

# Морской

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

# профсоюзный Вестник

WWW.SUR.RU

№ 2 (89) 2013



## **ТРУДОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО НЕОБХОДИМО МЕНЯТЬ**

**РПСМ ПРЕДЛАГАЕТ УСТАНОВИТЬ  
НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ ОПЛАТЫ ТРУДА МОРЯКОВ,  
РАБОТАЮЩИХ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ.**

## **ПРОСТО О СЛОЖНОМ**

**НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ НА БОРТУ  
ИНОСТРАННОГО СУДНА: ЧТО ДЕЛАТЬ?**

## **«НЕФТЕРУДОВОЗ-10М»:**

**МОРЯКИ ОТСТАИВАЮТ СВОИ ПРАВА**

# В номере

<http://www.sur.ru/news>



стр. 8



стр. 20



Несчастный случай  
на борту иностранного  
судна: что делать?

стр. 21

## ВРЕМЯ РПСМ SUR TIME

- 3 – 5 Трудовое законодательство  
необходимо менять
- 8 – 11 «Нефтерудовоз-10М»: моряки  
отстаивают свои права

## СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ MLC-2006

- 12 «Билль нужен всем»

## МФТ ITF

- 15 – 16 Полезные приложения  
для моряков  
«Моряки, не выполняйте  
работу докеров»  
Даешь больше женщин

## КОНСУЛЬТАЦИЯ ЮРИСТА LEGAL ADVICE

- 18 – 19 Моряки спрашивают –  
отвечаем

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ HISTORY PAGES

- 36 – 38 Капитан Вандербильт

**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  
Ольга Лукина

**Дизайн, верстка**  
Виктория Иванютина

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.





Т/х «Борис Марисов»

# ТРУДОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО НЕОБХОДИМО МЕНЯТЬ

**РПСМ предлагает установить национальный стандарт оплаты труда моряков, работающих под российским флагом.**

**П**о мнению профсоюза, должен быть установлен минимальный размер оплаты труда, ниже которого российские судовладельцы не должны платить морякам. Он должен быть равен минимальному размеру

должного оклада квалифицированного матроса, устанавливаемого Паритетной морской комиссией Международной организации труда (МОТ) с учетом соответствующих доплат и надбавок, предусмотренных действующим законодатель-

ством о труде РФ. С учетом этого минимума может быть рассчитана минимальная зарплата всех членов экипажей судов, которая бы стала национальным стандартом и основой для коллективных переговоров с судоходными компаниями.



Сейчас каждая компания самостоятельно устанавливает размер оплаты труда моряков, ориентируясь только на минимальный размер оплаты труда, установленный законодательно для всех категорий работников, который составляет 5205 руб. При этом часть зарплаты работодатели выплачивают в конвертах, не отчисляя с этих сумм взносы во внебюджетные фонды, вследствие чего моряки лишаются возможности получать достойную пенсию от государства или оплату больничного листа. Например, заявленный судовладельцем оклад капитана т/х «Нефтерудовоз-10М», экипаж которого приостановил работы в порту Махачкала до погашения задолженности, по документам судовладельца составлял 8 000 рублей.

В итоге вся тяжесть регулирования оплаты труда работников перенесена на уровень коллективных договоров, что приводит к необоснованной дифференциации заработной платы для моряков, работающих фактически в одинаковых условиях. В тех судоходных компаниях, где моряки объединены в первичные организации РПСМ, в колдоговорах четко прописываются условия труда и уровень заработной платы. Где морякам не удается объединиться и отсутствует коллективный договор, начинаются махинации с заработной платой: в трудовые договоры, заключаемые с моряками, записывается МРОТ, а остальная сумма выплачивается по серой схеме. При этом всегда присутствует опасность для моряков не получить эту серую часть вообще, ведь она нигде не прописана!

В ходе Балтийской недели действий в сентябре прошлого года в питерском порту моряки судов под российским флагом спрашивали, почему в России так мало платят? Экипаж т/х «Борис Марисов» (порт приписки – Кимры) согласно штатному расписанию получает очень смешные деньги: капитану полагается 8700 рублей, мотористу-матросу – 4700. К тому же в штатном расписании тарифная ставка (оклад), предусмотренная для 2-го помощника механика по электрооборудованию, моториста-рулевого, моториста-матроса, повара 2-ой категории, ниже величины прожиточного минимума по Российской Федерации для трудоспособного населения, установленного Постановлением Правительства РФ от 19.06.2012 г. № 613.



Т/х «Борис Марисов».  
Балтийская неделя действий, сентябрь, 2012 г.

