

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный
Вестник

№3 (84) 2012



В ЕВРОПУ БЕЗ ВИЗ?..

БУДЕТ ЛИ В РОССИИ ОТДЕЛЬНЫЙ ЗАКОН О МОРЯКАХ?



Журнал Федерации профсоюзов работников морского транспорта

Редакционная коллегия:
 Сухоруков Ю.Ю.,
 председатель Российского профессионального союза моряков
 Бодня А.М.,
 заместитель председателя РПСМ,
 председатель совета Балтийской территориальной организации РПСМ
 Фишов С.А.,
 координатор Международной федерации транспортников в России

Редакция:
 Главный редактор
 Ирина Устюменко

Информация
 Наталья Соколова
 Наталья Куликова
 Герман Петелин
 Роман Кануник

Дизайн, верстка
 МаксПринт

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.

Адрес редакции: 198035
 Санкт-Петербург,
 Двинская ул., д.10, корп. 2, 7 эт.
 Тел.: 718 63 82, 714 95 02
 Тел./факс: 718 63 82
 E-mail: bulletin@sur.ru

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
 Свидетельство
 ПИ № 77-12041 от 11.03.2002.
 Тираж 3000 экземпляров.

Распространяется бесплатно.

Фото на обложке:
 Экипаж т/х «Театральный мост»

В НОМЕРЕ In this issue

ВРЕМЯ РПСМ

SUR Time

Правительство ушло мнение моряков и РПСМ	3
В Европу без виз?..	4–5
Будет ли в России отдельный закон о моряках?	6–7
За тарелку супа работать не согласны	17

СУД ДА ДЕЛО

Law and Legislation

«Ингосстрах-Жизнь» и китайская грамота	10–11
---	-------

МОРЕ ПОЗОРА

The Sea of Shame

Черное море позора	14–15
--------------------	-------

ПРОФСОЮЗНАЯ СОЛИДАРНОСТЬ

Union Solidarity

Работы с проблемами моряков – непочатый край	26–27
---	-------

В ЗОНЕ ВНИМАНИЯ

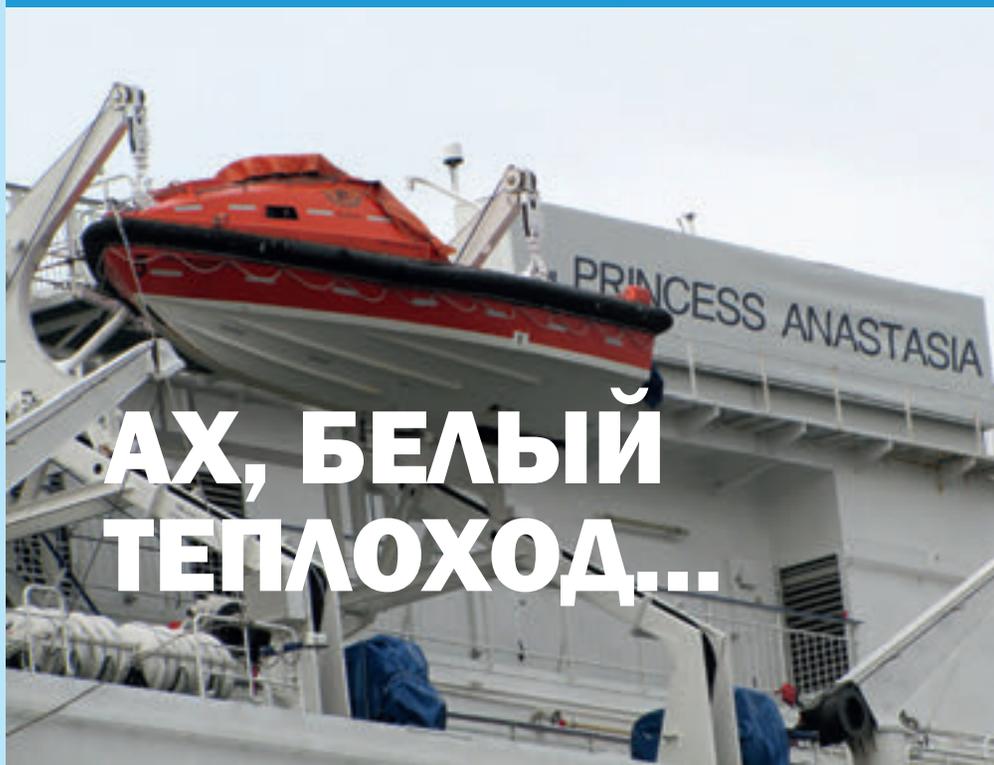
In the Zone of Attention

«SS VELES» и «SS Ross» смертельно опасны для моряков	28–30
---	-------

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

History Pages

Олимпийский рейс «Бирмы»	38–39
--------------------------	-------



АХ, БЕЛЫЙ ТЕПЛОХОД...

ПРАВИТЕЛЬСТВО УЧЛО МНЕНИЕ

МОРЯКОВ И РПСМ



Торжественное вручение дипломов выпускникам судомеханического, судоводительского, электромеханического, арктического и радиотехнического факультетов ГМА им. адмирала С. О. Макарова.

То, о чем так долго говорили в Российском профсоюзе моряков, свершилось. Министерство юстиции зарегистрировало Приказ № 62 от 15.02.2012 г. «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов». Чиновники прислушались к мнению морской общественности: морякам, уже имеющим учебные и рабочие дипломы, а также тем из них, кто поступил или поступит в любые морские учебные заведения до 1 июля 2013 года, нет нужды все бросать и бежать за высшим образованием.

Согласно п.85 Положения им «решается взамен документа о высшем профессиональном образовании ... предъявлять документ о среднем профессиональном образовании по

соответствующей специальности». То есть моряк, поступивший в среднюю мореходку до июля будущего года и закончивший ее, имеет право номинироваться на все офицерские должности хоть до выхода на пенсию. Ну а тому, кто решит стать моряком в недалеком будущем, все же нужно будет знать заранее, до какого уровня он хочет дорасти. Захочет быть капитаном или стармехом, значит, пойдет получать высшее образование.

Что касается процедуры продления и обмена рабочих дипломов, связанной с прохождением краткосрочных курсов, хочется верить, что морякам не придется тратить время на лекции о том, что им давно известно.

Новый документ вступит в силу со дня выхода постановления Правительства РФ о признании утратившими силу постановлений Правительства РФ от 4 августа 1999 г. № 900 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» и от 28 июля 2000 г. № 576 «Об утверждении Положения о дипломировании персонала судов рыбопромыслового флота Российской Федерации». Как утверждают в Минтрансе, приблизительно через месяц-два.



Т/х «Владимир Тихонов» SCF Unicom

В ЕВРОПУ БЕЗ ВИЗ?..

РПСМ предложил высшему исполнителю органу Европейского союза упростить выдачу шенгенских виз российским морякам.



В Брюсселе состоялась рабочая встреча представителей РПСМ и комиссариата ЕС по вопросу облегчения визового режима для российских моряков. Интересы членов профсоюза представлял председатель Юрий Сухоруков и его коллега из Европейской Федерации транспортников Филипп Альфонсо, от директората внутренних дел Еврокомиссии ЕС участие приняли политический офицер по вопросам визового режима Анна Мария Соренсен и офицер комиссии Дора Шаффрин.

Темой для обсуждения стала возможность облегчения действующей процедуры выдачи шенгенских виз российским морякам. Ранее РПСМ обращался в Еврокомиссию с просьбой рассмотреть вопрос о полной отмене виз для членов экипажей, а также настаивал на упрощении внутренних правил перемещения для моряков, которые по долгу службы часто пересекают границы государств Шенгенского соглашения. Инициативой профсоюза заинтересовались, вследствие чего и было организовано детальное обсуждение вопроса в Брюсселе.

Напомним, вопрос впервые был поднят в ноябре прошлого года на VII Съезде РПСМ, ведь для всех практиков отечественного судоходства – от моряков до руководителей круизных и судоходных компаний – «визовая» тема является одной из самых актуальных и злободневных. Трудности, связанные со спецификой работы, происходят регулярно.

Делегаты VII Съезда РПСМ приняли соответствующее постановление и

обратились к Президенту РФ с предложением поддержать инициативу об упрощении процедуры выдачи Шенгенских виз российским морякам. Пройдя несколько кругов по спирали, обращение попало в Министерство иностранных дел РФ. Параллельно работа шла и на международной арене, при поддержке Международной Федерации транспортников ИТФ.

Итогом мероприятия в Брюсселе стала безусловная поддержка идеи РПСМ. Выслушав все доводы, представители Еврокомиссии предложили два варианта ее реализации: разрешить российским морякам находиться на территории стран Шенгенского соглашения без визы в течение полугода на срок до 90 дней – при наличии действующего загранпаспорта, УЛМ и судовой роли, или же выдавать российским морякам в облегченном режиме многократные визы на срок 5 лет. По мнению участника встречи, председателя РПСМ Юрия Сухорукова, у второго варианта, безусловно, более серьезные шансы на одобрение всеми странами Шенгенского соглашения.

Следующее заседание подкомитета Еврокомиссии по визовым вопросам назначено на 20 июля, и предложение РПСМ включено в повестку дня. О результатах комиссариат ЕС обещал проинформировать.

ПРОМЕДЛЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ МОРЯКОВ

Российский профессиональный союз моряков обратился к Президенту РФ Владимиру Путину с просьбой оказать содействие в репатриации экипажа судна «Тюлень-6», которое находится в бедственном положении у берегов Конго.

«С января 2012 года зверобойно-рыболовное судно (ЗРС) «Тюлень-6» (флаг Россия, номер ИМО 8228799) с одиннадцатью членами экипажа (все граждане России) находится в порту Муанда (Демократическая республика Конго). Морякам не выплачивалась заработная плата с декабря 2011 года, на судне отсутствует пресная вода,

топливо, а также ограничен запас продуктов. Трудовые договоры с моряками закончились, однако судовладелец не обеспечивает их репатриацию в Российскую Федерацию», – говорится в письме.

Также в обращении уточняется, что «неоднократные попытки со стороны Посольства России и РПСМ урегулировать данный конфликт результатов не принесли. К сожалению, в данном случае судовладелец перекладывает на плечи экипажа собственные коммерческие риски, ссылаясь на невыполнение обязательств конголезским партнером».

В связи с фактическим бездействием судовладельца, РПСМ обратился в Генеральную прокуратуру и Федеральную службу по труду и занятости с требованием восстановить нарушенные права моряков.

Кроме этого, в профсоюзе считают, что судовладелец не выполнит свои обязательства по репатриации моряков и их заработной плате. В связи с этим профсоюз обратился в МИД России с просьбой рассмотреть вопрос о репатриации моряков в Российскую Федерацию в соответствии с действующим законодательством. Однако содержательных ответов из МИДа до сих пор не поступило.

С учетом бедственного положения моряков, РПСМ выделил финансовые средства в размере 1 500 долларов США на питание экипажа. На эти средства Посольством России с помощью российских военных наблюдателей миссии ООН в ДРК была организована доставка продуктов экипажу 8 мая текущего года.

Однако в настоящее время, по поступающим сведениям, судно все еще остается без работы, без воды и топлива, доставленные продукты заканчиваются, члены экипажа нуждаются в срочной медицинской помощи.

«Учитывая все обстоятельства, считаем, что необходима срочная репатриация моряков на Родину, промедление может оказаться опасным для их жизни и здоровья. На основании изложенного, просим Вас, уважаемый Владимир Владимирович, решить вопрос о репатриации российских граждан, оказавшихся в бедственном положении за рубежом, за счет средств федерального бюджета», – говорится в письме.

ЗАКРЫТЫЙ ПОРТ ОТКРЫТ!

Суд, прокуратура и профсоюз обеспечили морякам беспрепятственный, а точнее бесплатный, вход на территорию Находкинского морского рыбного порта, где на протяжении долгого времени взималась плата за выдачу разового пропуска.

Некоторое время назад в Дальневосточную региональную организацию РПСМ стали обращаться моряки, недовольные тем, что за вход в порт нужно было платить деньги.

Дело в том, что на территории ОАО «Находкинский морской рыбный порт» находится Служба по контролю за рыбопромысловыми судами, а это в свою очередь, структурное подразделение ФГУ «Администрация морского порта Находка». Данное подразделение оказывает государственные услуги, в числе которых выдача морякам справок о плавании, оформление и выдача дипломов и квалификационных свидетельств, а также предоставление обычных консультаций по тем или иным вопросам.

Как рассказал нам лидер ДВРО Николай Суханов, профсоюз обратился в Находкинскую транспортную прокуратуру с просьбой провести проверку в порту, в результате которой факт нарушения был подтвержден, и разбирательства начались на другом уровне. На суде требования прокурора были признаны законными и обоснованными.

«Решение суда вступило в силу, и моряки теперь могут бесплатно проходить на территорию порта по своим делам», – уточнил председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков.

ЗАТЕРЯННАЯ ЗАРПЛАТА

РПСМ и МФТ в очередной раз отстаивали право моряка на получение заработной платы.

Удивительно, но на этот раз проблемы члену экипажа теплохода «Mauritz» создал вовсе не судовладелец, как это часто бывает, а банк,

через который происходило начисление зарплаты.

В конце прошлого года моряк устроился работать на «Mauritz» (флаг Антигуа и Барбуды). Зарплата выплачивалась всегда вовремя, но под конец контракта старший механик не досчитался заработанных денег за апрель. Пришло время списываться, а зарплата на счет так и не поступила. С этой проблемой моряк пришел в РПСМ и инспекцию МФТ в России в порту Санкт-Петербург.

Инспектор Кирилл Павлов связался с бывшим работодателем стармеха. В компании его заверили, что практически две недели назад с моряком был произведен полный расчет. Этому даже нашлось подтверждение: документ о переводе денег на банковский счет члена экипажа. Оставалось только идти напрямую в банк и на месте выяснять, куда же затерялась зарплата.

В результате деньги моряка в размере \$2000 тысяч нашлись: после предъявления в банк документа, подтверждающего перевод денежных средств, зарплата отыскалась на корреспондентском счете.

ЕСТЬ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР!

В начале лета в Архангельске был подписан Коллективный договор между работодателем и профкомом плавсостава Северного морского пароходства РПСМ, который вступит в силу с 1 июля 2012 года и будет действовать ближайшие три года.

В документе предусмотрены вопросы организации рабочего времени и отдыха членов экипажей, создания и обеспечения определенных условий для безопасного и производительного труда работников и закреплена возможность восстановления здоровья в санатории «Меридиан», а детям моряков – путевки в оздоровительный лагерь на Черноморском побережье. Кстати, активное участие в обсуждении коллективного договора приняли моряки СМП.

Другим немаловажным событием стало награждение боцмана теплохода «Пионер Карелии» Николая Попова (на снимке) орденом Дружбы. Моряк полу-

чил его за многолетний добросовестный труд, большой личный вклад в осуществление морских перевозок в интересах России и региона и высокое профессиональное мастерство. Государственную награду Н. Попов получил из рук губернатора Архангельска Игоря Орлова.



Боцман теплохода
«Пионер Карелии» Николай Попов

ЧТОБЫ НЕ БЫЛО ХУЖЕ...

В Санкт-Петербурге прошло совещание представителей РПСМ и компаний «Совкомфлот», «Новошип» и «Юником».

Вопросы поднимались самые разные: какие меры следует предпринять, чтобы не пострадали моряки при предстоящем объединении круинговых компаний, обслуживающих суда «Новошипа» и «Юникама»? Повлияют ли кризисные явления на мировом рынке грузоперевозок на социальную политику двух компаний? Каким образом будет построена работа с моряками и ожидаются ли в ней какие-либо изменения?

По итогам совещания было решено сохранить все социальные льготы, действующие в компаниях в течение 2012 года. Прежде всего, это касается пенсионной схемы, работы по организации межрейсового отдыха плавсостава и др. В ближайших планах – включение плавсостава в систему Добровольного медицинского страхования (ДМС).

Она предусматривает предоставление гарантированного объема услуг для моряков (амбулаторная и стоматологическая помощь, плановый и экстренный стационар, помощь на дому и т. п.).

БУДЕТ ЛИ В РОССИИ ОТДЕЛЬНЫЙ ЗАКОН О МОРЯКАХ?

5 июня 2012 года президент России Владимир Путин подписал закон о ратификации Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве». Это значит, что Россия взяла на себя обязательства по выполнению всех требований и положений, прописанных в конвенции, которая должна вступить в силу в ближайшее время. Однако Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) считает, что для закрепления положений конвенции необходим отдельный законодательный акт, который собрал бы воедино все вопросы, связанные с морским делом. Об этом рассказывает читателям журнала «Морской профсоюзный вестник» заместитель председателя РПСМ Игорь Васильевич Ковальчук.

– *Игорь Васильевич, президент России уже подписал закон о ратификации Конвенции МОТ 2006 года, которую называют «Биллем о правах моряков». Но пока еще Конвенция не действует. Так, когда же по вашим прогнозам она вступит в силу?*

– Действительно, 5 июня президент подписал этот закон. Но условием вступления в силу Конвенции о труде в морском судоходстве является ратификация этого документа тридцатью государствами-членами, представляющими 33 % мирового тоннажа. На сегодняшний день Конвенцию ратифицировали 28 стран. Рубеж по тоннажу уже преодолен, и количество стран подписантов к концу года, думается, также достигнет нужного рубежа. Так что, скорее всего, Конвенция вступит в силу уже в этом году.

– *В связи с ратификацией Россия должна привести свое законодательство в соответствие с требованиями Конвенции. Участвует ли в этой работе профсоюз?*

– Конвенция заработает через год после вступления в силу. Но вопросы соответствия российского законодательства нормам Конвенции начались рассматриваться сразу после ее принятия в межведомственной комиссии при Министерстве транспорта. Представители профсоюза также входят в эту комиссию. Мы вносили и вносим свои предложения, но профсоюзная сторона обладает только правом совещатель-

ного голоса. Окончательное решение по всем вопросам принимают государственные органы. И на сегодняшний день на уровне Правительства бытует мнение, что, в основном, законодательство РФ соответствует всем требованиям конвенции – нужны лишь самые незначительные изменения, которые можно будет внести при вступлении в силу конвенции.

– *Согласен ли профсоюз моряков с таким подходом?*

– Перечень этих необходимых изменений уже составлен. Мы же считаем, что в этом перечне, учтено не все. Например, отличается, хоть и несущественно, продолжительность отпуска. Так в отечественном Трудовом кодексе говорится, что минимальный отпуск в нашей стране составляет 28 рабочих дней. По Конвенции продолжительность отпуска должна быть не менее 30 дней. Но, и эта, казалось бы, несущественная разница тоже может стать формальным поводом для задержания судна. Согласно Конвенции судно может быть подвергнуто инспекции соблюдения на нём конвенционных требований не только государством флага, но и другим государством – членом МОТ, ратифицировавшим данную Конвенцию, когда это судно находится в одном из его портов. И в случае нарушения требований задержать судно.

Помимо отпусков, есть и еще целый ряд разночтений, касающихся репатриации, найма, трудоустройства и охраны

труда моряков, их медико-социального обеспечения, питания и социально-бытового обслуживания, особенно в отношении российских моряков работающих на иностранных судах. Но самое главное упущение, на наш взгляд,— это отсутствие в Российском законодательстве отдельного акта, в котором были бы собраны воедино все вопросы, связанные с морским делом.

