё прилетать к морякам, даже сбрасывать что-то для них, но слишком далеко от обессиленных членов экипажа. В конце концов, самолет приведет судно, но к тому времени из шестерых в живых останется лишь двое.

**Ю. АЛТУХОВ:** «Мы друг друга окликивали: «Живой? – Живой!» Первым умер начальник радиостанции. Особо об этом разговоров у нас не было: сказали, что начальник – всё! Через некоторое время умер матрос: он вдруг задержался: «Ой, ребята, – говорит. – Плохо мне, плохо!» Смех у него начался истерический, и всё – затих. Я не знаю, как свои чувства выражать – страха, что рядом с тобой покойник, или особой жалости, что рядом товарищ умер, не было. Все чувства абсолютно ритуализировались – наверное, защитная реакция организма сработала. Единственное, что испытывал, так это страх и жалость за семью. Думал о том, как моим плохо будет. Останутся ведь дети, жена, отец, мать...»

Постепенно стало смеркаться. Юрий Алтухов уже не надеялся пережить ночь. Друг с другом почти не говорили. Лишь продолжали перекличку: «Живой? – Живой!»

**Ю. АЛТУХОВ:** «Ночью несколько раз шел сильный град. Сразу становилось очень холодно: град некоторое время оставался на поверхности воды, потом быстро таял и превращался в сплошную пленку, которая держалась на воде. Я приспускал ноги вниз – там теплей казалось. И все время находился в таком состоянии, будто по телу разливается тепло, и тебе хорошо. Но я по литературе знаю, что с этим ощущением связано обморожение. Главное, попытаться чем-то отвлечься, что-то сделать, предпринять, иначе заснешь и... Вспомнил вдруг Бога. Хотя я атеист, так подумалось: если ты есть, Господи, помоги!»

Под утро в живых остались только двое – Алтухов и Александров. У последнего очень сильно замерзли ноги. Появился самолет, сделал несколько кругов, сбросил фальшфейер и помигал фарами: дал понять, что видит моряков. Потом опять улетел. Часа через два он вновь появился и запустил в определенном направлении две ракеты, подсказывая нужный курс спешившему на помощь судну.

**Ю. АЛТУХОВ:** «Юра, всё! Спасены, говорю! Увидели мы судно: сразу такая махина вырастает перед тобой. Подошли к нам. По борту у них были натянуты грузовые сетки, те, что между причалом и судном ставят при погрузке, и много людей там. Они кидают выброски, пытаешься за них ухватиться, а всё никак. Страх был от того, что перед тобой огромная стена металлическая. Думаешь: волной как шмякнет и разобьет. Первый заход, когда они пытались боком подойти, ничего не дал. Они снова развернулись, зашли уже на нас полностью штевнем, и мы оказались по правому борту. Все люди на правый борт перескочили. Тоже кидали выброски, но до нас они не долетали. Постепенно действует «отжим», тебя опять от парохода уносит. Когда уже делали

четвертый заход, я говорю: «Юра, тоже помогай!» Но он здесь совсем уже ослаб, говорит: «Нет, всё, у меня уже сил никаких нет». Наконец, мне удалось одну выброску схватить руками. Чувствую, не удержу. Я ее намотал крепко на руку и отключился».

## Дринк! Дринк!

Очнулся старший моторист Алтухов уже на судне. Вокруг него суетились «китайско-малайские» лица. Он совершенно не понимал, где находится.

**Ю. АЛТУХОВ:** «Думаю: куда же я мог так втюхаться и влипнуть? Но гляжу, люди доброжелательно ко мне относятся, протягивают кто воду, кто печенье, кто пепси-колу разную. Я пью-пью-пью, и опять теряю сознание – то ли уснул, то ли вырубился. Потом опять просыпаюсь. Слышу: «Дринк! Дринк!» Предлагают мне пить, и я опять пью, много пью всего. «Пепси-Колу» мне суют, поскольку оказалось, что мои первые слова были «Пепси», вот они мне колу и давали».

Постепенно Юрий пришел в себя. Он понял, где находится, и ощутил чувство необыкновенной радости от того, что жив. Ему стали задавать вопросы, кто он по фамилии, по должности, с какого судна... Как только всё выяснилось, сразу дали телеграмму в Ленинград. Затем ему сообщили, что друг, с которым он был в одной связке, «sleep», в смысле уснул навсегда, не живой.

**Ю. АЛТУХОВ:** «Я узнал, что когда меня подняли, я дышал ровно, но был без сознания. А Юра... Он хрипел, потом несколько раз вздохнул, и все – затих. Они ему делали искусственное дыхание и массаж сердца, но спасти его не удалось. Потом капитан рассказал, что с момента принятия аварийного сигнала SOS, когда судно уже затонуло, до поднятия нас на борт прошло 34 часа».

Алтухова доставили в Кейптаун, а оттуда уже он полетел самолетом в Лондон и затем в родной Ленинград, где его с нетерпением ждала семья.

## Вместо послесловия

Обстоятельства трагедии, связанные с «Полеском», морское сообщество обсуждает до сих пор. На одном из морских интернет-форумов мы наткнулись даже на такое мнение: «Вроде не война, а люди гибнут. Работа такая. Порой в конце жизненного пути даже и могилы у них нет. Некуда рюмку с хлебом поставить». Это верно, но лишь отчасти. На Серафимовском кладбище Санкт-Петербурга установлен мемориал всем погибшим морякам т/х «Полесск», а умерший в 2000 году Юрий Алтухов покоится на Волковском кладбище, совсем недалеко от церкви. Профсоюз помог вдове установить достойный памятник на могиле моряка. Так что помянуть их есть где... 

(От редакции: по понятным причинам, на страницах газеты представлена лишь малая часть расшифровки интервью с Юрием Алтуховым. Полную версию записи вы найдете на [www.proza.ru](http://www.proza.ru), где «МПТ» также размещает свой материал).

# КАРИБСКИЙ КРИЗИС: ВОЙНА, КОТОРОЙ НЕ СЛУЧИЛОСЬ

Ровно полвека назад правительства двух супердержав стояли на пороге ядерной войны: в октябре этого года исполнилось пятьдесят лет «Карибскому кризису» – противостоянию СССР и США, достигшему такого накала, что мир находился в полушаге от катастрофы. Куба стала яблоком раздора для двух государств, каждое из которых преследовало свои политические интересы и в погоне за ними не жалело ресурсов – ни экономических, ни человеческих. И у моряков советских пароходств была возможность это прочувствовать.

«Над миром нависли черные тучи военной угрозы! Американский империализм угрожает малой республике Куба. Советские моряки, как один, готовы выполнить задание Родины и протянуть руку помощи братскому народу и его революционному вождю Фиделю Кастро!» Подобные слова печатались в газетах, звучали на комсомольских и партийных собраниях. А как было на самом деле, и какие именно задания давала Родина? Доставить продовольствие, сельскохозяйственную технику или?..

