

МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ТЕЛЕГРАФ

Информационный выпуск Балтийской территориальной организации Российского профессионального союза моряков
 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, № 3, ИЮНЬ, 2005
 WWW.BRO.RU



СОБЫТИЕ

Друзья! Поздравим друг друга с нашим праздником - Днем работников морского и речного флота!

Уважаемые моряки!

Когда вы приходите в круизную компанию, обратите внимание, не стоит ли в приемной наша фирменная стойка со свежим номером «Морского Телеграфа». Теперь свой экземпляр газеты вы можете взять.

В офисе «Unicom» на улице Васи Алексеева, д. 14...



В парходстве «Ласточка» на Верейской улице, д. 6...



В компании «Афалина» на Межевом канале, д. 5...



И в компании «Балтингер» на Галерной улице, д. 20



В НАШЕМ ПОРТУ

ТОРЖЕСТВО ЗДРАВОВОГО СМЫСЛА



23 июня генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Н. Негодов официально уведомил Балтийскую территориальную организацию РПСМ о том, что конкурс, проводимый для выбора нового управляющего ледоколами в целях снижения эксплуатационных расходов, был признан несостоявшимся. В этом же письме сообщается, что петербургскому филиалу «Росморпорта» предложено согласовать условия нового договора с ЗАО «Портовый флот». На какой срок планируется дальнейшее сотрудничество, в

письме, к сожалению, не оговаривается. Также нам стало известно, что конкурс признали несостоявшимся по причине того, что только одна из нескольких фирм, в нем участвовавших, предложила условия, отвечающие требованиям чиновников. С другой стороны, такое положение вещей не является чем-то удивительным - если бы было наоборот, это явно противоречило бы всякому, если не здравому, то экономическому смыслу уж точно.

Как ясно следует из ответа «Росморпорта» на наш запрос, в

калькуляцию договора на возмездное оказание услуг входят расчеты с экипажами ледоколов, установленные нормы эксплуатационных расходов, накладные расходы и вознаграждение управляющей компании. Вот как раз эта калькуляция и должна была быть сокращена. Но, сами понимаете, эксплуатационные нормы на то и нормы, чтобы не нарушаться. В то же время, слабо верится в то, чтобы какая-либо компания добровольно согласилась сама себе уменьшить «вознаграждение». Так что оставалась только зарплата экипажей и накладные расходы, куда входят также и расходы на питание экипажей, а также снабжение их постельным бельем и спецдеждой.

Что требовали чиновники, и что предлагалось конкурсантами относительно этих параметров, можем только догадываться. Но тот факт, что «консенсуса» по этому вопросу достигнуто не было, лишний раз подтвердил

нашу правоту. Как бы то ни было, что принесет новый договор с «Портофлотом» покажет время, а пока можно друг друга поздравить с тем, что, видимо, есть и другие, более человеческие, способы снижения расходных статей госбюджета.

К тому же, ФГУП «Росморпорт» решил сам попробовать свои силы в «отработке эффективного управления и снижения эксплуатационных расходов по содержанию ледоколов». И первым шагом стала передача ледокола «Капитан Сорокин» в управление своему питерскому филиалу. Пока моряки ледокола довольны: и работодатель солидный - все-таки государство, и условия труда на вполне достойном уровне. Что ж, поживем - увидим, возможно, управление без посредников действительно будет более выгодным как для собственника, так и для моряков. Тем более, что тут, по идее, можно будет сэкономить на «вознаграждении управляющей компании».

ЧТО ПРОИСХОДИТ

НАЧНЕМ СНАЧАЛА

Mediterranean Shipping Company (MSC) аннулировала соглашение о судовом менеджменте с ОАО «Совкомфлот». По условиям договора менеджмент судов осуществлялся его дочерней компанией «Unicom». После окончания двухлетнего контракта семь контейнеровозов типа «Сенатор» были переданы в управление кипрской фирме «Dobson Fleet Management». «Сенаторы», общей вместимостью 3000 TEU, ходили под удобными флагами преимущественно на Дальнем Востоке. Это событие не могло не затронуть наших моряков, так как комплектование судов экипажами входило в расторгнутое соглашение. Фактически, после перевода судна под «чужую» компанию ситуация для моряка может развиваться



Юрий Сухоруков: «Значит, начнем все сначала»

по двум направлениям. Первое означает возможность потери рабочего места на этом судне вообще, а другое - приобретение нового «хозяина», как сложатся отношения с которым неизвестно. И, хотя DBF считается серьезной компанией, «Адриатик Танкерс» до поры до времени тоже считалась солидной фирмой. В любом случае, подобные перемены для моряков существенны, и их беспокойство по этому поводу нам понятно.

Со своей стороны можем отметить, что проблемы с рабочими местами возникнуть не должно, так как компания DBF не настаивает на полной смене экипажей упомянутых судов. Как заявили ее представители, компания и дальше собирается использовать моряков с «Сенаторов» для работы на этих контейнеровозах. Обусловлено это решение во-первых тем, что российский моряк достаточно высоко ценится на международном уровне, а моряк,

выбранный такой компанией как «Совкомфлот», тем более. А во-вторых, специалист, отработавший несколько контрактов на одном и том же судне, получает в своем роде уникальный опыт работы и уже знает всю специфику своего судна.

Для того, чтобы добрые намерения «Dobson Fleet Management» были подкреплены чем-то более осязаемым, заместитель председателя РПСМ Юрий Сухоруков в начале месяца посетил офис компании на Кипре, где и прошли переговоры. И, хотя переговорный процесс проходил достаточно сложно, его результатом стало подписание коллективного договора, одобренного МФТ. Договор с 08 июня регулирует отношения между моряками и их работодателем, и действует на всех семи судах.

В ГОРОДЕ...

14 июня в рамках девятого Петербургского международного экономического форума состоялось подписание соглашения между ГМА им. адм. С.О. Макарова и Ассоциацией норвежских судовладельцев (Norwegian Shipowners' Association - NSA). Проект носит название "NSA Class", рассчитан минимум на 5 лет и посвящен целевой подготовке в академии российских офицеров торгового флота для работы на судах норвежских судовладельцев. По плану в ГМА должны быть сформированы две группы российских курсантов - судоводителей и судомехаников - которые будут обучаться в академии по расширенной программе с учетом требований Норвежского морского директората. Плавательскую практику курсанты будут проходить только на судах норвежского флота. После окончания обучения в академии и получения дипломов молодые офицеры будут направлены на работу в норвежские компании.

В церемонии подписания этого соглашения приняли участие представители Российского профессионального союза моряков.

В ЕВРОПЕ

В период с 6 по 17 июня в Антверпене прошел учебный семинар Международной Организации, проводимый в рамках целевой программы МОТ "Улучшение безопасности в портах России".

Россию на этом семинаре представляли специалисты Министерства транспорта РФ, Союза Российских Судовладельцев, Государственной инспекции труда, Отраслевого центра по охране труда ЦНИИИМФА. От Российского профсоюза

моряков в работе семинара принял участие главный технический инспектор труда Евгений Хижняк.

Кроме теоретической части, программой семинара было предусмотрено посещение судов в порту Антверпен. По окончании обучения участники получили сертификаты специалистов МОТ международного образца.

А ТАКЖЕ:

ПИРАТЫ...

03 июня агентство SeaNews сообщило о нападении пиратов на VLCC-танкер "Nord Millennium" (флаг Кипра). Нападение на судно произошло в Персидском заливе недалеко от крупнейшего иракского экспортного терминала Басра. Трое вооруженных пиратов поднялись на борт судна, избили капитана и, забрав 42 000 долларов, скрылись на быстроходных катерах.

14 июня в Персидском заливе неподалеку от терминала пираты напали опять, теперь уже на VLCC-танкер "Premputi". Танкер дедевейтом 280 тыс. тонн принадлежит крупной компании Mercator. Экипаж судна проявил стойкость и смог отбить нападение.

14 июня суд малазийского города Кота Тингги вынес обвинительный приговор индонезийским пиратам. Граждане Индонезии в возрасте от 37 до 52 лет признаны виновными в нелегальном пересечении границы, незаконном хранении оружия и, по меньшей мере, в трех случаях вооруженного нападения на рыболовецкие суда в малазийских территориальных водах. Пиратам принадлежал катер с двигателем в 200 л.с., что позволяло им выходить в открытое море на дли-

тельное время и нагонять тихо идущие суда. Каждый из пиратов приговорен к шести годам тюремного заключения и семи ударам ротанговой палкой.

А в это же время в Малаккском проливе недалеко от острова Лангкавитанкер "Нэглайн Делима" (флаг Малайзии), перевозивший дизельное топливо из Сингапура в Мьянму, подвергся нападению и был захвачен группой пиратов из десяти человек. Пираты, вооруженные пулеметами и мачете, атаковали танкер на своем быстроходном катере. Один из 19 членов экипажа сумел прыгнуть за борт и доплыть до катера, на котором прибыли бандиты. Ему удалось добраться до ближайшего поста морской полиции, после чего на место происшествия направились полицейские и отряд специального назначения. Заметив приближение полицейских на пяти патрульных катерах в сопровождении военного судна, пираты объявили экипаж заложниками и стали угрожать взорвать катер. После длительных переговоров, бандитов убедили подчиниться требованиям властей и сдаться полиции. Пострадавшие от побоев капитан танкера и двое матросов были доставлены в больницу.

Между тем, Международное Морское Бюро подвело итоги по учету пиратских нападений за первый квартал 2005 года и нашло, что их количество уменьшается. За первые три месяца этого года пришли сообщения о 56 пиратских нападениях. В прошлом же году эта цифра составила 79, а в 2003 - 103. Некоторые эксперты ММБ считают, что такому сокращению способствовало январское цунами, которое поразило регионы с традиционно высокой активностью морских раз-

бойников. Другие представители ММБ предостерегают о поспешности выводов, и считают, что основной причиной снижения уровня пиратских набегов все-таки являются энергичные действия стран, вблизи которых процветает пиратство. Например, сингапурские военно-морские силы уже эскортируют суда, классифицируемые ими как торговые суда высокой ценности, те есть суда, перевозящие сжиженные газы и нефтеналивные танкеры.

... ПОЛИЦЕЙСКИЕ ...

