

В ПАМЯТЬ О КАПИТАНЕ

Всем известно, что история Санкт-Петербурга неразрывно связана с жизнью, работой или творчеством большинства известнейших исторических личностей. В нашем городе почти каждая улица, площадь или сквер имеет отношение к какому-либо выдающемуся писателю, художнику, ученому или военному. Но вот почему-то в городе, являющемся Морской столицей России, до сих пор не имеется ни одного памятного знака, который отражал бы заслуги работников морского флота. Появление мемориальной доски на доме 184 по Невскому проспекту, где жил легендарный балтийский капитан, Герой социалистического труда Арам Михайлович Оганов, должно восполнить этот пробел. Именно с таким предложением Балтийская территориальная организация РПСМ обратилась в Комитет по культуре Санкт-Петербурга.

Практически, вся жизнь и, однозначно, вся трудовая деятельность Арама Михайловича неотделима от Балтийского морского пароходства, которому он отдал почти полвека. Закончив с отличием в 1945 году судоводительское отделение Бакинского морского техникума, молодой специалист Оганов пришел работать в БМП. С первых шагов он зарекомендовал себя исключительно добросовестным, требовательным, принципиальным командиром морского флота. В течение короткого промежутка времени освоил практику работы на морских судах, и руководство пароходства, учитывая исключительные успехи молодого штурмана, сочло возможным уже к концу первого года работы повысить его в должности до второго помощника капитана. Отмечая отличную работу и достигнутые производственные успехи, Министерство Морского флота в феврале 1949 года наградило Оганова почетной грамотой. В 1952 году Арам Михайлович принял под свое командование пароход «Матрос Железняк».

Работая на т/х «Севастополь», Арам Оганов участвовал в арктических рейсах, дважды совершил сквозной переход с западного на восточный берег СССР Северным морским путем.

В 1960 году за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития морского транспорта, Указом Президиума Верховного Совета СССР был награжден Орденом Ленина. В том же году, как один из лучших и способных капитанов Балтийского морского пароходства, капитан Оганов был назначен на новый, построенный в ГДР, пассажирский теплоход «Эстония».

Дальнейшая деятельность капитана была полностью посвящена становлению и развитию пассажирского флота. Продолжая совершенствовать свою квалификацию, в 1961 году заочно закончил Ленинградское высшее инженерно-морское училище имени адмирала Макарова.

В 1963 году за многолетнюю безаварийную работу и высокую организацию судовой и штурманской службы тридцативосьмилетнему Оганову было присвоено звание капитана-наставника.

Далее были «Александр Пушкин», ставший флагманом отечественного пассажирского флота СССР, «Михаил Лермонтов», и всегда Арам Михайлович был первым в открытии пассажирских линий. Рейсы через Атлантику под командованием капитана Оганова стали толчком для дальнейшего развития советского пассажирского флота на мировых путях. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 мая 1971 года Араму Михайловичу было



присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

С 1987 года Арам Михайлович перешел на береговую работу в связи с назначением на должность начальника Управления пассажирских перевозок Балтийского морского пароходства, с 1990 года был капитаном-наставником отдела пассажирских перевозок БМП. За время работы в пароходстве воспитал 29 капитанов дальнего плавания. Свою жизненную вахту капитан Оганов закончил 26 сентября 2008 года, душа капитана упокоилась на Серафимовском кладбище.

По воспоминаниям современников, капитан Оганов был ярчайшей и талантливой личностью, человеком дела. Те, кто работал бок о бок с капитаном, отзываются о нем, как об очень интеллигентном человеке,

способном найти подход как любому моряку из экипажа, так и любому береговому работнику, включая начальство. Во многом благодаря именно характеру капитана, обстановка на судне всегда была доброжелательной, но рабочей. Установление мемориальной доски, по единодушному мнению, вполне заслужено, учитывая его вклад в морское дело.

Обращение профсоюза уже рассмотрено, по нему вынесено положительное заключение и направлено в Правительство Санкт-Петербурга. Правда, следуя букве закона, последнее слово в данном случае остается за Губернатором, который должен внести соответствующее представление в Законодательное собрание города. В БТО РПСМ уверены, что это представление не заставит себя долго ждать.



АМЕРИКА: ВИД С МОРЯ

С 11 декабря Консульства США в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и Владивостоке в ограниченном объеме возобновят проведение собеседований при оформлении неиммиграционных виз. Посольство США в Москве продолжит проводить интервьюирование заявителей на получение всех типов виз также в ограниченном объеме. Такое сообщение появилось на официальном сайте Посольства США в России 4 декабря с. г.

В сообщении приводятся слова посла США в России Джона Хантсмана о том, что американский народ желает, чтобы россияне имели возможность путешествовать в США, знакомиться с американской культурой, обучаться в университетах Америки и вести бизнес с американскими партнерами. Поэтому американская дипмиссия в России рада частично возобновить предоставление визовых услуг в силу того, что взаимодействие между двумя народами и американо-российские деловые связи являются основой стабильности двусторонних отношений.