Сейчас многие, до сих пор неизвестные подробности «Карибского кризиса», постепенно предаются огласке благодаря воспоминаниям непосредственных участников тех событий. В этой связи выделяется история с доставкой на Кубу ядерных боеголовок на т/х «Александровск» Балтийского морского пароходства. Услышали мы ее от старшего механика БМП Владимира Павловича Барзунова. И хотя Владимир Павлович находится уже в преклонном возрасте, тот рейс, который вполне мог стать для него последним, он помнит так, как будто вернулся из него на прошлой неделе.

На «Александровск» Владимир Барзунов попал дублером старшего механика. Туда его «перетасил» капитан Николай Сергеевич Никонов, принимавший судно у финнов в 1960 г. До этого Барзунов работал на т/х «Аскольд», сухогрузе типа «Либерти», вместе с легендарным балтийским капитаном Арамом Михайловичем Огановым. Как вспоминает Владимир Павлович, «рысак» «Александровск» был, что называется, «блатным» пароходом. Само судно с иголки, рейсы – просто сказка: Европа, Южная Америка! У моряков считалось большой удачей попасть



на такой пароход. Однако, во время «Карибского кризиса» эта удача превратилась в смертельную опасность – ведь было вполне официальное указание: при угрозе захвата американцами советских судов, перевозящих на Кубу военные грузы, суда взрывать вместе с людьми. А теперь, пятьдесят лет спустя, никто не может сказать, во имя чего советские моряки рисковали своими жизнями...

Как бы то ни было, на обратном пути из второго кубинского рейса капитан «Александровска» получил приказ следовать в Североморск. Североморск в то время – закрытый город. Именно здесь «Александровску» предстояло получить свой опасный груз. По приходу судна в порт собрали экипаж, от которого не стали скрывать, что будет находиться в трюмах. Пришел генерал-лейтенант из местных и толкнул пламенную речь, смысл которой сводился к тому, что у моряков впереди самый ответственный в их жизни



рейс, после выполнения которого их ждут правительственные награды. Отбарабанив напутственные слова, генерал откланялся, а моряки стали готовиться к рейсу. Кстати, жен моряков, приехавших, чтобы повидаться с мужьями перед рейсом, в порт не пустили.

Начали грузить судовыми стрелами. Военные сразу же забегали, боясь, что боеголовки рванут. Дело в том, что когда на лебедочный барабан наматывался шкентиль и случался перехлест, происходило соскакивание, и толчок отдавался на стрелу и, соответственно, на груз. Решение проблемы нашлось довольно быстро: подогнали береговой автокран. С его-то помощью, наконец, боеголовки общим весом около 500 тонн в целостности и сохранности погрузили на борт «Александровска».

Опасный груз, занявший все нижние трюмы, представлял собой несколько упаковок. Механик Барзунов успел рассмотреть одну из них: «Нельзя сказать, что это был мешок или ящик. Что-то вроде цилиндра по форме, покрытого плотной краской». Отправитель постарался на славу, приложив к грузу все необходимое для крепления в трюмах – бандаж, оттяжки и т.д. В общем, закрепили, и сто раз перепроверили. После этого трюма опечатали. Груз никто не охранял, но пломбы на трюмах, где он находился, проверяли по нескольку раз в сутки. Примечательно, что когда Барзунов делал замеры дозиметром – все-таки ядерный груз – прибор показал меньше верхней границы нормы.

Если в одних трюмах «Александровска» находились боеголовки, то в других – солдаты и офицеры действующей Армии. Однако с виду они больше смахивали на колхозников или простых работяг: все в одинаковых штанах, рубашках одного цвета. Маскировка!

Кстати о маскировке. Возникает закономерный вопрос, а организовали ли судну с таким ценным грузом, хоть какое-либо прикрытие? Поначалу такая возможность рассматривалась.

Во время погрузки Владимир Павлович как раз делал обход и зашел в румпельное отделение. К своему удивлению, моряк обнаружил, что там полно народа в военной форме, тянущих какие-то провода. Оказалось, что подключают аппаратуру для связи с подводными лодками, которые должны были сопровождать «Александровск». Однако потом провода, а вместе с ними и те, кто их прокладывали, таинственным образом исчезли. Решили, что ни к чему такое прикрытие, которое позволит врагу заподозрить неладное. Пусть лучше думают, что на борту картошка.

Перед самым выходом судна солдаты затащили на борт какие-то ящики. Барзунов поинтересовался у первого помощника Бориса Шевченко, что происходит. Тот лишь приложил указательный палец ко рту. Но потом не выдержал и признался, что это взрывчатка. Зачем, спрашивается? А затем, чтобы в случае захвата американцами, не сдаться, а взлететь на воздух!

Взрывчатку заложили, протянули провода к «адской машинке», но ключи от нее военным забрать не позволили – один ключ был у капитана, другой – у первого помощника. Именно они должны были взорвать пароход. Родина верила, что моряки не подведут, и их рука не дрогнет в самый последний момент...

Принявший на борт ядерный груз «Александровск» простоял в Североморске несколько суток, ожидая команды сверху. Так и хочется написать – лично от Хрущева, что, в общем-то, недалеко от истины. Со всей определенностью можно сказать, что капитан находился в постоянном контакте с пароходством, откуда поступали соответствующие указания. Наконец, команду дали, и «Александровск» взял курс на Остров Свободы.

Переход на Кубу, продолжавшийся четырнадцать суток, оказался непростым. Когда вышли в Северное море, начался шторм. «Александровск» же, считайте, шел в балласте. Ну, что такое для судна пятьсот тонн груза, да пара сотен душ? Ноль. Мотало, конечно, будь здоров! Барзунову, как и всем находившимся на борту, оставалось уповать на то, что крепления, удерживающие боеголовки, выдержат. Штормовали испытанным способом: носом на волну и малый ход. Хотя штивало так, что мачты дрожали. Но все обошлось, за что, опять-таки следует благодарить добросовестного отправителя. С выходом в Атлантический океан стихия поутихла, и «Александровск» на полных парах продолжил свой путь.

На судне тяжелее всего приходилось «колхозникам». Моряки с ними почти не общались: придерживались негласной установки – «меньше знаешь, крепче спишь». В трюмах, где находились «работяги», стояла адская жара: никаких кондиционеров там и в помине не было. В тропиках палуба из-за высокой температуры буквально раскалялась. Одним словом, трюма представляли собой самую настоящую душегубку. Но днем все равно никого наверх не выпускали – только по ночам. Не исключено, что кто-то и не выдержал.