Как рассказали в РПСМ, предложение о введении национального стандарта оплаты труда моряков было озвучено на недавней встрече председателя Российского профессионального союза моряков Юрия Сухорукова с заместителем министра транспорта РФ Виктором Олерским, посвященной различным вопросам, касающимся труда моряков.

Реализовать предложение РПСМ о минимальном размере заработной платы для моряков можно двумя способами: при помощи заключения отраслевого или профессионального соглашения для моряков или внесением этой нормы в законодательство.

Ныне действующий Трудовой кодекс предусматривает заключение отраслевых соглашений, в которых могут предусматриваться самые различные нормы, касающиеся оплаты и условий труда, в том числе и минимальный уровень оплаты в данном секторе. Однако действующее отраслевое соглашение по морскому транспорту, распространяющееся не только на моряков, но и на различные категории береговых работников, не устанавливает минимум оплаты, содержит в основном изложение действующего законодательства. В силу недостатков нынешнего Трудового кодекса, который позволяет работодателям определять для себя «удобный» профсоюз на национальном уровне, соглашение заключено без участия РПСМ и не содержит конкретных норм, касающихся заработной платы моряков.

Еще одним способом установить минимальный размер оплаты труда на морском флоте может стать заключение профессионального соглашения для моряков, которое напрямую не упоминается Трудовым кодексом, но запрета на подобные соглашения там тоже не содержится. В случае невозможности решить поставленную проблему при помощи коллективных переговоров РПСМ будет настаивать на установлении национального стандарта минимального размера оплаты труда моряков в законодательном порядке.


## В случае невозможности решить поставленную проблему при помощи коллективных переговоров РПСМ будет настаивать на установлении национального стандарта минимального размера оплаты труда моряков в законодательном порядке.

Еще в 2005 году, при создании в нашей стране Российского международного реестра судов, РПСМ предлагал внести в п. 1 статьи 57 Кодекса торгового мореплавания поправку и указать, что уровень оплаты труда членов экипажей Российского международного реестра судов должен определяться из расчета минимального размера основной заработной платы квалифицированного матроса, устанавливаемого Паритетной морской комиссией Международной организации труда. Тогда эта инициатива не нашла поддержки.

Теперь сложилась парадоксальная ситуация: судовладельцы, регистрирующие суда в международном реестре, освобождены не только от всех видов налогов, но и от страховых

платежей во внебюджетные фонды в интересах моряков. А вот гарантии по уровню заработной платы для моряков, работающих на судах этого реестра, не установлены, зачастую зарплата моряков занижена.

Главный аргумент противников законодательного установления МРОТ для моряков состоит в том, что в условиях рыночной экономики основным регулятором условий труда, в том числе и уровня заработной платы работников, должны являться не предписания закона, а договоренности между работодателями (судовладельцами) и представляющими интересы работников профсоюзами, оформленные коллективными соглашениями (договорами). Принципиально и теоретически эта позиция верна, но не учитывает, что Трудовой кодекс существенно ограничивает права работников со специфическими условиями труда на коллективные переговоры и разрешение трудовых споров (забастовку). Что в свою очередь ослабляет позиции моряков в переговорах с судовладельцами. Данные положения российского законодательства не отвечают и требованиям международных трудовых стандартов.

Поэтому, как ни крути, а трудовое законодательство необходимо менять. 



## РПСМ вошел в Морскую коллегию

28 марта председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков вошел в состав Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, которую возглавляет заместитель председателя Правительства Российской Федерации Дмитрий Rogozin, и куда также входят министр транспорта Российской Федерации (заместитель председателя Морской коллегии) М. Ю. Соколов, руководитель Росприроднадзора В. В. Кириллов.

Морская коллегия – представительный координационный орган, обеспечивающий согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности. В ее компетенцию входит совершенствование законодательной базы на международном уровне, представление и защита интересов Российской Федерации на международных переговорах в области морской деятельности страны и другие задачи. Вопросы, которые обсуждаются на коллегии,

касаются, прежде всего, национальной морской политики: судостроения, морских и речных перевозок и т. д.

Однако какие бы глобальные задачи не стояли, достижение поставленных целей невозможно без учета интересов простых людей, включая моряков.

Несомненно, включение Ю. Сухорукова в состав Морской коллегии, куда входят высшие государственные чиновники и судовладельцы, позволит РПСМ ставить перед членами коллегии вопросы, требующие своевременного и оперативного решения. Так, одним из главных на сегодняшний день является «Положение о дипломировании членов экипажей морских судов».