В тоже время, г-н Хантсман выразил глубокое сожаление по поводу того, что «мы не сможем возобновить выдачу виз в том объеме, который мы поддерживали до необоснованного решения правительства Российской Федерации существенно сократить численность персонала посольства США и трех наших консульств. Мы продолжаем выполнять свою работу со значительно сокращенным кадровым составом, что неизбежно подразумевает сокращенный объем визовых услуг. Хотя мы рады возобновить этот процесс, его ограниченный характер по-прежнему является печальным последствием решения правительства РФ ограничить штат дипмиссии США».

Как все помнят, проблемы с визами начались с 1 сентября – начиная с этой даты в генконсульствах США в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и Владивостоке можно было только продлить визу, а впервые получить американскую визу можно было только в посольстве в Москве. Естественно, многие моряки, работодатели которых требовали наличия у членов экипажей своих судов визы США, на себе почувствовали все трудности, вытекающие из обострения политической обстановки. Ведь продлить визу, не проходя собеседования, можно лишь в том случае, если с момента окончания ее срока действия прошло не больше года, а если больше – все по новой. В Москве же время ожидания собеседования доходило до двух(!) месяцев. Дело дошло до того, что многие россияне выезжали в страны Прибалтики или в Таиланд, чтобы там подать заяв-

ние на получение транзитной американской визы, благо законы США это позволяют.

Сразу же после того, как Джон Хантсман вручил свои верительные грамоты Президенту Владимиру Путину, председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня направил новому Послу США в России обращение, основной смысл которого сводился к тому, что российские моряки, которым транзитные визы C1/D требуются в силу производственной необходимости, пострадали совершенно несправедливо, и процедура визирования для моряков, по сути, должна быть упрощена, чего, собственно, можно достичь, выведя моряков в особую категорию заявителей. Позже с подобным обращением к послу выступила Конфедерация труда России.

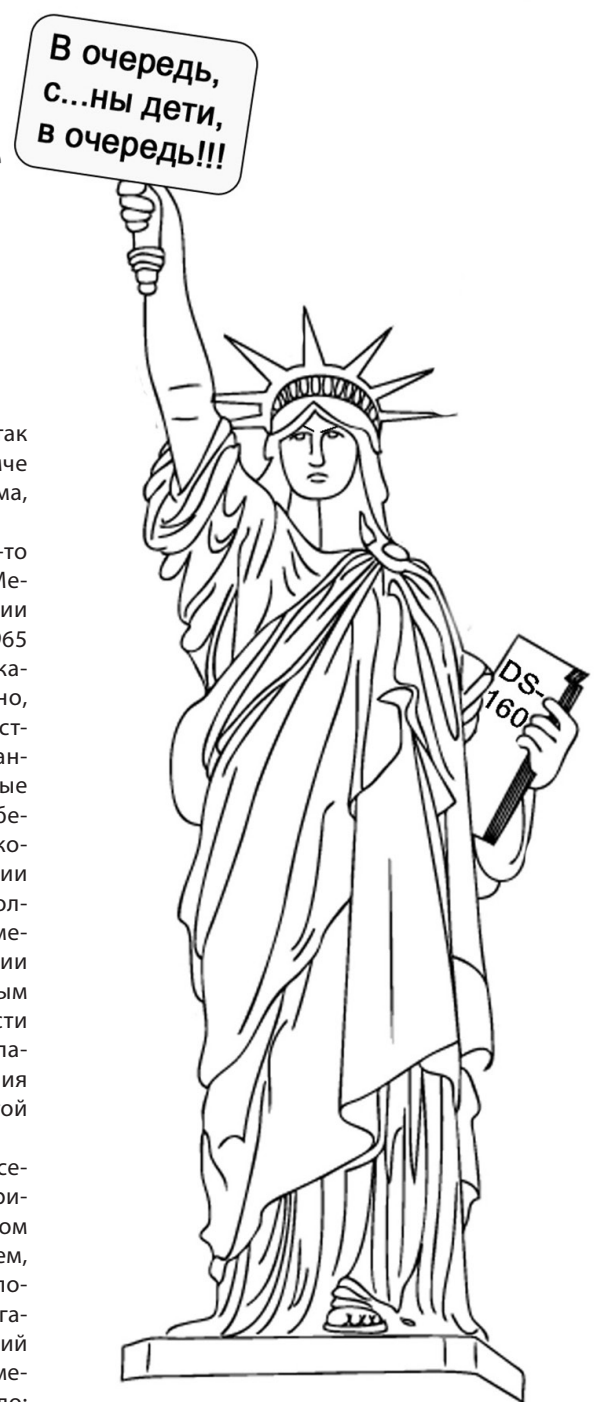
Надо отдать должное Посольству США, ответ профсоюзы получили. Но факт получения ответа является единственным положительным моментом этой переписки, потому что в своем ответе Джон Хантсман не сообщил для моряков ничего нового. Да, мы сожалеем, что так получилось, да время ожидания пока сократить нельзя, поэтому мы рекомендуем морякам воспользоваться программой продления визы без интервью, или подавать свои заявления в других странах, где морякам удобно. Почему нельзя выделить моряков в отдельную категорию заявителей, в ответе не объясняется.