Военные питались отдельно: сами варили себе суп, кашу. На корме стояла походная кухня с солидным запасом угля. А нужду справляли в море. На корме соорудили импровизированный гальюн – несколько навесных ящиков с отверстиями, заходивших внешней стороной

за фальшборт. Туда-то их и приводили группами по несколько человек под надзором «старшего».

«Александровск» оказался в числе девяти советских судов, находившихся на подходе к Кубе, когда американцы ввели карантин. Попросту говоря, взяли подходы к Кубе в радиусе пятисот миль под свой контроль, включавший в себя досмотр подозрительных с их точки зрения судов.

Москва в срочном порядке отправила директиву, в итоге три из девяти пароходов развернулись в сторону родного берега. Остальным, включая балтийского «рысака», дали указание продолжить следовать на Кубу. Причем вопрос об «Александровске» ввиду характера груза решался в особом порядке на Политбюро ЦК КПСС. Экипажу дали команду вместо порта Мариэль направиться в ближайший кубинский порт Ла-Исабель. Первое, что моряки там увидели, так это кубинца в рваных шортах вместе с советским майором, стоящих в какой-то лодчонке и орущих во все горло: «Куда прете?! Сейчас здесь все разнесете!» Судно-то здоровое, да еще в балласте, несется, словно глыба. Но тут слово взяли, так сказать, члены военного экипажа, находившиеся на «Александровске», и объяснили, в чем дело. Судно ошвартовалось рядом со «Льговом», у которого каюта под шлюпками была вся в дырках от пуль – так поприветствовал пароход один из самолетов ВВС США.

«Александровск» простоял в порту несколько дней. Все это время Москва и Вашингтон вели напряженные переговоры по урегулированию конфликта. 28 октября 1962 года начался демонтаж советских ракет. Все – войны не будет! Однако «Александровску» было рано расслабляться: впереди предстоял еще один не менее опасный рейс обратно в Североморск, и он тоже не обошелся без происшествий. К уже имевшемуся на борту опасному грузу подкинули еще пару десятков ядерных боеголовок. Также добавили несколько военных машин специального назначения.

Не успел «Александровск» с таким вот снаряжением далеко отойти от Кубы, как его догнал американский военный корабль. Нашему судну было совершенно бесполезно соревноваться с ним в скорости: 15 узлов против 30 явно не в пользу «рысака». Притаившийся на борту военный экипаж уже держал на мушке американских моряков. Расстояние до корабля ВМФ США составляло 25-30 метров. У зачехленных орудий спокойно сидели, попивая кофе, американцы в белых робах и шапочках такого же цвета. Все смеются, показывают пальцами на советских моряков. Вдруг с мостика на чистом русском языке один из них орет: «Прошу остановиться и предъявить трюмы к досмотру!» Что делать? Шифровать? Но это полдня. Дали открытым текстом РДО в Москву. Ответ пришел моментально: «Вас в списках на досмотр нет. Просим следовать по назначению». Ну, нет и нет. Какие тогда вопросы? Капитан американцам так и сказал: «Раз спуска нет, то отвалите!»

Если моряки «Александровска» практически никак не общались с военным народом, когда судно шло на Кубу, то при возвращении в Североморск ситуация изменилась. Дело в том, что некоторые офицеры делили каюты с моряками. Естественно, в такой обстановке весьма нелегко хранить гордое молчание и тем, и другим.

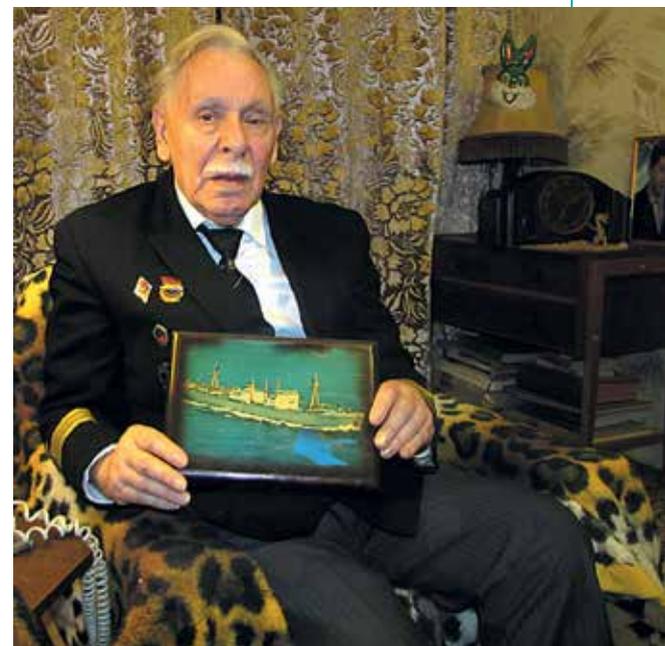
## НАША СПРАВКА:

За что боролся СССР – понятно. «За мир во всем мире». А за что боролись американцы? В результате кубинской революции 1956–1959 гг. и проведенных правительством Кастро реформ, 979 американских компаний и корпораций потеряли в общей сложности около 1 млрд. долларов прямых капиталовложений, до 2 млн. гектаров земель сельскохозяйственного назначения, три нефтеперерабатывающих и 36 сахарных заводов, значительное количество торгово-промышленных объектов и иной недвижимости.

К Барзунову подсадили одного старшего лейтенанта по имени Феликс. Он оказался сыном какого-то крупного министерского чиновника. Однажды Барзунов поинтересовался, как Феликс поступит, если американцы возьмут «Александровск» на абордаж. В шутку механик сказал, что члены экипажа сели бы в шлюпку с другого борта и отгребли. А что? Имеют полное право: они свое дело сделали, дальше не их проблемы. Феликс на это ответил просто: «Ага, уйдете вы, как же! Всех положим из автоматов. Мы тут будем погибать, а вы? Хрен вам!»

После того, как моряки отвязались от корабля ВМФ США, «Александровск» уже больше никто не останавливал. Правда, несколько раз очень низко пролетали американские самолеты. Но это не помешало «Александровску» добраться до Североморска и ошвартоваться у того же самого причала, где грузили ядерные боеголовки для Фиделя. На весь рейс ушло чуть более четырех недель.

А вот генерал-лейтенант, обещавший морякам госнаграды, вручить их, видимо, позабыл. «Обидно, что нас никак не отметили, – вздыхает Барзунов. – Его же никто за язык не тянул!» Хотя, нет, отметили. За тот «ядерный» рейс моряки получили денежное вознаграждение в размере сорока рублей – почти по рублю за боеголовку. 🇷🇺



# Т/Х «АРХАНГЕЛЬСК»: БОСФОРСКИЙ АБОРДАЖ

Много тайн хранится в российских архивах, которые стали преемниками архивов советских, но добраться до них так же сложно, как и в те времена. И все вроде поменялось в нашей жизни, только тайны остались тайнами.