## Изменения в приказ № 62

Чиновники из Минтранса подготовят изменения в приказ № 62, которым было утверждено скандально известное «Положение о дипломировании членов экипажей морских судов». Поправки коснутся процедуры дипломирования членов экипажей судов атомного флота и маломерных судов. Кроме того, будет дана более четкая трактовка стажа, в том числе для тех, кто в настоящее время обучается в отраслевых ВУЗах. Об этом заявил замминистра транспорта Виктор Олерский в рамках заседания совета Росморречфлота.

– Любой нормативный акт не является догмой, жизнь показала, что необходимы дополнительные изменения, которые и будут внесены, – цитирует слова замминистра ИАА Portnews.

Напомним, Положение о дипломировании членов экипажей морских судов неоднократно подвергалось критике со стороны моряков, судовладельцев и отраслевых СУЗов. Его называли не иначе, как «губительным», и требовали пересмотреть, прежде чем лишать работы тысячи российских мо-



«При приеме документов для выдачи дипломов на основании настоящего Положения, лицам, поступившим на учебу в морские образовательные учреждения до 1 июля 2013 г., разрешается взамен документа о высшем профессиональном образовании, предусмотренного настоящим Положением, предъявлять документ о среднем профессиональном образовании по соответствующей специальности».

### Приказ от 15 марта 2012 г. № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов»

ряков со средним образованием. РПСМ развернул масштабную кампанию «НЕ ДАЙ СЕБЯ УТОПИТЬ!», в результате которой было собрано множество подписей против предложенной редакции документа.

Благодаря своевременному вмешательству профсоюза мнение общественности было услышано, а моряки, уже имеющие учебные и рабочие дипломы,



Ю. Сухоруков

и те, кто поступил или поступит в любые морские учебные заведения до июля 2013 года, получили возможность «взамен документа о высшем профессиональном образовании... предъявлять документ о среднем профессиональном образовании по соответствующей специальности».

## «MYRE SEADIVER»: РПСМ обратился к президенту

Российский профсоюз моряков направил обращение президенту России Владимиру Путину в связи действиями Нигерии против российских моряков с «MYRE SEADIVER». В нем говорится, что благодаря усилиям МИД и Российского посольства в Нигерии 25 февраля текущего года в ходе судебного заседания моряки были освобождены из тюремного заключения и находятся сейчас на территории посольства. Однако несмотря на освобождение, моряки остаются в опасности – их могут осудить за уголовное преступление, которое они не совершали: «В связи с многочисленными обращениями родственников моряков мы просим Вас, уважаемый Владимир Владимирович, предпринять все возможные и необходимые меры, включая прямые контакты с президентом Нигерии, господином Гудлаком Джонатаном, для скорейшего возвращения моряков на Родину».

Ситуацию усугубляет и тот факт, что судебные заседания постоянно переносятся, и моряки находятся в полном неведении, что их все-таки ждет: свобода или тюремное заключение. Между тем Николай Вовненко, глава компании «ВОЛДИНТЕР», через которую моряки нанимались на судно, поблагодарил



Российский профессиональный союз моряков «за оказанное содействие по вопросу скорейшего освобождения наших моряков и привлечение внимания общественности к проблеме задержания членов экипажа «MYRE SEADIVER». Именно благодаря этому и также поддержке Международной федерации транспортников, им изменили меру пресечения.

## Положения об УЛМ и мореходной книжке: что изменилось?


Правительство Российской Федерации внесло изменения в Постановление РФ от 18 августа 2008 г. № 628 «О Положении об удостоверении личности моряка, Положении о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки».

В перечень материалов, подаваемых для оформления удостоверения, включили основной документ, удостоверяющий личность гражданина,

по которому он выезжает из России и въезжает в нее. Также дополнен список документов, подтверждающих, что заявитель трудится по найму, занят или работает в любом качестве на борту судна. В него включили трудовой договор о работе на судне под иностранным флагом, заключенный заявителем непосредственно с судовладельцем.

Учреждение, в которое поступило заявление, направляет его в соответствующий орган ФСБ России. Закреплено, что орган рассматривает заявление в течение 7 дней. Если за это время в учреждение не поступил отказ в согласовании выдачи (замены) удостоверения или уведомление о его направлении, то указанное действие считается согласованным.

Срок оформления удостоверения теперь един и составляет 15 дней с момента поступления заявления в учреждение. Отметим, что ранее для учреждений по месту жительства заявителя срок равнялся 1 месяцу, для учреждений по месту пребывания заявителя – 3 месяцам.

Также было скорректировано Положение о мореходной книжке. При выдаче книжки с соискателя взимается плата в размере расходов на приобретение соответствующего бланка. Порядок обеспечения бланками установит Минтранс России. Кроме того, скорректированы образец и описание бланка. 