— Зачем нужен такой закон?

— Дело в том, что все конвенционные требования распределяются по очень большому кругу правовых актов Российской Федерации. Поэтому даже профессиональным юристам в этих законодательных завалах будет очень нелегко разобраться, что уж говорить о простых моряках. Но законы пишутся не столько для юристов, сколько для простых людей. Кроме того, труд моряка очень специфичен. Моряки не только работают на судне, но и живут. Соответственно требуется регулировать гораздо больше вопросов, а не только сроки и порядок выплаты заработной платы и увольнения. Сейчас же из-за множества нормативных актов возникают разночтения. Такой бы закон все расставил по своим местам, как это сделала Конвенция на международном уровне.

— Есть ли страны, в которых действуют законы о моряках?

— Таких стран, где помимо общего трудового кодекса, есть специальные законы, регулирующие отдельные профессии, очень много. Например, закон о моряках есть в Норвегии, Испании, Италии. Более того несколько лет назад Межпарламент-

ская ассамблея СНГ так же приняла закон о моряках. Конечно, законы принятые этой ассамблеей не являются законами в полном смысле этого слова. Они носят модельный и рекомендательный характер. После принятия Ассамблеей эти «законодательные модели» направляются в национальные парламенты для использования их при подготовке новых законов и внесении изменений в действующее законодательство.

— Но раз есть модельный акт о моряках, то логично было бы принять полноценный закон и в России?

— К сожалению, пока эта идея не получает поддержки государственных органов. Но можно пойти и альтернативным путем — сделать отдельную главу в Трудовом кодексе. В этом кодексе уже есть примеры такого подхода к правовому регулированию труда отдельных категорий работников со специфическими условиями труда, Например, Глава 54-1 об особенностях регулирования труда спортсменов и тренеров или совсем недавно появившаяся Глава 51-1 об особенностях регулирования труда работников, занятых на подземных работах. Почему же нельзя сделать это в отношении моряков? Также можно было бы отразить особенности труда моряка в Кодексе торгового мореплавания. Там есть глава, касающаяся экипаж и капитана судна, в которой оговариваются требования к подготовке и состоянию здоровья моряков, трудовые отношения, ответственность судовладельца. Но пока ни одно из ведомств нас в полной мере и в этом вопросе не поддер-

живает. Кроме того, надо учитывать, что ТК и КТМ не могут выходить за рамки той области деятельности или общественных отношений, которые они регулируют. Поэтому даже, если в этих документах появятся отдельные главы, посвященные труду моряков, часть вопросов в любом случае будет распределена по другим законодательным актам. Поэтому закон является наилучшим вариантом, который мог бы отрегулировать все вопросы, касающиеся моряков.

НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ

Президент Российской Федерации Владимир Путин подписал Федеральный закон «О ратификации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве».

«Теперь РПСМ предстоит упорная и изнурительная работа, цель которой состоит в том, чтобы добиться закрепления всех конвенционных правил и стандартов в едином законодательном акте. Будь то специальный федеральный закон о моряках или отдельная глава в ТК РФ, — так ранее ситуацию вокруг ратификации документа прокомментировал главный эксперт по правовым вопросам Российского профессионального союза моряков Валерий Нефедов. — В противном случае, значение Конвенции для защиты трудовых прав российских моряков будет существенно девальвировано, несмотря на то, что действующее законодательство Российской Федерации, регламентирующее трудовые и связанные с ними иные права моряков, либо соответствует большинству конвенционных положений, либо эквивалентно им».

На сегодняшний день только одно из двух требований для вступления Конвенции МОТ 2006 года в силу выполнено. Это охват странами-подписантами 33 % валового тоннажа мирового торгового флота. Сегодня эта цифра переваливает за 56,5 %. Второе требование — ратификация документа 30-ю странами.

К слову, в мае-июне так называемый «Билль о правах моряков» подписала не только наша страна. В первую 30-ку успели войти Польша, Швеция и островное государство Палау.

Наше досье

О ЧЕМ ГОВОРИТСЯ В КОНВЕНЦИИ?

Конвенция состоит из пяти разделов, и фактически не упускает ни одного аспекта, касающегося труда моряка.

В первом разделе говорится о правилах найма на судно и требованиях к морякам. Они должны быть не моложе 16 лет и иметь медицинское свидетельство, удостоверяющее, что он годен к выполнению своих обязанностей в море.

Второй раздел расписывает условия занятости: принципы начисления заработной платы, время труда и отдыха, ежегодные отпуска, репатриация, компенсации морякам в случае утраты или затопления судна, укомплектование

судов экипажами, повышение квалификации, карьерный рост.

Третий раздел описывает санитарные требования к условиям проживания на судах.

Четвертый раздел посвящен вопросам охраны здоровья, обеспечения безопасности, доступа моряков к социальным объектам на берегу.

Раздел пятый устанавливает контрольные механизмы за выполнением Конвенции как в отношении собственных судов, так и в отношении иностранных, при их заходах в порты страны, ратифицировавшей Конвенцию. Этот же раздел определяет порядок рассмотрения жалоб моряков на борту судов.



ВАХТУ СДАЛИ

Конец весны ознаменовался награждением пенсионеров компании «СКФ Юникон» и проводами моряков на заслуженный отдых. Торжественные и в то же время немного грустные мероприятия по этому поводу прошли в Санкт-Петербурге, Новороссийске и Владивостоке.

В рамках реализации совместной программы РПСМ и СКФ, которая действует уже пять лет, пенсионеры компании, а их в этом году 38, получили единовременную денежную помощь, подарки и почетные грамоты за подписями генерального директора ОАО «Совкомфлот» Сергея Франка и председателя Российского профсоюза моряков Юрия Сухорукова.

В каждой профсоюзной организации поздравление прошло по-разному. Например, новоиспеченных пенсионеров «СКФ Юникон Санкт-Петербург» провожали в офисе БТО. С приветственным словом от работодателя выступил директор компании Александр Носко,

от имени РПСМ пенсионеров поздравил председатель Балтийской ТО Александр Бодня.

— Уход на пенсию — это важный этап в жизни человека, когда полностью меняется образ жизни, — сказал А. Бодня. — Проводить такие мероприятия в неформальной обстановке стало доброй



Новоиспеченных пенсионеров «СКФ Юникон Санкт-Петербург» провожали в офисе БТО.

традицией, мы вместе вспоминаем Балтийское морское пароходство, общих друзей, коллег и забавные случаи из морской практики. Все вы внесли существенный вклад в развитие флота и мореплавания, я желаю вам здоровья и долгих лет жизни.

– Нам жаль расставаться с такими отличными профессионалами, – сказал А. Носко. – Но, к сожалению, правила не позволяют работать на судах под иностранными флагами после 65 лет для комсостава и после 60-ти для рядового. Поэтому мы приветствовали и поддерживали инициативу профсоюза, ведь в условиях российской действительности денежная помощь пенсионерам как нельзя кстати.

На Дальнем Востоке для проводов моряков компании «Юником Владивосток» был выбран один из лучших ресторанов столицы Приморского края. Уже бывшие работники пришли на праздник в сопровождении жен, и от этого праздник получился совсем домашним.

– Хочется сказать вам большое спасибо за ваш профессионализм, за тот труд и те знания, которые вы вложили в развитие компании «СКФ Юником», да и всего российского морского транспорта, – обратился к виновникам торжества председатель Тихоокеанской профсоюзной организации моряков РПСМ Валерий Березинский. – Думаю, опыт, который вы успели передать молодым морякам, поможет им трудиться с таким же рвением и успехом.

В Новороссийске моряков-пенсионеров поздравили в Международном морском центре. Здесь почетные грамоты, подарки и единовременную денежную помощь получили около 20 человек. Все это моряки, много лет трудившиеся на судах «СКФ Юником Новороссийск» и настоящие профессионалы своего дела. Теплые слова благодарности за добросовестную и успешную работу им сказали председатель ЧАТО Алексей Беляков и, конечно, работодатель. Пенсионеры же, заслужившие, наконец, отдых, искренне расстраивались от того, что нужно покинуть столь хорошую компанию и не скрывали своих эмоций.

Планы на будущее у моряков разные. Например, петербургские пенсионеры были едины во мнении, что после стольких лет работы пришло время осесть на берегу: «Надо ж и отдохнуть



В Новороссийске моряков-пенсионеров поздравили в Международном морском центре. Здесь почетные грамоты, подарки и единовременную денежную помощь получили около 20 человек.

когда-то, а дальше – посмотрим. Хотя, если честно, есть еще порох в пороховницах, можно было бы и поработать».

По признанию же дальневосточников, прощаться с морем пока еще рано. Например, матрос Михаил Скачек устроился в компанию, занимающуюся местными перевозками. Работает на пароме, доставляющем строительные материалы для объектов саммита АТЭС–2012. «Взяли с удовольствием, – вспоминает Михаил. – Лучшей реко-



Грустно, что приходится покидать «Юником». Но ничего не поделаешь – возраст.

мендации, чем опыт работы в «СКФ Юником», придумать трудно».

Напоследок в компании «СКФ Юником» заверили: своих пенсионеров они никогда не забывают и готовы оказать им поддержку в любых трудных ситуациях. А опытные моряки в свою очередь пожелали работодателю дальнейшего процветания. «После распада БМП мы могли остаться за бортом, было смутное и страшное время, – заметил один из моряков-пенсионеров. – Но спасибо судьбе и нашей компании, благодаря которой мы не остались без работы. Я пришел в СКФ 1994 году и сегодня вспоминаю это время только с улыбкой и благодарностью к своему работодателю, который никогда не обижал нас с зарплатой».

– Мне кажется, «СКФ Юником» – образец практически идеальной судоходной компании, – сказал боцман Валерий Савин. – Своевременная оплата труда, отличное питание, хорошие условия труда, полный соцпакет. И что очень важно, с первого дня основания компании, то есть с 1991 года, – полноценная профсоюзная организация. Конечно, грустно оттого, что приходится покидать «Юником». Но ничего не поделаешь – возраст.

<http://youtu.be/wCeZtN2yVVQ>



«ИНГОССТРАХ-ЖИЗНЬ» И КИТАЙСКАЯ ГРАМОТА

ЗАГАДОЧНАЯ БОЛЕЗНЬ

Житель хабаровского поселка Ванино Александр Иващенко ушел в море весной 2008 года.

Он работал на судне «Уран», которое перевозило грузы из Китая. В конце июня во время стоянки в порту Чиньхуадао Иващенко пожаловался капитану на недомогание. К моряку в срочном порядке вызвали врача. Доктор сделал назначения и посоветовал изолировать больного до прихода в следующий порт Наньтун. Однако до Наньтуна Иващенко не дотянул. Непонятная загадочная болезнь в считанные дни «съела» здорового мужика. 9 июля 2008 года Иващенко умер в своей каюте на борту судна.

Коллеги моряка вспоминают, что умирал Иващенко очень тяжело. Он похудел, у него не спадала температура, и шел гной из носа и рта. Но больше всего моряков поразило то, как повели себя представители китайских властей, узнав о смерти россиянина.

– Врач, поднявшийся на судно для осмотра тела, едва увидев труп, побледнел и тут же что-то стал эмоционально объяснять полицейским, – вспоминает Сергей Н. – Нам приказали срочно сделать санитарную обработку всего судна.

По мнению моряков, китайцы испугались, что Иващенко мог умереть от птичьего гриппа или атипичной пневмонии, которые свирепствовали в тех провинциях. Возможно, китайцы не хотели, чтобы информация об эпидемии стала широко известна.

В справках о смерти, которые выдали китайские судмедэксперты и полицейские, точный диагноз так

и не был указан. Там значилось, что российский моряк умер вследствие болезни. Какой – не понятно. Через несколько дней тело моряка со всеми документами переправили на родину, его похоронили. А спустя месяц вдова моряка Татьяна Иващенко обратилась в страховую компанию за компенсацией: здесь и возникли сложности, которых, в общем-то, быть не должно. Ведь моряк был застрахован от несчастного случая и смерти от болезни на борту судна.

ХОЖДЕНИЕ ПО КРУГУ

Договор коллективного страхования между представителями компании «Sahmar Shipping Co. LTD», которой принадлежит судно «Уран», и компанией ООО «СК Ингосстрах – Жизнь» был заключен 21 июля 2007 года. В этом документе говорилось, что все члены экипажа застрахованы на 20 000 долларов по рискам: смерть от несчастного случая или от болезни.

Однако когда Татьяна Иващенко обратилась в страховую компанию за выплатой, от нее неожиданно потребовали дополнительный пакет документов.

– Формально, на тот момент, страховая компания в выплате Татьяне Иващенко не отказывала, – рассказывает юрист РПСМ Юрий Пронин. – Просто представители компании попросили вдову предоставить документ о причинах смерти, в котором было бы уточнено заболевание, от которого умер ее муж.

По словам юриста, страховщики объяснили свое требование действующими

Из-за неточного перевода китайских документов компания «Ингосстрах – Жизнь» четыре года не признавала смерть моряка на судне страховым случаем. Страховщики отказывались платить страховку вдове и даже цинично заявляли: усопший мог специально отправиться в рейс умирать! Только благодаря юристам РПСМ удалось доказать неправомочность действий страховой компании.

щими в компании правилами страхования от болезней и несчастных случаев.

– В правилах страхования этой компании указывается ряд заболеваний, которые могут привести к смерти, но не являются страховыми случаями, – поясняет Пронин.

Согласно этим правилам страховка не выплачивается самоубийцам; если умерший в результате несчастного случая находился в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; так же не положены выплаты людям, умершим в результате онкологических заболеваний и сердечно-сосудистых, ВИЧ-инфекции. Однако ни в одной из справок, которые выдали китайские власти, болезнь не уточнялась.

Тогда страховщики потребовали от вдовы предоставить медицинскую карту усопшего, чтобы специалисты компании могли свериться: не было ли у человека хронических заболеваний. Александр Иващенко проходил комиссии в больнице Ванино, но в медкарте, которая находилась в клинике, последняя запись была датирована 2005 годом. Страховщиков это не устроило. Они заявили, что мужчина мог заболеть позже. Женщину вновь заставили искать подтверждающие документы о том, что ее муж был здоров. Вдова надеялась, что страховщиков удовлетворит медкнижка моряка, которая выдается после медобследований и хранится у капитана. Однако на ее беду книжка оказалась утерянной. Вдова попыталась объяснить страховщикам, что с хроническими болезнями в море работать не берут. Но представители «Ингосстраха» были неумолимы и требовали документального подтверждения того, что мужчина на момент выхода в рейс был совершенно здоров.

ЧТО ГЛАСИТ ЗАКОН?

Надо отметить, что поиски медицинских документов занимали не дни и недели, а месяцы. Между тем пункт 1 статьи 963 ГК РФ «Последствия наступления страхового случая по вине страхователя, выгодоприобретателя или застрахованного лица» гласит, что Страховщик может быть освобожден от выплаты страхового возмещения, если страховой случай произошел вследствие умысла Страхователя. Иные случаи освобождения от выплаты страхового возмещения могут быть установлены только законом, но не правилами страхования или договором. Установление же таких правил в договоре противоречит данной статье Гражданского кодекса.

Кроме того, по коллективному договору страхования Иващенко был лично застрахован от рисков, связанных с жизнью и здоровьем. В пункте же 3 статьи 963 ГК РФ сказано, что страховщик не освобождается от выплаты страховой суммы, которая по договору личного страхования подлежит выплате в случае смерти застрахованного лица.

Однако представители компании продолжали уклоняться от выплат. Женщина стала подозревать, что страховщики умышленно тянут время. Ведь по закону страховка выплачивается в течение трех лет, после чего наступает срок давности, и компенсация не выплачивается. Татьяна Иващенко обратилась за помощью в РПСМ.

«ИВАЩЕНКО УШЕЛ В МОРЕ УМИРАТЬ»

Ванинский районный суд было направлено соответствующее исковое заявление. Однако представители компании «Ингосстрах-Жизнь» неожиданно заявили, что иск заявлен не надлежащим образом и должен рассматриваться в Москве, где располагается головной офис компании.

Судья все же провела два заседания, на которых допросила свидетелей со стороны вдовы и ответчика, после чего передала дело по подсудности в Симановский районный суд Москвы. Между тем именно во время судебных разбирательств в Ванино представители страховщика начали акцентировать свои апелляции на одном очень важном документе – справ-

ке о смерти Иващенко, которую выдал консул РФ в Шанхае 24 июля 2008 года. В ней было написано: не смерть от болезни, а внезапная смерть. Хотя во всех документах, которые выдали китайские власти и правоохранительные органы, значилось, что Александр Иващенко умер из-за болезни.

– Именно эта запись в справке позволила страховщикам затянуть судебный процесс, – поясняет юрист Пронин. – Я не могу понять, как она вообще могла появиться. Это же нонсенс, когда запись государственного органа расходится с записями в официальных документах государства пребывания.

Страховщики стали утверждать, что раз в консульской справке записано «внезапная смерть», то и платить они страховку не должны.

– Это же не смерть от болезни, – заявляли страховщики.

Дело дошло до козунственных заявлений представителей компании, которые говорили в суде, что Иващенко, якобы, мог специально отправиться в рейс, чтобы умереть и таким образом обеспечить семью страховой выплатой.

РПСМ специально наняло переводчика с китайского языка, и он установил неправильность перевода консульской справки: Иващенко все-таки умер от болезни. Однако этот перевод не устроил страховщиков, и они наняли своего переводчика. Но и он подтвердил: в консульской справке – ошибка.

В итоге 17 февраля 2012 года в Симоновском суде Москвы было принято решение о взыскании с «Ингосстраха» суммы страховки в 20 000 долларов и процентов за пользование чужими деньгами. Страховщиков это решение суда не устроило. Они обратились с апелляционной жалобой в вышестоящую инстанцию. И вот 18 мая 2012 года Мосгорсуд снова подтвердил правоту вдовы и юристов РПСМ.

Представители компании по-прежнему утверждают, что были правы, и закон они не нарушали.

– Мы руководствовались правилами выплат страховки, и закона не нарушали, – заявили «МПВ» в страховой компании. – Возможно, что решение Мосгорсуда будет оспорено в вышестоящей инстанции.

После общения со страховщиками возникает впечатление, что любой закон для них – это китайская грамота, которую они трактуют, как хотят.

ГЛАВНЫЙ ТРАНСПОРТНИК СТРАНЫ

21 мая указом Президента РФ министром транспорта был назначен Максим Соколов (на снимке). К всеобщему удивлению, новоиспеченный глава ведомства никакого отношения к транспортной отрасли не имеет.



Примечательно, что в 2009 году Максим Юрьевич вошел в президентскую сотню прежнего лидера нашей страны Дмитрия Медведева, представляющую собой кадровый резерв России. В тот период М. Соколов являлся председателем Комитета по инвестициям и стратегическим проектам Правительства Санкт-Петербурга.

Максим Соколов родился в 1968 году в Ленинграде. Окончил экономический факультет Санкт-Петербургского государственного университета, также несколько лет обучался на юридическом факультете СПбГУ. С 1991 по 1993 гг. преподавал на экономическом факультете родного ВУЗа. В 1992–2004 годах занимал руководящие должности в различных бизнес-структурах. В 2009 году был назначен директором Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации. Награжден медалью «За заслуги перед Отечеством» 2 степени, знаком губернатора Санкт-Петербурга «За гуманизацию петербургской школы».