Наверное, мало, кто помнит, сколько шума в 60-е годы уже прошлого века наделал т/х «Архангельск» Балтийского морского пароходства, который в проливе Босфор выскочил на берег и... А вот по поводу этого «и» возникло множество легенд.

Одна из версий происшествия, ходившая среди курсантов и преподавателей Ленинградского мореходного училища, заключалась в следующем. Шел себе пароход по Босфору и вдруг повернул в сторону берега, а там ресторан, а в нем гуляют турки на свадьбе. Пароход врезался в ресторан, передал всех гостей вместе с невестой, а злые турки схватили капитана, заковали его в цепи и посадили на десять лет в самую страшную турецкую тюрьму. Были и другие версии, так или иначе сохранявшие главный рефрен: ресторан, свадьба или другие пышные мероприятия и капитан на цепи.

И вот, не прошло и полвека, как нашей газете удалось найти нужные документы и взглянуть на происшедшее глазами очевидцев.

Начнем с того, что суда серии «Архангельск», построенные умелыми финскими руками, звались среди моряков БМП «рысаками» за их скорость и удобства. Работать на «рысаках» направляли самых опытных и заслуженных работников плавсостава. Что касается самого т/х «Архангельск», то он прославился, во-первых, тем, что по окончании освободительной войны во Вьетнаме и разделе страны на две части перевез тысячи беженцев из Сайгона в социалистическую часть Вьетнама, а во-вторых, своими кубинскими рейсами, когда был задействован в перевозке народ-



но-хозяйственных и «других» грузов на Остров Свободы. Описываемый нами рейс тоже принес «Архангельску» славу. Но не хорошую.

22 апреля 1963 года т/х «Архангельск» вышел в рейс Ленинград – Гавана – Антилья – Нуэвитас – Ильичевск. В качестве утвержденного капитана на мостик поднялся Владимир Семенович Гинцберг, чей капитанский стаж начался в 1939 году. За плечами капитана была Великая Отечественная война и множество рейсов. В 1941-1942 г.г. Гинцберг двенадцать раз под обстрелом вражеской артиллерии доставлял снабжение для армии на Ораниенбаумский плацдарм. Много повидал на своем веку капитан Гинцберг, но предугадать свою судьбу он не мог.

После Ильичевска «Архангельск» встал на 36-дневный ремонт в Варне, по окончании которого взял основной груз в Николаеве, догрузился в Новороссийске ячменем и пшеничной мукой, и взял курс на Сантьяго-де-Куба.

На рассвете 4 сентября 1963 года под проводкой турецкого лоцмана судно бодро следовало проливом Босфор из Черного в Мраморное море. Когда пролив накрыл густой туман, скорость судна оставалась по-прежнему выше установленной. Турецкий лоцман, постоянно проводивший советские суда, несмотря на возражения капитана и в нарушение международных правил, отдавал команды на русском языке. Внезапно лоцман увидел на экране локатора точку, пересекающую курс «Архангельска» – это был пассажирский паром, шедший от одного берега к другому. Должна была прозвучать команда «лево на борт», но лоцман перепутал русские слова, и скомандовал: «Право на борт!» Матрос-рулевой, выполняя команду автоматически, переложил руль, и судно развернулось носом к турецкому берегу. «Лево на борт! Машина, полный назад!» – прокричал капитан, но было уже поздно.

В 04 часа 58 минут корпус теплохода врезался в набережную, вылетев на берег на двадцать пять метров и протаранив два трехэтажных дома. В результате аварии погибло три человека, среди которых один ребенок, и одиннадцать человек были ранены.

Этим же утром 4 сентября судно посетили эксперты – представители турецких служб и властей – для установления причин происшествия. Прибыли и работники консульства СССР. А уже к полудню на набережной собрались сотни местных жителей, которые размахивали самодельными плакатами и турецкими газетами, где на первых полосах были фотографии «Архангельска», чей корпус возвышался над крышами домов, фотографии всех убитых и раненых. Газетные заголовки кричали: «Советский капитан – убийца!»

В этой атмосфере скандала вечером, после шестичасовой работы по очистке бака от обломков, была сделана первая попытка снять судно своими силами. Она окончилась неудачей. 5 сентября экипаж силами двух бригад по четырнадц-



цать человек во главе со старшим помощником капитана В.И. Харченко и помполитом В. С. Фирсовым начал частичную перегрузку из трюма № 1 на трюм № 5. Моряки работали сменами по шесть часов, пытаясь переместить груз с помощью вельбота. 6 сентября старший помощник капитана В.И. Харченко, старший механик И. Ф. Парамонов, второй механик Л. И. Сазонов, боцман В. С. Черпунай, матросы В. В. Шпырков и С. Н. Чебанов, моторист Н. В. Орлов по два раза в течение суток вызывались в турецкий суд для дачи показаний.

Утром 7 сентября капитан Гинцберг сошел с судна для дачи показаний и обратно уже не вернулся. Вечером вице-консул В. Калашников сообщил экипажу о том, что капитан арестован.

8 сентября на борт «Архангельска» прибыл поверенный в делах СССР в Турции Н. Воронин – он провел беседу с экипажем и объявил о назначении временно исполняющим обязанности капитана старшего помощника капитана В. И. Харченко.

А в это время в Москве, в Министерстве морского флота СССР, тогдашний министр Виктор Георгиевич Бакаев вел консультации и совещания по этой нашумевшей аварии.

12 сентября, по личному указанию министра, для руководства спасательными работами

на теплоход прибыл капитан-наставник Черноморского морского пароходства Е.К. Чайка. А 17 сентября на общем собрании с экипажем встретился вице-консул СССР в Турции В. Калашников, который отметил тревожную внутривнутриполитическую обстановку в Стамбуле и попросил ускорить работы по освобождению судна.

Но экипаж и так делал все возможное и невозможное – ведь к тому времени силами только моряков из трюма № 1 на трюма № 4 и № 5 было перегружено 350 тонн, и эти работы продолжались до 24 сентября. Но самостоятельные попытки сняться с берега результата не принесли. 25 сентября был подписан договор о спасательных работах с турецкой буксирной компанией. Уже на следующий день началась спасательная операция, но мощности турецких буксиров явно не хватало, и уже серьезно обсуждался вопрос о разрыве участка стамбульской набережной под форштевнем судна.

Лишь 4 октября, после отгрузки еще 2024 тонн из трюма № 1 и рискованного маневра супертанкера «Рава Русская», который прошел вблизи от застрявшего на набережной «Архангельска» и поднял высокую волну, теплоход, работая «полный назад», снялся с набережной.