10 июня в порту Минамата на острове Кюсю был задержан сухогруз "Валерий Кузьмин". Об июня по приходу в порт на сухогрузе, как и положено, был произведен таможенный досмотр. Замечаний от представителей таможенной службы никаких не поступило, и 11 июня "Валерий Кузьмин" должен был покинуть порт. Однако, накануне утром на борт судна поднялись офицеры японской таможни и, после обыска, произведенного в...судовом туалете, предъявили капитану пакет с марихуаной. У экипажа были изъяты документы, средства мобильной связи, и запрещен сход на берег. В результате проведенного японскими полицейскими органами дознания принадлежность наркотического вещества кому-либо из членов экипажа судна установить не удалось. 16 июня "Валерию Кузьмину" было разрешено покинуть порт.

...И МИРОВЫЕ СУДЫ

В целях обеспечения морского требования мировым судьей города Находки был наложен арест на СТР "Коряжский", принадлежащий ООО

"Пролив". Инициатором дела выступили наши коллеги из Дальневосточной региональной организации РПСМ, которые обратились в мировой суд с заявлением о взыскании с владельца СТР "Коряжский" заработной платы, оплаты дней отпуска, денежной компенсации за задержку заработной платы и компенсации морального вреда членам экипажа этого судна. Промысловые рейсы членов экипажа закончились в 2004 году, однако до сих пор рыбаки не получили всех выплат за работу, а администрация ответчика стойко уклонялась от выполнения своих обязательств. Ознакомившись с исковыми заявлениями и изучив материалы дела, судья пришла к выводу о том, что принятие мер по аресту судна в дальнейшем затруднит или сделает невозможным исполнение решения суда и оставит моряков и их семьи без средств к существованию. За неимением у суда сведений о наличии денежных средств или другого имущества, которое заменило бы арест судна, было принято именно такое решение.

И ЕЩЕ:

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

На то, что с 01 июня российские моряки не смогут сходить на берег в Южной Корее с паспортом моряка. Как сообщила пресс-служба МИД РФ, в связи со вступлением в силу новых правил паспортного режима, теперь для схода на южнокорейский берег необходимо иметь при себе заграничный паспорт. До этого граждане России могли не только посещать страну, но даже устроиться на работу в Южной Корее по паспорту моряка.

ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ

БРАТЯ-СЛАВЯНЕ ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ

Любят наши соотечественники порассуждать о том, как у нас все плохо устроено, и при этом обязательно сослаться на какую-либо иностранную державу, в том смысле, что вот у них-то там лучше живется. Особенно, если эта страна в известные времена входила в социалистический лагерь, а теперь так же как и Россия пытается встать на рельсы рыночной экономики. Самый распространенный при этом аргумент заключается в том, что, несмотря на такое "подпорченное" прошлое, сейчас там все просто о'кей. Ну, это вполне естественная черта человеческого характера, всегда кажется, что где-то в другом месте трава зеленее. Однако, как оказалось, есть такие места, где трава ничуть не зеленее, чем у нас. Во всяком случае, для моряков.

Возьмем, к примеру, наших братьев поляков. Чтобы узнать, как живет человек, логичнее всего у самого же этого человека и спросить. Расспросив рядовых моряков, так сказать, простой польский народ, с парохода "Rega", зашедшего в наш порт погрузить удобрения, удалось выяснить вот какие вещи.

Во-первых, работа, как таковая, для польского моряка есть. Но ее надо хорошо искать. И в случае успеха работать ты будешь под удобным флагом. Государственного флота у Польши практически не осталось - все или продано или выведено под флаг. Моряки рассказали, что у бывшего польского пароходства в наличии осталось шесть судов и сейчас его основная деятельность заключается, практически, только в формировании экипажей для других судовладельцев, в большинстве своем иностранных. С помощью этого пароходства они и попали на "Rega". Наряду с этим в стране существует определенное количество круинговых агентств, где польскому моряку также предлагается попытать счастья под чужими флагами.

Во-вторых, как говорят моряки, удача чаще улыбается офицерскому составу.

Рядовому моряку трудоустроиться тяжелее, потому что судовладелец делает выбор в пользу более дешевой рабочей силы - в основном филиппинцев. Капитан т/х "Rega" по этому поводу сказал, что если ты очень хочешь найти работу - ты ее найдешь. А матросы говорят, что более десяти лет нанимаются через свое бывшее пароходство, и признаются, что менять что-либо в этой системе бояться, так как не факт, что в другом круинге их возьмут. Опять же для устройства на хорошую работу требуется хорошее знание английского языка. Моряки "Rega" утверждают, что всю жизнь работают только в национальном экипаже - языками не владеют на должном уровне. Во всяком случае, на наши вопросы они предпочитали отвечать на плохом русском. А для высокооплачиваемого рабочего места этого не достаточно.

В-третьих, как раз что касается оплаты труда. Работают поляки в основном по таким

же договорам ИТФ и соответствующим ставкам. Ничего такого, чему было бы можно позавидовать. Есть, конечно, исключения, когда капитан или механик попадают в крупную нежадную судоходную компанию, но это, опять-таки, бывает не часто. К тому же, если польский капитан будет работать на судне, например, под голландским или норвежским флагом, ему точно так же, как и русскому, не будут платить те деньги, которые платили бы голландцу или норвегу. И это несмотря на то, что Польша теперь входит в Евросоюз. Более того, попробуй на такое судно попади - европрофсоюзы не дремлют. Моряки по этому поводу морщатся, говорят, ничего для них не изменилось с этим вхождением, и никто им еврозарплаты платить не собирается. Союз - союзом, а денюжки - врозь.

В-четвертых, об отношениях польских моряков с профсоюзами. Польские моряки

знают, что в Польше есть морской профсоюз "Солидарность", более того, многие из них являются членами этого профсоюза и, даже еще более, исправно платят профсоюзные взносы. Но о том, что конкретно дает моряку членство в профсоюзе, имеют довольно смутное представление. Также как и наши. Вроде бы всю пользу и необходимость профсоюза понимают, но использовать этот инструмент для защиты своих прав не умеют. Есть коллективный договор, и хорошо. Знакомая картина. Мы, говорят, уже старые, так привыкли.

В-пятых, по поводу старых и молодых. Молодых специалистов в Польше мало. Как выяснилось, не пользуется профессия моряка большой популярностью среди молодежи, не является больше престижной. Молодежь выбирает те специальности и те учебные заведения, после окончания которых можно будет спокойно и сытно жить на берегу. Не считается теперь моряк в Польше, да как и у нас, богатым человеком. На суше можно больше заработать.

Ну, а шестое, и самое характерное сходство, это то, что не нужен польский моряк своему государству. Точно так же, как и наши, предоставлены ребята сами себе, и нет до их трудностей никакого дела никому, кроме профсоюза. Как говорится: спасение утопающих дело рук их самих. Сам себе ищи работу, сам борись за свои интересы, сам себя защищай. Пенсионное обеспечение для бывших моряков в Польском государстве тоже не предусмотрено. Моряки "Rega" говорят, хочешь иметь пенсию на старости лет, сам начинай откладывать запасы загодя. В общем, каждый устраивается в этой жизни, как может.

Так что, если судить по принципу "езде хорошо, где нас нет", получается, что Польшу в это "езде" включать не надо. Один черт, что у нас, что у них. Моряки, во всяком случае, ничем (см. фото) от наших не отличаются.



ПРИЛОЖЕНИЕ К ИНФОРМАЦИОННОМУ ВЫПУСКУ



Капитан дальнего плавания Валентин Герасимов

Тяжелая, но интересная работа у вас, моряки. Любой из Вас, наверняка, мог бы рассказать не одну занимательную историю или случай из своей морской практики. Уверены, что если бы все рассказы моряков собрать вместе, то материала хватало бы на хорошую районную библиотеку. Жаль только, что жизнь у моряка такая, что некогда ему этими вещами заниматься.

А вот, например, Капитан дальнего плавания Балтийского Морского Пароходства Валентин Герасимов нашел время, и самостоятельно издал небольшую книжку под названием "Смешные морские истории". Капитан Герасимов считает, и мы с ним полностью согласны, что нельзя забывать свое прошлое, каким бы оно ни было. Нельзя забывать людей, которые это прошлое составляли.

И к нашему профессиональному празднику, который традиционно отмечается в первое воскресенье июля, мы публикуем для вас, моряки, некоторые рассказы из книги Капитана Герасимова. Пусть это будет небольшой подарок от автора и Российского профсоюза моряков для всех, чья жизнь связана с морем.

Несколько слов об авторе: Герасимов Валентин Изосимович родился в 1938 году, окончил Ленинградское Высшее Мореходное Училище, с 1959 года по 1996 работал в Балтийском Морском Пароходстве, до 1972 года - штурманом, с 1972 по 1996 капитаном, с 1996 по 2000 работал на судах под иностранными флагами. Сейчас Валентин Изосимович работает капитаном-наставником в компании "Афалина".

Еще, наверное, необходимо отметить, что материалы были предоставлены редакции исключительно для некоммерческого использования, а все авторские права принадлежат Капитану Герасимову В.И.

При перепечатке материала ссылка обязательна. Адрес Герасимова В.И. в Интернете: valger38@mail.ru



Капитан-наставник Валентин Герасимов

*Смешные морские истории
В память о Балтийском Морском
Пароходстве, с которым была
связана вся моя жизнь*



ЧИСТОСЕРДЕЧНОЕ ПРИЗНАНИЕ

Я начал работать в Балтийском Государственном Морском пароходстве с 1959 года после окончания штурманского факультета Ленинградского Мореходного училища. Торговый флот пароходства состоял из 75 старых судов, из них около 20 стояло в ремонте. Получить место штурмана для молодого моряка было невозможно, и мне повезло только получить место матроса 1-го класса на пароход "Коломна". Через год я получил место 4 штурмана на этом же пароходе.

После отпуска я ожидал судно и выполнял обязанности секретаря-машинистки в службе мореплавания - основной службе для капитанов и штурманского состава в пароходстве. Много интересных, с невероятной морской судьбой капитанов работало тогда в пароходстве. Печатаешь на машинке, а сам слушаешь, что рассказывают старые капитаны. Вот два капитана Невский и Каневский - оба прошли Испанию, Великую Отечественную войну с Германией, ходили в конвоях на США, неоднократно тонули, но не потеряли чувства юмора. Среди моряков и начальства они пользовались большим авторитетом и имели прозвища Пат и Паташенек из-за разницы в росте.