Хотя, наверное, подобная дипломатическая работа должна проводится не профсоюзами, а российским министерством иностранных дел. Ведь как-то можно дипломатично объяснить американцам, что российский моряк – самый проверенный моряк в мире. Его проверяют, когда выдают загранпаспорт, проверяют, когда выдают удостоверение личности моряка, проверяют, когда он выезжает за пределы Российской Федерации, и даже когда приезжает обратно. Можно же американцам вежливо намекнуть, что именно с их подачи была придумана эта дурацкая Конвенция № 185, заменившая нормальный паспорт моряка на пластиковую карточку с биометрическими данными, которая, в общем-то, никому не нужна, потому что моряки все равно должны иметь загранпаспорта с визами,

саму Конвенцию ратифицировали не так много стран, а сами американцы, громче всех кричавшие об угрозе терроризма, кстати, ее полностью проигнорировали.

Еще, наверное, можно было бы как-то тактично напомнить, что существует Международная конвенция об облегчении морского судоходства, принятая аж в 1965 году, и там расписаны все процедуры, каким только могут подвергнуться судно, экипаж, груз и пассажиры в порту, и в частности, сход моряков на берег. «Иностранцам, членам экипажа, государственные власти должны разрешать сходить на берег во время стоянки в порту судна, на котором они прибывают, если по прибытии судна необходимые формальности выполнены и государственные власти не имеют основания отказать им в разрешении сойти на берег по причинам, связанным с мерами здравоохранения, безопасности или общественного порядка. Члены экипажа не обязаны иметь визу для увольнения на берег», – это стандарт 3.19 упомянутой Конвенции...

Вообще, конечно, американцы – веселые ребята, в том смысле, что легко придумывают для всего мира правила, а потом также легко их же и нарушают. Причем, в какую сторону повернется стрелка политических взаимоотношений, предугадать трудно. Казалось бы, хуже отношений между Америкой и Россией, чем во времена Карибского кризиса, и быть не могло: советские войска на Кубе, американские ракеты в Турции, Кеннеди с Хрущевым держат под подушками ядерные чемоданчики: как бы другой первым не нажал кнопку. И ничего – не прошло и десяти лет, Никсон приехал в гости к Брежневу, и советские моряки в американских портах стали прекрасно сходить на берег, не имея никаких виз. До сих пор многие помнят, как прямо с моря можно было дать агенту сведения о составе экипажа, уже в порту получить «шор-пасс» и идти себе гулять с обычным паспортом моряка. Могли ли так же поступать американские моряки в российском порту, второй вопрос, но, с другой стороны, среди американцев не так много моряков, ходящих «в заграничку». Как бы то ни было, этот чудесный обычай канул в Лету, к боль-



шому огорчению всех, не только российских, моряков, и вопрос, почему его нельзя вернуть, остается без ответа.

Так что, в принципе, новость о возобновлении работы американских консульских служб в регионах России хорошая, но ключевые слова здесь «объем ограничен». А это значит, что быстро не будет. Так что пока все наладится, морякам, которым необходимо получить транзитную визу США, и которые делают это впервые, действительно, лучше последовать совету посла и обращаться за ней за границей. Для примера: время ожидания собеседования в Консульстве США в Вильнюсе составляет 1 календарный день, в Риге – 4 дня, в Таллинне – 3, в Бангкоке – 1, в Сеуле – 2, в Минске – 7... В Москве – 53.

ПО ВЫСШЕМУ РАЗРЯДУ

Образовательный ценз, который применяется к ряду должностей на российском флоте с 2013 года, похоже, начинает проникать в другие сферы деятельности. Например, в систему административного судопроизводства. В Государственной Думе на рассмотрении находится закон об обязательном наличии диплома о высшем образовании у лиц, представляющих интересы граждан в российской судебной системе. В настоящее время ни гражданский процессуальный кодекс, ни арбитражный процессуальный кодекс такого требования не содержат, и граждане (впрочем, как и организации) сами решают, кому поручить защиту своих прав. Если закон примут, то с 1 июля 2018 года давать такое поручение можно будет только профильным специалистам.

– К подобным инициативам отношение всегда двоякое, – комментирует ситуацию юрист Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков Дмитрий Иванов. – С одной стороны, подобные ограничения имеют свои плюсы: правовые вопросы – дело серьезное, и ими должны заниматься, как говорится, специально обученные люди, а не дилетанты. Могу также предположить, что законодатели рассчитывают, что в конечном итоге такие ограничения помогут в значительной степени «разгрузить» суды в хорошем смысле этого слова – сократить так называемую судебную волокиту.