## «НЕФТЕРУДОВОЗ-10М»: МОРЯКИ ОТСТАИВАЮТ СВОИ ПРАВА

**С середины января в Махачкале экипаж т/х «Нефтерудовоз-10М» несет протестную вахту. Моряки добиваются от судовладельца – ООО «Самарское судоходное агентство» – выплаты задолженностей по зарплате. При поддержке РПСМ, который оказывает юридическую и материальную помощь, они судятся с работодателем.**

**З**а это время экипажу удалось добиться ареста судна в качестве обеспечительной меры и выиграть иск о взыскании задолженности в размере 2,5 млн рублей. Однако ставить точку в этой истории рано. Пока шли судебные процессы, задолженность по зарплате выросла еще на 1,5 млн. Моряки прощать этот долг нерадивому судовладельцу не собираются и готовятся к новым судам.

Между тем эксперты называют ситуацию с «Нефтерудовозом-10М» беспрецедентной. Ведь до недавнего времени в Махачкале ни разу не арестовывалось судно по морскому требованию. Причем иск об аресте

теплохода рассматривался не по месту его регистрации, а по месту нахождения судна с учетом поправок в Гражданский процессуальный кодекс (ГПК), которые были внесены в прошлом году по настоянию РПСМ. Кроме того, одновременно с судебным процессом в Махачкале, в Самаре, где зарегистрирован судовладелец, местная транспортная прокуратура инициировала возбуждение уголовного дела против работодателя.

– Когда моряки уходят в рейс, они рассчитывают, что судовладелец будет вовремя выплачивать зарплату. Никто же не думает, что тебя могут обмануть, – рассказывает капитан судна «Нефтерудовоз-10М» Дмитрий



Крючков. – При этом все понимают, что у судовладельца тоже могут возникать проблемы по бизнесу. Ситуации всякие бывают. Поэтому когда судовладелец просит подождать и обещает рассчитаться, приходится ему верить.

## ПУСТЫЕ ОБЕЩАНИЯ

Экипаж «Нефтерудовоза-10М» перестал верить бесконечным обещаниям Олега Вертинского, директора «Самарского судоходного агентства», после выхода из порта Туркменбаши, где судно загрузилось дизтопливом. По пути в Махачкалу «Нефтерудовоз-10М» зашел для бункеровки в порт Баку.

– В Баку нас снабдили минимальным запасом топлива и продовольствия, которого хватило бы только для перехода до Махачкалы, – поясняет Крючков. – Одним словом, фрахтователь и судовладелец рассчитывали, что после окончания топлива и провизии экипаж сам разбежится.

Точно таким же образом этот судовладелец выжил со своего танкера «Волгонефть -128» другой экипаж, которому в течение нескольких месяцев также не платил зарплату. Оставшись без топлива и провизии, моряки были вынуждены покинуть судно. Расчета по зарплате экипаж «Волгонефти» так и не дождался.

Поэтому после прибытия в Махачкалу экипаж судна «Нефтерудовоз-10М» провел собрание коллектива, на котором было принято решение о приостановлении работы до полного погашения долга по заработной плате.

О решении трудового коллектива моряки уведомили судовладельца и капитана торгового порта Махачкала Шаха Ургуева. Также моряки направили обращение на имя председателя РПСМ Юрия Сухорукова.

В своем обращении моряки описали ситуацию на борту судна, сообщив о начале акции протеста.

«Вынуждены перейти на экономичный расход дизтоплива, сократили расход питания, – говорилось в письме. – Экипаж выражает акцию протеста

в связи с невыплатой заработной платы и выполняет свои должностные обязанности только для поддержания безопасной жизнедеятельности судна. Надеемся на Вашу помощь и содействие».

## РПСМ СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ

Сразу после этого обращения в Махачкалу незамедлительно выехал первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

И, как оказалось, вовремя. В адрес моряков стали поступать угрозы от грузополучателя. Более того, он заявил в полицию, что экипаж незаконно удерживает груз, и инициировал проверку законности забастовки моряков. Хотя на самом деле речь шла только о приостановке работы.

– Забастовки на борту «Нефтерудовоза-10М», как писали и пишут в СМИ, нет. Забастовка – это сложная процедура, о которой надо уведомлять заранее. Однако в Трудовом кодексе сказано о том, что если работодатель более 15 дней задерживает зарплату, то работники могут прекратить работу до погашения долга, – поясняет Игорь Ковальчук. – При этом экипаж «Нефте-

рудовоза» в полном объеме выполнял все необходимые работы, связанные с обеспечением жизнедеятельности экипажа и безопасности мореплавания в порту Махачкала.