Вот в службу заходит только что вернувшийся из рейса молодой капитан Петр Коблов и докладывает капитану-наставнику В. Каневскому про прошедший рейс. Рейс был тяжелый - сходили в США, на Кубу, Мадагаскар, Гамбург, Владивосток, затем Северным морским путем через Мурманск вернулись в Ленинград. Рейс прошел без аварийных происшествий, никто не изменил Родине, не сбежал за границу.

- "Молодец, Петька", - похвалил его капитан-наставник: - "Не зря я тебя дрючил еще старшим помощником капи-

тана на моем судне. Помнишь, небось, "Новгород?"

- "Да, хороший был пароход, да и экипаж был всем на зависть", - и хотя был октябрь и не так жарко, Петька - мужчина два метра ростом и весом килограммов на сто двадцать - изрядно пропотел от натужного разговора.

Лицо его покраснело, со лба капал пот. Владимир Александрович Каневский был роста небольшого, как раньше говорили метр с кепкой на высоких каблуках, да и весом в два раза легче своего бывшего помощника. Он повернулся к своему приятелю капитану-наставнику Александру Васильевичу Невскому, и, показывая на Петьку, сказал:

- "Вот такие кадры нужно готовить для флота, вот кто нас заменит на капитанском мостике, учись, Александр Васильевич, пока я жив."

Александр Васильевич по комплекции подходил Петьке, а по возрасту они с Каневским были с одного года, 1905, и были настоящими морскими волками, дослужившими до звания капитанов дальнего плавания. Но в дальнейшем молодой капитан Петр Коблов вместо того чтобы выразить удовольствие от похвалы командира, полез за большим клетчатым платком в карман, высморкался, вытер опять пот со лба и доложил слабым голосом:

- "Вот, Владимир Александрович, вызывают на парткомиссию сегодня в 15:00 в связи с моим аморальным поведением в рейсе. Политработник, гадюка, он же первый помощник, еще вчера в день прихода в порт Ленинград после мировой рюмки водки у меня в каюте за удачный рейс, уже успел за полчаса до конца рабочего времени забежать в партком пароходства, и рапортом доложить о моем аморальном поведении, коммуниста - капитана Петра Алексеевича Коблова."

Затем дрожащим голосом Петька докладывает обстоятельства своего аморального поведения:

- "После шестимесячного рейса я простоял двое суток на мостике, обходили ураган Флора, судно было в балласте и нас здорово потрешало. Утром спускаюсь в каюту, а наша буфетчица Нинка палубу мою, подняв высоко свою кормовую часть тела, так что трусишки видать, а корма у нее, как у хорошего вельбота, имеет полное образование - то есть в теле. В голову затмение какое-то нашло, разыграла кровь коня троянского, поднял ее, как пушинку, и все аморальное и свершилось. Нинка как будто этого шесть месяцев и ждала, только просила: "Не торопись, Петя, иначе счастье наше будет односторонним". Да, Владимир Александрович, Нинка в этом деле, как капитан-наставник, имеет большой опыт. Потом она мне рассказала, что до нее очень домогался помполит, на политбеседы вызывал, политучебу обещал ей отменить, но, как мужчина, он ей противен, роста метр с кепкой и руки потные, глаза бегают и челюсть вставная, она сама видела, когда он забыл ее на умывальнике."

Философия Нинки была железная: на судне 25-30 мужиков, а из женского пола она одна. И под кого-нибудь все равно придется ложиться, она уже дважды побывала замужем и терять ей было все равно нечего. Капитан на судне самый большой начальник, как говорят моряки, второй после господ бога, и Нинка всегда ложилась только под капитана. Фигуру она имела грудвую, и кормовой частью бог ее не обидел. А мужик без жениного надзора, он везде конь, хоть партийный, хоть беспартийный, в России или в Африке.

- "Ну, так у нас все и покатилося", - говорит Петька: "Рейс

идет как и положено, днем пароход ведем, а ночью Нинка мне постель греет. Первый помощник было пробовал проверить мой сон или побеседовать о марксизме в ночное время, но я ему показал мой кулак и послал на все четыре стороны. Он, конечно, затаил злобу и, хотя мы с ним перед приходом в Ленинград помирились, он все-таки накатал на меня подлянку в партком. Вот, Владимир Александрович, иду в партком отбиваться. От всего откажусь, никто ничего не видел, никто ничего не слышал".

- "Ну и дурак ты, Петька", - отвечал капитан - наставник: "Чему только я тебя учил. Ты подумай, кто заседает в этой парткомовской комиссии: старые партийцы - пердуны. Что им интересно узнать, так это как ты сожительствоваешь со своей Нюшкой, и им нужно твое чистосердечное признание. Ты свою морду натри платком, чтобы она еще краснее была, намочи свой платок и будешь вытирать ее почаще, как будто пот с тебя льет от переживаний. Ты расскажи им все, что было и не было, приукрась свои любовные похождения в ванне и во всех возможных позах. Закончи словами "судно привел в порт, экипаж здоров, план выполнен, родине никто не изменил, ошибки свои признаю, обязуюсь их впредь не повторять, приму от Вас любое наказание". Учти тебя еще надо, Петька, ну, двигай, потом нам все расскажешь".

Капитан Петр Коблов направился в партком, сделал все, как учили. Прошло около двух часов, и сияющий капитан зашел в кают-компанию капитанов-наставников.

- "Ну, рассказывай, Петька!" - потребовал Александр Васильевич.

Петька попросил сначала водички испить, а затем приступил к докладу:

- "Вхожу я, и предстаю перед двенадцатью членами парткома, как перед апостолами господ бога. Председатель зачитывает выдержку из рапорта первого помощника о моем аморальном поведении, он, иуда, тут же сидел и утвердительно поддакивал. Затем председатель, имеющий подпольную кличку "запленных дел мастера", так как всегда требовал максимального наказания, спрашивает: "Вы, товарищ капитан, конечно, все отрицаете?" - и ехидно так смотрит на всех апостолов. Каково же было их удивление, когда я подтвердил наличие аморального акта. Сначала было грубое молчание минуты две, и они не знали что делать. Ведь обычно в таких ситуациях все идут на несознанку и отрицание всех фактов, но потом все очухались и попросили рассказать чистосердечно перед своими товарищами по партии, как я докатился до такого позора. Ну, я им выдал по полной программе, как вы меня учили, как все началось после двенадцатибального шторма и бессонной недельной вахты на мостике. А сам все тру и тру морду смоченным платком, затем они попросили рассказать о буфетчице, ну, я им доложил по полной программе и как в ванне, и как в ночное время гольшем на шлюпочной палубе, в дымовой трубе и даже на гирокомпасе мы любили друг друга, по-настоящему занимались сексом. Закончил доклад как и вы сказали: "Родине не изменял и готов принять любое наказание от решения моих товарищей по партии, вплоть до высшей меры наказания". Председатель партийной комиссии выступает вдруг с такими словами, что меня чуть слеза не прошибла. Он сказал:

"Товарищи коммунисты, вы видите перед собой честного, прямого советского капитана - воспитанника нашей партии, он провел судно под советским флагом по морям капиталистического мира, он честно признал свои ошибки. Есть предложение поставить ему на вид после нашей с вами беседы, пожелать ему счастливого плавания и выдать ему путевку в

санаторий для поправки здоровья так, как он идет в отпуск после длительного и тяжелого рейса".

Наш первый помощник весь скукожился от такого решения партийной комиссии, первым выскочил в коридор и скрылся. Все члены комиссии пожали мне руку и просили почаще заходить в партком для решения любых

вопросов. Видимо, мой чисто-сердечный доклад им особенно понравился с подробностями. Ну, Владимир Александрович, большое спасибо за науку, побегу в кадры для оформления отпуска, а затем через пару месяцев опять в рейс, да и Нинка тоже не возражает против нашей совместной работы."

Капитан Петр Коблов побежал дальше - по делам, ведь жизнь продолжается. Два капитана-наставника дружно закурили по хорошей американской сигарете под чашечку мозамбикского кофе и один заметил:

- "Да, учить и учить еще надо молодых капитанов,

Александр Васильевич, а то ведь ошибок наделают, и таких, что не скоро их и исправят".



НЕПРОЧНОСТЬ МАТЕРИАЛА

В июле 1960 года пароход "Коломна" прибыл в порт Росток для переоборудования главной машины с твердого угольного топлива на жидкое - мазут. Погода была прекрасная, пароход отстоял в Ленинграде около двух недель, пока решался вопрос о постановке судна на Нептун верфь в Росток. Экипаж хорошо отдохнул и был готов к предстоящему ремонту.

В Ленинграде произошла частичная смена экипажа и для заграничного ремонта отдел кадров усилил экипаж своими блатными моряками идеологически подкованными, которые редко выходили в рейсы, а на такие ремонты или на приемку новых судов за границей были в особом списке.

Для идеологического усиления экипажа на замену старшего помощника капитана, у которого почему-то оказалось излишнее количество не отгулянных выходных дней, не смотря на выражения капитана, прибыла Эмма Ромуальдовна в полной морской форме с рекомендацией парткома для первого помощника использовать ее по воспитанию молодых моряков, как бывшую комсомолку, пришедшую на флот в 1935 годах по призыву комсомола - девушки на флот и в авиацию.

Росток встретил моряков хорошей погодой и длительным ремонтом на три месяца. Великая отечественная война закончилась 15 лет тому назад, настоящие фашисты сбежали на запад в ФРГ, а немецкое население, потерявшее отцов в войне, все-таки нас не любило, несмотря на идеологическую работу коммунистов ГДР, как и мы их из-за убитых наших отцов.

Старший помощник развила бурную деятельность по борьбе за порядок. Так, начала проверять выход на работу палубной команды по секундомеру. Обычно после завтрака все работающая команда из матросов собиралась у подшкиперской на полубаке на перекур и получение заданий от боцмана.