Ну, а капитан Владимир Семенович Гинцберг до 1 октября находился в тюрьме, а после

перенесенного сердечного приступа был переведен в стамбульскую городскую больницу. Так же, как и в камере, в больнице его приковали к кровати цепью, и только после ноты протеста нашего посла эту цепь сняли. Перед отходом «Архангельска» из Стамбула помполит и старший помощник капитана навестили Владимира Семеновича в больнице. Он сильно сдал и был очень подавлен, но все же обрадовался освобождению судна из «плена» и пожелал всем счастливого плавания.

Через полгода с помощью международных посредников нашего капитана удалось выкупить, но он еще три месяца жил на территории Посольства СССР в Анкаре, не имея права покинуть Турцию пока удовлетворялись судебные иски пострадавших.

10 октября т/х «Архангельск» продолжил свой прерванный рейс на Кубу. Выгрузившись в портах Сантьяго и Антилья, судно в балласте вышло в Канаду. В заливе Св. Лаврентия судно попало в 12-балльный шторм, в трюм № 1 стала поступать вода. Но обошлось. Течь устранили в порту Монреаль, как всегда, своими силами...

Теплоход «Архангельск» проработал в Балтийском морском пароходстве двадцать восемь лет, и был списан и утилизирован в 1979 году. 🇷🇺

## «А ЯДЕРНО НЕ ШАРАХНЕТ?»

... «А трусы свинцовые будут выдавать?» Такие вопросы задавали друг другу моряки с судов Министерства морского флота СССР, получивших шифровки с предписанием следовать в точку, где терпит бедствие советская атомная подводная лодка. Вопросы были не праздные, так как страна еще не оправилась от шока, связанного с катастрофой на Чернобыльской атомной станции. И точно так же, как и в случае с Чернобылем, информация тщательно дозировалась. Хотя...

В советской печати в рубрике «Сообщение ТАСС» появились две краткие заметки об аварии, и вранье шло с первых строк. Газеты писали: «...В одном из отсеков произошел пожар...» На самом деле был взрыв, разрушена ракетная шахта и утрачена ядерная боеголовка, а экипаж предотвратил взрыв ядерной установки ценой человеческих жизней. И еще: «... Подошедшими советскими кораблями производится ликвидация последствий пожара». Фактически же ни одного советского корабля рядом не было. Были гражданские суда: «Федор Бредихин» (Рига), «Бакарица» (Архангельск), «Галилео Галилей»



(Новороссийск) и суда Балтийского морского пароходства – «Красногвардейск» и «Анатолий Васильев». И благодаря экипажам этих судов, их слаженной работе и самоотдаче, все спасенные с лодки подводники вернулись домой.

### Приказа покинуть лодку не поступало

Команда атомного подводного крейсера стратегического назначения «К-219» под руководством командира, капитана II ранга Игоря Британова, героически, до последнего, боролась с пожа-

ром, и только после того, как закончился кислород в приборах, позволявших дышать в отравленной токсичным газом лодке, было принято решение об эвакуации экипажа. На борту охваченной пожаром субмарины оставались четверо погибших, а также пятнадцать ракет с ядерными боеголовками и две торпеды с ядерной начинкой. Опасность ядерной катастрофы была как никогда близко – ни один специалист не дал бы гарантию, что взрыва не будет.

3 октября 1986 года после аварийного всплывания первым к лодке подошел рефрижератор «Федор Бредихин». Установить радиосвязь с лод-

кой не удалось – лодка не отвечала. Вечером подошли «Красногвардейск» и «Бакарица». Капитан «Красногвардейска» Е. Данилкин вызывал лодку на канале УКВ. Сначала пробовали вызывать по спецсвязи «Акация», но лодка молчала, и поэтому все вздохнули с облегчением, когда, наконец, на УКВ услышали спокойный голос командира «К-219» Британова, который сообщил, что радиоактивности нет, но есть пострадавшие. Еще он предупреждал, что дым, идущий из ракетной шахты, очень токсичен...

... К лодке направился экипаж спасательной шлюпки с т/х «Красногвардейск». Над ней тянулся шлейф оранжевого дыма. Приблизившись, моряки увидели искореженное взрывом жерло ракетной шахты. На корме из люка выглядывали подводники, и командир шлюпки попросил передать ему на борт пострадавших моряков. Но приказа покинуть лодку не поступало. Тогда врач с «Красногвардейска» попросил принять его на борт лодки для оказания помощи пострадавшим. В ответ услышал: «Нам нужны изолирующие дыхательные приборы, плывите за ними!» Моряки отдали подводникам все приборы, какие у них были в наличии, но они негодились – на военном флоте были приборы другого типа, и военморы просто не умели пользоваться другими.

### «Валите отсюда!»

Ядовитый газ распространился, практически, по всей лодке, и командир «К-219» принял решение об эвакуации своей команды. Капитаны судов «Бакарица», «Федор Бредихин» и «Красногвардейск» спустили спасательные шлюпки. Они нагружались так, что верх борта был почти вровень с водой. На «Красногвардейск» доставили 94 человека, «Бакарица» сняла шестерых моряков, наиболее пострадавших от газа – сами они передвигаться не могли. Корабельного врача И. Кочергина перемещали, привязав к носилкам – оказывая помощь своим ребятам, он надышался парами азотной кислоты больше всех.

Британов с аварийной командой остался на лодке. Так как лодка была обесточена, то связь с командованием ВМФ СССР командир «К-219» вел через радистов «Красногвардейска». Капитан Е. Данилкин, первый помощник М. Вяхирев и начальник радиостанции

А. Рыбаков работали, не разгибаясь: шифровки шли непрерывно – ситуацию держали под контролем не только военные, но и Политбюро ЦК КПСС.

Тут к месту трагедии подтянулись американцы. Самолеты-разведчики постоянно барражировали над группой советских судов, из воды поднялся перископ атомной подводной лодки «Аугусты», рыскавшей вокруг и мешавшей спасательным работам, и вдобавок подошел американский буксир-спасатель «Powhatan», предложивший свои услуги: «...На борту есть мощные насосы, сильные прожекторы и шлюпки. Имею поручение оказывать вам помощь...» Дипломатичный ответ наших моряков был предельно ясен: «В вашей помощи не нуждаемся. Вы мешаєте нашим действиям, требуем покинуть район нашей операции!», а, проще говоря: «Валите отсюда!»

### «Весла на воду!»

В ночь на 4 октября 1986 года подошел новейший ролкер БМП «Анатолий Васильев». К этому времени всем уже стало ясно, что лодку придется буксировать. Москва возложила командование спасательными работами на капитана-наставника Л. Будылкина, «обкатывавшего» молодого капитана Щиголева. Лев Яковлевич предложил план буксировки подлодки силами и средствами подошедшего танкера «Галилео Галилей», «Красногвардейска» и «Анатолия Васильева». «Бакарицу» и «Федора Бредихина» отпустили для продолжения рейсов.