Добавим, что бывший министр транспорта Игорь Левитин теперь стал советником Президента.

Российский профессиональный союз моряков поздравляет Максима Соколова с назначением на должность Министра транспорта РФ, желает успехов в работе на благо транспортников России и надеется на продуктивное сотрудничество.

ДОГОВОР БРАТСКИХ ПРОФСОЮЗОВ

В Москве состоялась рабочая встреча представителей Российского и Всеяпонского профсоюзов моряков по вопросам развития сотрудничества и расширения взаимной поддержки РПСМ и JSU.

В составе японской делегации были президент JSU Ёдзи Фудзисава, генеральный директор международного бюро JSU Ясүми Мори́та, директор секции по вопросам политики МФТ Хироюки Ватана́бе и переводчик Дзё Оту́ка. Российского профсоюз моряков представили председатель Юрий Сухоруков, заместитель председателя Вадим Иванов и сотрудник отдела международных связей Павел Вязников.

В ходе встречи стороны обсудили давно назревший вопрос, касающийся перечисления японскими судовладельцами членских взносов за российских моряков. Проблема заключается в том, что работодатели давно не производят отчислений в профсоюз, что может помешать организации медицинского страхования моряков в межрейсовый период. В связи с этим президент JSU пообещал взять на контроль эту ситуацию и потребовать от судовладельцев своевременной выплаты взносов за российских моряков. В противном случае по отношению к безответственным работодателям будет принята такая мера, как приостановка выдачи «Зелёных сертификатов», которые подтверждают, что на судне есть коллективный договор, а его условия соблюдаются. Также как вариант наладить систему выплат рассматривается бойкот и другие акции, направленные на защиту моряков.

Большой интерес у японской делегации вызвала возможность обмена инспекторами во время проведения Недели действий против удобных флагов. Представители JSU посчитали, что это отличный способ посмотреть, как работают коллеги из братских профсоюзов и обменяться опытом. Японцы взяли на вооружение эту идею, пообещали ее изучить и, возможно, в период проведения следующий Недели



Президент JSU Ёдзи Фудзисава вручает председателю РПСМ Юрию Сухорукову (слева направо) подарок, олицетворяющий богиню Сэнген Дайгонгэн или Фудзи-химэ. Богиню изображают как прекрасную девушку с широкополой бамбуковой шляпой, покрытой чёрным лаком, и с цветами глицинии – глициния также называется по-японски «фудзи». Ещё одно имя богини – Фудзи-Мусумэ, то есть Дева глицинии. Олицетворяя священную гору Фудзи, в свою очередь являющуюся символом страны, Фудзи-мусумэ, таким образом, олицетворяет Японию.

действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе инспекторы МФТ и РПСМ будут участвовать в акции в портах Японии, а активисты Всеяпонского профсоюза и местные инспекторы МФТ поделятся опытом с активистами из Дальневосточной региональной организации РПСМ.

Итогом рабочей встречи стала пролонгация Двустороннего соглашения между РПСМ и JSU как профсоюзов стран-поставщиков рабочей силы и стран бенефициарных владельцев судов и Совместного коллективного договора (JSU/SUR CBA) для судов NYK/Unicom.

«СОВЕТСКОЙ ГАВАНИ» ПОМОГУТ

В Международном морском клубе Находки состоялось расширенное заседание совета Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков, в котором участвовали представители профсоюза докеров порта Находки и порта Восточный, руководитель Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ, генерал-майор Алексей Устинов.

– В повестке дня были вопросы, требующие безотлагательных решений. Мы обсудили ситуацию с танкером «Советская Гавань» и пути решения проблемы. С ноября 2011 года российские члены экипажа не получают заработную плату, они фактически влачат жалкое существование в китайском порту Тяньцзинь на судоремонтном заводе, не имея возможности покинуть страну, – рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Он пояснил: в настоящее время есть все необходимые постановления правительства, выполняя которые, можно на законных основаниях трудоустроить моряков на суда под иностранными флагами. Контроль за этим возложен на Федеральную Миграционную службу. Но, к сожалению, можно констатировать, что этого не происходит. УФМС всячески уклоняется от осуществления контроля. Поэтому и происходят случаи отправки моряков на суда иностранных владельцев без надлежаще оформленных трудовых контрактов и обязательств иностранных судовладельцев страховать моряков на случаи смерти и получения травм и увечья. Происходят такие рейсы, когда моряк возвращается из рейса без заработной платы. При обращении в прокуратуру и в суд для решения этих вопросов ему говорят о том, что судовладелец находится за

границей и взыскать задолженность невозможно. То же самое произошло с членами экипажа танкера «Советская гавань».

Присутствовавших моряков волновало, когда они получат кровно заработанные деньги: почти 7 месяцев судовладелец не платит зарплату, сумма долга перед экипажем приличная, но моряки в Находке, судно в Китае, и как получить заработанное, большой вопрос. «Одна надежда на Следственный комитет и профсоюз», – говорят моряки.

– Мы понимаем, что причины многих морских катастроф рождаются на берегу, – сказал руководитель Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета России Алексей Устинов. Вопрос о судовладельцах, использующих, по сути дела, рабский труд моряков, находится у нас на жестком контроле. Порой трудно установить владельцев судна, нет

документации, но мы все же расследуем такого рода дела, и морякам теплохода «Советская гавань» постараемся помочь. Наша задача – установить причины и принять меры, чтобы в дальнейшем избежать гибели моряков, привести их заработную плату и условия их труда в соответствие с международными стандартами.

В ходе совещания моряки передали заявления А. В. Устинову, чтобы он лично взял на контроль решение этого вопроса.

После выступления председателя профсоюза докеров Восточного порта Леонида Тихонова о ситуации, сложившейся в организации, прошедших обысках и изъятии финансовых документов, было принято решение обратиться в транспортную прокуратуру с жалобой на действия линейного отдела полиции порта Восточный.

Председатель профсоюза докеров порта Находка Вячеслав Подшивалов рассказал, что в порту происходит пере-

грузка сульфата аммония без соблюдения правил безопасности при работе с таким грузом. Даже после получения предписания от прокуратуры по жалобе докеров администрация порта игнорирует выполнять предписание прокуратуры.

Отметим, что подобная встреча в стенах Дальневосточной региональной организации Российского профессионального союза моряков проходит не первый раз. Представители ДВРО давно выстроили рабочие отношения с Дальневосточным следственным управлением на транспорте СК РФ и Дальневосточной транспортной прокуратурой.

В ЗНАНИИ – СИЛА!

В Архангельске завершил свою работу двухдневный обучающий семинар с проверкой знаний слушателей по требованиям охраны труда на морском и речном транспорте.

В числе слушателей семинара были активисты Российского профсоюза моряков: председатель Северной региональной организации Александр Красноштан, председатель первичной профсоюзной организации ОАО «СМП» Сергей Портенко, председатель первичной профсоюзной организации работников плавсостава ОАО «Архречпорт» Юрий Моисеенко и главный инспектор труда Северной РО Игорь Козьмин.

В течение двух дней были освещены такие важные вопросы как основные действующие документы по охране труда на морском и речном транспорте, порядок расследования несчастных случаев на рабочем месте, элементы системы управления охраны труда в организациях, проведение аттестации рабочих мест по новым правилам, введенным с 1 сентября 2011 года.

Итог обучающего семинара – слушатели имеют право участвовать в комиссиях по аттестации рабочих мест в организациях; в комиссиях по проверке знаний работников по охране труда; в расследованиях несчастных случаев с работниками.

ПАМЯТИ БРАТА



Российский профессиональный союз моряков с прискорбием сообщает о том, что 20 мая на 70-м году жизни скончался Григорий Александрович Базилевич, бывший председатель профкома плавсостава АО «Камчатское морское пароходство» РПСМ.

Григорий Александрович родом из Украины, однако большую часть жизни провел в России, а именно в Петропавловске-Камчатском. В начале профессионального пути Григорий Базилевич не думал связывать жизнь с морем: окончил Харьковское высшее военно-

авиационное училище и работал на Барском машиностроительном заводе. В 1963 году Григорий Александрович поступил в Одесский институт инженеров морского флота. С этого момента его жизнь была неразрывно связана с морем.

В 1968 году Григорий Базилевич обосновался на Дальнем Востоке России и тогда же начал работать на судах Камчатского морского пароходства: сначала в должности моториста, а к 1974 году – первым помощником капитана. В начале 80-х Григорий Александрович на время оставил море. Однако через несколько лет снова вернулся на суда родного пароходства и посвятил морю еще 11 лет.

В 1994 году в жизни Григория Александровича начался новый этап: он стал заместителем председателя профкома АО «Камчатское морское пароходство» и его делом жизни стала защита прав камчатских моряков. В 1999 году Григорий Александрович возглавил профсоюзную организацию. Коллеги, друзья и моряки вспоминают о нем, как о честном и порядочном человеке, настоящем профсоюзном лидере.

Григорий Базилевич был награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет российскому флоту» и «Почетный работник морского флота».

Российский профессиональный союз моряков выражает глубокие соболезнования родным, близким и товарищам по работе Григория Александровича и скорбит о его безвременном уходе. Светлая память Григорию Александровичу!

ЧЕРНОЕ МОРЕ ПОЗОРА

**РПСМ критикует условия труда моряков
в Черноморском регионе**



*Так моряки моют посуду
на т/х «Boushking».*

25 июня, в День моряка, стартовала новая кампания Международной Федерации транспортников ITF, направленная против субстандартного судоходства в Черноморском регионе. Морские профсоюзы из России, Болгарии, Грузии, Румынии, Турции и Украины призывают правительства своих стран обратить внимание на вопиющие условия труда членов экипажей и называют ситуацию в регионе «позорной».

По данным ITF, сегодня на Черном море работают около двух с половиной тысяч судов. Полторы тысячи из них старше 20 лет, среди которых 800 – старше 30 лет. Их эксплуатация влечет за собой повышение общего уровня аварийности и травматизма.

Практика невыплаты заработной платы давно укоренилась на Черном море. Судовладельцы латают дыры в своих карманах, экономя на экипажах и демонстрируя полное пренебрежение основными правами и свободами человека. Моряков вынуждают бастовать, обращаться в суд, а порой, прибегать и к более «экстремальным» мерам, таким, как голодовки.

ЧП на море, низкая оплата труда членов экипажей, задержки по выплатам, коррупция – все это общие «болевые

точки» для судоходства, а значит, задачи для всего профсоюзного движения.

Председатель РПСМ Юрий Сухорук подчеркивает:

«Опыт практической работы наших организаций в регионе говорит о том, что он является одним из самых проблемных. Просьбы о помощи профсоюз получает ежедневно. Очень часто мы готовим для моряков иски, координируем акции протеста. Удивительно, но проходит месяц-два – и на том теплоходе, где с большими усилиями удалось отвоевать для экипажа заработную плату, уже новая команда, которая гарантированно попадет в аналогичную ситуацию! Поэтому прекратить порочную практику можно только при высоком уровне организации профсоюзного движения, понимания проблемы властными структурами, крепкой сплоченности моряков и докеров.»

Координатор ITF по вопросам судоходства Стивен Коттон отмечает:

«Воистину, позорно, когда судовладельцы обращаются со своими экипажами, как с расходными материалами, считают, что моряки должны работать бесплатно, без элементарной базовой защиты в виде страховки по смерти и потери трудоспособности.

Кампания ITF – это начало долгого пути, мы понимаем, что потребуется время для изменения ужасающей ситуации в регионе, и начинаем с попытки убедить правительства: дальше так продолжаться не может. Особенно, учитывая то, что мы ожидаем скорейшего вступления в силу Конвенции о труде в морском судоходстве, которая установит эталон для работы в отрасли, и все обязаны будут к нему стремиться.»



Продовольствие на борту т/х «Boushking» давно закончилось

ПИНГ-ПОНГ

Именно так можно обобщенно охарактеризовать культуру трудовых взаимоотношений на Черном море.

В канун объявления новой глобальной кампании против субстандартного судоходства Международная Федерация транспортников выпустила отчет с говорящим названием «Черное море позора». В основу легли реальные случаи, с которыми ежедневно сталкиваются в этом регионе инспекторы ITF и профактивисты из России, Украины, Болгарии, Румынии, Грузии и Турции. Практически все творящиеся здесь беды можно сформулировать следующим образом:

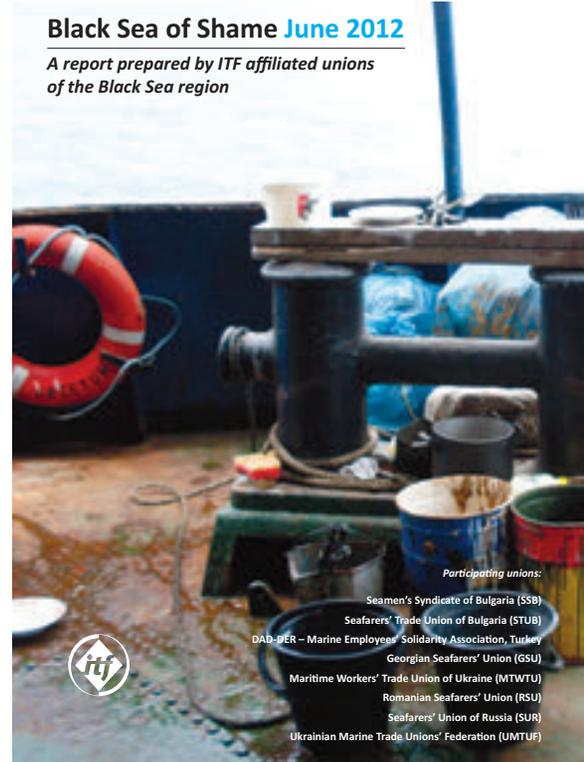
1. Высокая периодичность инцидентов, связанных с посадкой судов на мель или их гибелью;
2. Повальное использование удобных флагов и отсутствие страхового покрытия;
3. Системные невыплаты зарплаты экипажам или регулярные задержки в выплатах;
4. Фактическое трудовое бесправие экипажей, когда любой «бунтовщик» может угодить в «черный список»;
5. Социальный демпинг.

– Черноморский регион в зоне пристального внимания ITF находится уже давно, поскольку правонарушений действительно очень много, – объясняет инспектор из Новороссийска Ольга Ананьина. – Мы пытаемся с этим бороться, но угнетает невозможность быстро решать вопросы. Например, турецкие владельцы, которых большинство в регионе, охотнее предпочитают продать «проблемное» судно и купить новое, а не заключить коллективный договор.

Тему продолжает зампредседателя РПСМ Александр Агеев: «В регионе распространена практика, когда судно несет флаг РФ, экипаж тоже русский, владелец турецкая компания, с офисом на территории России. Возникают проблемы по выплатам, к делу подключаются представители профсоюза или ITF, составляя требование к компании. А по предъявлению требования офисы начинают между собой игру в пинг-понг, скидывая ответственность по выплатам морякам.»

Black Sea of Shame June 2012

A report prepared by ITF affiliated unions of the Black Sea region



Participating unions:

Seamen's Syndicate of Bulgaria (SSB)
Seafarers' Trade Union of Bulgaria (STUB)
DAD-BER – Marine Employees' Solidarity Association, Turkey
Georgian Seafarers' Union (GSU)
Maritime Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU)
Romanian Seafarers' Union (RSU)
Seafarers' Union of Russia (SUR)
Ukrainian Marine Trade Unions' Federation (UMTUF)

Есть ли способ переломить ситуацию? В цивилизованном морском мире эталоном нередко называют Балтику, где, буквально, щелкнув пальцами, можно быстро решить любую проблему моряка. Подавляющее большинство ставит высокую культуру трудовых отношений в регионе в заслугу морским профсоюзам Скандинавии, в частности, Швеции, где законы четко ориентированы на защиту интересов работников.

Есть ли такой лидер в Черноморском регионе? Кто-то называет Турцию, кто-то Россию, а кто-то надеется на неплохое, с точки зрения прав трудящихся, законодательство Украины. Пока кампания «Море позора» в самом начале своего пути, и делать какие-то выводы рано. Ясно одно – если за дело сообще возьмутся моряки и докеры из всех государств региона, трудовые взаимоотношения на Черное море обязательно будут приведены в порядок.

К слову, через профсоюзную прессу кампания уже получила широкую известность в СМИ. Представители ITF пообещали в процессе оперативной работы составить «черный список» работодателей, систематически задерживающих зарплату морякам. Его, а также другие интересные материалы, которые будут обнаружены инспекторами на «Море позора», мы публикуем в следующих номерах нашего журнала, а также на официальном сайте Российского профсоюза моряков.

ЗАЛОЖНИК ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ

Два года капитан Магомед Гамзатов живет на арестованном сухогрузе «Борис Алексеев», надеясь, что когда-нибудь хозяева теплохода (прежние или будущие) рассчитаются с экипажем за долги по зарплате.

По мотивам этой истории можно было бы снять хорошее кино. Капитан-дагестанец и его жена два года безвылазно охраняют арестованный за долги старенький теплоход, который стоит в доке судоремонтного завода. Сборщики металлолома уже давно положили глаза на ржавеющее судно и хотят распилить его на куски, чтобы сдать в утиль. Но капитан не может допустить, чтобы теплоход, на котором он избородил множество морей, постигла такая судьба. Его пытаются подкупить, ему угрожают, но он не сдается, и по ночам вместе с супругой отбивает атаки вора.

Началась вся эта история в марте 2010 года, когда симферопольская компания «Sea Cock» наняла на судно «Борис Алексеев» 12 россиян. Теплоход работал в Каспийском море на линии Астрахань-Иран, перевозил генеральные грузы: лес, металл, бумагу зерно. При приеме на работу морякам обещали золотые горы: и соцпакет, и зарплату. Поводов не верить судовладельцу не было. Ведь хозяин теплохода Иван Бурдюгов – человек влиятельный. Его брат Анатолий работал Председателем Совета министров Крыма, а сейчас возглавляет крымское отделение Сбербанка. В 2008-2009 году, если верить открытым источникам, судно «Борис Алексеев» было застраховано на 1 миллион долларов в ГСК «Югория».

Однако, поднявшись на судно, моряки пришли в ужас. Сухогруз находился в аварийном состоянии, а условия быта не соответствовали элементарным санитарным нормам: разруха полная. Но, несмотря на это, судно совершало рейсы.

– Мы возили в Иран из Астрахани зерно, – рассказывает капитан Магомед Гамзатов. – Сделали два рейса. Однако денег нам не заплатили. Бурдюгов сам лично звонил, говорил, ребята потерпите. У меня сложная экономическая ситуация. Потерпите немного. Мне

только кое-какие вопросы надо утрясти. А потом судно арестовали...

Судно было арестовано в Астраханском порту 2 июня 2010 года решением Арбитражного суда по иску ЗАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина». Бурдюгов задолжал им почти 4 миллиона рублей за ремонтные работы. Впрочем, попутно выяснилось, что сухогруз находится в залоге в банке «Петрокоммерц-Украина», и судовладелец успел просрочить платежи по кредитам, взятым в банке. Так как «Морской профсоюзный вестник» все-таки не экономическое издание, то вдаваться во все эти хитросплетения будем. Скажем только, что пока банк, завод и судовладелец «судились» друг с дружкой, экипаж оставался на борту судна.