Боцман Петр Михайлович был замечательная личность, плавал с многими капитанами, побывал во многих портах мира, и в период перекуров травил интересные истории про свою морскую жизнь, которая и была его основной. Побывал он и в морских конвоях в военное время, сидел в тюрьме по доносу, но был отпущен, был интернирован в войну в Германии и провел четыре года в лагерях. На флот он пришел из деревни где-то под Новгородом молодым пареньком-комсомольцем, и первый раз попал на пароходе уборщиком за границу. Все было интересно для молодого парня, и в Гамбурге он долго стоял с грузчиками немцами, не понимая что они говорят, но они хлопали его по плечу, называли слова "комсомол", "коммунист", "карошо", угощали кофе, сигаретой, и он поверил в дружбу, в Коминтерн, братство всех рабочих. Приходом в Ленинград первый помощник в своем рапорте в партком указал на ненормальный интерес молодого матроса к иностранцам, что и послужило арестом моряка, и органы НКВД должны были оправдать подозрения в шпионстве. После отказа от добровольного признания следователь приказал зрителям применить обычные меры дознания - бить до потери сознания моряка. К нему три раза применили обычные меры дозна-

ния, но, обладая крепким крестьянским здоровьем, он все вынес, ничего не подписал и ни в каком шпионстве не сознался. Наконец, следователь понял, что пришить никакое дело к нему не получится, закрыл дело, посоветовал моряку все забыть, как сон, не рассказывать никому, что с ним было, и отпустил его на все четыре стороны. В связи с тем, что все произошло в течение недели и сообщения в кадры не поступало из органов, видимо, следователь пожалел такого же, как он, крестьянского паренька, моряка вернули на судно и списали семь выходных по причине отсутствия на работе.

Кроме хорошего языка, Петр Михайлович обладал чувством юмора, прекрасно и красиво матюгался, и любимое слово "едренить" вставлял в обычную речь, не считая его матерным словом. Особенно это не понравилось новому старшему помощнику Эмме Ромуальдовне, и она стала воспитывать боцмана, делая замечания, и запретила употреблять это вводное и связующее слово. Старого моряка все это обижало, но он обязан был подчиниться - ведь она была его прямым начальником. Она вмешивалась в покраску корпуса и все боцманские работы, как говорил боцман "всю плешь проела". Тут с секундомером стала приходить и проверять время начала и окончания работы.

По обычаям всех хороших судоверфей, Нептун-верфь выдала капитану, старшему механику и старшему помощнику новые красивые комбинезоны. Эмма Ромуальдовна любила выходить утром с секундомером только в этом темно-синем комбинезоне с надписью "Нептун-верфь" на немецком языке на спине, в красном защитном шлеме и новых рабочих перчатках.

Кроме того, она могла объясняться с немцами на немецком языке - как оказалось, древне-еврейский язык близок к немецкому, что экономило время на переводчика. С этой помощью она упростила ведущего ремонт судна прораба помочь бедным русским морякам с краской, и прораб доставил на судно две бочки с ужасно пахнущей краской. С такой наш боцман даже не встречался. Это был продукт растущей химической промышленности ГДР - быстросохнущая краска на ацетоне для покраски наружных помещений. Старший помощник не удосужилась получить инструкцию по использованию этой краски и отдала команду боцману покрасить выгородку для тяжело-весной стрелы, которую только что подготовили под покраску.

Выгородка представляла собой углубление глубиной четыре метра и шириной три на три метра и закрывалась сверху водонепроницаемой крышкой. Осмотрев место работ и похвастав перед моряками новым прочным синтетическим комбинезоном, "не то, что ваши - хлопчатобумажные", Эмма Ромуальдовна удалилась на совещание в каюту стармеха.

Начало рабочего дня, солнечное июньское утро, две бригады немецких рабочих ремонтировали грузовые

крышки трюмов на главной палубе. Двое моряков спустились в выгородку вместе с краской и начали покраску, но уже после 15 минут работы в непроевентрируемом помещении стало невозможно работать из-за испарения ацетона, а краска прямо сохла под кистью. Поработав еще 15 минут, моряки почувствовали, что нужно передохнуть и вылезли покурить.

Совещание в каюте стармеха окончилось, и на главную палубу вышла Эмма Ромуальдовна для контроля за работами. И вдруг она увидела двух моряков, перекуривающих у борта судна, что являлось явным нарушением - перекур через 30 минут. Подойдя к морякам, она спросила, в чем дело, и те ей объяснили, что идет испарение краски, и с ней работать нельзя. Обозвав их лентяями и послав их за боцманом, она решила попробовать покрасить самой, спустилась в выгородку и начала красить, не обращая внимания на запах.

Моряки нашли, наконец, боцмана в ахтерпике, объяснили причину невозможности покраски этой краской, и втроем направились в носовую часть судна к выгородке. Когда они подошли, они увидели, что их любимый старший помощник сидит внутри без признаков жизни. Немедленно двое спустились вниз, боцман крикнул людей на помощь, немцы тоже подбежали, почувствовав что-то неладное. В общем, всеми усилиями бесчужденное тело старшего помощника было вытащено на палубу. Немцы принесли свой бачок для питьевой воды и побрызгали водой на ее лицо, и старпомша пришла в себя. Ее подняли на ноги, и она, освободившись от спасших ее рук, решила пойти к себе в каюту, чтобы привести себя в порядок.

Ей нужно было пройти метров тридцать до входа в надстройку, и она гордо последовала вперед. И тут грянул сперва тихий, а затем громкий смех всех присутствующих. Как оказалось, старпомша, потеряв сознание от скопившихся газов, упала кормой частью на краску, и быстросохнущая краска на ацетоне проела ее синтетический комбинезон, и задница молодой женщины предстала во всей красе перед немецкими рабочими и моряками судна. Не понимая что случилось, старпомша начала вертеть головой, затем голое тело почувствовало слабое дуновение ветерка, и в ее сознание появи-



ПОСЛЕДНЯЯ ОШИБКА ПОМПОЛИТА

На теплоходе "Вологда" капитаном был Евтихей Дормидонтович. Роста он был небольшого - 1метр 55 см согласно медицинской книжки, которую имеет каждый моряк торгового флота. Имел выпуклый животик, короткую шею, на которой сидела крупная голова с остатками седоватых волос по бокам, и мясистое толстое лицо с курносом красным носиком, этаким плюмпочкой, и злые сероватые глазки, сморщенные, как буравчики, на любого собеседника. В общем, настоящее лицо английского джентльмена 55 лет, не отмеченного знаками интеллекта.

По складу характера, всякий маленький мужчина имеет комплекс наполеона, и капитан был на судне диктатором. На судне вообще противопоказана демократия, так считается во многих флотах, капитан на судне второй командир после бога, а бога на судне пока еще никто не встречал, все должно подчиняться капитану полностью и беспрекословно.

В большинстве случаев замечено, что в семейной жизни такие мужчины выбирают в жены женщин высоких и могучих. Евтихей Дормидонтович не был исключением и имел именно такую супругу. Супруга считала Евтихю самым умным и красивым капитаном пароходства и помогала в подборе моряков для экипажа в отделе кадров, доводя до кипения инспектора. Во-первых, на судно нельзя было направлять молодых поварих и буфетчиц, которые могут увести мужа в другую семью, самые подходящие - это повар и буфетчица мужского пола, либо женщины старше 50 лет. Она имела какой-то нюх на любителей спиртного и не рекомендовала брать мужа такого моряка в рейс. По уставу морского торгового флота ни один член экипажа не может быть назначен в экипаж без согласия капитана, а члены машинной команды - без согласия старшего механика.

Евтихей Дормидонтович не очень любил свое имя, какое-то староцерковное. Но что поделывать, как рассказала мать, в те годы был голод, и они были очень бедны, хлеб мешали с лебедой, и откуда было взять подарки попу. И когда его отец и мать принесли крестить своего сына в церковь, поп сразу заметил, что в руках у родителей кроме ребенка ничего не было. И, значит, они не принесли ни яичек, ни масла, никаких подношений попу. Отец просил попа назвать сына Владимиром, но тот

со зла назвал сына Евтихеем по церковному численнику. Затем война, отец героически погиб на фронте, мать умерла, братьев и сестер разбросали по детдомам. Из детдома Евтихей направили в морское училище, которое он закончил и попал матросом, а затем штурманом, в Северное морское пароходство, где дослужился до капитана судна заграничного плавания.

Теплоход "Вологда" получил рейсовое задание доставить российские грузы на Кубу в порт Сьенфуэгос, Евтихей Дормидонтович подготовил судно к рейсу, доставлены на борт продукты, снабжение, получили документы и фильмы для экипажа, укомплектован экипаж, и не хватало только первого помощника капитана, как его звали среди моряков на судах - комиссара. Он появился на судне в день отхода с кучей литературы, выданной в парткоме, представился капитану и сказал, что он уже познакомился с личными делами экипажа в отделе кадров пароходства и у него есть ряд вопросов к некоторым морякам. О себе он рассказал, что он по профессии учитель литературы, последние несколько лет работал начальником отдела идеологии в райкоме города Архангельска, и вот для укрепления партийной дисциплины на флоте его направили первым помощником в Северное морское пароходство. По внешнему виду он был противоположен капитану: длинный, тощий, лицо украшал длинный нос и оттопыренные уши. Он уже попрощался с семьей и готов выполнять свои обязанности. Вскоре пришла комиссия на борт судна и быстро оформила документы на выход в море, и рейс начался.

Все моряки на судне имеют свои обязанности, стоят на вахте, работают на камбузе, капитан отвечает за всех и все судно, старший механик отвечает за машинную установку и только первый помощник несет надзор за идеологическим состоянием экипажа и больше ничего. Поэтому первые помощники не пользуются уважением на торговом флоте, многие из них противопоставляли себя капитану в кадровых вопросах, считая себя представителями коммунистической партии в экипаже, как их информировали в высших инстанциях партии - мол, моряки моряками, а вот вы первые помощники в ответе за экипаж перед родной и партией.

Капитан и экипаж благополучно довели судно до Кубы и проходили южное побережье

острова Кубы, как раз напротив порта Гуантанамо, который является военно-морской базой флота США по договору с Кубой на девяносто девять лет.

Было прекрасное утро после завтрака, с берега легкий утренний бриз приносил сладкий запах тропического леса, и у капитана на мостике было прекрасное настроение, и он решил проверить работу лага и скорость судна.

Судно должно пройти одну ту же дистанцию трижды, и капитан должен определить разницу между показаниями счетчика лага и фактического расстояния по карте. Этот маневр и стал выполнять капитан вместе с вахтенным штурманом. Первый помощник палубой ниже у радиорубки наслаждался утренней прохладой и запахом тропиков. Судно один раз прошло мимо Гуантанамо, развернулось и легло на противоположный курс.

В этот момент из Гуантанамо вышел американский крейсер в сопровождении эсминца, и наше судно "Вологда" поприветствовала их спуском государственного флага до половины флагштока по международным обычаям, и американские корабли ответили тем же. Это заметил первый помощник и спросил радиста: "Что это капитан там с американскими кораблями переговаривается?" Начальник радиостанции работал на ключе Морзе, точки и тире так и выстреливали из-под ключа. Начальник радиостанции ответил: "Капитан собирается заходить в Гуантанамо, наверно, хочет сдать американским властям, сейчас лоцмана заказываем".