– Однако с другой стороны, то есть с точки зрения гражданина, оспариваю-

щего свои права в суде, и по ряду причин не имеющего возможности присутствовать на заседаниях лично, планируемые нововведения привнесут ряд, скажем так, неудобств, – продолжает юрист. – Во-первых, услуги специалистов, как правило, всегда стоят денег. Во-вторых, условие о необходимости профильного высшего образования у представителя нарушает сложившуюся практику, когда интересы граждан, например, по гражданским делам, могли представлять по доверенности их ближайшие родственники. И моряков это касается в первую очередь.

Специфика морской профессии такова, что моряк проводит по несколько месяцев

в рейсе, и у него чисто физически не получается защищать самому свои интересы в суде на берегу. В нашу организацию моряки часто обращаются за юридической помощью, и бывает так, что мы готовим все необходимые документы, а родственники моряков при нашем содействии в ходе судебных разбирательств весьма успешно добиваются выплат компенсаций или, например, погашения задолженности по заработной плате. То есть, моряк работает, а суд идет. С принятием нового закона представлять интересы моряка в суде в его отсутствие смогут только квалифицированные юристы. Если моряк обратится в профсоюз, это будут юристы профсоюза.

В этой связи хотелось бы напомнить, что направления деятельности юридического отдела БТО РПСМ включают в себя, кроме юридической консультации, представительство моряков-членов профсоюза в судах общей юрисдикции, арбитражных судах, третейских судах, государственных органах власти, а также претензионную и исковую работу по жалобам и обращениям членов профсоюза.

Правовые инспекторы БТО РПСМ обладают необходимой квалификацией и практическим опытом, которыми члены профсоюза могут воспользоваться совершенно безвозмездно.

ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ

Бывают на свете такие люди: как выберут смолоду свой путь, так и идут по нему всю жизнь, не сворачивая.

Легко или трудно приходится — не важно, они лишь вдохнут поглубже и дальше идут, подстраиваясь под новые обстоятельства. Жизнь для них — это дорога, а дорога нужна для того, чтоб идти. Например, в круинговой компании «Балткруинг» есть такой сотрудник — Николай Васильевич Малышев. Этот год для Николая Васильевича — юбилейный, как говорится, семьдесят лет за кормой. И все эти годы связаны с морем и с моряками.

Выпускник Ленинградского мореходного училища пришел в Балтийское морское пароходство уже в некотором роде знаменитым, а точнее — узнаваемым: в январе 1972 года пароходская газета «Моряк Балтики» поместила небольшую заметку с фотографией паренька в боксерской стойке. Николай занимался боксом, и довольно результативно: защитил звание кандидата в мастера спорта, был чемпионом высших и средних учебных заведений Министерства морского флота. К тому времени, как вышел газетный номер, радист Малышев уже получил свое первое назначение на лесовоз «Алапаевсклес».

В первом же рейсе стихия показала молодому моряку, на что она способна. В Северном море судно попало в довольно опасную ситуацию: в результате шторма караван леса «пошел», крен доходил до семидесяти градусов, машина встала, волной выбило иллюминаторы. Но экипаж справился, судно выровняло, главный двигатель запустили. Этот эпизод наметнул радисту, насколько труд моряка может быть тяжелым и опасным, но трудностями Николая было не удивить — за плечами молодого человека уже была работа на Мысе Челюскин.

Эта история заслуживает отдельного упоминания. После окончания средней школы, Николай, впрочем, как и многие молодые люди того времени, был полон энергии и желания попробовать себя в сложном, на-

стоящем деле. Он пошел в «Ленморниипроект», попросился в экспедицию и уехал на Север вместе со специалистами, проводящими изыскания по поиску подходящего места под строительство арктического морского порта. Впоследствии, кстати, Николай Васильевич, уже в качестве члена экипажа т/х «Кузьминки», совершавшего рейс из Ленинграда в порт Зеленый Мыс на Колыме, повидал знакомые места — правда, как говорится, с другой стороны, с моря.

После «Алапаевсклеса» был «Комсомолец Литвы», «Гарри Поллит», а потом — командировка в должности радионавигатора на ледокол «Михаил Сомов», тот самый, про ледовый дрейф которого снят фильм «Ледокол». Только Николай Васильевич участвовал не в той трагической, а в 22-й Антарктической экспедиции 1976-1978 годов. «Сомов» вез очередную смену полярников, научную группу, разные грузы для полярных станций «Мирный» и «Ленинградская», а также спецтехнику, которая должна была уже своим ходом пойти вглубь материка на станцию «Восток». В этом походе «Михаил Сомов» также попал в ледовую ловушку — канал свободной воды был настолько узок, что судну не хватало места для разворота, а впереди по курсу выхода не было. Ледовый дрейф продолжался полтора месяца и, в конце концов, используя улучшение погодных условий и ледовой обстановки, судно смогло выйти на чистую воду.