После консультаций экипаж обратился в Трудовую инспекцию с заявлением о нарушении трудовых прав и в суд по месту стоянки судна с иском о взыскании с судовладельца задолженности по заработной плате. Однако судовладелец предпринял все меры, чтобы затянуть судебный процесс и выжить непокорный экипаж с судна, прекратить снабжение «Нефтерудовоза-10М» топливом и продовольствием.

– На самом деле положение было очень тревожным, у нас закончилось топливо, и мы вынуждены были обесточить судно, – рассказывает Дмитрий Крючков. – В каютах температура была такой же, как на улице, при этом у нас закончилась провизия. Питались бутербродами с чаем.

Ситуация усугублялась и тем, что на борту обесточенного судна, с неработающими системами пожаротушения, находится огнеопасный груз – десятки тонн солянки.



**Капитан Дмитрий Крючков:**  
«У дворника на сегодняшний день зарплата выше».

	получении
7	
108 960,00	✓ [Signature]
88 960,00	[Signature]
48 960,00	—
68 960,00	✓ [Signature]
93 960,00	—

В договорах с членами экипажа т/х «Нефтерудовоз-10М» указывались зарплаты в десятки раз ниже реальных. Например, капитан по документам, представленным в надзорные органы Самарским судоходным агентством, получал всего 8 тысяч рублей.

— Мы сидели, как на пороховой бочке, — говорит Крючков. — И я не понимаю ни судовладельца, ни фрахтователя. Они обвиняют нас в том, что мы незаконно удерживаем груз стоимостью сотни тысяч долларов. И при этом ничего не делают для его сохранности. Но зато много обещают. Тот же Вертинский нам звонил и говорил, завтра переведу деньги на коллективное питание и на топливо для дизель-генератора. Но это завтра так и не наступило. В итоге на помощь нам пришел профсоюз.

В начале марта РПСМ закупил и поставил три тонны топлива на «Нефтерудовоз-10М», а также объявил сбор средств в поддержку моряков. И, кстати, на призыв РПСМ откликнулся Межрегиональный профсоюз работников автопрома, возглавляемый Алексеем Этмановым, показав на деле, что такое рабочая солидарность.

## КТО ЕСТЬ КТО

Между тем, благодаря широкой огласке и обращениям профсоюза, нерадивым судовладельцем заинтересовалась и Самарская транспортная прокуратура.

Она начала проверку деятельности ООО «Самарское судоходное агентство».

Согласно базе данных «Спарк-Интерфакс», эта компания с уставным капиталом в 10 тысяч рублей была зарегистрирована в июле 2007 года. Ее руководителем является Олег Вертинский, которому принадлежит 25 процентов акций агентства. Таким же пакетом акций владеет Станислав Гончаров. Хозяином остальных 50-ти процентов акций является Владимир Стариков. Ему же, согласно регистрационной книге судов Российского морского регистра судоходства, принадлежит и «Нефтерудовоз-10М», проект 1570, построенный в 1972 году на судостроительном заводе «Кама» (ССЗ № 344). Однако сейчас Владимир Стариков утверждает, что в марте он вышел из состава соучредителей агентства, и теперь компанией владеют только Гончаров и Вертинский.

Кроме того, в ходе разбирательства выяснилось, что трудовые договоры, заключенные с членами экипажа «Нефтерудовоз-10М», не соответствуют типовым договорам, установленным законом. А в договорах указывались

зарплаты в десятки раз ниже реальных. Например, капитан по документам, представленным в надзорные органы Самарским судоходным агентством, получал всего 8 тысяч рублей.

— У дворника на сегодняшний день зарплата выше, — усмехается капитан Дмитрий Крючков.

В Куйбышевской транспортной прокуратуре отмечают, что в отношении директора Олега Вертинского были возбуждены два административных дела, а также уголовное по факту невыплаты зарплаты (ч. 2 ст. 145.1 УК РФ). Также по представлению прокуратуры решением суда Олег Вертинский был освобожден от занимаемой должности и дисквалифицирован сроком на один год. Иск прокуратуры был переслан в Махачкалу в Кировский районный суд, в котором рассматривался иск экипажа т/х «Нефтерудовоз-10М».

— Иск к судовладельцу был подан в феврале, но документы из Самары очень долго шли, суд все время откладывался, и стало казаться, что процесс вообще не состоится, — рассказывает Дмитрий Крючков.