Буксирным судном назначили т/х «Красногвардейск» – «Галилео Галилей» и «Анатолий Васильев» из-за конструктивных особенностей не подходили для этих целей. Стали готовиться. При морской, особенно океанской буксировке, существуют свои особенности: большая часть буксирного троса должна находиться в воде. Поэтому его длина должна быть достаточной для этого – в данном случае 500-600 метров. Решили «связать» два буксирных троса, утяжелив их посередине смычкой из звеньев якорной цепи. Тросы взяли с «Галилео Галилей» и «Анатолия Васильева».

Для тех, кто никогда не вытаскивал буксирный трос, надо пояснить, что обычный судовой буксирный трос представляет собой стальной канат диаметром 48 мм и длиной 280 м. Вспоминает капитан Константин Щиголев: «... Подвел свою махину к «Красногвардейску» на максимально близкую дистанцию – менее половины кабельтова. Стали подавать проводник линеметом – все три линемета, даже импортный финский, не сработали. Стали кидать выброску-проводник с «Красногвардейска» – их третьему помощнику удалось его добросить до нас, за него они и вытащили трос». За тросом на «Галилео Галилей» пришлось «съездить» на шлюпку, но в итоге на «Красногвардейске» оказались оба буксирных троса. Дело осталось за малым – соединить эти тросы и закрепить их на субмарине и на «Красногвардейске».

На «Красногвардейске» экипажу пришлось попотеть. Буксирный гак на судне отсутствовал, а крепить буксирный трос нужно было за что-то крепкое, что не сорвется при буксировке. Придумали соорудить дополнительное устройство – брагу. Для этого подняли левый якорь, отсоединили его и вытащили якорную цепь – где одно звено весит 20 кг, а длина всей якорь-цепи – около 150 м. Эту «цепочку» моряки и пришедшие в себя подводники, надрываясь, перетащили на корму, дважды опоясали ею комингс пятого трюма и туда же присоединили буксирный трос. Осталось только перетащить другой конец на подлодку. И здесь не обошлось без проблем.

К лодке вышла шлюпка с «Анатолия Васильева» под командованием старпома Юрия Иванова, но вытащить специальный буксирный рым из штатного хранилища на носу оказалось непростым делом. А тут еще ветер усилился, волна пошла до трех метров. Попытались «рвануть» этот рым, резко набрав скорость, но оборвали фалинь, который тут же намотался на винт, мотор заглох, и шлюпку понесло к середине лодки – как раз туда, где клубился оранжевый дым. Старпом дал команду спустить весла на воду, и моряки, не державшие в руках весел со времен шлюпочной практики, гребли, как одержимые, но все равно, выйти из зоны задымления удалось лишь с большим трудом, и команда шлюпки успела нюхнуть токсичного газа.

### «Сейчас рванет!»

Наконец, лодку приготовили к буксировке, но дело пришлось отложить. Из СССР, с «Большой земли» на помощь морякам наконец-то пришла авиация: самолеты доставили и скинули в контейнерах все, что затребовал командир Британов. Однако, несмотря на неусыпный контроль Политбюро и лично М. Горбачева, сказались «торопиха и неразбериха» – изолирующие приборы доставили, а кислородные баллончики к ним забыли. Прислали переговорные устройства, а батарейки промокли после сбрасывания контейнеров. Пользы это никакой не принесло, а моряки только потеряли время, выживая контейнеры из воды.

Движение начали 5 октября в 18:20. Шли со скоростью не больше двух узлов, но лодку то и дело уводило в сторону. К тому же она стала





медленно, но все-таки погружаться с дифферен-том на нос. Тут американцы совсем обнаглели: «Аугуста» мешала, как могла. «Анатолий Васильев» и «Галилео Галилей» прикрывали линию буксирного троса, не позволяя американцам свободно маневрировать в этой зоне, но перископ «Аугусты» появлялся в самых неожиданных и опасных для целей буксировки местах.

А 6 октября в 06:25 на «Красногвардейске» зафиксировали обрыв буксирного троса. Из-за чего это произошло, история умалчивает, но есть предположения, что не обошлось без «Августы», хотя впоследствии американская сторона и отрицала решительно какие-либо враждебные действия. Как бы то ни было, после обрыва буксирного троса счет жизни «К-219» пошел на минуты.

В 09:45 командир лодки доложил, что лодка опасно погрузилась в воду. Аварийная партия в количестве девяти человек покинула субмарину на спасательном плотике, откуда их взяла шлюпка с «Анатолем Васильевым». На лодке остался только командир Британов. Было оговорено, что он подаст одну красную и две зеленых ракеты перед тем, как покинет лодку. При этом он предупредил, что могут быть взрывы. Шлюпка ждала неподалеку.

В 10:55 над Атлантикой одновременно с взрывами в небо ракетами по УКВ раздался русский мат старшего помощника «К-219» С. Владимиров, ждавшего в шлюпке: «Все у...те! Сейчас рванет!» Повторения не требовалось: набирая максимальную скорость, в северном направлении двинулись «Красногвардейск» и «Галилео Галилей». На американском буксире, кстати, тоже услышали и правильно поняли русскую команду и с большой скоростью ее выполнили, хотя позже, не дождавшись взрывов, вернулись обратно.

В 11:01 в координатах 31°02'8" N 54°39'8" W на глубине 5500 м лодка затонула.

В 11:15 старпом Иванов принял командира «К-219», который находился на двухместном спасательном плотике, на борт шлюпки и доставил на «Красногвардейск».

## Герои не нашего времени

Вспоминает Константин Щиголов: «После гибели лодки решали вопрос об экипаже. Поступила команда переместить всех подводников на т/х «Анатолий Васильев». Около 18:00 приступили к приему экипажа подводной лодки. Всего принято на борт 115 моряков во главе с командиром Британовым. При передаче с судна на судно командира Британова с пакетом секретным документов американский буксир сделал попытку приблизиться. Заметив маневр, капитан «Красногвардейска» вышел в эфир и, предупредив буксир: «Мое судно неуправляемое!», направил сухогруз прямо на «Powhatan». Там поняли, что наши не шутят, и отошли».

«Анатолий Васильев» направился на Кубу, куда он должен был доставить экипаж «К-219». «Красногвардейск» еще с неделю караулил место гибели лодки – вдруг, чего всплывет – а потом пошел в Ленинград.