Первый помощник прокричал что-то и исчез. Он снова появился уже на мостике со свертком в руках. В это время из Гуантанамо вышли два тральщика и направились за крейсером. Начальник радиостанции закончил работу и ушел к себе в каюту, а на вахту заступил молодой радиооператор. Капитан развернул теплоход "Вологда" и продолжал выполнять маневры.

Первый помощник, поняв что капитан хочет сдать судно американцам, написал срочную радиogramму в адрес начальника Северного пароходства и приказал радиооператору срочно передать: "Срочная отстранил капитана за измену родины от командования судном и принял командование на себя кпм первый помощник Ивашкин".

В это время капитан и вахтенный штурман заканчивали последний маневр и последний раз проходили Гуантанамо. Первый помощник сейчас вертелся на мостике за спиной капитана с каким-то свертком в руке и мешал работе капитана, но на него занятые люди не обращали внимания.

Срочная радиogramма быстро долетела до Архангельска, и дежурный капитан немедленно позвонил начальнику пароходства и прочитал ее содержимое. Начальник долго не мог прийти в себя, ведь в России было пять часов утра, и затем продиктовал

срочную радиogramму капитану: "Срочно прошу срочно сообщить где находится капитан также координаты судна нужна ли помощь посольства других судов первому помощнику передать командование судном старшему помощнику следуйте в ближайший кубинский порт кроме Гуантанамо".

На теплоходе "Вологда" капитан закончил маневры, положил судно на прежний курс на Сьенфуэгос и решил выпить чашечку кофе прямо на мостике, и будучи в прекрасном настроении предложил чашечку и первому помощнику. В это время вбежал вахтенный радиооператор и передал капитану только что полученную радиogramму от начальника пароходства.

Когда капитан прочитал радиogramму, он ничего не понял, затем прочитал еще два раза вслух всем на мостике. Только первый помощник как то скособоился, побледнел и рассказал всю правду об этом инциденте с радиogramмой в пароходство, а свертком в руках оказался бутылкой от шампанского, которой он хотел оглушить капитана при последнем развороте судна к порту Гуантанамо.

Евтихей Дормидонтович лишился дара речи, представил свою разбитую голову и себя в гробу, рыдающую над ним дорогую супругу. Он схватил с переборки огнетушитель и с матерными словами, в которых четко было слышно "убью паду", "сволочь", он бросился на первого помощника, но тот, ловко увернувшись, выскочил на палубу, нырнул в свою каюту и закрылся на ключ. Капитан добежал до его каюты, бросил в дверь огнетушитель, который почему-то не сработал, и еще матерился минут пять. Потом успокоился, по пути раздолбал старшего помощника за огнетушитель, и пошел на мостик сочинять ответ в пароходство. Срочную радиogramму, объясняющую ситуацию и глупость первого помощника, капитан составил мгновенно и добавил, что на судне все в порядке, капитан здоров и командует экипажем и судном.

К обеду первый помощник пришел просить прощения, но Евтихей Дормидонтович отказался с ним разговаривать и просил его больше не беспокоить. На судне все стало известно в течение получаса, и моряки еще раз убедились в глупости первых помощников, а авторитет его упал до нуля.

Судно к вечеру добралось до Сьенфуэгоса, и успели до

захода солнца войти в порт. В порту стояло несколько российских судов под грузовыми операциями и моряки ходили друг к другу в гости, обменивались кинофильмами. И вскоре все капитаны знали, как Евтихей Дормидонтович хотел проломить голову, захватить власть на судне. Они заходили к капитану оказать сочувствие и заодно выпить рюмку водки, поговорить об остальных капитанских делах.

Выгрузка "Вологды" продолжалась две недели, и затем судно пошло в Матанзас, где взяло 12000 тонн сахара-сырца для России. После этого случая с бутылкой шампанского капитан приказал выбросить всю пустую тару бутылок, оставшихся после нового года за борт и списать их, как разбившихся после сильного шторма. Характер его резко испортился, он всех подозревал, никому не верил, и всех проверял, и особенно доставалась вахтенным штурманам.

Евтихей Дормидонтович был роста небольшого, а все приборы, локаторы и пеленгаторы рассчитаны на средний рост моряка 175 см, недостатку в 20 сантиметров ему приходилось компенсировать табуреточкой, которую он ласково звал "ответственный штурманский прибор". Как он когонибудь из штурманов зло и не за что обижал, ответственный прибор исчезал, и никто не смог его найти на судне. Он пробовал его уносить в каюту, но забывал, оставлял на мостике, и он мгновенно исчезал, мистика и только. За рейс ему плотник делал пять-шесть таких табуреточек.

Ну, этот рейс оказался очень непростым, и плотник сделал десять табуреток, и, наконец, судно дошло до Архангельска и пришвартовалось к причалу. Пришедшая на борт комиссия закончила свою работу, и на борт хлынули жены и работники пароходства. Работники парткома сразу прошли в каюту первого помощника и закрылись, к капитану зашел капитан-наставник и предложил ему завтра к 09:00 прибыть к начальнику пароходства с отчетом о рейсе.

Супруга капитана встретила своего любимого мужа и не узнала, до чего он изменился, как-то сгорбил, похудел и жаловался на усталость. Вечером Евтихей Дормидонтович почувствовал небольшие боли в сердце, снял их рекомендованным женой нитросорбитом, обсудил все с супругой, благо она была терапев-



том. Она сказала: "Тебе еще три месяца назад предлагали перейти в отдел кадров в группу старшего комсостава, и вот время перехода и пришло, пенсионный возраст и пенсию пора оформлять". Ну, так капитан и решил.

Утром Евтихей Дормидонтович в 09:00 был у начальника пароходства с докладом о прошедшем рейсе, подал рапорт о выходе из плавсостава по здоровью и просил назначить его на береговую работу. Начальник пароходства поблагодарил

за многолетнюю работу в плавсоставе, пожал руку и пообещал обеспечить береговую работой.

Первого помощника без приказов и шума перевели на береговую работу в один из отделов парткома. После этого случая было принято решение набирать на должности первых помощников на торговый флот только из моряков, имеющих морское среднее или высшее образование, чтобы больших и глупых ошибок не делали.

ЖЕРТВА МОДЫ

Летом 1975 года теплоход "Выборг" прибыл в порт Монреаль для погрузки пшеничной муки для Кубинской республики. Погода летом в Канаде прекрасная и напоминает нашу Ленинградскую, авотзима в Канаде посуровее чем наша. Экипаж был доволен хорошей стоянкой и собирался походить по городу, посетить магазины на улице Святой Екатерины, где часто можно было слышать еврейский говор, украинскую мову, одесский говор и чисто русский язык.

Но санитарная служба Канады проверила наши трюма к готовности для перевозки пищевого груза и нашла маленьких червячков, которые живут в деревянной обшивке трюмов. Нам назначили фумигацию, что означает, что экипаж должен покинуть судно на 18 часов, остается только вахта на берегу у судна из трех матросов и вахтенного штурмана, для которых подается дача-вагончик для отдыха. В плохую погоду экипажу представляется гостиница на сутки и небольшие командировочные для питания, но погода была прекрасная, и было предложено провести весь день на международной выставке в большом парке с бассейном с выставочными павильонами и сухим пайком, взятым с судна.

Все были за такой отдых, и на двух автобусах в 08:30 мы отбыли в парк. К этому времени на борт судна прибыли дегазаторы и начали разносить по трюмам и помещениям судна ядовитые серные шашки и готовились их зажечь. Мы быстро покинули судно, расселись в автобусы и выехали на отдых в международную выставку. Парк был прекрасный, павильоны всех стран были полны предметами и описаниями их жителей, в некоторых выступали артисты. Посетителей с детьми было много и наш коллектив влился в толпы отдыхающих, но по правилам увольнения за границей все члены экипажа 40 человек были разбиты на тройки, имели паспорта моряков и небольшое количество канадских долларов на питание. У повара был бидон с чаем и бутерброды с сыром и колбасой, мы нашли небольшую лужайку и устроились очень комфортно. Дежурили у бидончика по очереди, в 14:00 все перекусили и продолжили посещение павильонов.

Недалеко от нас кучковалась большая группа хиппи, юноши с длинными волосами и девушки обнимались, целовались, курили травку и играли заунывные песни на гитарах, как говорится тусовались. В нашем экипаже был моторист Воробейчик, который грезил течением хиппи и старался им подражать в одежде, читал литературу, считал их передовой молодежью. Сам он из Украины, с небольшой деревушки под Харьковом, и откуда у этого сельского паренька такая тяга к социальному течению хиппи? Он носил джинсы с заплатками, немислимые рубашки и самый его шик - это деревянные колодки типа сабо.

Волосы не стриг, и к середине рейса через три месяца они были как раз по хипповской моде почти до плеч.

Первый помощник проводил с ним воспитательные беседы, стыдил его как комсомольца, но моторист он был высококлассный, спиртное в рейсе не употреблял и старший механик его всегда защищал от всех нападков. Первый помощник не увольнял его в город за границей в таком виде, но он заходил вместе с увольняемой группой из трех моряков в костюме, при галстук и, получив паспорт моряка, бежал в каюту и переодевался в хипповские одежды и выходил в город. Некоторые моряки пробовали подшучивать над Воробейчиком, но он быстро отучил их, так как оказалось, он был хорошим боксером и даже владел приемами самбо.

Агент, обслуживающий судно сообщил, что фумигация затягивалась и будет закончена в 23:00 после проветривания всех помещений судна. Моряки дважды посетили бассейн, накопавшись, выпалились на травке, и в 22:00 был подан первый автобус на 20 человек. В 22:30 он отбыл вместе с первым помощником капитана на родной теплоход. В парке уже не оставалось посетителей с детьми, а только полицейские забирали подвыпивших молодых людей с длинными волосами в автобусы и куда-то их вывозили. Вот возвратился наш автобус, и мы начали считать моряков перед посадкой. Всех посадили, но одного не хватает: должно быть 20, а в автобусе 19. И тут вспомнили, что Воробейчика не было в первом автобусе, и тут у нас возникла мысль, а не примкнул ли он группе хиппачков и не уехал ли с ними в город. В течение 15 минут несколько групп моряков пробрались по парку, но там никого уже не было, и мы с последней надеждой выехали на судно, надеясь найти его там.