## АРЕСТ НАЛОЖИТЬ!

Дело с мертвой точки сдвинулось через полтора месяца после подачи иска. 25 марта 2013 года Кировский районный суд Махачкалы, рассмотрев все материалы гражданского иска от членов экипажа о взыскании задолженности по заработной плате, выплате денежной компенсации за ее просрочку, а также возмещении морального вреда, постановил наложить арест на судно в качестве обеспечительной меры. Кстати, это было первое решение в истории дагестанского правосудия об аресте судна по морскому требованию.

В РПСМ отмечают, что в соответствии со статьей 388 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) под арестом судна понимается любое задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской

Федерации, осуществляемое на основании постановления суда или арбитражного суда.

При этом для ареста морского судна заявителем должно быть доказано наличие трех обязательных обстоятельств: наличие морского требования; лицо, заявляющее требование, является надлежащим лицом; судно, в отношении которого заявляется требование, принадлежит лицу, которое несет ответственность по морскому требованию. Перечень морских требований содержится в статье 389 КТМ РФ, и невыплата заработной платы в нем занимает отнюдь не последнюю строчку.

После ареста судна судовладелец может внести залог в размере суммы иска, или же впоследствии судно реализуется, а деньги, полученные от продажи, идут на погашение требований заявителей. Причем, как отмечают в РПСМ, если судно арестовано сразу по нескольким причинам, то в первую очередь погашается задолженность по заработной плате.

Между тем с 2003 по 2011 год арестовать судно по его месту нахождения было фактически невозможно. Дело в том, что во введенном в действие в 2003 году ГПК РФ возможность предъявления иска по месту имущества юридического лица отсутствовала.

**В соответствии со статьей 388 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) под арестом судна понимается любое задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской Федерации, осуществляемое на основании постановления суда или арбитражного суда. При этом для ареста морского судна заявителем должно быть доказано наличие трех обязательных обстоятельств: наличие морского требования; лицо, заявляющее требование, является надлежащим лицом; судно, в отношении которого заявляется требование, принадлежит лицу, которое несет ответственность по морскому требованию. Перечень морских требований содержится в статье 389 КТМ РФ, и невыплата заработной платы в нем занимает отнюдь не последнюю строчку.**

А установленный статьей 29 ГПК РФ перечень оснований, дающих истцу право выбора подсудности, не предусматривал права для обращения в суд по месту нахождения судна ответчика с иском по заработной плате и другим суммам, причитающимся членам экипажа за работу на борту. РПСМ несколько лет добивался изменения этой статьи, и в итоге Госдума рассмотрела соответствующие поправки. С прошлого года эта норма наконец была изменена. Именно благодаря этим поправкам, внесенным в ГПК по настоянию РПСМ, и стал возможен арест «Нефтерудовоза-10М» в порту Махачкалы.


– Этот судебный процесс – одно из звеньев системной работы по приведению в цивилизованное состояние российского судоходного бизнеса, – считают в РПСМ.

Между тем, спустя неделю после ареста судна, был рассмотрен по существу и иск моряков к судовладельцу.

## БУДЕМ БОРЬТЬСЯ ДАЛЬШЕ

– Суд вынес решение по нашему иску о взыскании задолженности в размере 2,5 миллионов рублей, который мы подали в феврале. Однако в ожидании судебного разбирательства мы находились на борту судна, несли вахту и поддерживали его сохранность, – поясняет капитан Дмитрий Крючков. – По закону нам положена зарплата и за эти два месяца. Поэтому мы готовим еще один иск.

Кстати, по словам капитана, сразу после победы в суде им стал называть владелец судна Владимир Стариков и говорить, что он готов сейчас же выплатить 2,5 млн рублей, но взамен моряки должны написать расписки, что больше не имеют претензий к судовладельцу.

– Но мы знаем, что если напишем такие расписки, то оставшиеся деньги уже точно не получим, – говорит капитан. – Так что будем дальше бороться. 



## «БИЛЛЬ» НУЖЕН ВСЕМ

**«СКФ Новошип» готовит свои суда к добровольной сертификации на соответствие требованиям «Билля о правах моряков». Так называют Сводную конвенцию Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» (MLC) 2006 года, которая вступает в силу в августе этого года. Южная территориальная организация Российского профсоюза моряков (ЮТО РПСМ) продолжает кампанию в поддержку конвенции. Технический инспектор труда Игорь Холявка побывал на судах компании, вернувшихся в родной порт.**

**К**апитан «NS Lotus» Сергей Кострюков, как выяснилось, всего полчаса как в должности. Он меняет на мостике Александра Кушакова, отработавшего свой контракт. Однако для обоих главное событие этой весны в мире судоходства – сертификация, которая предстоит «NS Lotus» в ближайшее время.