Жизнь подлодки закончилась, но экипаж, как боевая единица, продолжал свою службу – вели журнал, составляли разную документацию. На одни рапорты и объяснительные были потрачены килограммы бумаги. Шифровальщики работали под вооруженной охраной в специально отведенном помещении. Подводники сохранили все, что нужно было сохранить, включая секретные бумаги. И военморы не были бы настоящими моряками, если бы не спасли и «шило» – молочную флягу со спиртом. А если без шуток, мужество и героическое поведение подводников поразило и переполнило чувством гордости наших моряков. А мо-

ряки, в свою очередь, поразили военных – были проявлены самые хорошие человеческие качества: моряки делились с подводниками одеждой, обувью, а члены экипажа «Анатолем Васильевым» потеснились в своих каютах.

В Гаване «Анатолий Васильев» был встречен лично министром обороны Кубы Раулем Кастро, который дал экипажу «К-219» возможность несколько дней отдохнуть в одном из санаториев Кубы, переодел в новенькую кубинскую форму. А в это время «наверху» решали, кем считать экипаж субмарины – героями или преступниками. Было заведено уголовное дело, и, не дожидаясь его результатов, партия поспешила исключить из своих рядов подводников с «К-219». На всякий случай. В 1987 году при новом министре обороны дело закрыли, и обвинения с экипажа сняли.

Наши моряки тоже не стали героями: в ленинградском порту их встречали, как обычно. Только таможенники проявили особую «теплоту» чувств и что-то упорно искали, видимо, ядерные боеголовки. Не найдя, ограничились изъятием фотокарточек и пилотов, которые подводники оставили на память морякам. Руководство же пароходства денежно премировало экипажи, выписав по двухнедельному окладу, и обратилось в ММФ, чтобы, как и положено, моряков наградили ведомственными и правительственными наградами. Но наград так никто и не получил – очевидно, ходатайство о награждении моряков затерялось в недрах советского министерства так же глубоко, как ядерный боезаряд «К-219» на дне океана...

Прошло двадцать пять лет. Конечно, это ерунда по сравнению с периодом полураспада плутония, но в Балтийской территориальной организации РПСМ надеются, что современному Минтрансу и не понадобится столько времени для принятия решения о награждении моряков – теперь об этом ходатайствует профсоюз. 🇷🇺

# ЗАБЫТОЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

Несколько лет тому назад произошел такой случай. В профком позвонила пожилая женщина: попросила помочь ей разобраться в начислении пенсии. Подобные обращения в профсоюз нередки, и юристы профсоюза всегда дают необходимые консультации, советуют, какие документы нужно собрать и где. Так было и на этот раз. Но бабушке в ее почти восемьдесят лет хотелось еще и просто поговорить. Хотя бы по телефону – ведь очень тяжело быть одиноким. А эта женщина осталась одна уже давно: бабушка рассказала, что ее сын, курсант ЛВИМУ, погиб на т/х «Академик Карпинский» вместе с экипажем, а судно это принадлежало Балтийскому пароходству.

Посочувствовав одинокой женщине в ее горе, мы, честно говоря, подумали, что она что-то напутала: про все крупные кораблекрушения, случившиеся в послевоенной истории БМП, мы, пришедшие на работу в 1960-70 годах, вроде бы, знали все. Обратились в Совет Ветеранов БМП – да, говорят, что-то было, но очень давно. В общем, концы терялись. Получить какую-нибудь информацию о судьбе судна в архивах, не будучи родственниками членов экипажа, не удавалось, а бабушка пропала – во всяком случае, по указанному ей же телефону связаться с ней не удалось.

Тем не менее, профком продолжил опросы «на местности». Удача пришла неожиданно: в Центральном архиве историко-партийных документов Санкт-Петербурга обнаружили документы политотдела/парткома пароходства, протоколы партийных собраний и все, что связано с партийной жизнью.

Сохранилось немного: обычные протоколы, обсуждение соцобязательств, каких-то



партийных инициатив и... несколько листов, склеенных вместе и опечатанных суровой печатью «Не вскрывать!» Эти бумаги и хранили в себе краткое описание трагедии, впрочем, как и некоторую недосказанность: с момента аварии прошло уже больше шестидесяти лет, а подробности до сих пор засекречены.

Но это дело для настоящих историков, а мы ставили перед собой совершенно другую задачу – восстановить забытые имена наших товарищей.

Судьбе уж так было угодно распорядиться, что в то время, пока мы по архивам искали информацию о судне, «Академик Карпинский» был найден, и сделали это польские парни – дайверы из клуба «Baltictech». Так, совершенно случайным образом, информация о пароходе и погибших моряках вышла на поверхность. Значит, они хотят напомнить о себе.

Итак, в 1936 году судно было построено в немецком Эмдене, получило имя «Thalia» и вошло в состав военно-морского флота Германии. «Thalia» перевозила грузы в Испанию – пока Франко и Гитлер были друзьями. В 1943 году дружба кончилась, и в порту Кадис франкисты интернировали пароход. В мае 1945 года весь экипаж с пароходом сдались англичанам. Над судном был поднят флаг уже Королевского военно-морского флота, само судно переименовали в «Empire Consett» и до 1946 года перевозили на нем грузы антифашистской коалиции. Попав под репарацию и снова сменив владельца, уже под «серпасто-молоткастым» красным флагом и новым именем «Академик Карпинский» продолжил службу в Балтийском государственном морском пароходстве.

Что делали с этим пароходом фашисты и союзники история умалчивает. Достоверно известно, что еще в 1945 году на верфи в порту Фалмут был проведен аварийный ремонт главного двигателя. Войдя в состав



БГМП, весь 1949 год судно простояло на ремонте в порту Висмар, где и встретило образование Германской демократической республики. Ремонт был не только долгим, но и безобразным: средств не хватало, запчастей, практически, не было. В конце концов, заменив все дизель-генераторы и осушительные насосы, пароход вышел из ремонта, как говорили моряки на собраниях, «в аварийном состоянии».

Мучения экипажа с трофейным пароходом продолжались вплоть до его гибели. Внезапно самопроизвольно останавливались дизель-генераторы, вода не откачивалась из осушительных колодцев трюмов, балластных танков и льял машинного отделения, и вдобавок на судне напрочь отсутствовала вся техническая документация.

В результате в феврале 1951 года добавилось повреждение носовой части корпуса судна и Судовой регистр СССР составил акт «О категорическом запрещении балластных переходов для т/х «Академик Карпинский».

Судно опять идет на ремонт в порт Висмар и стоит в доке два месяца. Что уж тут говорить о выполнении судном плана грузоперевозок и о социалистическом соревновании с экипажами других судов БГМП. План I полугодия 1952 г. выполнен лишь на 44%. Капитан А.А. Яковенко пишет рапорты начальнику БГМП Логинову, политдонесения начальнику Политотдела пароходства Сорокину с обоснованием планирования работы судна под погрузку тяжелыми кубатурными грузами, а не легкими, сыпучими и малокубатурными. Просит Службу технической эксплуатации БГМП принять во внимание плохое состояние корпуса. А в ответ – обвинения экипажа в технически неграмотной эксплуатации судна и всех его механизмов. В результате – кадровая чехарда, каждые три месяца почти весь экипаж обновляется.