Начальником радиостанции Николай Васильевич стал на т/х «Волхов», а потом в его морской

карьере случился небольшой перерыв. За время работы на берегу в профкоме плавсостава БМП Николай Васильевич успел получить высшее экономическое образование, однако все равно вернулся на флот. В качестве первого помощника работал на таких судах, как «Инженер Мачульский», «Композитор Мусоргский», «Елгава». В это время руководство БМП стало готовить Николая Малышева для работы в представительстве ММФ за границей и направило его на специализированные курсы английского языка, которые тот успешно закончил. И хотя планы руководства изменились, «за границу» Николай Васильевич все же поехал.

Конец 80-х годов — как раз тот период, когда в пароходствах начали появляться представители иностранных судоходных компаний, желающие выступить в роли работодателей для советских моряков. Николай Васильевич, знающий английский язык и имеющий определенный жизненный и рабочий опыт, подходил как никто другой. Так Малышев вместе с двумя другими советскими гражданами-моряками попал в состав экипажа т/х «Trade Vision», который работал под греческим флагом. Советский «маркони» превратился в «спарка»: именно так капитан-грек называл своего нового радиста — «spark», то есть «искра».

В 90-х Николай Васильевич работал начальником радиостанции на небезызвестных «сенаторах». В 1991-1993 годах на верфях ФРГ для СССР строилась большая серия современных контейнеровозов типа «Сенатор» вместимостью около трех тысяч «теусов». Однако, в связи с распадом Союза и экономики страны, «сенаторы» разошлись в частные компании под «удобные» флаги. В Санкт-Петербурге подбором экипажей для них занималась только что созданная на тот момент круинговая компания «Юником». В «Юникеме» Николай Малышев и работал, пока профессия радиста не исчезла из судовых ролей мирового флота.



Николай Малышев в начале пути.
«Моряк Балтики», 1972 год.

В круинговой компании «Балткруинг» Малышев работает с 2004-года. Здесь пригодились и его опыт как моряка, и опыт работы с кадрами, и высшее экономическое образование, и английский язык. Николай Васильевич уверен, что российские моряки — самые лучшие, их отличает высокая ответственность и универсальность образования. Хотя, отмечает он, советская система подготовки морских специалистов была все-таки лучше с точки зрения практической составляющей. Теория — теорией, а практика — практикой. А что касается изменений в отрасли, то Николай Васильевич с улыбкой утверждает, что по нынешним условиям труда он сам бы с удовольствием ушел в рейс, да вот радисты сейчас не востребованы.

За свою трудовую жизнь Николай Васильевич Малышев обошел весь мир: побывал на всех континентах, и в Арктике, и в Антарктике. Занимал разные должности, и подчинялся, и руководил, но всегда двигался вперед. Надо было повышать квалификацию — шел учиться, надо было срочно переквалифицироваться — не боялся перемен и шел переучиваться. Стоять на месте нельзя, уверен Малышев. И в качестве совета молодому поколению моряков Николай Васильевич с высоты своего жизненного опыта говорит просто: «Дорогу осилит идущий».

СУД НА СТОРОНЕ МОРЯКА

Четверть века прошло с той поры, когда в России закончилась эпоха государственной собственности и плановой экономики и наступили «новые времена».

Почти десять лет, все 90-е годы страна пребывала в полнейшем хаосе: государственные предприятия ликвидировались, из-под земли, как грибы после дождя, выскакивали всякого рода ооо-тоо-оао-аозт, тут же лопались, как пузыри, налоги то платили, то не платили, зарплату то давали, то не давали, госструктуры делили полномочия — кто какие взносы будет собирать, у народа, что называется, волосы назад, главная задача — выжить. Слава богу, сейчас эта муть более-менее закончилась. Но икается, между прочим, до сих пор.

Вот к примеру, собрался матрос Алексей Борисович Черепанов — дальневосточный моряк-рыбак — на заслуженный отдых. Собрал необходимые документы, получилось тридцать два года трудового стажа, из которых больше двадцати пяти отдано морю. По всему выходит, что положена моряку льготная пенсия, назначаемая по достижению пятидесятипятилетнего возраста. А ему в Пенсионном фонде от ворот поворот: говорят, мол, не хватает у вас, мил человек, стажу специального, так что через пять лет приходите.

Удивился моряк и, надо сказать, возмутился. Как же так? И записи в трудовой книжке имеются, и справки о работе все на руках, и суда, на которых он трудился, не какие-нибудь летучие голландцы, а вполне конкретно существовали, ловили рыбу, в конце концов, были в реестрах рыбных портов, при отходах и приходах подавали судовые роли, где он числился членом экипажа.