– «Билль о правах моряков» я изучил, как только он появился – в 2006 году, – рассказывает Сергей Михайлович. – Должен сказать, в нем нет того, чего не требуют классификационные общества и нефтяные компании, Международная федерация транспортников или европейский Port state control. Недаром ведь MLC называют Сводной конвенцией. Просто теперь объединили в один документ все, что действовало и раньше в области соблюдения прав моряков и обеспечения им достойных условий труда и отдыха.

Передав дела, капитан Александр Кушаков может наконец-то вздохнуть

свободно и отправиться в отпуск. Две последних недели ему пришлось посвящать опросникам (чек-листам), которые лягут в основу Судовой Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Александр Владимирович показал увесистый талмуд – папку с заполненными формами и готовой Декларацией. Осталось дождаться появления на борту аудитора администрации флага судна.

– Это может произойти в любом порту, куда пошлют «NS Lotus»: Батон-Руж, Фос или любая другая точка земного шара. Мы готовы принять инспектора на борт и провести освидетельствование, – дружно подтверждают оба капитана.

Суда «Новошипа» соответствуют не только обязательной к исполнению части А кодекса MLC, но и большинству разделов части В, которая носит лишь рекомендательный характер. Это значит, что на судах пароходства уже есть то, о чем многие моряки могут только мечтать: благоустроенные личные каюты, сауна, «курилка», в которой стоит «плазма» с большой диагональю.


Танкер «Тихорецк» родной порт встретил негостеприимно. Не успел он встать к седьмому причалу нефтегавани «Шехарис» и начать погрузку, как было получено штормовое предупреждение. Когда техинспектор труда ЮТО РПСМ поднялся на борт, манифольды уже отсоединяли, а буксир «Толковый» не терпеливо «топтался» рядом, готовясь вывести «Тихорецк» из бухты.

– Причал прижимной, но сила ветра увеличивается с каждым часом: готовимся к отходу на якорную стоянку в районе Кабардинки, – рассказывает старпом Сергей Бабушкин. – Такое часто случается в Черном и Средиземном морях. «Тихорецк» уже давно работает

в регионе, привыкли. Сейчас вот превали погрузку, делаем контрольные замеры груза в танках.

Пока идут приготовления к отходу, капитан Левон Меликьян рассказал о подготовке к освидетельствованию по MLC.

– Сейчас мы работаем над чек-листами, на основании которых составляется Декларация, – поясняет Левон Андреевич. – Знаю, что инспектор государства флага в первую очередь обратит внимание на режим труда и отдыха моряков, соблюдение пределов допустимой переработки. Для этого на судне ведется табель учета рабочего времени. Ежемесячно моряк получает документ, в котором отражен учет его трудовых часов. В сутки со сверхурочными их не должно быть больше четырнадцати. Отдыхать моряк должен не менее десяти часов. Естественно, на «Тихорецке» неукоснительно соблюдают эти правила. Нам осталось проследить, чтобы все это было отражено и в документации. Во время инспекции аудитор администрации государства флага проверит соответствие Декларации реальному положению вещей: проведет интервью с членами экипажа, сверит судовую документацию. Камбуз, личные каюты и кают-компания также должны соответствовать санитарным требованиям.

– Для добросовестных судовладельцев «Билль о правах моряков» – еще один знак качества, – подвел итог Игорь Холявка. – А вот для субстандартных судов, на которых интересы моряков попираются самым вероломным образом, MLC должна стать финальным аккордом. Именно поэтому морские профсоюзы всех стран, в том числе и РПСМ, добивались ратификации этой конвенции. 



Экипаж т/х «NS Lotus»: мы готовы принять инспектора и провести освидетельствование.

## Председатель КРО РПСМ, инспектор МФТ в порту Калининград Вадим Мамонтов: **ЗАРПЛАТА НАШЛА ГЕРОЕВ**

**Экипаж т/х «Макс» (флаг Россия, IMO 8017011) получил-таки зарплату. Правда, лишь половину и только за январь. То есть вместо миллиона с лишним рублей выплачено примерно 460 тысяч на шесть членов экипажа в разной пропорции. И такой бонус: судовладелец поклялся погасить задолженность с каждого фрахта. Из чего следует, что если фрахта не будет, то проблемы останутся. И самое интересное, что вообще-то сложившийся долг судовладельцем официально не признан.**



**Т**акая интрига получилась вот почему. ООО «Судоходная компания «Элиен», г. Санкт-Петербург («Alien Shipping LTD»), действительно является работодателем. Но зарплата, установленная по индивидуальному контракту, на порядок меньше заработка, который морякам обещали и до сих пор не выплатили. Получается, что задолженность вроде как есть, но «не моя»? Тогда чья, и как вообще на судне считают заработок?