Но экипаж продолжает упорно работать: по 15-16 часов в сутки пашут механики, мотористы и матросы. В июле 1953 г. капитан Ю. А. Жарков по радио докладывает руководству, что за первое полугодие 1953 года на судне произошло только три аварии (а в первом же полугодии 1952 года их было десять), и, выполняя исторические решения XIX Съезда КПСС, теплоход, работая на Балтике между портами Вентспилс, Росток, Висмар, Таллинн, Калининград, Амстердам, выполнил 23 рейса. Все рейсы закончены с перевыполнением плана, и сэкономлено 40 тонн топлива. Текст этого «радиодоклада» был опубликован в газете «Советская Балтика» БГМП, а до этого т/х «Академик Карпинский» более двух лет не упоминался на страницах газет.

В начале августа 1953 г. в Калининграде произошла частичная замена экипажа. Прибыли для работы на штатных должностях несколько курсантов Ленинградского Высшего мореходного училища. На стоянке провели партийное и комсомольское собрания – секретарем парторганизации избран третий механик Беляев Алексей, а комсомольским вожаком Второй механик Фисюк Николай. Там же, на стоянке в Калининграде, 13 авгу-

ста 1953 года коммунисты провели закрытое партсобрание «Обсуждение постановления ЦК КПСС о преступных антипартийных и антигосударственных действиях Лаврентия Берии».

В свой последний рейс судно вышло 30 августа. Сухие строки из учебника «Аварии судов от потери остойчивости» (Аксютин Л.Р., Благовещенский С.М.) рассказывают:

«Обстоятельства гибели судна.

30 августа 1953 г. из Калининграда в Амстердам вышел теплоход «Академик Карпинский» с грузом 1400 т. пшеницы. Теплоход вышел в рейс с креном 2 на правый борт, который на следующий день достиг до 5-7 е. В 12:30 31 августа капитан развернул судно носом против волны. Так как крен от изменения курса не исчез, легли на прежний курс. В 15:00 крен уже достиг 15 на правый борт. Для спрямления судна начали заполнение танка № 4 левого борта заборной водой. При этом руль был положен право на борт, в результате чего судно развернулось левым бортом к ветру, и крен возрос до 20 и продолжил увеличиваться. В 15:30 он достиг 28, после чего начали заполнять заборной водой танк №2 левого борта. В это время сила ветра возросла до 7 баллов при волнении в 5 баллов. Вода стала заливать судно и через разбитые иллюминаторы поступать в судовые помещения.

В 16:00 вскрыли люк и начали штивку сместившегося зерна. При этом было обнаружено, что верхние доски продольной переборки смещены со своих мест. Крен возрастал, и в 18:00 был отдан приказ оставить судно, которое в 18:10 затонуло.

Причиной аварии признано смещение груза и плохое крепление верхних досок шифтинг-бордсов. Однако эта причина не может считаться единственной. Установлено, что несколько иллюминаторов в носовой части корпуса было разбито, воздушные и мерительные трубки закрывались негерметично, палуба имела трещину в районе грузовой лебедки. В феврале 1953 г. отмечен случай поступления около 100 т воды в трюм по неизвестной причине. Это затопление трюма привело к намоканию груза и возникновению крена до 10 на правый борт».

В спасательных работах принимала участие морская авиация. Пригодились американские «Каталины». История сохранила фамилии пилотов – это майор Щелоков, капитаны Прибылов и Ефимов, старший лейтенант Романов. В район гибели судна севернее косы Хель подошли спасательные корабли Балтфлота. Всего было спасено 18 человек. Из них только 12 человек живыми.

Ну, и конечно, была создана комиссия, которая на долгие годы засекретила все, что было связано с гибелью судна и его техническим состоянием. С живых взяли расписку о неразглашении тайны. С ними она и ушла. Мы ищем родственников или тех, кто был причастен к этой трагедии. Отзовитесь!

**P. S.** А поляки намерены снять фильм о тайне гибели судна. По крайней мере, режиссер Кшиштоф Вноровский заявил об этом. 📺

### В ЖИВЫХ ОСТАЛИСЬ:

Гатин Виктор Юлиусович – старший механик

Беляков Алексей Осипович – третий механик

Питерский Михаил Миронович – четвертый механик

Андрианов Борис Павлович – электромеханик

Уткин Григорий Константинович – радист  
Бунковский Александр Иванович – боцман

Тартанских Борис Алексеевич – матрос второго класса

Рубцов Борис Алексеевич – матрос второго класса

Колосов Марат Николаевич – матрос первого класса, курсант ЛВМУ на штатной должности

Яниметс Виктор Адольфович – моторист первого класса

Озолин Николай Иванович – моторист второго класса

Бычков Константин Арсеньевич – буфетчик

Матрос второго класса, курсант ЛВМУ на штатной должности Артамонов Евгений Григорьевич, 1932 года рождения, умер в госпитале в Калининграде и похоронен там же.

### НАШЛИ ТЕЛА СЛЕДУЮЩИХ МОРЯКОВ:

Исаев Владимир Андреевич – старший помощник капитана

Соколов Анатолий Иванович – третий помощник капитана, курсант ЛВМУ на штатной должности

Фисюк Николай Александрович – второй механик

Жаренков Евгений Сергеевич – моторист первого класса

Вывихвост Анатолий Николаевич – токарь

### ОСТАЛЬНЫЕ ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА:

Жарков Юрий Афанасьевич – капитан  
Кораго Владимир Васильевич – второй помощник капитана

Панарин Григорий Яковлевич – штурманский ученик

Плотников Альберт Александрович – матрос первого класса, курсант ЛВМУ на штатной должности

Канатьев Роман Алексеевич – матрос второго класса, курсант ЛВМУ на штатной должности

Морозов Иван Яковлевич – матрос второго класса

Матюшечкин Анатолий Петрович – матрос второго класса

Пономарев Геннадий Степанович – матрос второго класса

Салин Василий Иванович – повар  
Остались навеки в море.



**Бюллетень Балтийской территориальной организации  
Российского профессионального союза моряков**

**Издается с мая 2005 г.**

**Учредитель** – Балтийская территориальная организация Российского профессионального союза моряков.

**Адрес редакции:** 198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, к. 2, каб. 705, тел./факс 251-18-07.

**Главный редактор** – Ольга Лукина.

При перепечатке или использовании материалов **ссылка**  
на бюллетень «Морской Профсоюзный Телеграф» **обязательна.**

**WWW.BRO.RU**

**Отпечатано в ООО «Макс-принт».** Тираж 999 экз. Распространяется **бесплатно.**

**Санкт-Петербург 2015 г.**