Да, говорят ему в Пенсионном фонде, но вот, например, восемь месяцев и девять дней вашей работы на БМРТ «Гангут» в 1994 году мы зачестить не можем, потому что никаких архивных документов о том, что вы работали в рыболовце-колхозе «Рассвет Севера», где числился траулер, не осталось. А самого колхоза уже и нет давно, ни фактически, ни хотя бы на бумаге. Поэтому минус. И один год пять дней вашей работы на БМРТ «Гольфстрим» в 1995 — 1996 годах тоже не годятся, потому что СП «Софко», которое вам двадцать лет назад внесло запись в трудовую

книжку, с 2002 года называется ООО «Софко», и архивные документы у них сохранились только начиная с этой даты, а из того, что было до 2002 года, ничего не осталось. Поэтому тоже минус. Ну, а что касается одного года трех месяцев и двадцати восьми дней работы на БМРТ «Данко», то запись о приеме вас на работу в 1996 году в трудовую книжку вносило АО «Росфлот», а об увольнении в 1997-м — АОЗТ «Росфлот». Сведений о переименовании организации мы не нашли, так что минус само собой. И вообще, данных о том, что эти компании производили за вас отчисления в Пенсионный фонд у нас нет, а значит, будем считать, что вы там не работали. К тому же, что это за «бмрт» такое, может там вовсе не вредно и не опасно.

С такими заботами и пришел моряк-рыбак — нет, не в профсоюз рыбаков, который уже давно не только рыбу, но и мышей не ловит — а в Дальневосточную региональную организацию Российского профсоюза моряков. Юристы ДВРО взялись за это непростое дело. Хорошая повесть получится, если подробно рассказать, где они только ни добывали доказательства работы моряка на вышеназванных судах, но, надо отдать должное, все, что можно было добыть, добыли, и через суд восстановили права моряка.

Судебное решение Находкинского городского суда занимает двенадцать страниц машинописного текста, и некоторые абзацы следует высечь на асфальте перед дверьми любого Управления Пенсионного Фонда Рос-

сийской Федерации — чтобы чиновники, идя утром на работу, читали и учили наизусть.

Во-первых, что касается отсутствия документов. Находкинский городской суд установил, что в соответствии с российской Конституцией, ограничение в получении досрочной пенсии по причине отсутствия необходимых дополнительных документов, «сенаторы» разошлись в частные компании под «удобные» флаги. В Санкт-Петербурге подбором экипажей для них занималась только что созданная на тот момент круинговая компания «Юником». В «Юникеме» Николай Малышев и работал, пока профессия радиста не исчезла из судовых ролей мирового флота.

Во-вторых, относительно неполучения Пенсионным фондом взносов от работодателя. Судья напомнил представителям Пенсионного фонда, что Постановлением Конституционного суда РФ от 10.07.2007 г. № 9-П признаны не соответствующими Конституции пункт 1 ст. 10 ФЗ «О трудовых пенсиях в РФ» и третий абзац п. 7 «Правил учета страховых взносов, включаемых в расчетный пенсионный капитал», и тем самым установлено, что в неуплате или неполная уплата работодателем страховых взносов не дает Пенсионному Фонду право не включать такие периоды работы гражданина в страховой стаж, так же, как и снижать при назначении или перерасчете пенсии размер ее страховой части.

И в-третьих, о подтверждении работы во вредных и опасных условиях. По мнению Находкинского городского суда, отсутствие данных в системе персонифицированного учета ПФР о занятости граждан на соответ-

ствующих видах работ свидетельствует лишь о том, что работодатель как страхователь ненадлежащим образом исполнил обязанность по своевременному представлению сведений в пенсионный орган. А если в трудовой книжке или паспорте моряка имеется запись о занимаемой «вредной» должности, то этого достаточно. Так что матрос Черепанов совершенно прав в притязаниях на льготную пенсию.

Казалось бы, ну и что тут такого? Ну, доказали пенсионному фонду, что матрос не верблюд. На самом деле, решение суда имеет значение не только конкретно для матроса Алексея Черепанова, и логика суда с точки зрения правоприменения представляет чрезвычайный интерес. Именем Российской Федерации суд установил, что на граждан, как на застрахованных по обязательному пенсионному страхованию лиц, не может возлагаться риск последствий ненадлежащего исполнения работодателем обязательств по перечислению страховых сумм и подачи необходимых сведений в Пенсионный Фонд. Это значит, что тысячи моряков и рыбаков, работавших на судах под флагом России в мутные девяностые годы, когда фирмы ежедневно открывались, закрывались и переименовывались, а сведения в налоговые и пенсионные органы подавались, как бог на душу положит, даже при отсутствии всех требуемых архивных справок могут претендовать на законно заработанную льготную пенсию. Скорее всего, свое право придется отстаивать в суде, но прецедент есть, и создали его профсоюзные юристы.

ВЕЧНОЕ МОРСКОЕ БРАТСТВО

«Уважаемый господин Кобылкин! По поручению моряков Грузии и сотрудников бывшего Грузинского Морского Пароходства позвольте выразить Вам и всей Вашей команде нашу сердечную благодарность за проявленное внимание к памяти нашего знаменитого земляка капитана Анатолия Качарава. Установленный благодаря Вашим усилиям бюст капитана послужит не только увековечиванию вклада легендарного экипажа ледокола «Александр Сибиряков» в Великую Победу, а также будет живой страницей нашей общей великой истории!!! Да здравствует вечное морское братство!!!»