– Бурдюгов звонил каждый день, говорил, что деньги будут, только держи экипаж, – рассказывает Гамзатов. – И я, как мог, уговаривал людей.

Когда стало понятно, что судовладелец просто тянет время, моряки обратились в Астраханскую прокуратуру. Прокуратура поддержала требования моряков. Кроме того, в суде выяснилась одна интересная деталь, оказывается судно под государственным флагом РФ было передано в бэрбоут-чартер украинской компании, которая и занималась наймом моряков. Все это в принципе незаконно. Но то ли вмешались влиятельные друзья и родственники судовладельца (смотрите выше – ред.), то ли просто прокуратура не стала копать глубже, но в сентябре 2011 года суд вынес полновластное решение. Взыскать с украинской компании «Sea Cock» задолженность по зарплате. В Украину даже было направлено соответствующее решение, а вскоре пришел ответ: по адресу, указанному в исполнительном листе, такой фирмы нет.

Кстати, как отмечают специалисты РПСМ, этот случай не уникален. «МВП» уже не раз писал, как судовладельцы используют подобные схемы для эксплуатации российских морских судов в обход

требований о подчинении их юрисдикции Российской Федерации. РПСМ даже предложил ввести юридическую ответственность для судовладельцев, которые не обеспечивают выполнение российских законов на судах под государственным флагом России. Соответствующие поправки в уголовный и административный кодексы уже направлены на рассмотрение в Минтранс. Судьба этих поправок еще не решена. Между тем само судно сейчас находится на шестой линии в судоремонтном заводе, а на его борту по-прежнему находится капитан Гамзатов и его жена, которая работала поварихой.

– Я лично уговаривал ребят не увольняться, теперь накопилась большая сумма по долгам. И если вдруг пароход будут продавать или, наоборот, у него появится судовладелец, надо будет попытаться получить деньги, – поясняет Гамзатов. – А если судно бросить без охраны, его начнут растаскивать.

– В доке тоже с теплохода давно бы уже стали снимать детали, если бы не мы, – возмущается капитан, которому за охрану судна никто не платит ни копейки. Просто он боится, что судно уйдет с молотка, и потом все задолженности будут потеряны. Чтобы было на что жить, капитан Магомедов и его супруга по очереди подряжаются работать на другие суда. А иногда их подменяют бывшие члены экипажа с теплохода «Борис Алексеев».

В банке «Петрокоммерц-Украина» подтвердили, что пытаются решить проблему с судном, которое находится у них в залоге.

Однако на судоремонтном заводе «МВП» так же уверили, что не против выпустить судно в рейс. Но только после погашения всех задолженностей. О моряках ни ремонтники, ни банкиры даже не вспоминают. Между тем моряки с «Бориса Алексеева» надеются, что им все-таки удастся получить свои деньги.

«МВП» будет следить за тем, чем это дело закончится.

Сухогруз «Есаул»
технического снабжения
не получает.

Время РПСМ

Сухогруз «Есаул» (российский флаг, порт приписки Таганрог) встал под погрузку у десятого причала Новороссийского судоремонтного завода. Но еще до этого экипаж направил сигнал «SOS» в Южную территориальную организацию РПСМ. С проверкой на судно прибыл технический инспектор труда Игорь Холявка.

— ЗАО «Навигатор», которому принадлежит «Есаул», уже несколько лет в «черном списке» у Российского профсоюза моряков, — рассказал Игорь Николаевич. — Он регулярно «кидает» своих моряков. Люди месяцами вкалывают без зарплаты, а потом, отчаявшись получить честно заработанное, просто забирают личные вещи и в первом же удобном порту сходят на берег. Самые настырные после списания могут месяцами ходить в офис компании в Ростове-на-Дону. Но даже в этом случае выплата долга по зарплате их ждет не раньше, чем через год.

Вот и нынешняя проверка выявила, что весь экипаж «Есаула», от капитана до повара, не получал зарплату уже более трех месяцев. Моряки были готовы и дальше молчать, веря, как в чудо, в порядочность судовладельца. До тех пор, пока не узнали, что этой зимой «Навигатор» прикупил себе еще три судна.

— Нам говорят, что у компании нет денег, а сами флот пополняют. Это что же получается, они за наш счет свой бизнес расширяют?! — возмутились в команде.

— У меня в Волгограде жена с двумя детьми. Она учительница, живет на десять тысяч рублей в месяц. Вся надежда в семье на мою морскую зарплату. А меня все это время «завтраками» кормят. За три месяца ни копейки не перевели на зарплатную карточку, — рассказывает Виктор Ивленьков, второй механик.

В следующем году «Есаулу» стукнет тридцать лет. За таким судном нужен уход и уход. Однако компания об этом забыла и оставила сухогруз совершенно без технического снабжения. Так что моряки не только выступают невольными инвесторами ростовского судовладельца, но еще и вкалывают по полной, чтобы только удержать его почти аварийное имущество на плаву.

— Все судно в ржавчине и распорках, только по правому борту восемь дырок.

ЗА ТАРЕЛКУ СУПА РАБОТАТЬ НЕ СОГЛАСНЫ

Даже после слабенького шторма мы с матросом Дмитрием Зарей бежим пробоины латать, — рассказывает боцман Александр Куренда. — А при сильном шторме на нашем камбузе волнами ходит то Черное, то Азовское, то Средиземное море.

Да что там судно! Компания порой оставляет без снабжения даже людей. Моряки работают без спецодежды, по-домашнему: «треники» да тапочки. На питание судовладелец выделяет не более шести долларов в сутки.

Инспектор РПСМ предпринял ряд действий, чтобы пресечь дальнейшее использование рабского труда на судне. Во-первых, в соответствии с Трудовым Кодексом Российской Федерации Игорь Холявка предложил экипажу письменно уведомить судовладельца о прекращении работы в связи с невыплатой заработной платы. Удивительно, но подписаться под этими документами согласилось только пятеро (остальные испугались). Однако и пяти уведомлений хватило, чтобы «Есаул» оказался под угрозой потерять мореходной статус. Ну, а во-вторых, заявления о прекращении работы с объяснением причин тут же поступили в «Port State Control» Новороссийска, Рострудинспекцию и транспортную прокуратуру.

Буквально через час после этого Александр Черноштан, директор ЗАО «Навигатор», связался с ЮТО РПСМ. Переговоры шли двое суток. Борьба пришлось буквально за каждый рубль моряков. В результате тем, кто предпочел остаться на судне, была выплачена часть заработной платы. Повару оставшийся долг подтвержден депонентской справкой. С ней, по крайней мере, потом можно обратиться в суд. Списавшемуся

электромеханику Никите Блинову под давлением профсоюза была выплачена вся оговоренная контрактом сумма. В общей сложности экипажу было возвращено около двухсот тысяч рублей.

— Флот, на котором моряки работают за тарелку супа, — это, по сути, угроза безопасности мореплавания в регионе. Ведь там, где экономят на людях, начинается разруха. — говорит Холявка. — Поэтому я уверен, что это не последняя проблема с «Навигатором». На всех судах компании, по нашим сведениям, также регулярно нарушаются трудовые права моряков.

И что же? Не прошло и недели, как пришли новости из Ирана. Там в порту Амирабад стоит судно «Navigator» с российскими моряками, которым не платят зарплату в течение четырех, а в отдельных случаях и шести месяцев.

Ростовская компания-судовладелец «Navigator shipping» ещё до прибытия судна в Амирабад была поставлена в известность о том, что выгрузки зерна не будет, пока моряки не получат полного расчета по зарплате. Судовладелец не принял ультиматум команды всерьез. А зря: по прибытии экипаж действительно от выгрузки отказался. Судно было поставлено на рейд. Удостоверившись, что моряки настроены решительно, судовладелец уже пообещал выплатить часть задолженности в рублях (контракты подписаны на зарплату в рублях и долларах), но только тем, у кого есть счета в банке. Тех же, у кого счетов нет, уверили в том, что они получат заработанные деньги уже в Ростове, в отделе кадров. Однако на такие условия моряки не согласны. Их удовлетворит только полная выплата заработанных денег здесь и сейчас.

ПРОСТО О СЛОЖНОМ

Как получить зарплату через суд?

На что необходимо
обратить внимание,
чтобы взыскать через
судебные органы оплату
своего труда за рейс?

Ранее мы неоднократно обращали внимание моряков на документы, которые должны быть «в кармане» у моряка перед отправлением в рейс. Это контракт о найме (трудовой договор) – оформленный надлежащим образом и содержащий подробные условия труда на судне. К таким условиям относятся, помимо прочих, сроки найма, занимаемая должность, перечень должностных обязанностей, и конечно, условие о размере заработной платы.

Если в компании или на судне имеется коллективный договор, то необходимо постараться получить его копию. Также необходимы судовая роль и паспорт моряка.

По окончании рейса к указанным документам должны прибавиться справка о плавании и справка, о невыплаченных моряку суммах (депонент-

ская справка), если, конечно, задолженность судовладельца имеет место быть.

Далее, имея на руках данные документы, предварительно составив исковое заявление в двух экземплярах, можно подавать документы в районный суд. Именно районный суд уполномочен Гражданским процессуальным кодексом РФ рассматривать иски о взыскании заработной платы.

Очень важным моментом, на который стоит обратить внимание, является установленный законом (предельный) срок обращения в суд с указанным выше иском.

Пропуск указанного
срока, без уважительных
причин служит
основанием для отказа
моряку в иске
о взыскании оплаты
за рейс.

В соответствии со ст. 392 Трудового Кодекса РФ работник, в том числе и моряк, имеет право обратиться в суд за разрешением индивидуального трудового спора в течение трех месяцев со дня, когда он узнал или должен был узнать о нарушении своего права.

Указанная статья устанавливает общий срок исковой давности при разрешении индивидуальных трудовых споров. Начальный срок его исчисления связан с моментом, когда моряк узнал или должен был узнать о нарушении своего права.

В изложенной ситуации речь идет о праве на получение заработной платы. Учитывая, что моряк не лишен возможности самостоятельно определить размер причитающейся ему заработной платы и срок ее выплаты, предполагается, что о нарушении своего права на выплату он должен был узнать не позднее дня выплаты ему заработной платы.

Таким образом, моряк имеет право обратиться в суд с иском о взыскании заработной платы в течение трех месяцев со дня невыплаты ему заработной платы или когда истек срок ее выплаты.

В качестве примера приведем судебное дело, которое слушалось в Санкт-Петербургском районном, а затем в городском судах.

Моторист «N», длительное время работавший в российской судоходной компании, на судне под флагом России. Перед выходом на пенсию посчитал и пришел к выводу, что судовладелец в течение последних пяти лет не доплачивал ему заработную плату, в том числе неправильно оплачивал ему его работу в выходные и праздничные дни на борту судна в рейсе.

После длительных судебных слушаний районный суд от имени Российской Федерации вынес решение и взыскал в пользу моряка все суммы за последние 5 лет, на которые претендовал моряк.

Городской суд Санкт-Петербурга с решением районного суда не согласился, и решил, что моряк по праву (сути) прав в том, что на протяжении последних 5 лет работодатель вводил его в заблужде-



Инспектор РПСМ Сергей Каунин (справа) тщательно проверяет, нет ли в документе «белых» пятен

ние и недоплачивал ему. Однако, как посчитал городской суд, моряк должен был догадаться о том, что ему неправильно начисляют заработную плату, раньше, и соответственно, должен был раньше обратиться в суд с данным вопросом.

Таким образом, Санкт-Петербургский городской суд вынес новое решение по иску моряка, отказав моряку в удовлетворении его требований за первые 4 года работы в компании по причине пропуска моряком срока обращения в суд. При этом в части требований моряка за последний рейс дело было возвращено в районный суд для уточнения расчетов.

После уточнения расчетов, районный суд Санкт-Петербурга удовлетворил требования моряка, взыскал ему недоплаченные компанией суммы за период последнего рейса.

Однако есть маленький нюанс. Данное правило применимо к морякам, работавшим на судах под российским флагом и в российских судоходных компаниях.

Что касается моряков, работавших на судах под иностранными флагами и в иностранных компаниях, то данная норма трудового законодательства России на них не распространяется.

Дело в том, что к трудовым отношениям на борту иностранного судна применяются нормы законодательства страны флага судна, либо страны регистрации компании работодателя, указанной в контракте о найме.

Страны удобного флага, например, Сент-Висент и Гренадины, как правило, не имеют жестких сроков обращения в суд за заработной платой, причитающейся моряку.

В таких государствах справедливо считают, что заработная плата принадлежит моряку с того момента, как он ее заработал. Более того, в этих государствах понимают, что это специфичные суммы, имеющие очень специфичное предназначение, так как выплачиваются моряку для того, чтобы он смог восстановить свои силы и здоровье после нелегкого труда, смог организовать свой быт, досуг, содержать свою семью и т. д. Именно поэтому, большинство государств не ограничивает сроки обращения работников, в том числе моряков, за обращением в суд, по вопросу взыскания оплаты за свой труд.

Важно так же то, что если моряк обратился в судебные органы России с иском к иностранному судовладельцу (или за период работы на судне под иностранным флагом) и такой иск принят судом к рассмотрению, например по месту нахождения судна в морском порту, то суд будет применять для рассмотрения спора законодательство иностранных государств, в которых сроки обращения в суд за взысканием оплаты за труд не установлены. Таким образом, в этом случае моряк имеет все шансы

взыскать с судовладельца оплату своего труда за весь период задолженности.

ПРИМЕР ИЗ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ

Несколько членов экипажа теплохода «MIR», (флаг Сент-Висента и Гренадин) обратились в Кировский районный суд Санкт-Петербурга с иском о взыскании оплаты за свой труд в течение длительного рейса.

Представитель ответчика, явившись в суд, сразу заявил о том, что члены экипажа пропустили установленный Трудовым Кодексом РФ срок обращения в суд.

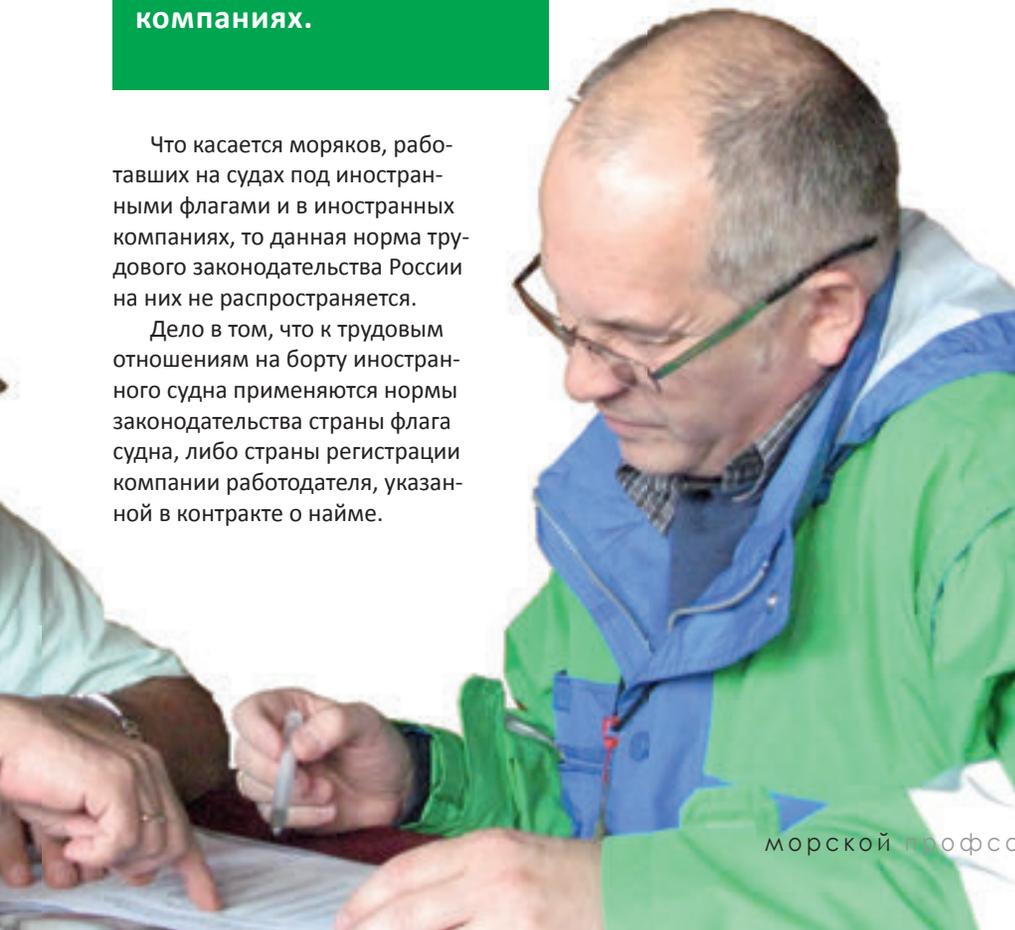
Мы, со своей стороны озвучили указанную выше позицию о том, что согласно КТМ РФ, для урегулирования спора должно применяться законодательство страны флага судна, т. е. законодательство Сент-Висента и Гренадин.

В качестве весомого аргумента мы представили в суд перевод нескольких глав из Акта о торговом судоходстве данного государства.

Кировский районный суд Санкт-Петербурга счел наши доводы убедительными и вынес Определение, в соответствии с которым ответчику было отказано в применении сроков, предусмотренных ст. 392 ТК РФ к данному спору.

В последующем суд взыскал членам экипажа указанного судна все причитающиеся им суммы.

Подводя итог изложенному выше, можно посоветовать только одно: если есть претензии к судовладельцу, не стоит откладывать на потом их урегулирование. Как показывает практика, претензии сами собой не урегулируются.



КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ! НЕ ТАК ЛИ?..

О том, что система морского образования нуждается в качественном пересмотре и больших реформах, у нас говорят много, часто и обтекаемо. Безо всякой конкретики. А цифры тем временем безжалостно увеличивают дистанцию между спросом и предложением в морских ВУЗах. Учебные заведения образцового типа балансируют на грани «прямого попадания» в госфинансирование. Это при том, что обеспечить достаточно большое количество бюджетных мест могут позволить себе далеко не многие специальности! К примеру, в колледже водного транспорта при СПБГУВК (бывший ЛИВТ) на будущий учебный год выделено 60 бюджетных мест на судоводителей (на базе 9-го класса) и ноль – на рекламистов. При этом конкурс на плавательские специальности в прошлом году составил 1,2 человека на место. То есть фактически конкурса не было.

НЕПАХАНАЯ ЦЕЛИНА

Самым мощным пробелом в отечественном образовании (и не только морском) является его оторванность от конъюнктуры рынка. Платить за кадры работодатели не готовы: зачем, если государство бесплатно «выпекает» для них первоклассных специалистов. В подавляющем большинстве морских ВУЗов и СУЗов нам удрученно подтвердили: договоров о целевой подготовке, покрывающих 100% затрат на обучение, судовладельцы не подписывают.