Но, приехав на судно и собрав всех моряков в столовой команды, мы его также не обнаружили. Как выяснилось, электромеханик видел его около 21:00 в группе с молодыми канадцами хипповного типа, но трезвого и веселого. Всех распустили по каютам и решили дожидаться утра, вдруг появиться. Первый помощник впал в панику и заявил, что он требовал от капитана и старшего механика списать еще в Ленинграде Воробейчика, как моряка с чуждой идеологией, но его не послушались, и вот теперь явная измена родины, он сбежал и попросил убежища в Канаде. В своем донесении в партком он так и укажет на идеологическую слепоту коммунистов капитана и старшего механика, виновных в этом инциденте. Все провели бессонную ночь и, позавтракав, капитан позвонил агенту компании, обслуживающей судно и просил его прибыть на судно как можно быстрее. Агент прибыл через полчаса и был информирован об исчезновении моряка нашего судна. Он сразу предложил посетить полицейский центральный участок и там во всем разобраться. Я предложил первому помощнику съездить с нами, но тот категорически отказался, заявив, он не хочет присутствовать перед журналистами и перебежчиком Воробейчиком.

Центральный полицейский участок находился в центре Монреалья и представлял собой сорокэтажное здание. В нижних этажах управление, а в верхних была тюрьма. На первом этаже агент объяснил вахтенному офицеру, что случилось, и он направил нас далее к сопровождающему констеблю, который сперва проверил наши паспорта, затем поднял

нас на лифте на седьмой этаж.

Мы вошли в дежурную комнату, и я сразу увидел Воробейчика, пьющего кофе с сэндвичем, а рядом за столами сидело четыре торемных офицера, делающих тоже самое. Увидев меня, Воробейчик вскочил со стула и чуть не бросился в мои объятия. Прежде всего, я спросил дежурного офицера, имеются ли претензии к русскому моряку. Он ответил, что никаких претензий нет, и он может быть свободен, и затем с юмором заметил, что первый раз видит моряка, которому неоднократно предлагали свободу, а он предпочитает ей тюрьму, но он был уверен, что моряка не бросят в беде. Его отец участвовал во время войны с Гитлером в морских северных конвоях и говорил, что русские своих в беде не бросают. Мне дали подписать акт первичного досмотра, вручили паспорт, 150 канадских долларов Воробейчика, и я расписался на акте, что претензий к канадской полиции мы не имеем. Далее Воробейчик допил кофе, съел сэндвич, поблагодарил офицеров и рассказал, как было дело:

"Потусовался я с корешками хиппачками и чувствую спать хочу, сил нет. Ну думаю, сосну здесь рядом на полянке на часок, я ведь ночную вахту в машине перед поездкой отстоял, а автобус будет только к 23:00. Как лег, как будто, куда-то провалился. Вдруг чувствую, кто-то палкой в спину тычет. Я во сне сгоряча отмахнулся и вдруг чувствую себя в воздухе и пропнулся на коленях друзей хиппачков. Видел двух здоровяков полицейских, которые меня в полицейский автобус и забросили. Я сгоряча прокричал маринеро (моряк), они захлопнули двери и поехали. Корешки хиппачки меня жалуют, травки дают покурить, но я, конечно, отказался - я травкой не балуюсь, глупость все это. Ну, привезли нас в тюрьму, там начали разбираться. Со мной быстро разобрались у меня был паспорт моряка и 150 канадских долларов, они посмеялись и дают мне протокол на подпись. А ведь первый помощник и выинструктировал нас, чтобы полиции никакие бумаг не подписывать - могут быть провокации, мол, подпишешь, а там прошение на политическое убежище и тебя изолируют от судна, и прощай родина. Ну, народу задержанного много, они меня посадили за стол и стали разбираться с забранными из парка хиппачками. Через два часа всех разбросали по камерам и меня опять заставляют подписать акт и отпускают из тюрьмы, даже такси предлагали вызвать. Ну, я, конечно, отказался и так с ними просидел, пока вы не приехали".

На последок старший офицер сказал: "Русских матросов никогда не бросают в беде. Либо капитан, либо кто-нибудь из посольства обязательно заберут моряка из тюрьмы и в беде не бросят, не то, что из других стран". Он дал несколько порно журналов Воробейчику на память, попрощался с нами и дал сопровождающего офицера, который вывел нас троих вместе с агентом из этого уважаемого учреждения на улицу. Выйдя, я отобрал порно журналы у Воробейчика и бросил их в урну, о чем он очень пожалел, ведь он хотел их показать на судне мотористам, как вещественное доказательство. На машине мы быстро добрались до судна и пока поднимались по трапу, вахтенный матрос уже сообщил всем, что капитан Воробейчика ведет.

Мы сразу же прошли в столовую команды, и я дал указание всему экипажу там собраться. Я рассказал о случившемся и объявил выговор старшему группы электромеханику за то, что он растерял группу во время нашего увольнения в воскресенье на выставке. Моторист Воробейчик отстоял ночную вахту и был

вынужден ехать на выставку не отдохнув, и заснул на траве. Попал в полицию, но не растерялся, не зная английский язык, отказался подписывать акт досмотра, дождался капитана и вернулся на судно. Его поведение я оцениваю как правильное, но должен отметить, что его также немного подвела экипировка, он оказался жертвой моды, полиция его приняла за хиппи и забрала вместе с остальными хиппи, хулиганившими в парке. Затем выступил первый помощник и предупредил всех моряков, что этот случай закончился благополучно, но враг не дремлет, и провокации возможны в любое время. Через семь суток погрузка закончилась, и судно последовало на Кубу, в порт Гавану, где выгрузили муку для кубинского народа, погрузили сахар-сырец на порт Ленинград, куда прибыли 6 ноября под праздники.

Ну как всегда, государственный праздник - это большое мероприятие, и к нему готовится все предприятие и наше, только что прибывшее судно не было исключением. В такие праздники обычно экипажи судов посещают начальники и секретарь парторганизации и поздравляют капитана и экипаж с успешным окончанием рейса. К нам приехал секретарь парткома, второе лицо после начальника пароходства, и поздравил весь экипаж и меня лично за хорошую безаварийную работу и пожелал всем здоровья. На вопрос "как дела в экипаже" я вынужден был рассказать о случае с мотористом Воробейчиком. Услышав это, секретарь парткома изменился в лице и сказал: "Да у вас все плохо, наглядная агитация устарела, нет работы с кадрами и этот случай, когда член экипажа отсутствовал на судне 8 часов и оказался в тюрьме, на него могли воздействовать органы разведки. В общем 9 ноября после праздников прибыть в партком с отчетом о работе экипажа". Недовольный секретарь парткома отбыл на автомашине на другой теплоход, а мы еще не были дома и быстро собрались к семьям, которых не видели пять месяцев. К нам подъехала еще одна машина с работником водного отдела - филиала КГБ, который быстро разобрался в ситуации, сказал, что следует разобратся, кто такой моторист Воробейчик, и пообещал тормознуть наш вызов в партком. В водном отделе работали грамотные, умные образованные офицеры и могли помочь в решении кадровых вопросов. После праздников наш вызов в партком отменили, Воробейчик оказался проверенным КГБ человеком, служил в Киеве в личной охране первого секретаря ЦК КПСС, и изменить родине за восьмичасовое отсутствие на судне в данных условиях в Канаде он не мог. Воробейчика для профилактики списали на выходные дни на один рейс, но отдел кадров и водный отдел заверили меня, что он обязательно вернется в экипаж. Так и случилось через три месяца. На причале нас встречал вместе с комиссией портовых властей улыбающийся моторист Воробейчик, назначенный в свой родной экипаж. После комиссии он поднялся на борт судна, все моряки обрадовались возвращению товарища. Я ушел в длительный отпуск и не вернулся в экипаж Выборга. Рассказывают, что при увольнении в заграничных он больше никогда не носил хипповской одежды, а щеголял в ней только в Ленинграде. Перебрался работать в водный отдел милиции, затем заочно закончил юридический факультет Ленинградского университета и работает где-то в прокуратуре.

В.И. ГЕРАСИМОВ ©, 2005



«БАЛТИНТЕР» - КАЧЕСТВО ВО ВСЁМ



Владимир Замышляев: «Моряки, учите английский язык!»

В продолжение рубрики "Наша справка" в этом номере "Морского Профсоюзного Телеграфа" мы рассказываем о круинговой компании "Балтинтер", расположенной в доме № 20 по Галерной улице и успешно работающей с моряками вот уже более десяти лет.

Круинговая компания "Балтинтер" (сертификат соответствия № 0000788, действителен до 18.05.2006, лицензия №1520260159) была основана в 1994 году. В это время дела в Балтийском морском пароходстве пошли совсем уж плохо: суда пароходства стали выводится под чужие флаги, а многие пароходские моряки остались не у дел: им срочно нужна была работа. Компания была зарегистрирована в качестве акционерного общества, и ее руководители в оперативном порядке занялись поиском партнеров - судовладельцев, которые хотели бы видеть на своих судах российских моряков. В настоящее время "Балтинтер" входит в группу компаний "Interorient Navigation Company Ltd." и является одним из старейших круинговых агентств Санкт-Петербурга. Первая его лицензия на вид деятельности была подписана

нынешним президентом РФ В. Путиным, который в то время был председателем комитета по внешнеэкономическим связям в Санкт-Петербурге.

С помощью "Балтинтера" более тысячи моряков только нашего региона сейчас работают в море. Вообще же компания подбирает кадры и в других городах: в Архангельске, Мурманске, Новороссийске и Владивостоке есть ее представительства. Около 100 судов, на которых работают наши моряки, принадлежат иностранным судовладельцам и менеджерам Германии, Великобритании, США, Норвегии, Израиля. Суда, для которых компания комплектует экипажи, разные - это многоцелевые суда, контейнеровозы, суда с горизонтальной погрузкой (RO-RO), LO-RO и лесовозы.

Директор компании "Балтинтер" Владимир Георгиевич Замышляев (на фото) считает, и не без основания, что, обратившись за помощью в комплектацию экипажа в "Балтинтер", судовладелец тем самым делает выгоднейшее вложение в свой бизнес. Его компания поставляет высококвалифицированных моряков с уровнем подготовки, соответствующим международным

стандартам. К сотрудничеству как с работодателями, так и с моряками в компании относятся очень серьезно. И если к моряку предъявляются определенные требования, то к потенциальному работодателю применяется не менее тщательный подход. Если судовладелец имеет сомнительную репутацию, то с ним просто не будут иметь дела.