Такое письмо написал председатель Профсоюза моряков Грузии Анатолий Чиджавадзе в адрес Губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрия Кобылкина. А обновленный памятник капитану Анатолию Алексеевичу Качарава был открыт в Батуми 31 августа у стен Батумского мореходного училища. Казалось бы, какое отношение имеет ямальский губернатор к Батуми и Профсоюзу моряков Грузии, а тем более к грузинскому капитану? Все просто, но для начала нужно немного вспомнить историю, которая, до определенного времени, была общей – и для Грузии, и для России.

...25 августа 1942 года в Карском море встретились два судна: немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» и ледокольный пароход «Александр Сибиряков». Первый известен как самый успешный рейдер Кригсмарине, который орудовал в рамках операции «Вундерланд», нападая на союзнические конвои, следующие по Северному морскому пути и советские порты, находящиеся в регионе. Второй – как первое судно, совершившее сквозное плавание Северным морским путем за одну навигацию. У «Шеера» было задание атаковать порт Диксон, «Сибиряков» же шел из Диксона на Северную Землю с грузом для полярной станции, на борту находилось 104 человека. Капитаном советского ледокольного парохода был Анатолий Качарава.

Около часа дня сигнальщик на «Сибирякове» заметил дым неизвестного судна. Совершенно очевидно, что и на «Шеере» заметили «добычу». Но немцы намеревались не только уничтожить торговое судно, но прежде разузнать важную информацию. На немецком крейсере подняли американский флаг, и сигналами передали ложное название судна. В ходе не продолжительного диалога, в котором с якобы «американского» корабля на русском языке спрашивали о ледовой обстановке в проливе Вилькицкого, капитан Качарава почувствовал опасность и принял решение следовать на полном ходу к острову Белуха, для того, чтобы укрыть людей и груз. Была объявлена тревога: все бойцы заняли места у орудий, а в штаб ГУСМП дали радиogramму: «Встретили иностранный крейсер. Наблюдайте за нами». Ответ пришел незамедлительно: ни американских, ни японских военных кораблей в акватории Карского моря находиться не может.

На «Шеере» перестали притворяться, подняли немецкий военно-морской флаг и включили «глушитель» радиосигналов. Крейсер



Капитан Анатолий Качарава (www.b-tavberidze.livejournal.com)

потребовал от советского капитана прекратить радиопередачи и лечь в дрейф, сделали предупредительный выстрел. Однако Качарава успел передать две радиogramмы: «Началась канонада, ждите», затем «Нас обстреливают». «Александр Сибиряков» принял бой.

Вооружение советского парохода не шло в никакое сравнение с вооружением крейсера. «Сибиряков» имел на борту два 76-мм зенитных орудия, «Шеер» – шесть орудий калибра 283 мм, восемь орудий – 150 мм, шесть орудий – 105 мм, плюс малокалиберную зенитную артиллерию и два 533-мм четырехтрубных торпедных аппарата. Залпы ледокола повредили на «Шеере» зенитные орудия, ранили орудийную прислугу. Крейсер же выдал шесть залпов: из почти трех десятков снарядов главного калибра четыре попали в цель. Никаких шансов у «Александра Сибирякова» не было. Первым же попаданием на «Сибирякове» повредило радиостанцию и систему телефонной связи. Вторым снарядом накрыло корму, мощным взрывом убило тридцать человек. Третий снаряд попал на носовую палубу, где взорвались бочки с бензином, начался пожар. Четвертый – угодил в ботдек и взорвался в котельном отделении, уничтожив левый паровой котел. Ледокол полностью потерял ход и дал дифферент на нос. Капитан Анатолий Качарава был тяжело ранен, потерял много крови, но уцелевшая часть команды «Сибирякова» сдаваться не собиралась. Командование судном принял помполит. С аварийного радиопередатчика дали радиogramму: «Помполит приказал покинуть судно. Горим, прощайте. 14 ч 05 мин». По приказу комиссара старший механик открыл кингстоны.

Бой крейсера с ледоколом продолжался 43 минуты. Увидев, что «Александр Сибиряков» прекратил огонь, немцы подошли ближе. Моряки с «Сибирякова» находились в двух шлюпках, одну из которых немцы потопили. К другой был выслан катер для добычи данных о караванах, ледовой обстановке, кодов и шифров. В шлюпке находились 28 человек,



Фрагмент т/х «Александр Сибиряков», глубина 45 метров (www.fertoing.ru)



Гибель «Сибирякова», фото из немецких военных архивов (www.allwars.com)

из которых больше половины, включая капитана, были взяты в плен. Оказавший сопротивление матрос был расстрелян на месте, а несколько человек отказались от эвакуации на немецкий крейсер и выпрыгнули за борт. Помполит и старший механик остались на судне и ушли вместе с ним. В 15 часов «Александр Сибиряков» затонул, не спустив флага. Но Диксон был уже предупрежден о предстоящем нападении, и успел подготовиться.