Другой узел на ниточке государственно-частного партнерства, о который споткнется любой оптимистично настроенный исследователь, – это организация плавпрактики. А, точнее, ее дезорганизация. В прошлом году, когда мы встречались с ректором Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского Сергеем Огаем, он конкретизировал этапы, необходимые для полноценной практической подготовки курсантов: ознакомительный (для этого вполне подойдет учебно-парусное судно), коллективный (на учебно-производственном судне, в группе и под руководством преподавателей) и непосредственно в компании.

Что же есть у нас? Нелюбовь к практикантам от большинства судоводительских компаний, пять парусников и многострадальный «Профессор Хлюстин». Учебно-производственное судно долго кочевало из одного отстоя в другой, а после аварии на Фукусиме в качестве объекта для проведения исследований радиационного фона

попало в зону пристального внимания Русского географического общества. Сейчас «Хлюстин» проходит переоборудование на китайской судовой верфи, после чего отправится в свою первую научно-исследовательскую экспедицию. Получается, что в хлипких рядах учебных судов России даже он теперь стал «половинной» боевой единицей. И такое скромное количество на всю нашу большую «морскую державу»! Руководитель Росморречфлота А. Давыденко наше беспокойство разделил, но заверил: все обязательно будет хорошо. Ведь в Транспортной стратегии до 2030 года зафиксирован вопрос о восстановлении учебного флота, такого важного и нужного для страны! Ну, раз даже чиновники это понимают, то за него уж точно можно не волноваться...

А вот за кого действительно стоит волноваться, так это за профессорско-преподавательский состав учебных заведений, возраст которого в совокупности и усредненности уже переваливает чуть ли не за 40. Не умаляя заслуг почтенных преподавателей, нужно отдавать себе отчет: то, чему учили 20 лет назад, нуждается в модернизации, так как для любой, динамично меняющейся индустрии даже одно десятилетие – это целая жизнь. Но смены нет и тут.

Еще один немаловажный фактор – сокращение военной кафедры. На младших курсах пока не задумываются, а на средних и старших начинают осознавать: год жизни придется отдать Родине. «Несправедливо получается, – сетуют курсанты. – В нарядах стоим, дисциплина строгая, от учебы приходится отрываться, а в итоге все равно нужно будет идти в армию. И неизвестно, какие реформы ждут нас впереди...»

Как в воду глядели – новая морская реформа в виде «Положения о дипломировании» не заставила себя ждать. Судя по содержанию этого новшества, рождалось оно практически по Маяковскому, ведь добиться полноценной аудитории у «прозаседавшихся» чиновников так и не удалось. В итоге за что боролись, на то и напоролись: документ, сотканный из противоречий, не имеющий ничего общего с реальной ситуацией в морском образовании, буквально тонет в критике, а его авторы в прямом смысле убегают от неудобных вопросов.

Все бы ничего, если бы впереди была осязаемая цель. Например, деньги. Такие, чтоб и машину, и квартиру, и все желательно сразу. Однако моряцкий заработок все дальше от берегового аналога, который, к слову, за последние 2 года вырос аж на 11 %. В этом плане показателен пример с Находки: по словам наших дальневосточных коллег, токарю на местном заводе предлагают 60 тысяч рублей, а на судне – и 30 не всегда.

Конечно, есть и те, кому фортуна улыбнулась значительно шире. Например, 28-летний старпом из Петербурга уверяет: «Я зарабатываю столько, что могу потратить 3 тысячи долларов за одни выходные!» Но позволим себе несколько важных отступлений: его отец – именитый капитан дальнего плавания, парень с отличием окончил Макаровку, в совершенстве знает английский, и, самое главное, еще на практике ему удалось завязать контакты с очень солидной кипрской компанией. А много ли таких счастливиц отыщется на просторах нашей Родины?..

ДОГОНИМ И ПЕРЕГОНИМ!

Пока в России возвращали теоретиков, азиаты решили пойти другим путем. Еще в конце 90-х годов на Филиппинах открыли морскую Академию негосударственного типа, обучение в ней ориентировано на приобретение практических навыков, а значит, на скорейшее и успешное трудоустройство. Академия – совместный продукт неправительственных организаций, ассоциаций работодателей и профсоюзов. Каждый год по стране дается клич, и желающих обучаться здесь набирается огромное количество. Еще бы – бесплатное образование, практически гарантированное трудоу-

стройство, большой и позитивный отрыв от зарплаты на берегу. К тому же на Филиппинах именно негосударственное образование считается особой привилегией и выигрышным лотерейным билетом в обеспеченную жизнь. В совокупности этих факторов рождается благоприятная статистика: на одно место в Академии претендуют до 20 человек ежегодно!

На всех факультетах благополучно внедрен бакалавриат, и каждый год курсанты отправляются бороздить водные просторы на судах компаний-спонсоров, главным из них считается «Maersk». Этому гиганту отрасли четырех лет обучения вполне достаточно для своего плавсостава!

Предмет для гордости есть и у китайцев – Даляньский морской университет. Новую жизнь это старейшее учебное заведение получило тоже примерно в конце 90-х, претендовать на обучение здесь могут и иностранцы, в том числе россияне. Известный далеко за пределами КНР, университет славится, прежде всего, великолепной технической базой – суперсовременными тренажерами, которые представляют судно, что называется, «в разрезе». Здесь можно получить степень бакалавра (4 года), закончить магистратуру (2 года), пройти стажировку (1–2 года) и поучиться в аспирантуре (3 года). Ясное дело, молодежь стремится получить знания как можно быстрее, чтобы начать зарабатывать. В этом заключается основная функция бакалавриата. Кроме того, такая система ориентируется на практическое применение полученных знаний, что дает возможность уже на младших курсах решить, подойдет ли тебе работа в море или же, пока не поздно, стоит сменить факультет.

Идея весьма занятая и могла бы с успехом прорасти на российской почве. Ведь в наших учебных заведениях нередко жалуются: молодежь нынче не дисциплинирована, сплошь в

пирсингах, с крашеными волосами, подчиняться не желает, хочет всего и сразу. Такие ребята вряд ли когда-нибудь составят достойную конкуренцию «элите российского флота». А море, как известно, живет по своим законам, благосклонно оно только к смелым и выносливым, и чтобы уметь командовать, необходимо сначала научиться подчиняться. Таким образом, чем раньше молодой человек окончательно определится с выбором профессии, тем эффективнее будет «национальная кадровая политика», ведь молодых специалистов важно не только привлечь в индустрию, но и удержать в ней, заинтересовать. Каждый должен быть на своем месте.

ДАЕШЬ «ВЫШКУ»!

Когда чиновники из Минтранса сделали текст «Положения о дипломировании» общедоступным, активисты из РПСМ подняли волну протестов. Люди незнающие отождествили это с протестом против высшего образования как такового, что на самом деле далеко от истины. Любой офицер-активист профсоюза скажет вам: для работы на судне четырех лет обучения более чем достаточно. А значит, спасение отечественного морского образования – в бакалавриате.

В беседе с нами директор Санкт-Петербургского морского технического колледжа Виктор Никитин заверил: на борту магистратура вряд ли пригодится. А вот если офицер решит уйти на берег, в топ-менеджеры и на прочие руководящие позиции, пусть идет учиться дальше. Именно так поступают сегодня во многих других отраслях. В море же бакалавр магистру не товарищ.

Отсюда вывод: нужно всего-то закрыть одну страницу в истории нашего морского образования и открыть новую, ориентированную, прежде всего, на потребности рынка. Дать спокойно работать и продвигаться по служебной лестнице всем опытным морякам, у которых на руках уже имеются дипломы судоводителей, механиков и электромехаников вне зависимости от того, высшее у них образование или среднее. И во имя будущего – всерьез задуматься о масштабном реформировании действующей системы.



Виктор Никитин:

**НА БОРТУ МАГИСТРАТУРА
ВЯРД ЛИ ПРИГОДИТСЯ.
А ВОТ ЕСЛИ ОФИЦЕР РЕШИТ
УЙТИ НА БЕРЕГ, В ТОП-
МЕНЕДЖЕРЫ И НА ПРОЧИЕ
РУКОВОДЯЩИЕ ПОЗИЦИИ,
ПУСТЬ ИДЕТ УЧИТЬСЯ ДАЛЬШЕ**



АХ, БЕЛЫЙ ТЕПЛОХОД...

К началу 90-х в России практически не осталось ни одного пассажирского парохода. Однако прошло время, и на Балтику пришли новые российские судовладельцы с грандиозными планами развития этого вида перевозок.

Несколько лет назад паромы «Princess Maria» и «Princess Anastasia» с литовско-эстонским экипажами компании «ST. PETERLINE» приступили к работе на «дорожках», проторенных еще судами БМП. Только, разве что, размах перевозок совершенно другой. Он действительно впечатляет: каждое судно способно брать более тысячи человек, плюс колесная техника пассажиров: легковые автомобили, мотоциклы. И при всем при этом, заметьте, еще остается место для дальнобойщиков с их многоколесными фурами.

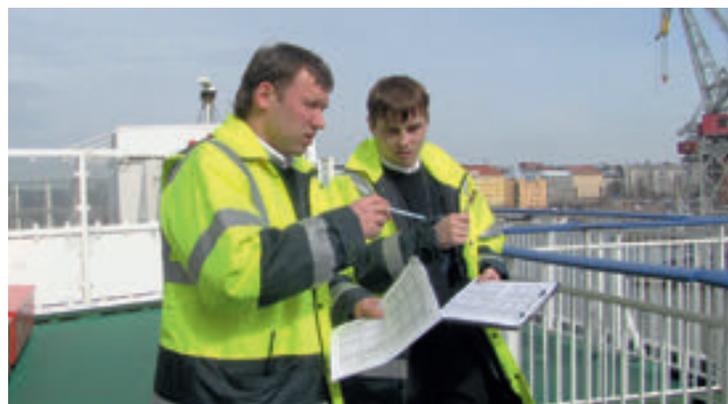
И сейчас дела у двух паромов складываются неплохо. Следует отдать должное руководству «ST. PETERLINE», которое не стало укомплектовывать паромы «дешевыми» экипажами в ущерб безопасности мореплавания и пассажиров, чтобы положить сэконо-мленную таким нехитрым образом денежку в карман. Кроме того, «ST. PETERLINE» решает еще одну поставленную перед собой задачу: дать работу морякам – гражданам России. Несмотря на сравнительно небольшой период

работы паромов на Балтике, среди наших прибалтийских братьев – членов экипажа, уже несколько десятков россиян. Поэтому, когда вы видите на «Морвокзале» ошвартованные паромы «Princess Maria» и «Princess Anastasia», знайте, что там есть и наши соотечественники.

Вместе с тем, возникают законо-мерные вопросы. Как же россиянам живется-работается на этих паромах? Не разочаровались ли они? Вот, чтобы это выяснить, Роман Канунник, корреспондент журнала «МПВ», отправился в один из рейсов на т/х «Princess Anastasia». «И главное, не забудь про компот!» – было одно из напутствий нашему корреспонденту. А причем здесь это, спросите вы? Да все очень просто. Раньше, в советское время, когда наши моряки получали совсем другие деньги, ходила шутка, что «на

флоте работают за компот». Интересно, насколько сейчас она уместна на пароме.

Гатчинец Александр Даниленко, самый настоящий россиянин, работающий на борту т/х «Princess Anastasia» в должности 4 помощника капитана с 24 декабря прошлого года. Он из морской семьи: отец – капитан, мама в свое время закончила мореходное училище в Лиепае. Александр приступил к работе на судах после учебы в Санкт-Петербургском морском механическом молледже. Успел поработать вторым



Офицеры устают не физически, а морально: постоянно живешь в напряжении. Надо за всем наблюдать, чтобы не возникло внештатных ситуаций.

помощником на нескольких сухогрузах до т/х «Princess Anastasia», ходил Адениским заливом. Александр нисколько не жалеет, что выбрал трудную, но вместе с тем очень интересную профессию моряка.



А. Даниленко

Если честно, он никогда и не думал, что в один прекрасный день станет членом экипажа т/х «Princess Anastasia». Вернее, это была такая мечта – попасть на одно из работающих на линиях паромов. «Кто ж меня возьмет без соответствующего опыта работы на подобных судах?» – так он думал еще совсем недавно. Но решил попробовать: «А что, собственно, я теряю?» Пришел в «ST.PETER LINE» и предложил свои услуги. «Сдашь тесты; в том числе на знание иностранного языка, и, если все ОК, – «welcome on board!» – ответили там ему. Александр прошел дополнительные курсы в том же самом МТК, сдал экзамены и показал неплохие результаты. Дальше ему оставалось только ждать. Вскоре с ним связались по телефону и сказали: «Добро пожаловать на борт!» Теперь он трудится в эксплуатационном экипаже наравне с другими вот уже несколько месяцев.

Надо сказать, что палубная и машинная службы на т/х «Princess Anastasia» представлены в основном гражданами Литвы. Где же, найти сейчас российских моряков с опытом работы на паромов? Уж легче иголку в стог сена отыскать! Александр, как человек неконфликтный, быстро освоился в коллективе.

Наблюдая за работой 4 помощника капитана, его общением с другими членами экипажа, создается впечатление, что вся жизнь моряка была связана с паромов: настолько человек уже вошел в курс дела. А ведь он только-только набирается опыта. И в этом ему всецело помогают иностранные коллеги, в том числе и Сергей Евстигнеев, капитан т/х «Princess Anastasia», выпускник Одесского высшего инженерного морского училища. К слову, он тоже проверил способности 4-го помощника, приняв у него, своего рода, «зачеты» на умение и знание основ судовождения, использование судового навигационного оборудования. И этот экзамен Александр тоже сдал. По признанию мастера, к российским морякам, работающим на т/х «Princess Anastasia», претензий быть не может. Хотя сказывается отсутствие опыта работы на паромов.

– Ребята приходят довольно шустрые, с большим желанием проявить себя. Мне с ними легко. – отметил капитан.

Если говорить о профессиональных обязанностях Александра, то их немало, и ему, порой, приходится нелегко. Особенно от бумажной работы, которая «висит» на нем: подготовка расписания по тревогам, включая коррективы в случае необходимости; первичный инструктаж тех, кто в crew листе; проверка морских документов; оформление справок о плавании и т. п. Конечно, практически, все то же самое есть и на любом другом грузовом судне, за исключением того, что экипаж т/х «Princess Anastasia», порой, составляет около 200 человек. Представляете, какой это объем работы для 4 пом. капитана? Надо быть хорошим психологом, чтобы всех понять, выслушать, быстро принять решение. И с этим Александр тоже справляется.

Отдельных слов заслуживает оформление приходов-отходов судна из Питера, которым он также занимается. Здесь, как говорится, без килограммов



Все должно работать, как часы

бумаг не обойтись. Причем в других портах документооборот уже давно ведется в электронном виде. А ведь с Александра никто не снимал обязанности штурмана: швартовка – он на корме, а вахту несет на мостике.

Нетрудно догадаться, что у 4 помощника капитана долго сидеть сложа руки никак не получается. Если попробовать подсчитать, сколько длится его рабочий день, то в общей сложности выходит порядка 10–12 часов.

Судовая жизнь на т/х «Princess Anastasia» организована на высшем уровне, где предусмотрено все, включая вахты, подвахты, и, конечно



Плакат советских времен «Пьянству – нет», пожалуй, один из самых популярных на судне: висит в «машине» и на видном месте в «Deck Office». Будьте уверены: на т/х «Princess Anastasia» для членов экипажа – сухой закон.

же, питание. Последнее заслуживает отдельных слов. Питание самое что ни на есть скандинавское: «шведский» стол с самыми разными блюдами. Короче, выбирай на вкус. Если что и забыли, то компот. Зато есть неплохие соки! Кроме того, членам экипажа т/х «Princess Anastasia» в свободное время можно спокойно посмотреть телевизор, побродить в сети по спутниковому интернету, сходить в спортзал. Это вовсе не роскошь, а обычное дело на пассажирском судне. Но, как правило, члены экипажа, в том числе и Александр ввиду специфики работы на «коротком плече», мечтают только об одном: хорошенько выспаться!

Языкового барьера на т/х «Princess Anastasia» никого нет. Члены экипажа общаются между собой на русском языке.

экономии. «ST.PETER LINE», подсчитав расходы, приняла решение не брать на каждый заход-отход (Хельсинки, Стокгольм, Таллинн) лоцманов, а включить в штат опытных капитанов с правом безлоцманского прохода в данные порты. Это говорит о продуманной и взвешенной политике компании, которая, если экономит, то не за счет членов экипажа.

Специфика работы пассажирского паромов обязывает ко многому, особенно в части того, что касается безопасности судна, пассажиров. События на лайнере «Costa Concordia» – тому подтверждение. Все надо предусмотреть, ничего не упустить. Но на т/х «Princess Anastasia» с этим делом все в порядке: надежная служба безопасности, состоящая из граждан России, плюс профессиональный экипаж, как эксплуатационной, так и «кексовой» команды

знают, как оказать помощь пассажирам в случае необходимости. Для этого постоянно проводятся учебные тревоги, чтобы каждый мог мгновенно среагировать при возникновении внештатных ситуаций, не теряя время на раздумья, от которых зависит человеческая жизнь. Александр принимает самое непосредственное участие в организации учебных тревог и потом вместе со старпомом Вячеславом Муленко наматывает километры на борту, переходя с палубы на палубу, проверяя точки сбора. И это тоже одна из обязанностей 4 помощника капитана.

Для Александра работа на пароме, пусть и отнимающей гораздо больше сил и энергии, чем на грузовом судне, все равно намного интереснее. Более того, моряк даже находит свои плюсы при теперешней занятости на т/х «Princess Anastasia»:

– Да, она непростая, нужно быть всегда одетым по форме, поскольку стоишь на линии, – говорит Александр. – Но работа на пароме считается более престижной, да и оплачивается соответственно. К тому же, у меня двадцать дней отрубил, потом, столько же отдыхаешь. Вполне хватает времени, чтобы и с семьей побыть, и еще съездить куда-нибудь, отдохнуть всем вместе.

К вышесказанным словам Александра можно добавить, что зарплата на «Princess Maria» и «Princess Anastasia» действительно достаточно высокая, благодаря коллективному договору РПСМ, одобренному МФТ. А компот? Ну, а что, компот. За компот на пароме уже не работают. Эта флотская традиция, увы, забывается. Ему на замену пришли соки. Тоже неплохие. По крайней мере, на наш вкус.



Совещание по эвакуации

Следует также отметить, что успешная работа любого судна зависит от многих факторов, в том числе и от

(так моряки в шутку называют весь обслуживающий персонал). Все готовы к любым чрезвычайным ситуациям,



Моем, драим...

Т/Х «PRINCESS ANASTASIA»

1986 г.п.

Флаг – Мальта
Грузопассажирский паром (Ro-Pax)

Вместимость:
2353 пассажира;
834 каюты;
автомобильная палуба на 580 мест.

Как моряку не заблудиться в дебрях рекомендаций, определений и терминов, которыми, как правило, кишат международные конвенции? Не исключение в этом плане и знаменитая ПДНВ. Российский профсоюз моряков и Международная Федерация транспортников знают, как добраться до сути вопроса и сделать так, чтобы в голове осела только нужная информация. Внимание: перед вами любопытная и полезная брошюра «ПДНВ. Руководство для моряков с учетом Манильских поправок 2010 года». Скачивайте, читайте и идите в ногу со временем!