С начала своего существования компания ввела индивидуальные контракты для моряков и строго следует этому правилу. Моряки, получившие работу через "Балтинтер" могут быть уверены, что их права не будут нарушены. На судах под удобным флагом, где работают русские экипажи, отношения между моряками и судовладельцами регулируются Коллективными договорами с российским морским профсоюзом.

В штате самой компании всего 12 сотрудников. Несмотря на тот объем работы, который им необходимо выполнять, накладки и неувязки случаются крайне редко: тут имеет свое значение то, что почти все сотрудники "Балтинтера" раньше так или иначе были связаны с морем, и большинство из них сами работали на судах в разных должностях. Например, Генеральный Директор "Балтинтера", выпускник ГМА им. адм. С. О. Макарова 1976 г, сам отработал на море 30 лет, из которых 18 лет - капитаном на различных типах судов. Знание морской специфики делает работу коллектива более четкой и слаженной.

Тем не менее, говорит Владимир Георгиевич, сейчас компания испытывает некоторые затруднения, но связано это с дефицитом опытных и высококвалифицированных офицеров. Другими словами, не хватает старших механиков, электромехаников, помощников капитана. Сейчас на рынке труда сложилась такая ситуация, когда иностранный работодатель предпочитает набирать рядовой состав в странах-поставщиках дешевой рабочей силы - таких как Китай или Филиппины. Эти моряки готовы работать по таким ставкам, по которым российский моряк работать уже не согласен, а специалистов старшего состава надлежащего уровня эти страны пока еще готовят в очень малом количестве. Поэтому российские судоводители и механики пользуются большой популярностью среди иностранных судовладельцев.

С другой стороны, современный работодатель очень требователен. Ему недостаточно имеющихся у моряка дипломов и сертификатов, помимо наличия нужно, чтобы моряк мог продемонстрировать и хорошее знание английского языка. А с этим делом у многих наших моряков пока, к сожалению, не очень. Как говорит Владимир Георгиевич, представитель судовладельца даже может попросить организовать телефонный разговор с кандидатом, в ходе которого он сможет определить степень языковой подготовки последнего. К слову сказать, рядовой моряк, владеющий английским на высоком уровне, имеет неплохие шансы получить работу с достойной оплатой и определенными социальными гарантиями, причем не только в национальном, но и в смешанном экипаже. Возрастные ограничения при приеме на работу, говорит Владимир Георгиевич, существуют, но их надо обсуждать отдельно в каждом конкретном случае, потому что у каждого работодателя имеются свои пожелания. Конечно, любой работодатель хочет, чтобы его специалист был молод и здоров, потому что это непосредственно влияет на расходы судовладельца по страхованию жизни и здоровья экипажа. Но в то же время судовладельцу нужен опытный специалист, а опыт, как известно, приходит с годами работы. И в этой ситуации круингу необходимо найти оптимальный баланс.

"Балтинтер" постоянно расширяет круг своих партнеров. Только за последний год добавились три новых. Это компании "New Asian Shipping Company Ltd.", "Offer Ships Management Inc.", "Reederei NORD Klaus E. Oldendorff Ltd.". Так что работы у круинга очень много. Владимир Георгиевич говорит, что если раньше в компании был выделен специальный день для приема моряков, то теперь ищущих работу ждут ежедневно с 09 до 17 часов в офисе на Галерной улице, д.20. Собеседование с кандидатами проводит непосредственно гендиректор. И если моряк соответствует требованиям работодателя, то он может рассуждать на свое рабочее место, а работодатель может быть уверен, что у него на судах будут работать профессиональные экипажи. В компании говорят: "Качество" - это слово, к которому мы относимся серьезно".

МНЕНИЕ МАТРОСА КОШКИНА



Прочитал тут у Вас заметку о деятельности ЗАО "Океанские судоходные линии". Вот люди работают! Просто класс, супер! А чего - набрал моряков, отправил их куда-нибудь подальше, где профсоюзные инспекторы не ходят, жаловаться некому, зарплату можно годами не платить. Денежек с моряков поиметь за их же трудоустройство опять таки можно: ежели моряк не против, то сам бог велел. Куда ни глянь - везде одни доходы. Прямо четыреста второй способ сравнительно честного отъема денег у населения. Моряк - он ведь тоже разный попадает. Одному наобещашь с три короба, так он на все согласен и даже рад. Поначалу. Это потом уже прозрение наступает.

Меня почему это так задело: просто я людей знаю, которые в подобные ситуации попадали в прямом смысле этого слова. Так они

такие вещи рассказывали - закачаешься. Чего только люди не придумают, только чтоб, не дай бог, денег не отдать. Вот, например, есть у меня один знакомый капитан, который через подобного комбинатора в рейс ушел. Говорит, каким дураком был, даже самому противно. Я, говорю, уже когда контракт подписывал, чувял: что-то тут не то. В качестве работодателя написана одна компания, а где подписи сторон - другая, и насчет денег как-то очень сложно все объясняли. Тут бы мне, говорит, и пораскинуть мозгами: а стоит ли связываться? Да чего-то не поверил своему внутреннему голосу, и работа была нужна. Ну, и попал, естественно, как дурак.

Ладно, работает месяц, два, три, четыре месяца работает - денег нет. Полгода отработал, контракт кончился уже, а денег нет. Ну, мой знакомый - человек прямой, пошел в офис компании сразу к директору, говорит: где моя зарплата. Директор ему в ответ, мол, все под контролем, все

нормально, деньги будут, просто сейчас маленькие финансовые сложности, надо немного подождать. Ну, чего, капитан подождет, опять пошел в круинг.

Самое интересное, говорит, что там все новых моряков набирают. Жучили еще те: с предыдущими экипажами не расплатились по зарплате, а уже новых простаков обрабатывают. А с некоторых еще и мзду берут, и неслабую, за то, что компания им работу предоставляет. Типа, расходы на оформление виз, еще на что-нибудь. Вот, например, с одного моряка этот директор лично восемь сотен гринов снял за свои услуги.

Ну, долго ли, коротко ли, а денег все нет. Директор снова глачет, мол, войди в положение, подожди еще немного. И дает капитану номера и своего домашнего телефона, и мобильного, и даже телефона на даче. Звони, говорит, в любое время, не стесняйся, раз такое дело. Телефоны, значит, дает, и пропадает. В офисе его нет, по домашнему теле-

фону отвечают, что тот на работе, по рабочему говорят, мол, звоните на мобильный, по мобильному постоянно "абонент не в зоне", то есть "вне зоны". Мой знакомый решает позвонить на дачу, повод у него все-таки серьезный. Говорит, звоню, на том конце снимают трубку и нормальным мужским голосом отвечают "Але". Я, говорю, вежливо прошу к телефону нужного мне человека, и тут, прямо чудеса начинаются. Мужской голос сразу же пытается подделаться под женский, и каким-то, говорит, прямо педерастическим дискантом меня начинают выспрашивать, а кто, мол, его спрашивает, да по какому вопросу. Капитан говорит: представляюсь, долго объясняю, что, мол, так вот и так, а в итоге этот голос нетрадиционной ориентации говорит, что нужного мне человека нет, и когда будет неизвестно. Капитан вешает, значит, трубку и тут до него доходит, кто по телефону женщиной прики-

дывался. Все, последняя капля. Тут, говорит, его терпение и лопнуло, и пошел капитан в профсоюз правды искать.

Вот такая, братцы, история. За что купил, за то и продаю. Ну, того директора в суде, конечно, нагнули, как следует, а капитан получил, что ему причиталось. Да, как говорится, сказка ложь, да в ней намек, добру молодцу - сами знаете чего. Так что, не уверен - не связывайся. Зайди ты в профсоюз заранее, наведи, так сказать, справки о компании. За спрос ведь не бьют в нос. Узнай про колдоговор, попроси проконтролировать, покажи контракт, наконец. Там тебе сразу скажут, ежели чего не так, и каких проблем ожидать. А отказать от подозрительного контракта никто не запрещает. По мне, так лучше я лишний месяц на берегу посижу, чем потом три года по судам за своими же деньгами ходить.

Матрос Кошкин



Вот уже более пятидесяти лет Международная Федерация Транспортников ведет борьбу против удобных флагов (Flag of Convenience Campaign - FOC). Вернее, борьбу за то, чтобы на судах под такими флагами работодателем соблюдались международные требования по безопасности, условиям труда и размеру заработной платы моряков. Ведь судовладелец, выбирая удобный флаг, стремится к сокращению всех расходов, в том числе и расходов по стоимости экипажа. Вот для того, чтобы моряк не был унижен низкой платой за свой труд и скотскими условиями проживания на борту, и проводится кампания против удобных флагов, в рамках которой инспектора МФТ работают, практически, во всех крупных портах мира, где есть национальные профсоюзы - члены МФТ. Потому что в своей работе инспектор опирается, прежде всего, на содействие профсоюза.

Итак, что за зверь инспектор МФТ и с чем его едят? На эти вопросы отвечает сам инспектор МФТ в Санкт-Петербурге Виктор Соловьев.

- Виктор Иванович, как все это делается?

- Прежде всего, я составляю план проверок. Вот, я беру расстановку судов, смотрю в базу данных МФТ, ага, с этим паромом все нормально, а вот на этом возможно есть проблемы. Мне нужно сначала все просчитать, собрать всю информацию о судне, об экипаже. Расклад может быть совершенно разный. При этом, конечно, я использую все ресурсы добычи информации, и данные, поступившие от коллег-инспекторов из других портов в том числе.

- Бывает такое, что вы приходите на судно, а вам говорят "не пушу"?

- Бывает, и очень часто.

- А что тогда делать?

- Ну, что... Ведь я не зря сказал, что нужно перед этим собрать максимум информации. Можно много чего сделать, методов много. Но это, так сказать, секрет фирмы. Приходишь к капитану и говоришь, или я делаю то-то и то-то для организации проблем судовладельцу, или мы сейчас посидим рядком, поговорим ладком и совместно решим мои дальнейшие действия. Трезво оценив обстановку и возможные последствия отказа, капитаны чаще всего соглашаются идти навстречу. Ведь одним из важнейших принципов в работе инспектора МФТ - это не навредить моряку. А капитан для меня имеет два лица. Одно - представитель судовладельца, а второе - такой же моряк.

- Кто может обратиться за помощью к инспектору МФТ?

- Все.

- То есть любой моряк, если он работает на судне под удобным флагом?