Дальнейшая судьба капитана Качарава сложилась непросто. Вместе с выжившими из шлюпки капитан был отправлен в концлагерь Штуттгоф, но моряки пережили немецкий плен, и в марте 1945 года были освобождены советскими войсками, занявшими Польшу. Однако домой моряки не вернулись – капитан и другие члены экипажа, из-за нахождения в плену были направлены для «проверки» в фильтрационный лагерь НКВД в Уфе. Тем не менее, командование ВМФ знало и помнило подвиг «сибиряковцев», и в сентябре 1945 года часть команды погибшего ледокольного парохода была награждена орденами и медалями, в том числе и капитан. Начальник Главсевморпути Иван Папанин в своем заключении написал: «Представление старшего лейтенанта Качарава А.А. награждению за героическое поведение в бою с линкором противника поддерживаю и считаю его достойным награждению Орденом «Красное Знамя». Некоторые источники пишут, что орден капитану вручал лично Сталин, и для этого Анатолия Алексеевича в срочном порядке вывезли из Уфы и предъявили вождю, но точных данных об этом, к сожалению, нет.

Как бы то ни было, вскоре после войны капитан вернулся в Мурманск, к своей работе, и продолжил водить суда в суровых северных широтах – «Илья Муромец», «Леваневский», «Байкал», «Тбилиси». В это время с ним познакомился Стэнли Александрович

Курочкин, будущий известный балтийский капитан, а тогда – курсант судоводительского факультета первого послевоенного набора ленинградского Высшего Арктического морского училища имени адмирала Макарова, начавший свою морскую карьеру с лопаты кочегара на борту ледокольного парохода «Леваневский». Стэнли Александрович два года работал под командованием капитана Качарава, и до сих пор помнит каждый рейс. Так же хорошо Стэнли Александрович помнит, как пароходы, проходившие в месте боя «Сибирякова», давали гудки в честь погибших моряков, и традиция эта сохранялась долгое время. Вообще капитан Курочкин уверен, что Анатолий Качарава достоин самого высокого звания, например «Героя Советского Союза» – раз вся жизнь капитана прошла в СССР – и долгое время переписывался по этому поводу с Администрацией Президента РФ. Но в 2012 году ему пришел окончательный, хотя и странноватый, отказ: отныне за «старые» заслуги советские звания не присваиваются, в во времена новой России капитан подвигов не совершал.

Но это сейчас, а тогда, в 40-50-х годах уже прошлого века ни о каком «геройстве» речь не шла – нужно было просто работать, много работать. Анатолий Алексеевич трудился в Арктике до 1967 года: в это время в республиках СССР стали образовывать национальные пароходства, кадровый состав набирали из работающих специалистов. Радиogramму ММФ СССР о своем назначении на пост начальника Грузинского морского пароходства Анатолий Алексеевич получил, находясь в очередном рейсе на п/х «Тбилиси». Капитан Анатолий Качарава возглавлял ГМП, практически, до конца своей жизни – до 1979 года, а в 1982 году Анатолий Алексеевич умер, и был похоронен возле Батумского мореходного училища.

Не знал капитан, да и не мог знать, что страна, на благо которой он трудился всю жизнь, вскоре исчезнет с политической карты, что Арктика, где прошли труднейшие годы, будет территорией одного государства, а родная Грузия – другого. Но кому же еще, как не капитанам морских судов, знать, что в море нет политики и нет национальностей, но есть уважение к труду, мужеству и силе духа. И совершенные подвиги помнятся людьми сквозь годы, границы и расстояния. Так и с «Александром Сибиряковым» – его героический бой с «Адмиралом Шеером» вошел в историю, точка в которой была поставлена совсем недавно, спустя три четверти века.

Несколько лет назад под патронажем Губернатора ЯНАО был запущен проект «Карские экспедиции», целью которого стал поиск в регионе затонувших во время Великой Отечественной войны судов. Так, осенью 2014 года, благодаря участию в экспедиции специалистов Санкт-Петербургской компании «Фертоинг», специализирующейся на комплексных морских изысканиях, в Карском море были обнаружены останки «Александра Сибирякова» и, таким образом, установлены точные координаты места гибели судна. Судовой колокол легендарного парохода передан в музей ледокола «Красин».

Как рассказал председатель Профсоюза моряков Грузии Анатолий Чиджавадзе, главным идеологом проекта является краевед из Салехарда, член Русского географического общества и руководитель поискового комитета Сергей Шулинин, организовавший реставрацию захоронения и установление на могиле бюста легендарного капитана, за что потомки великого капитана и вся морская общественность Грузии выражают благодарность всем участникам «Карской экспедиции». Как говорит Анатолий Чиджавадзе, у политиков свои дела, у народа – свои. А морское братство – вечно.