Просто, Доступно, НенавязчиВо



Конвенцию ПДНВ называют «самой динамичной» среди прочих документов подобного рода. Она частично пересматривалась в 1995 году и полностью – в 2010 году. Так называемые «Манильские поправки» (по месту, где происходило подписание) фактически означают новую редакцию документа и требуют серьезного пересмотра системы морского образования.

Если коротко, то нововведения, вступившие в силу с января 2012 года, предлагают:

- 1). бороться с мошенничеством в сфере сертификации моряков и создать единую электронную базу данных дипломированных специалистов;
- 2). ужесточить антиалкогольную и антинаркотическую политики;
- 3). больше заботиться о состоянии здоровья членов экипажа;
- 4). организовать курсы реагирования в случае нападения пиратов;
- 5). усилить работу по обновлению кадров, то есть предусмотреть условия для практикантов и внедрять дистанционные методы обучения и пр.

Изменения также коснулись техник безопасности и специфики борьбы с пожарами на танкерах, газовозах и химовозах, возможности включения в учебный процесс спецкурса по языковой и психологической подготовке будущих моряков, требований к сертификации матросов, электриков и механиков, для

плавсостава, работающего в полярных водах.

Разумеется, Манильские поправки не могли не затронуть тему надвигающегося коллапса в кадровом обеспечении. В этом отношении наибольших успехов достигли азиаты – филиппинцы, китайцы, бирманцы, индонезийцы, вьетнамцы: недостатка в абитуриентах морские учебные заведения не испытывают. Зато у них другая проблема – пугающая нехватка профессорско-преподавательского состава. Медленно, но верно развивается в этом направлении Африка, где подготовка кадров еще дешевле.

Ко всему прочему, подписанты обновленного документа обязались проводить агитработу по привлечению девушек в ряды курсантов. Этому нашлись как сторонники, так и противники, однако, в конце концов, представителям обоих полов пообещали дать равные возможности для карьеры в мореходстве.

Все эти требования, а также многое другое, о чем мы не успели рассказать, но что в огромной степени влияет на жизнь плавсостава, морские профсоюзы решили собрать в одну небольшую брошюру и изложить в доступной форме, с комментариями специалистов МФТ. Примечательно, что благодаря усилиям РПСМ русскоязычный перевод брошюры появился одним из первых. Незаменимого «помощника» в важной

теме дипломирования, которая, так или иначе, касается всех и каждого, можно «скачать» по ссылке:



http://maritimeuniontelegraph.narod2.ru/2012/ITF_STCW_Guide_2012_Russ_D.pdf

или получить экземпляр в своей профсоюзной организации.

В заключение скажем, что именно Манильские поправки сегодня используют наши соотечественники – авторы пресловутого Положения о дипломировании, в качестве слабого аргумента под шквалом критики. Мол, документ был изобретен во исполнение новых требований, содержащихся в поправках. Но вот парадокс – сколько мы с коллегами из регионов не изучали новую редакцию ПДНВ от корки до корки, обнаружить в ней хоть какой-то намек на необходимость наличия высшего образования у старшего комсостава нам не удалось. Да, обновленный документ продолжает направленность на компетентность моряков, но при этом ни одной своей строчкой Конвенция не связывает компетентность с высшим образованием или продолжительностью профессиональной подготовки! Но чиновники прочитали поправки как-то по-своему.

Недаром даже толкователи снов говорят: если приснился чиновник, ничего хорошего не жди...

РАБОТЫ С ПРОБЛЕМАМИ МОРЯКОВ – НЕПОЧАТЫЙ КРАЙ

В работе РПСМ важно сотрудничество и взаимодействие с братскими профсоюзами по всему миру. Иногда только с их помощью можно выручить российских моряков из беды. Петр Осичанский, председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока, инспектор МФТ на Дальнем Востоке России, рассказал корреспонденту Елене Дориной, как складываются отношения с соседями по региону – братскими профсоюзами Китая, Японии и Кореи.

– Мы не можем похвастаться, что с китайскими профсоюзами у нас налажено тесное взаимодействие. Да, какие-то контакты, какое-то сотрудничество намечается, но в основном на уровне международных встреч. С японцами получше, они всегда отработывают наши просьбы, их помощь довольно эффективна. Но и случаев там гораздо меньше, чем, скажем, в Корее.

– Все проблемы стекаются в Корею?

– Да, Корея – своеобразный нерв российского судоходства. Именно поэтому мы все свое внимание, свои связи строим на хорошем отношении, прежде всего, с нашими корейскими коллегами. Впервые мы столкнулись с проблемой в Корее еще в прошлом веке на плавбазе «Комсомольская смена», кажется в 1999 году. Тогда экипажу задолжали свыше семисот тысяч долларов, и эпопея продолжалась более полугода. Но в результате все деньги, благодаря юристам корейского профсоюза, были выплачены. Потом случилась плавбаза «Рыбак Чукотки», и там задолженность была около полумиллиона долларов. И тоже все деньги были выплачены. Хотя тогда пришлось нелегко, количество криминала на той базе просто зашка-

ливали: избили лидера «бунтовщиков» старшего механика. Новым лидером стал простой украинский хлопец, обыкновенный матрос Василий Росинский. Но, видимо, не совсем простой, если ему удалось взять ситуацию под контроль и добиться, не без помощи опять же наших корейских братьев и подключившегося российского консула, полной победы. Любопытно, что тогда из 107 членов экипажа заявления не подали члены так называемой службы безопасности и капитан. Охранникам-то деньги, видимо, заплатили, а капитану – нет. И спустя какое-то время он обратился в профсоюз с просьбой выбить деньги и ему. Пришлось припомнить его собственное поведение к морякам и профсоюзу, он ведь не пустил на борт председателя первички Юрия Курнакова и нашего коллегу Сан Ги Гима. Лишь с помощью полиции и российского консула удалось проникнуть на базу.

– И что – каждый раз заработанные деньги моряков приходилось выбивать с кровью?

– Ну, может быть, не всегда буквально, но нелегко. Помнится, мы с Юрием Курнаковым прибыли на суда «Хайдук» и «Рекин». Ребята пришли с путины и, как всегда, их решили нагреть

по зарплате. Капитан, этакий хитрованчик, которого корейцы оплачивают, как правило, отдельно, всячески мешал экипажу и лишь с нами присмирел. Тогда с нами на борт пришел и Сан Ги Гим. Через старшего помощника капитана нам удалось составить точную картину по задолженности и, пригласив на борт судна хозяина, договориться о 50 % погашении немедленно и с месячной задержкой остальных 50 %. Но, видимо, надо было выдавливать из него все деньги. 50 % он выплатил, а вторые 50 % тянулись долго, нас-то ведь в Корею уже не было, и часть людей все-таки корейцы банально кинули, объявив себя банкротами.

– Только рыбаки попадают в беду в Корею?

– Не только. Очень часто моряки идут в Корею и сообщают нам, что им уже три месяца не платят деньги. Но здесь проще: мы советуем им с постановкой к причалу не выгружать груз до тех пор, пока судовладелец не погасит задолженность. Так у нас было с пароходом «Forester», который пришел в Инчхон, и моряки, следуя нашему совету, закрыли трюма и вскоре полностью получили свои деньги. Правда, за это судовладелец проколол зачинщикам, а это были в основном командиры, вкладные талоны к дипломат. Мне тогда пришлось пообщаться с капитанами портов Владивосток и Находка, и те, проникнувшись ситуацией, заменили ребятам вкладыши на новые.

– Вот так просто лишь по одному вашему совету?

– Ну, во-первых, не просто. Мы рекомендуем морякам ставить судовладельца в известность о предстоящей акции заранее, за пару недель. А там, где это невозможно, то хотя бы за недельку. Далее, у нас есть текст на английском языке, который мы пересылаем капитану для вручения агенту. Это своеобразный НОТИС. Такая небольшая, но обязательная формальность освобождает капитана от ответственности перед судовладельцем за задержки. Это на случай, если тот вздумает судиться. Такой вот текст мы передали капитанам судов «Мадера» и «Игорь Белянский». Да и нашим коллегам в Корею легче перед своими портовыми властями оправдываться за инцидент на судне. За границей с пониманием относятся к проблемам моряков с многомесячными выплатами и сочувствие им, как правило, обеспечено.

– У вас такая нарабатанная практика только в Пусане?

– Нет, по всей Корею. В Пусан просто судозаходов гораздо больше. Но Пусан славится среди моряков именно быстротой решения проблем. У нас был случай, когда судно следовало с грузом леса в Китай, и экипажу не платили месяцев пять. Капитан позвонил мне с моря и попросил, что делать. Я сказал, что в Китае нам будет трудно помочь им в получении задолженности, вот если бы в Пусан вы шли... И что вы думаете? Капитан вместе со стармехом придумали неисправность главного двигателя, попросили у судовладельца заход в Пусан, а когда зашли – сказали, что не выйдут в рейс, пока денег не получат. История была еще та. Груз, по договоренности с китайцами, стали выгружать в Корею. Месяца три мы тогда боролись за них, на капитана был конкретный накат. Доборолось до того, что капитан пригрозил открыть кингстоны и затопить судно. Даже наш коллега Сан Ги Гим был в затруднении, как действовать в этой ситуации. Но все обошлось. Любопытно, что с капитаном я разговаривал только по телефону, в лицо ни разу его не видел. Когда однажды я оказался в конторе капитана порта и тот попросил одного из своих замов принести мне нужную информацию. Он принес, а затем спросил: «А вы кто будете?» Я назвал. «Большое вам спасибо за то письмо на английском языке, оно мне здорово помогло», – сказал заместитель капитана порта. «Какое письмо?» – спросил я его. Оказалось, что передо мной капитан того самого судна, кинг-

стоны которого он грозился открыть в Пусане несколько месяцев назад. Вот такие капитаны, у которых есть кураж, делают карьеру и на берегу.

– Вам приходилось контактировать с нашими российскими консулами за рубежом?

– И неоднократно. Должен сказать, что лишь в последние четыре-пять лет консулы стали активно помогать нашим морякам, попавшим в беду за рубежом. Раньше такая помощь была формальной.

– Похоже, вы работаете только с Сан-Ги Гимом?

– Не только с ним. В Пусане очень здорово нам помогает мистер Бэ. Так коротко они его называют, полное имя его Bae Jung Ho. В Инчхоне – Kyoung-Woo Jang. А Сан Ги Гим просто более близок может, потому, что у него хороший английский, сам он в прошлом судоводитель. И вообще человек отзывчивый. Мы действительно работаем с ним гораздо больше, чем с другими, и по этой причине мисс Ким, корейский координатор, ревностно относится к нашим отношениям. Ревнует, надеюсь в хорошем смысле слова.

– Вы довольны сотрудничеством с корейскими коллегами? Какие планы в этом отношении?

– На мой взгляд, в целом все идет неплохо. Планы есть, но говорить о них не хочется. У планов есть такая особенность: когда их озвучиваешь, они редко сбываются. Поэтому, давайте вернемся к ним через год-другой. А работы по проблемам российских моряков и рыбаков в Корею и с корейскими коллегами – непочатый край.



*Совещание с корейскими коллегами
Неделя действий против удобных флагов: моряцкая солидарность*

«SS VELES» И «SS ROSS» СМЕРТЕЛЬНО ОПАСНЫ ДЛЯ МОРЯКОВ

В Приморье разгорается громкий скандал. Дальневосточные следователи выясняют обстоятельства гибели 63-летнего моряка Владимира Краевого, скончавшегося на борту иностранного сухогруза «SS Ross» под флагом Тувалу (порт приписки – Фунафути). Судно формально принадлежит иностранной компании «Damelo group», но ее фактическими владельцами являются российские бизнесмены. За этой компанией уже давно тянется дурная слава: на ее судах при таинственных обстоятельствах гибнут и пропадают без вести моряки.

В Российском профсоюзе моряков считают, что вместе с судовладельцами за гибель моряков должны отвечать и круинговые агентства, которые направили россиян в кабалу.

63-летний Владимир Краевой умер 30 августа 2011 года, когда судно находилось в Персидском заливе. Жене Татьяне сообщили, что от острого панкреатита. Она не поверила и обратилась в правоохранительные органы. Но там почему-то с ответом тянули и, возможно, вообще спустили бы дело на тормозах, если бы не заявления других членов экипажа «SS Ross», которым удалось чудом вырваться из лап рабовладельцев.

— По заявлениям моряков, а также жены погибшего Дальневосточное следственное управление на транспорте возбудило уголовное дело ст. УК 127.2 «Использование рабского труда, повлекшее смерть потерпевшего», — рассказали «МПВ» в пресс-службе Следственного комитета РФ. По данным следователей, Краевой получил на судне травмы, однако медицинскую помощь ему никто не оказал. Вместо того чтобы списать больного на берег, его заставили нести вахту.

Моряки, работавшие на этом судне, уверяют, что за время рейса на корабле погибли, как минимум, два человека.

СМЕРТЬ НА СУДНЕ

— Я 20 лет ходил в море, но с таким беспределом столкнулся впервые, — рассказывает житель Новороссийска Сергей Светоносов. Он работал вторым помощником капитана на судне «SS ROSS» и считает, что уцелел чудом.

— Прошло полгода, а я до сих пор даже в рейс боюсь идти, а вдруг снова этот ад повторится, — вздыхает Сергей.

На судно «SS ROSS» Светоносов устроился 14 июня 2011 года по контракту о найме с компанией «Sea Service Shipping LTD».

— Подпись под контрактом ставил ее директор Клоков, он же вел все дела от имени судовладельца, — вспоминает Светоносов. — Мне обещали, что я буду получать 3 тысячи долларов в месяц.

Однако денег он так и не увидел. Условия же на судне, по словам Сергея, были просто ужасные: санитарные нормы не соблюдались. Температура в

каютах даже ночью не опускалась ниже сорока градусов. А в начале августа на «SS ROSS» произошел несчастный случай. Владимир Краевой менял дизель-генератор и упал с двухметровой высоты. Он получил сильные травмы, однако судовладельцы отдали приказ продолжать рейс. После этого судно еще пришвартовывалось в других портах, однако к Краевому, страдающему от ран, врача никто не вызывал. 30 августа Краевой скончался.

После смерти Краевого моряки стали роптать на условия жизни и труда. Им пообещали, что все наладится. Но на деле, ничего не менялось.

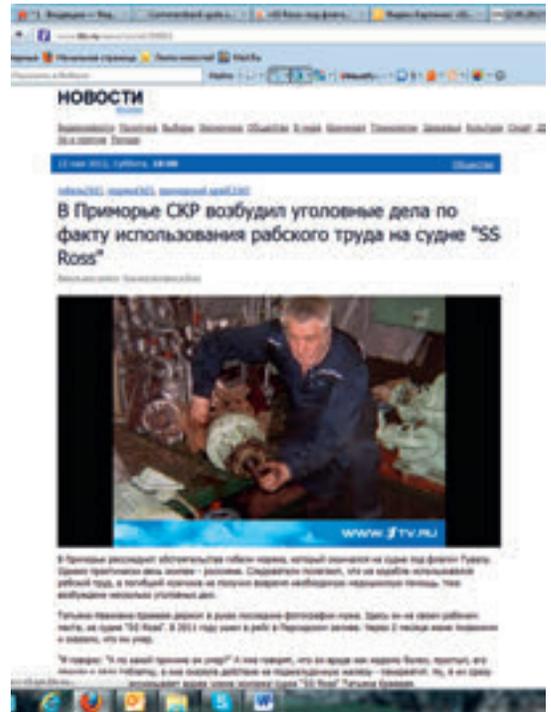
— Судовладельцы экономили на всем. Несколько раз были случаи, когда заканчивалось топливо. Однажды топлива не хватило, чтобы дойти до порта назначения, — вспоминает Светоносов. — В целях экономии дизельного топлива приходилось обесточивать судно в ожидании бункеровки. С питьевой водой и продуктами тоже постоянно возникали перебои. Однажды мы вообще неделю просидели без продуктов, была только кукурузная мука. О деньгах я даже не говорю. За три месяца мне поступил на карточку только один перевод в 500 долларов.

В декабре 2011 года в индийском порту Кандла экипаж обратился за помощью к инспекторам ИТФ (Международная федерация транспортных рабочих). Судно было задержано.

— У нас истек срок контракта, мы требовали списания на берег и зарплаты, однако нас насильно оставили на судне. Через пять дней корабль снялся с якоря и направился в индонезийский порт Поданг, — вспоминает Светоносов.

ПОБЕГ ИЗ АДА И НОВАЯ СМЕРТЬ

Дальнейшая история напоминает детектив. По словам Светоносова, капитан Илья Бузин избил его за то, что он



посмел жаловаться, и запер моряка в каюте. 4 января 2012 года Светоносову и старпому удалось сбежать в Поданге. Они написали заявление в полицию, позвонили женам и попросили, чтобы те связались с консулом России в Джаркарте Сергеем Карягиным.

Однако прилетевшие в срочном порядке из Владивостока представители компании «Sea Service Shipping LTD» господа Клоков и Бобров обманом вывезли моряков на самолете в Куала-Лумпур (Малайзия).

— Вы не представляете, каково это понимать, что близкий человек находится в опасности, а ты ничем не можешь ему помочь и даже не знаешь, где он, — вспоминает жена Сергея Инна.

К счастью, в аэропорту Куала-Лумпура россиянам удалось сбежать от своих провожатых и укрыться в стенах посольства России.

— После прилета в Россию я написал заявление в прокуратуру, однако мне пришел ответ, что судно ходит под иностранным флагом, и на него российские законы не распространяются, — вздыхает Сергей.

Между тем свидетель избиения Светоносова 52-летний механик Константин Удилов погиб при таинственных обстоятельствах на борту «SS Ross» 17 января 2012 года. Жена Удилова считает, что ее мужа убили.

— Костя никогда не болел, но в компании «Sea Service Shipping LTD»

мне заявили, что он умер от гипертонического криза, и стали меня просить, чтобы я согласилась на кремацию тела в Сингапуре, – плачет Ольга Удилова. – Я отказалась, а когда мужа привезли, я его не узнала – он был весь в синяках. Такое впечатление, что его пытали перед смертью.

СУДНО «VELES» – ТОТ ЖЕ КОШМАР

По словам инспектора ITF в Новороссийске Ольги Ананьиной, такие же порядки царят и на другом судне компании – «SS VELES» (флаг Тувалу, порт приписки – Фунафути). Контракты с моряками также заключает Клоков.

– Условия на судне ужасные: моряки говорят, что на борту были регулярные перебои с водой и едой, вместо фруктов стоял таз с гнилыми бананами. Им также не платили зарплату и не выдали рабочую одежду и обувь, – Ананьиная показывает заявления от моряков.

«Пароход грязный, тараканы, клопы, комары, средств борьбы не было. Когда работали в районе Индии, получили воду, от которой всё тело зачесалось. Тогда я сварила 1,5 тонн компота, напитков. т. к. с питьевой водой были проблемы. На мои жалобы в компанию, капитану были только одни обещания. Сумма, которая выделялась для питания (7 долларов США), не соответствовала дневной норме, – пишет повариха Надежда Штангей. – Медицинской помощи тоже не было. Даже давление измерить никто не смог. Руки у меня загноились, и я слегла с температурой 38 градусов. Тем не менее, меня силком заставляли идти работать».