- Точно так. И даже если он работает под национальным флагом, но не российским. Потому как, если флаг российский, этого товарища я сразу высылаю в тот профсоюз, членом которого он является. А если он таковым не является, то, чего подделаешь, придется помогать тоже. Тогда я иду за помощью в юридический отдел.

- Это какой отдел вы имеете в виду?

- Известно какой. Иду в Балтийскую территориальную организацию РПСМ. У меня нет юридического отдела. Но, а там уже юристы смотрят, что можно сделать. Любому инспектору без помощи профсоюза вообще невозможно работать.

- А вы любому будете помогать?

- Буду, и если не делом, так советом. МФТ вообще не приемлет какой-либо дискриминации. Чернокожий ли, белый, христианин, мусульманин, мужчина, женщина, голубой, розовый или серобуромалиновый - это все без разницы. Ты обязан помочь любому. Единственное, что имеет значение, это законность. МФТ никогда не будет вмешиваться в конфликты, противоречащие законодательству страны нахождения инспектора.

- На что чаще всего жалуются?

- Ситуация может быть разной.

Основной же задачей кампании FOC является возврат судов под национальные флаги. У нас в России действуют четыре инспектора МФТ (в портах Новороссийск, Владивосток и Мурманск от РПСМ и в Санкт-Петербурге от РГД), один из которых, в Новороссийске, является их координатором. В Санкт-Петербурге за "дисциплиной" среди судовладельцев, выбравших удобный флаг, пристально следит Виктор Иванович Соловьев. Его офис находится на Двинской улице, дом 16, корпус 3, 1 этаж. Если оглянуться назад, то получается, что Виктор Иванович "курирует" пароходы под удобным флагом уже почти десять лет. И если во время очередного захода в порт Санкт-Петербург вы встречаете мужчину с черной папкой с эмблемой МФТ, спешащего к одному из причалов, знайте - это инспекция МФТ в действии.

Невыплата денег, длительность пребывания на судне, условия на борту. Прежде всего, я иду к капитану, прояснить, что вообще происходит. Ну, а если дело в самой компании, тут уже другой разговор. Связываюсь с представителями компании, с ними все вопросы проговариваются. Если компания не принимает никаких мер, то значит, у нас есть возможность подать исковое заявление в суд.

- Что говорит Ваш опыт, судовладелец чаще добровольно соглашается с требованиями, или все-таки приходится его "нагибать"?

- Ну, сейчас все уже, практически, пришли к тому, чтобы проблемы решать, так сказать, полюбовно. Да понимают они прекрасно, что все равно достанем мы их, а потом и муче мало не будет. Чаще всего в таких компаниях и долги их перед моряками по сравнению с потерями, которые могут быть, несоизмеримы. Ну, а когда на пароходе группа моряков, которым задолжали,

набок. И имеют еще с него не только задолженность по зарплате моряка, но еще и все издержки, связанные с разбирательством, с них снимают.

- Есть ли характерный портрет недобросовестного судовладельца? То есть, если у таких судовладельцев какой-либо признак, по которому можно сразу сказать, что эта компания обманет?

- Ну... Нет, конечно. Но я всем морякам всегда говорю так. Если вы пришли в круинг, а вам не показали договор, где написано, на каких условиях вы будете работать, считайте, что вас уже на 80% обманули. Если вам дали только контракт, вот - одна бумажка, где написаны вы, в лучшем случае еще next of kin, то есть наследник, ваша должность, судно, период работы и деньги - все. Зачастую моряки на это и покупаются. А чего, с деньгами ясно, должность и какой пароход - тоже, а больше ничего не нужно. А на самом деле тут целый комплекс возможных проблем. Овертайм, выходные, репатриация, потеря

Виктор Соловьев:

«КТО БОИТСЯ ИНСПЕКТОРА МФТ?»

тут для судовладельца тяжелее, но для нас уже легче. Потому как эта группа моряков уже сама кое-что может предпринять. Вот, например, трюма закрыть и все.

- А как вы оцениваете, моряки активно защищают свои права? Готовы они к этому?

- Очень много зависит от национальности. Даже, точнее сказать, от их государственной принадлежности. Вот украинцы, скажем так, в 99% случаев, скажут "А", но не скажут "Б". Они сначала могут очень громко кричать, что их обманули, а когда я говорю: "ну ладно, хорошо, пиши заявление, сейчас в суд пойдем оформлять", он убежит в кусты. С украинскими экипажами очень тяжело работать инспектору в любом порту мира.

- А какие моряки самые сознательные?

- Скорее организованные, потому что насчет сознательности я бы не горячился... Филиппинцы. И даже скажу почему. Они защищены. Очень редко встретишь филиппинца, который работал бы без контракта либо их профсоюза, либо... Есть у них такая организация государственная, являющаяся частью министерства труда, в которую входит более 500 круинговых контор. Если филиппинец работает по такому контракту, то он знает, какие документы должен собрать в случае возникновения проблем. Он приезжает домой на Филиппины, относит в свой круинг пакет документов и все, и идет работать на другой пароход. А его проблемой уже круинг занимается на уровне государства. И в большинстве случаев они судовладельцу выворачивают голову

трудоспособности, или жизни, не дай бог, часы работы. В договоре все оговаривается. Так вот договор МФТ - сорок два листа.

- А кого чаще обманывают?

- Да всех, то есть я имею в виду, что это не зависит ни от возраста, ни от должности, ни от национальности. Наша задача и заключается в том, чтобы этот обман предотвратить, или восстановить справедливость.

- И вы целый день проводите в порту?

- Нет, ворота порта - это уже последняя стадия. Все начинается здесь, в офисе. Сначала надо просчитать все варианты. Когда ты идешь на судно, ты должен быть подготовлен, вооружен по максимуму. Ты должен знать каждое свое действие в ответ на любое возможное действие... ну, не противника, а оппонента, скажем так. И этот оппонент должен быть уверен, что ты это дело знаешь на тысячу процентов, и что ты обязательно сделаешь это как нужно.

- То есть, работка еще та.

- Ну, что это та работа, это однозначно.

- Вот теперь скажите, и зачем Вам все это нужно?

- (Смеется). А я вот скажу, что, наконец, на старости лет получил ту работу, на которую хочется идти. Хочется идти и работать, когда ты видишь результаты своих трудов.

- И благодарность, наверное?

- Ну, благодарности у нас редко дождешься. Но не вей, конечно, суть. А в том, что сам для себя в первую очередь знаешь, что ты это сделал.



- А как вы к этому пришли?

- Ну, как. Так и пришел. Служил на военном флоте, плавал немножко радистом, в порту работал докером, на заочном закончил эксплуатационный факультет ЛМУ, диспетчером работал в порту, и стивидором, потом обратно в докеры ушел. Как раз профсоюз докеров стал образовываться, я у истоков создания, так сказать, стоял. Потом, в 1995 году РГД стал членом МФТ. Ну и сложилось так, что в МФТ дали место инспектора здесь в Питере. Всего сначала планировалось четыре инспектора на Россию: в Новороссийске, здесь в Санкт-Петербурге, и на Дальний Восток дали два места - во Владивостоке и Находку. Ну, а получилось, что на Востоке один инспектор сейчас, и еще один в Мурманске.

ние со стороны работодателя. Что можно сделать: вот, например, положено в порту выгрузки трюма открыть. Или, например, наоборот, начало выгрузки или начало погрузки. А экипажу денег не платят. Экипаж говорит, денег нет - не будем открывать. Бывает, что офицеры сами идут открывать. Но если народ на судне стлоченный, то они не дают офицерам ничего делать, просто не допускают. Поэтому сама по себе забастовка - слово, конечно, громкое, но моряки просто выполняют свои минимальные обязанности по обеспечению безопасности судна. А я обычно так говорю. Ребята, нужно отвернуть всего лишь одну маленькую пимпочку, чтобы этот пароход не завелся. И все. Не больше. Ломать чего-либо ни в коем случае нельзя. Вообще, когда вы объявляете страйк, дисциплина должна соблюдаться неукоснительно. Чтобы вахта неслась, никакой пьянки-гулянки, ничего не ломалось, не пропадало. Когда экипаж объявляет забастовку, требования к дисциплине возрастают на порядок. В 10 раз должно быть строже. Потому что экипаж должен вести себя таким образом, чтобы не дать повода применить против себя какие-либо юридические санкции.

- Ну, а если нет коллективного договора, что можно сделать?

- Да то же самое. Контракт-то есть на руках. Самый первый документ, который должен храниться на сердце у моряка это контракт. И не только на сердце, но и еще копия дома. И вперед. Если наш моряк - член профсоюза, то прямым ходом в профсоюз к юристам. К сожалению, у некоторых моряков профсоюз до сих пор ассоциируется с путевками в детские лагеря или дома отдыха, хотя общеизвестно, что важнейшей работой настоящего, не "карманного" профсоюза в наше время - это социальная защита моряка. Кроме этого в профсоюзе моряк может получить консультации практически по всем вопросам своей работы, а иногда и адрес круингового агентства, где можно получить работу на условиях колдоговора, подписанного профсоюзом.

- А как вы сами считаете, МФТ - авторитетная организация?

- Тут двух мнений быть не может. Однозначно. МФТ пользуется авторитетом как у самих моряков, так и у нормальных судовладельцев. Судовладельцы ведь тоже понимают, что моряк должен быть социально защищен. Ну, а те, кто не понимают этого, нерадивые работодатели - боятся. Но это для нас хорошо. Боятся - значит уважают.

- Виктор Иванович, что вы можете сказать, виден ли какой-либо прогресс в правоотношениях моряк - судовладелец?

- Безусловно. Моряк сейчас более подготовлен, чем, например, десять лет назад. В первую очередь я говорю о нашем, российском моряке. А главное, есть кому защитить этого моряка. И это хорошо.

Информационный бюллетень "Морской Профсоюзный Телеграф". Тираж - 990 экземпляров. Распространяется бесплатно. Учредитель - Балтийская территориальная организация Российского профессионального союза моряков. Адрес редакции: 198035, Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, к. 2, каб. 705, тел./факс 251-18-07. Главный редактор - Ольга Луккина, корректор - Валентина Потапова, перевод с английского - Роман Канунник, системный администратор - Олег Чирков. В бюллетене использована информация электронного вестника Международной Федерации Транспортников и Центра Информации и Аналитики Российского профессионального союза моряков, Директор ЦИА РПСМ - Александр Агеев.