Летом 2011 года моряки с «SS VELES» также взбунтовались и обратились в профсоюз Кандла (Индия), где судно арестовали.

– Сразу же прилетели Клоков и Бобров. Выслушали наши жалобы и пообещали, что мы покинем судно только «вперёд ногами», – вспоминает Штангей.

«Клоков стал мне угрожать, что живым с борта судна я не уйду. По его словам, «удар у меня 500 кг, если один

раз ударю – больше не встанешь». Когда мне стало плохо с сердцем, он сказал, что бить меня не будет, т. к. я сам помру. В этот момент мне позвонила жена, а он подумал, что я разговариваю с представителем профсоюза. Он выхватил телефон, стал угрожать моей жене, сказав ей, чтобы она готовила деньги, потому что он меня заперёт в СИЗО, и оттуда я уже не выйду, – пишет моряк Медведев.

Такие же угрозы поступали и боцману Драгоненко.

Между тем один из инициаторов жалобы в профсоюз – Эдуард Бордаченко – пропал без вести 14 сентября 2011 года в Индийском океане.

Родная сестра Эдуарда Ирина Бордаченко считает, что брата могли выбросить за борт.

– Эдуард звонил мне накануне, жаловался на невыносимые условия и говорил, что хочет списаться на берег, но его не выпускают с судна и угрожают, – рассказывает Ирина. – Он говорил, что боится не только за свою жизнь, но и за мою и своих детей. Их у него осталось четверо. Но никакой компенсации никто так и не заплатил. В «Sea Service Shipping LTD», куда я пошла после смерти Эдуарда, со мной разговаривали чуть ли не матом.

Ирина обратилась с заявлением в прокуратуру, и сейчас по нему так же проводится проверка.

«МОРЯКИ ВРУТ, А СУДА НЕ НАШИ»

Мы попытались выяснить, что же это за компания такая – «Sea Service Shipping LTD», на судах которой гибнут и пропадают моряки, позвонили к ним в офис и попросили позвать к телефону директора – господина Клокова. Однако секретарь ответила, что Клоков сейчас находится за границей, а на все вопросы может ответить его заместитель и финансовый директор Бобров. Однако он, узнав о сути вопроса, тут же передал трубку своей подчиненной, которая, якобы, курирует это направление. Но менеджер неожиданно заявила, что никакого Клокова в «Sea Service Shipping LTD» нет.



– Человека с такой фамилией у нас никогда не было, о ком вы говорите, я не знаю, – заявила она. – И вообще, мы к судам «SS VELES» и «SS Ross» отношения не имеем. В прошлом году мы выступали только операторами судна, находили для него грузы, а моряков не нанимали.

– Но они все заявляют, что устраивались на работу именно к вам? – изумляюсь я.

– Я вам тоже много чего могу наговорить, – не уступала менеджер. – Что же, теперь всему верить, что ли? А моряки, которые умерли или жалуются, по нашим данным, пьяницы и плохие работники. Один напился и за борт свалился, другой от цирроза печени умер. Мы-то здесь причем?

Впрочем, кто причем, а кто нет – теперь будут разбираться следственные органы. Следователи уже выясняют, кто такие господа Клоков и Бобров, и какое отношение они на самом деле имели к судам «SS VELES» и «SS Ross».

В Российском профсоюзе моряков считают, что гибель людей не должна остаться безнаказанной.

– Все, что творится на бортах этих судов, – чистый криминал. Правоохранительные органы должны выяснить, что за люди стоят за фирмой, которая нанимает моряков, – говорит первый зампреда РПСМ Игорь Ковальчук.

Он считает, что морякам необходимо более тщательно проверять информацию о потенциальных работодателях.

Кроме того в РПСМ считают, что частично отвечать за случившееся с моряками должны и круинги, которые вели набор моряков на эти суда. Профсоюзы уже обратились в ФМС с требованием провести проверку.

«МВП» будет следить за развитием ситуации.

Данная Памятка касается практически всех моряков, работающих на судах под иностранным флагом и заболевших либо получивших производственную травму в период рейса или действия контракта, независимо от того, имеется на судне коллективный договор или нет. В связи с этим мы хотели бы напомнить морякам, что нужно предпринять в подобных случаях.

Профсоюзный инспектор знает, что посоветовать моряку

ПАМЯТКА МОРЯКАМ

НА СЛУЧАЙ ЗАБОЛЕВАНИЯ ИЛИ ПОЛУЧЕНИЯ ТРАВМЫ В ПЕРИОД РАБОТЫ ПО КОНТРАКТУ НА СУДАХ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

ПЕРЕД УХОДОМ В РЕЙС

Прежде всего, перед уходом в рейс внимательно прочтите свой индивидуальный контракт. Если в нем имеется ссылка на то, что Ваш контракт является приложением к коллективному договору между профсоюзом и работодателем, это означает, что скорее всего условия оплаты, сроки и суммы выплат, причитающиеся Вам в случае заболевания либо травмы, более детально будут оговорены в коллективном договоре, с которым Вам так же следует ознакомиться.

Если в контракте данные выплаты не указаны, моряк может их и не получить, кроме как по решению суда. При этом судебный процесс с иностранным работодателем всегда является очень дорогостоящей и долговременной процедурой.

Если же Вы все-таки решились на работу по контракту, не содержащему сведений о выплатах в случае заболевания,

В случае, если при найме на работу на судно под иностранным флагом с Вами заключается индивидуальный контракт, и на судне нет коллективного договора, моряк должен понимать, что ответственность работодателя перед моряком по выплатам в случае заболевания, травмы или смертельного случая будет ограничена только теми условиями, которые оговорены в индивидуальном контракте.



травмы или смертельного случая, и при этом Вы знаете, что на судне не имеется коллективного договора, не поленитесь узнать в круинговом агентстве, которое направляет Вас на судно, условия оказания медицинской помощи, оплаты временной нетрудоспособности, а также условия выплаты компенсации в случае травмы или несчастного случая со смертельным исходом, существующие в стране флага судна и применяемые Вашим будущим работодателем, а также какими документами эти вопросы регламентируются.

Эти условия не являются тайной и должны быть доступны для ознакомления. Если от Вас их скрывают, это может означать только то, что Вы нанимаетесь на очень плохих условиях, при которых вопрос получения выплат по болезни или травме может обернуться судебными тяжбами.

Необходимо так же помнить, что даже если условия медицинского обслуживания и выплат по несчастным случаям, травмам и заболеваниям оговорены в индивидуальном контракте и коллективном договоре,



любые выплаты производятся только после предоставления документов, доказывающих (фиксирующих) факт заболевания, травмы моряка.

Знать это необходимо для того, чтобы в случае необходимости моряк или родственники (представители) моряка могли собрать и подготовить необходимые документы, на основании которых будут производиться выплаты.

Случай заболевания, травмы или смерти моряка на борту судна или в период действия контракта, должен быть в обязательном порядке зафиксирован капитаном на борту судна или представителем работодателя с составлением соответствующих актов и других документов.

Перечень и формы документов могут быть различными в разных компаниях. Но в любом случае, при необходимости проведения расследования происшествия, повлекшего травму, должны быть выполнены следующие действия:

– Составлен Акт о несчастном случае с описанием места и окружающей обстановки на момент происшествия;

– Факт происшествия (несчастного случая) должен быть зафиксирован в судовом журнале;

– Собраны и зафиксированы свидетельские показания/рапорты членов экипажа и других очевидцев происшествия (несчастного случая);

– Если в расследовании происшествия (несчастного случая) принимали участие полиция, официальные власти, иные заинтересованные службы иностранного государства, капитану судна или представителям работодателя необходимо получить от них как минимум копии документов, которые будут ими оформлены.

В случае, если моряка оставляют на берегу в госпитале, ему должен быть вручен его индивидуальный контракт, справка с расчетами по заработной плате на момент списания с судна и один экземпляр акта о несчастном случае (в случае, если списание с судна произош-

ло по причине травмы, наступившей в результате несчастного случая).

Особо следует отметить, что индивидуальный контракт моряк обязан иметь при себе всегда!

Индивидуальный контракт – это единственный документ для моряков, работающих на судах под иностранным флагом, который прямо подтверждает (доказывает) факт того, что моряк был нанят на работу и на основании которого строятся все отношения моряка с работодателем, страховыми компаниями и другими, как иностранными, так и российскими частными и государственными организациями.

Кстати, именно индивидуальный контракт позволяет моряку, работающему на судне под иностранным флагом, зарегистрироваться в Пенсионном фонде Российской Федерации и платить пенсионные взносы с целью накопления страхового стажа для получения государственной пенсии.

СООБЩИТЕ СЕМЬЕ!

Дополнительно обращаем внимание моряков на необходимость в обязательном порядке информировать своих родственников и оставить им всю необходимую информацию в письменном виде:

– на каком судне Вы уходите в рейс.

– правильное наименование судна на английском языке, имя владельца, менеджера, оператора,

– адрес и телефон круингового агентства, фамилию инспектора, который занимался оформлением моряка на судно.

К сожалению, иногда родственники не знают ни судна, ни круингового агентства, которое отправило моряка на работу.

По прибытии домой травмированный или заболевший моряк, или его родственники должны в этот же или на следующий день информировать о своем прибытии круинговое агентство, а так же обратиться в медицинское учреждение за получением больничного листа (вместо больничного листа может быть получена выписка из истории болезни, заключение Клинико-Экспертной Комиссии (КЭК) при больнице или поликлиники) или оформить договор на оказание медицинских услуг, в котором должен быть указан период лечения с момента обращения до полного выздоровления.

Больничный лист предоставляется в круинговое агентство (или профсоюз) для организации его оплаты. Если моряка по результатам лечения направляют на МСЭК, то есть на инвалидность, необходимо прежде всего обратиться в профсоюз за консультацией, и только потом являться на МСЭК.

После получения в МСЭК справки об инвалидности и процента утраты трудоспособности моряк предоставляет эти документы в круинговое агентство (или профсоюз), которое подготовит документы для работодателя с целью организации выплаты компенсации по потере трудоспособности.

В случае приобретения за свой счет медицинских препаратов, оплаты процедур, эти расходы могут быть возмещены только при условии предоставления документов, доказывающих факт и необходимость этих расходов.

Помните: никто и никогда не будет Вам компенсировать Ваши расходы, если только они не подтверждены необходимостью лечения.

При любых сомнениях обращайтесь в профсоюз, не торопитесь что-то делать, если не уверены в своих действиях!

Профсоюз готов ответить на Ваши вопросы.

Российские порты язык не поворачивается назвать FRIENDLY – дружескими по отношению к морякам. «В Санкт-Петербурге хуже, чем в Выборге, но лучше, чем в Калининграде, а на юге вообще тоска!» – невесело говорят они. С этим согласен и Вадим Мамонтов, председатель совета Калининградской региональной организации РПСМ. Вот один из последних случаев отношения к морякам, который стал ему известен в ходе посещения судна «ALWIS» (9454814-ATG) в Калининградском порту.



Роман – боцман с т/х «Янис», флаг России

«БЕРЕГ РОССИИ НАЧИНАЕТСЯ ЗДЕСЬ...»

Механик не задекларировал стиральный порошок, десять пачек. За что досталось и ему, и капитану т/х «ALWIS». Последнего тоже оштрафовали и допросили со всей строгостью по факту нарушения. Причем Калининградская таможня такого страху нагнала на мастера, что он не на шутку перепугался.

Впрочем, несчастья, свалившиеся разом на бедную голову моряка, для него только начинались: «Сверх того, о нарушении государственных правил РФ также будет извещен – таков порядок судовладелец, германский капитан Манфред Драксл».

Возможно, получив и прочитав подобное на бланке с двуглавым орлом, Манфред возьмет да и покрутит пальцем у виска, но это вряд ли. Согласно бюллетеню Союза Германских Судовладельцев, порты Украины, России и Африки проходят по статье «непредусмотренные издержки и формальности», которые на одних судах погашаются из капитанского сейфа, на других – натурой через судовую провизионку, на третьих, где шибко грамотные и принципиальные, как на т/х «ALWIS», официальным путем.

Несомненно, капитан т/х «ALWIS» на всю жизнь запомнит встречу с «офицерами государства РФ». Ему даже будет приятно услышать от своих коллег по несчастью, что он легко отделался, поскольку его не штрафовали за внесенные в таможенную декларацию «сурик, белила или аналог Кузбасс-лака». Вырвался из порта российского – и ладно. Зато в следующий раз он уже сюда, вряд ли, сунется. Не зря говорят:

не надо далеко ходить, чтобы увидеть Африку, когда Калининградский порт под боком. Солнца там немного, но по части замысловатых «правил-процедур» и специфической манере обращения людей «в форме с погонями» с моряками, все очень похоже.

Проблема НЕ FRIENDLY портов не могла остаться без внимания Российского профсоюза моряков. Позиция РПСМ по данному вопросу была озвучена в ходе VII Съезда 23 ноября 2011 года, который прошел в Санкт-Петербурге. Делегаты, принявшие участие в его работе, единодушно поддержали резолюции, направленные на то, чтобы сделать российские порты более открытыми, человечными по отношению к морякам. Чтобы было как в Европе, где все стараются делать для удобства членов экипажа и упрощения различных согласовательных процедур с портовыми властями. Где понимают, что главное – быстро загрузить и отправить судно. И все общение моряков с компетентными властями сведено к минимуму и строится в электронной форме. В результате, по приходу судна в европейский порт на разного рода формальности с агентом и полицией уходит 10–15 минут, после чего членам экипажа дают «shore pass», и они счастливые и довольные отправляются в город. Причем могут на такси, которое подается прямо к борту. Те же, кто остается на судне, имеют возможность выйти в интернет по беспроводной связи, который недорогой и доступный. По звонку подадут машину и с ветерком прокатят до seamen's club, где можно отвлечься от трудовых будней, сменить обстановку. Надо дешевые телефонные

карточки или иную мелочевку? Не стесняйтесь, говорите.

Это и есть FRIENDLY отношение к морякам, настоящая и приятная забота о людях, которые выбрали нелегкий труд в море.

РПСМ постоянно освещает проблему недружественных портов на сайте профсоюза www.sur.ru; на таких сервисах, как YouTube: www.youtube.com/user/SeafarersUnionRUS, в журнале «Морской Профсоюзный Вестник». Данная тема поднимается на страницах изданий РПСМ: «Морской Профсоюзный Телеграф», «Профсоюзная Морская Газета», «Южнороссийский Моряк». Не говоря уже об обращениях РПСМ к первым лицам государства, в различные ведомства. И это уже дало результаты.

Так, намечился значительный прогресс в процедуре оформления пропусков для прохода на территорию портов. Сейчас в Санкт-Петербурге профактивисты могут пройти совершенно свободно в те портовые районы порта, куда ранее даже за деньги для них вход был закрыт. Недавно под натиском профсоюза, обратившегося в суд, сдался Находкинский морской рыбный порт, где долго брали мзду. Свободный проход для профактивистов к ошвартованным судам на причалах – не блажь, а необходимость. Это позволяет оперативно решать проблемы плавсостава в случае их возникновения на борту, дать морякам разъяснения по различным вопросам и т. д.

Можно сказать, процесс в сторону открытости российских портов потихонечку пошел. Но есть к чему стремиться.

Wi-Fiизация. НАЧАЛО

«Даешь Интернет каждому моряку!» – с таким девизом Фонд моряков МФТ вступил в новую фазу своего развития. Оптимальным средством для реализации этой цели может стать организация Wi-Fi и WiMAX в каждом порту.

Вот уже 30 лет Международная благотворительная организация Фонд моряков МФТ, или ITF Seafarers' Trust, занимается социально-бытовым обслуживанием моряков в более чем ста странах мира. За этот период на \$200 миллионов построены новые интерклубы, отремонтированы старые помещения, приобретен автотранспорт для перевозки плавсостава из порта в клуб и обратно и совершено много других полезных дел для радушного приема моряков на берегу.

Отдельная и довольно внушительная «статья расходов» Фонда – это раздача на судах карточек международной телефонной связи. Ежедневно наблюдая, насколько сильно члены экипажей тоскуют по своим родным, как важна для них связь с близкими, волонтеры пришли к выводу: именно обеспечение плавсостава бесплатной связью должно стать приоритетной задачей Фонда на ближайшее будущее.

– Мы стремимся к тому, чтобы в ближайшие 5–10 лет абсолютное большинство моряков могли ежедневно общаться со своими семьями прямо с борта судна и в открытом море, и в порту, причем бесплатно, – говорит главный распорядитель Фонда Том Холмер.

Сами моряки называют «коммуникативную изоляцию» одним из основных негативных факторов своей профессии. А лимитированный доступ в Интернет, в частности, к социальным сетям, лишь усугубляет чувство одиночества. По данным исследователей Измирского экономического университета, 81 % моряков вообще не имеют доступа в Интернет, и именно это является главным барьером для связи с внешним миром в рейсе.

Том Холмер уверяет: технически обеспечить каждого члена экипажа связью в рейсе возможно уже сегодня, однако финансово это пока мало кому доступно. Поэтому при заходе судна в порт моряки первым делом спешат в ближайший сименс-клуб, откуда можно и жене позвонить, и друга с днем рождения поздравить, и свежие новости узнать. А

особо усердные даже учиться умудряются! Однако тут есть тонкость: из-за повального сокращения экипажей сойти на берег не всегда и не всем удается.

В этом «клубке противоречий» и родилась задумка Wi-Fiизации портов – затрат меньше, пользователей больше, выхлоп серьезнее. Опросы показывают, что идея пробуксовывает не столько из-за дороговизны, сколько из-за того, что большинство администраций пока не имеют представления о пользе таких установок! А зря. Мистер Холмер приводит для нас в пример канадский порт Монреаль...

...Когда инспектор ITF Патрис Карон посещал с очередным визитом судно N, он обратил внимание на «экипировку» моряков – практически каждый имел при себе нетбук, при помощи которого из интерклуба он связывался со своей семьей. В голове у инспектора родилась идея организации беспроводного доступа в Интернет на борту. Но переговоры с канадской компанией не увенчались успехом – установка обещала стать в копейку.

Затея так и могла бы остаться нереализованной, если бы не упорство инспектора. Он несколько раз прокручивал эту мысль в голове, пока не пришел к единственно верному решению: альтернативой дорогой связи на борту может стать только беспроводной доступ прямо в порту!

1 октября прошлого года по случаю городских празднований в порту Монреалья проводили День открытых дверей. Инспектор ITF – фигура важная, естественно, попал в список приглашенных. Оказавшись бок о бок с капитаном порта, Патрис Карон решил не упускать момент и озвучил ему свою идею. «Я также подчеркнул, насколько признательны были бы моряки, – вспоминает инспектор. – В наши дни происходит такое значительное сокращение экипажей, что многие просто не имеют времени, чтобы сойти на берег, поэтому они вынуждены быть в изоляции от любимых по несколько недель! Капитан обещал проработать этот вопрос».

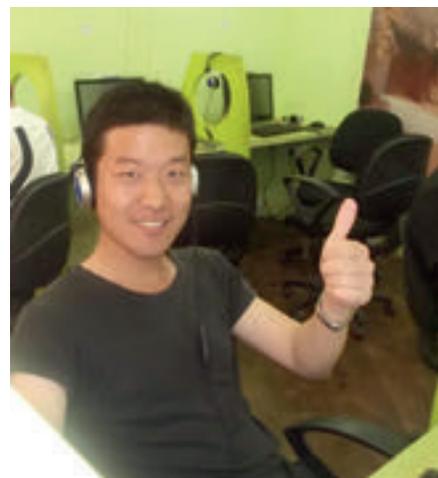
К приятному удивлению инспектора, через полтора месяца он в числе других

получил от капитана порта Монреаль email, в котором тот информировал об успешной реализации проекта. Исключительными пользователями беспроводной связи признавались моряки. Каждую неделю новый пароль рассылается агентам, которые сообщают его членам экипажей всех прибывающих в Монреаль теплоходов.

– Оглядываясь назад, я уверенно могу сказать: результат, который я вижу сегодня, впечатляет, – говорит Патрис Карон. – В прошлый понедельник я посещал судно в порту Сорель-Трэси. В разговоре капитан упомянул, что экипаж сильно огорчился из-за того, что им пришлось изменить порт захода, а изначально планировался Монреаль. Оказывается, моряки знали, что в нашем порту есть беспроводной Wi-Fi!..

Таких примеров пока немного. Но мистер Холмер надеется, что в скором будущем ситуация изменится. Через наш журнал он обращается к администрациям крупных морских «узлов» и призывает всех осознать необходимость снятия коммуникативных барьеров для плавсостава.

Поэтому если вы знаете другой хороший пример организации систем Wi-Fi или WiMAX в портах, который можно было бы взять за образец, или у вас просто есть интересные мысли на сей счет, напишите об этом в редакцию журнала «Морской профсоюзный вестник». Мы в свою очередь обязательно проинформируем Фонд моряков МФТ, и, возможно, в недалеком будущем какой-нибудь российский порт тоже сможет «похвастаться» беспроводным и бесплатным доступом в Интернет. А что для моряка может быть важнее связи с домом!



Даешь Интернет каждому моряку!

МОРЯКАМ ВАЖНО НАШЕ ПОНИМАНИЕ И УЧАСТИЕ

Порт г. Тинмут, фото Л. Кухлевская

Когда т/х «ОАК», флаг Багамских островов в декабре 2011 года зашёл в порт г. Тинмут, графство Девон в Англии, экипаж, оказавшийся по вине судовладельца «NuKi Shipping BV» без необходимого количества еды и средств к существованию, точно знал, что помощь придёт от морской миссии AOS «Stella Maris». Так и случилось: для изголодавших моряков приготовили русские щи, весь экипаж обеспечили праздничными подарками к Новому Году и Рождеству. Для работников миссии это было самой естественной, и хорошо, что в «Stella Maris» есть русскоговорящая соотечественница Любовь Джеффс – это помогает морякам чувствовать здесь, как у себя дома.

По словам Л. Джеффс, часто приходящие в порт суда становятся узнаваемыми, с экипажами складываются профессиональные дружественные отношения, так произошло и с экипажем т/х «ОАК».

В марте текущего года в дверь дома Любви постучались моряки и сообщили, что «ОАК» арестован, два месяца им задерживают заработную плату. О случившемся Любовь сообщила руководителю миссии на юго-западе Англии Анн Доннели. Та, находясь в Лондоне, оставила все дела и приехала в Тинмут. В первую очередь сотрудники миссии успокоили экипаж – они не одни, передали информацию в Международную федерацию транспортников, Российский профсоюз моряков, головной офис миссии «Stella Maris», а там по цепочке в английский профсоюз «Nautilus International». Как моряки в море, так сотрудники миссии на суше ощущали себя в экстремальной ситуации... Они обеспечили экипаж бесплатными телефонными карточками, что позво-



Члены экипажа (слева направо): Бернардос (о. Зелёного мыса), механик Вячеслав (Россия), Раджак (Индонезия), помощник капитана Максим (Россия), фото Л. Кухлевская

лило морякам дозвониться до близких, предоставили необходимую для повседневной жизни одежду, накормили ужином. В течение четырёх дней многонациональному экипажу (Россия, Кабо-Верди, Филиппины, Индонезия) недобросовестной компании «Nyki Shipping BV» было уделено пристальное внимание со стороны СМИ: радио «Девон», «ВВС», местные газеты – все проявили искреннее участие к судьбе т/х «ОАК». Каждый член экипажа на короткое время стал местной знаменитостью, почувствовал внимание и заботу многих замечательных и неравнодушных людей. Проблема была решена, деньги выплачены, чемоданы в дорогу куплены, со счастливыми улыбками, с прессой в кармане, экипаж отправился в рейс.

Но иногда встречи с моряками оставляют неизгладимое, тяжёлое впечатление. Анн и Любовь стали свидетелями избиения филиппинских рыбаков, получавших за свой рабский труд 2 фунта в час. Их крик о помощи, об издевательствах и унижениях шкипера был услышан работниками миссии. Даже не смотря на «прохладное» отношение полиции к инциденту, миссия не оставила в беде пострадавших моряков, ведь главное в их работе – это любовь к ближнему.

Католическая морская миссия AOS «Stella Maris» в Тинмуте графства Девон на юго-западе Англии – это отдельное здание на территории порта, предоставленное миссии в безвозмездное пользование. Моряки любого цвета



В миссии всегда ждут моряков, фото Л. Кухлевская

кожи и национальности могут прийти сюда в любое время, отдохнуть, взять бесплатно необходимые тёплые

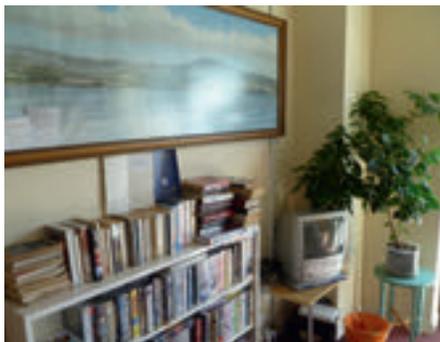
вещи, предметы гигиены, поменять книги, воспользоваться экуменической молельной комнатой. При этом не обязательно, чтобы в миссии постоянно находился кто-то из волонтеров-сотрудников – двери этого дома открыты для моряков в прямом смысле и днем, и ночью. Чтобы сюда попасть, достаточно знать код, который сообщают капитану судна основные ходоки миссии в порт – Любовь, Анн и Питер. А они встречают в Тинмуте каждое судно. Из беседы с капитаном узнают, в чем моряки остро нуждаются, сколько нужно бесплатных телефонных карточек, что нужно организовать.

В «Stella Maris» моряку уютно, как дома, никто не контролирует, сколько ты съел, сколько взял с собой. Очень высокая степень доверия. Бери то, что считаешь необходимым, но не забывай своего брата-моряка, который так же придёт сюда после тебя.... Редко, но недобросовестные случаи все же происходят.

– Однажды россияне «подобрали» все супы, чай, кофе, – вспоминает Любовь, – но мы не обиделись. Наверно, они поступили так не от хорошей жизни. А недавно в преддверии светлого праздника Пасхи филиппинские моряки решили запастись шоколадом, видимо,

на все дни до окончания контракта. Жаль, что так бывает, но мы продолжаем не закрывать свои двери...

Католической миссией AOS «Stella Maris» на Юго-Западе руководит Анн Донелли, которая отвечает за деятельность в портах гг. Тинмут и Плимут, её работа частично оплачивается, так как это не основная сфера ее деятельности. Все остальные участвуют в жизни миссии как волонтеры. В основном это прихожане католических приходов, такие, как Дженни, Венди, Питер, Карэл и Любовь (православная). Они делают не менее важную работу: собирают средства, предметы обихода для моряков, читают в школах лекции о деятельности миссии. В общем, помогают, чем кто может. Так, 97-летняя Мэри Робинсон вяжет шапочки, недавно она написала для моряков такое трогательное послание: «Здравствуйте. Я связала 20 шапочек для вас и ваших друзей, и надеюсь, что они будут согревать и создавать уют во время ваших суровых и холодных будней. Пусть Господь хранит Вас на всём морском пути и вернёт в сохранности домой».



К услугам моряков целая библиотека в миссии, фото Л. Кухлевская

На Рождество и Пасху миссия готовит более 200 посылок, каждая из которых бережно пакуется и обязательно туда вкладывается открытка с поздравлениями от английских или русских детей. Уже стало традицией сотрудничество со школой «Дружба» из Лондона, ярославской воскресной школой «Пчёлки», начальной католической школой из Тинмута «Our Lady & St. Patrick». Каждый раз, читая детские послания, как говорят сами моряки, они будто получают привет от собственных детей.

Будни волонтеров миссии не предсказуемы: часто приходится навещать моряков в госпиталях, куда время от времени попадают, готовить для них блюда национальной кухни, что помогает скорейшему выздоровлению.



Пора домой. Вопрос о зарплате решен, фото Л. Кухлевская

— Было время, когда мы часто организовывали ознакомительные поездки, показывали достопримечательности с вовлечением в английскую среду для практики языка, но в настоящее время стоянки судов очень ограничены. Поэтому нам остаётся только следовать конкретным просьбам моряков: обеспечить телефонными картами, интернетом, печатной продукцией, отправить посылку домой, — рассказывает Любовь Джеффс.

— Разговаривая с жителями города и соотечественниками, я поняла, что не каждый представляет, что такое работа моряка, насколько она сложна, одинока и сурова, — продолжает Любовь. — Немногие задумываются, каким образом предметы жизнедеятельности попадают на полки магазинов, что почти всё в Великобританию «приходит» морем, что нахождение в море — это далеко не романтика, а суровая действительность. Морякам важно наше понимание и соучастие. Поэтому время от времени в городском общественно-культурном центре мы организуем встречи с моряками и фотовыставки, формируем ощущение благодарности за их труд. Для нас, православных, очень важен и полезен опыт католических и англиканских морских миссий. Потребуется ещё много, много усилий, чтобы прихожане православных храмов Великобритании обратили внимание на моряков, присоединились к «Морскому Апостольству» и задумались над возможностью помогать всем морякам, прибывающим в порты не только Соединённого Королевства, но и по всему миру.



Прихожане католических приходов помогают, чем кто может. Так, 97-летняя Мэри Робинсон вяжет шапочки, фото Л. Кухлевская

Справка:

История морского капелланства насчитывает более 100 лет, а миссия AOS «Stella Maris», Тинмут, Южный Девон, Англия, официально существует всего 8 лет. В порт города Тинмут заходит до 400 судов в год, ежедневно 2–4 теплохода находятся на коротких стоянках. 70 % от всего прибывающего плавсостава составляют русскоговорящие моряки.



ОЛИМПИЙСКИЙ РЕЙС «БИРМЫ»

Совсем ничего осталось до начала юбилейных по счету XXX Олимпийских игр, которые впервые будут проходить третий раз в одном и том же городе – Лондоне. Сегодня спортсменам не приходится ломать голову, как добраться туда, а когда-то попасть на Игры было большой проблемой.

На первые Олимпийские игры в 1896 году российские спортсмены отправились за свой счет, рассчитывать на помощь государства тогда было бессмысленно. Из всей немногочисленной группы до Афин добрался лишь один – борец Николай Риттер, остальные застряли в Константинополе из-за нехватки средств. Риттер подал заявку на участие в Играх, но по неизвестным причинам на ковер так и не явился.

В 1908 году на Олимпиаду в Лондоне российская команда добралась в составе уже пяти человек и показала выдающиеся результаты. Двое спортсменов вернулись на родину с серебряными медалями. Но больше всех порадовал фигурист Николай Панин-Коломенкин, взявший «золото».

После таких достижений в царской России с её консерватизмом признали: Олимпийские Игры – это серьезно. К летним Играм 1912 года в Стокгольме, которые проходили в год 100-летия Отечественной войны и накануне 300-летия династии дома Романовых (1913 г.), российские олимпийцы

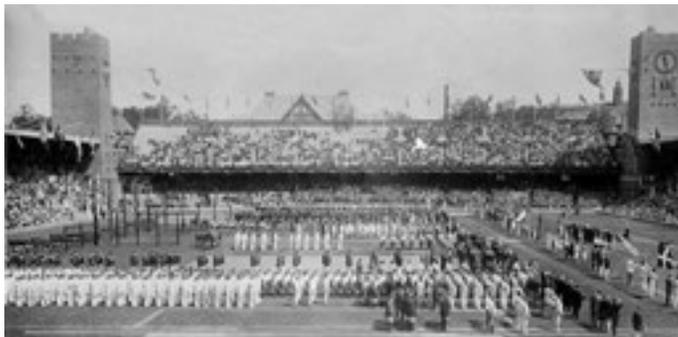
получили поистине царский подарок: шикарный по тем временам лайнер «Бирма». Это решило проблемы с дорогой и проживанием, кроме того пароход можно было использовать как площадку для тренировок. Доподлинно неизвестно, кому эта идея пришла в голову, но то, что именно Николай II одобрил и поддержал её, совершенно точно.

На тот момент «Бирма» (1894 г.п.), четырехмачтовое судно с четырьмя

палубами, передвигавшееся со скоростью 13 узлов, принадлежала Русско-Восточно-Азиатскому пароходному обществу и ходила на Русско-американской линии. В общей сложности на пароходе могло разместиться около 1500 человек. Царская Россия отправила в Стокгольм 178 спортсменов.



Лайнер «Бирма», на котором российские спортсмены отправились в Стокгольм штурмовать спортивные вершины.



Церемония открытия Олимпийских игр, Стокгольм, 1912 г.

Царский подарок вызвал небывалый восторг среди олимпийцев: «Бирма» успела прославиться тем, что приняла телеграмму с терпящего бедствие «Титаника» и сразу поспешила на помощь, проделав на максимальной скорости опасный и неблизкий путь во льдах. Так что оказаться на борту такого парохода уже само по себе было событием.

«Бирме» предстояло нелегкое испытание: предстояло перевезти не просто пассажиров, но и спортивный инвентарь, лошадей. На борт также погрузили гребные суда и даже автомобили.

Олимпийцев провожали в торжественной обстановке: играл оркестр, развевались флаги, звучали напутственные речи. Все желали нашим спортсменам победы. «Можно ли подумать, что наш молодой спорт дожидается такого почета, как специальное плавание русского корабля на олимпийские игры... С какой важностью и с каким горделивым сознанием надел я свой значок «олимпийца», чувствуя себя представителем своей страны, посланным для защиты ее спортивной чести...», — произнес один из них, тронутый до глубины души проявленным вниманием.

Когда «Бирма» подняла якорь и величаво пошла вниз по Неве, неожиданно выяснилось, что не все олимпийцы



Схватка Мартина Клейна с Альфредом Асикайненем вошла в историю как самая продолжительная схватка: она длилась 10 часов 15 минут!

успели к экстремному отплытию парохода. Среди «отставших» оказался сам председатель Российского олимпийского

комитета Вячеслав Срезневский. Что и говорить, превеликий конфуз да в такой-то день! Неизвестно, чем бы дело закончилось, если бы на выручку не пришли портовые рабочие. Они быстро нашли выход из положения, отправив следом буксир с опоздавшими.

Однако чудеса для олимпийцев на этом не закончились: главный сюрприз их ждал впереди. Николай II вместе с детьми на царской яхте «перехватил» «Бирму» на пути в Швецию и сделал символический круг вокруг судна.

До Стокгольма российские олимпийцы добрались без проблем. Они действительно очень хотели победить и продолжали тренироваться на борту во время рейса и по приходу судна в порт. Экипаж «Бирмы» со своей стороны старался создать все условия для подготовки спортсменов на борту и помогал устанавливать спортивные снаряды. С помощью моряков судно превратилось в спортивный зал: тут фехтовальщики; там легкоатлеты, дальше ведут прицельный огонь стендовики. Только для футболистов моряки сделать ничего не могли в силу ограниченности свободного пространства на борту.

К сожалению, Олимпиада в Стокгольме для наших спортсменов сложилась неудачно. Представляя страну практически во всех видах соревнований, они терпели одно поражение за другим. Это не могло не сказаться на общей атмосфере, которая царила на судне. «Я был уже почти болен, принимал разные капли и пилюли... Да и все-то к этому времени как то расхворались», — сказал в сердцах один из легкоатлетов.

В итоге наша команда завоевала всего 4 медали: 2 бронзовые и столько же серебряных, заняв общее 15-е место. Надо ли говорить, что «Бирму» по возвращению в Санкт-Петербург встретила пустая пристань без оркестра, флагов и массовых гуляний. Надежды, которые возлагались на Олимпиаду, не оправдались: во всех отношениях полное фиаско...

Можно давать разные оценки той Олимпиаде, однако хочется сказать

большое спасибо Николаю II и «Бирме» за те Игры. Без их участия история выглядела бы по-другому, и мир вряд ли бы узнал имя замечательного русского борца по греко-римской борьбе Мартина Клейна, также отправившегося на «Бирме» в Стокгольм. Его схватка с чемпионом мира, финским спортсменом Альфредом Асикайненем вошла в историю как самая продолжительная схватка: она длилась 10 часов 15 минут! Клейн сумел одолеть мастеровитого соперника. Однако сил выйти на ковер со шведским борцом Клаусом Юханссоном совсем не осталось. И все же с травмированной рукой Клейн взял «серебро». Эта медаль самой высшей пробы.

Такими победами гордится Россия, как и единственным в мире по-настоящему «олимпийским» судном. Со временем дела у «Бирмы» пошли наперекосяк: её то продавали, меняя названия, то задерживали за долги, пока она не закончила свой век, как «Wilbo», отправившись в 1924 году на «гвозди». Да и Николай II по известным причинам прожил после тех событий не так долго.

Надо сказать, что последующие Игры, в которых наша страна принимала участие, складывались, в целом, очень удачно. Правда, после Стокгольма пришлось ждать целых 40 лет, когда уже советские спортсмены поехали на Олимпиаду. В Хельсинки мы взяли 71 медаль (золото – 22, серебро – 30, бронза – 19). Перед нами только Соединенные Штаты – больше на пять наград.

В Советском Союзе традиция привлечения пассажирских судов к перевозкам участников Игр сохранилась. Так было в Мельбурне (1956 г.), Токио (1964 г.) и в 1980 г., когда лайнер «Александр Пушкин» стал официальным перевозчиком Московской Олимпиады, что подтверждалось надписью по борту: «Official XXII Olympics Carrier».



Значок, выпущенный в СССР, к Олимпийским играм 1980 г.



SEAFARERS UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH IUF)
РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ
(АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН IUF)



Поиск по сайту:

Главная | Карта | Форум | Контакты

РПСМ | МФТ | ДЛЯ МОРЯКОВ | МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ | ФОТОГАЛЕРЕЯ | НОВОСТИ | ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО



НА САЙТЕ WWW.SUR.RU ВЫ МОЖЕТЕ:

НАЙТИ ПОЛЕЗНУЮ
ИНФОРМАЦИЮ
ДЛЯ СЕБЯ

УЗНАТЬ МОРСКИЕ
НОВОСТИ

ПОСМОТРЕТЬ ВИДЕО

ЗАДАТЬ ВОПРОС
НАШИМ
СПЕЦИАЛИСТАМ

И МНОГОЕ ДРУГОЕ