Судите сами. В трудовом контракте есть ставка официальной зарплаты (по минимуму) и есть ссылка насчет возможной премии. Но вместо «Положения о премировании» – неофициальная бумажка, озаглавленная «Информация по выплате зарплаты». И здесь уже написано, что есть такая премия! То есть существует право на ее получение, которое реализуется по усмотрению неизвестного иностранного фрахтователя. В той же бумажке приведен абстрактный пример, когда белая зарплата

складывается с серой доплатой, и получается заработок, примерно в десять раз больше указанного в контракте. Вот его-то народ и считал-учитывал.

Это он, народ, погорячился. Ведь окончательного документа, железного подтверждения конкретной суммы для каждого моряка как раз и нет. Каждому обещано кем-то на словах.

Поэтому сумма задолженности, заявленная моряками, является спорной. То есть подлежащей доказыванию.


А российский работодатель – весь в белом. Мол, исходя из контрактов,



зарплата выплачена аж за полгода вперед. Насчет доплаты – все вопросы к иностранному фрахтователю.

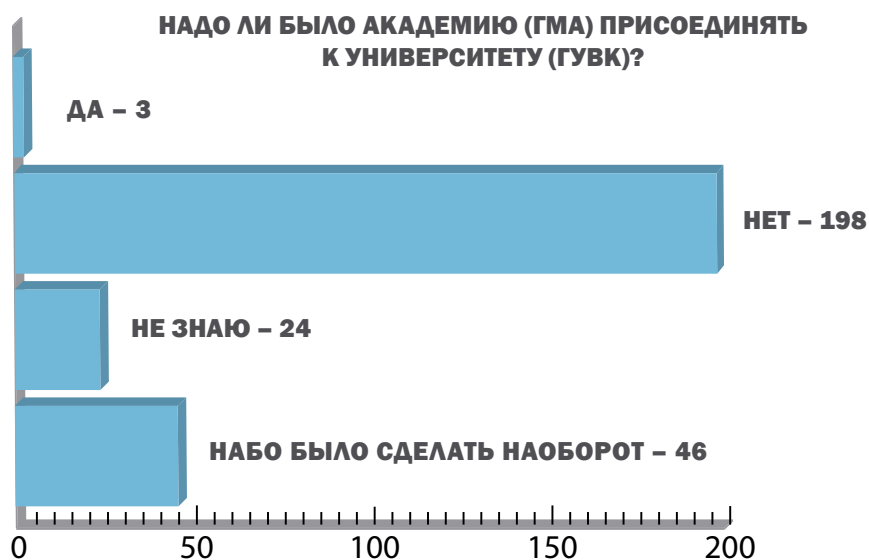
Вот такие нюансы выяснились сразу после объявления моряками «забастовки». Поэтому «акция протеста» продолжалась несколько часов. Затем экипаж, за исключением капитана, подписался под таким заявлением: «Мы попробуем поверить Вам еще раз и пока (подчеркиваем ПОКА) мы приостанавливаем объявление забастовки. Но мы оставляем за собой право на объявление забастовки, если Вы обманете нас еще раз».

Возможно, народ мог бы продолжать «акцию протеста» и дальше. Или хотя бы официально обратиться в правоохранительные органы Калининграда, Санкт-Петербурга, официально обратиться в Гострудинспекцию или подписать доверенность адвокату, предоставленному профсоюзом.

Однако народ постановил: «Поверить до следующего раза». Короче, в очередной раз решил довериться. 

## «ЗА» – лишь один процент

11 сентября 2012 г. министр транспорта РФ Максим Соколов подписал приказ № 341 «О реорганизации федерального бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Государственная морская академия имени адмирала С. О. Макарова» и федерального бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций» в форме присоединения академии к университету. В результате такого объединения родился «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова».



Несмотря на то, что объединительный процесс уже начался, вопрос о целесообразности и необходимости объединения именно в таком виде остается по-прежнему спорным. Российский профессиональный союз моряков изначально был против этой реформы, позиция РПСМ не изменилась и к сегодняшнему дню. Общественное

же мнение разделилось, но незначительно. Любопытно, что согласно проведенному РПСМ анонимному опросу в интернете, 9% респондентов затруднились с ответом, а 90% высказались в общем против. Поддерживает подобные изменения в отраслевом образовании лишь один процент участников опроса. [↕](#)



Курсанты ГМА им. адмирала С. О. Макарова

## Полезные приложения для моряков

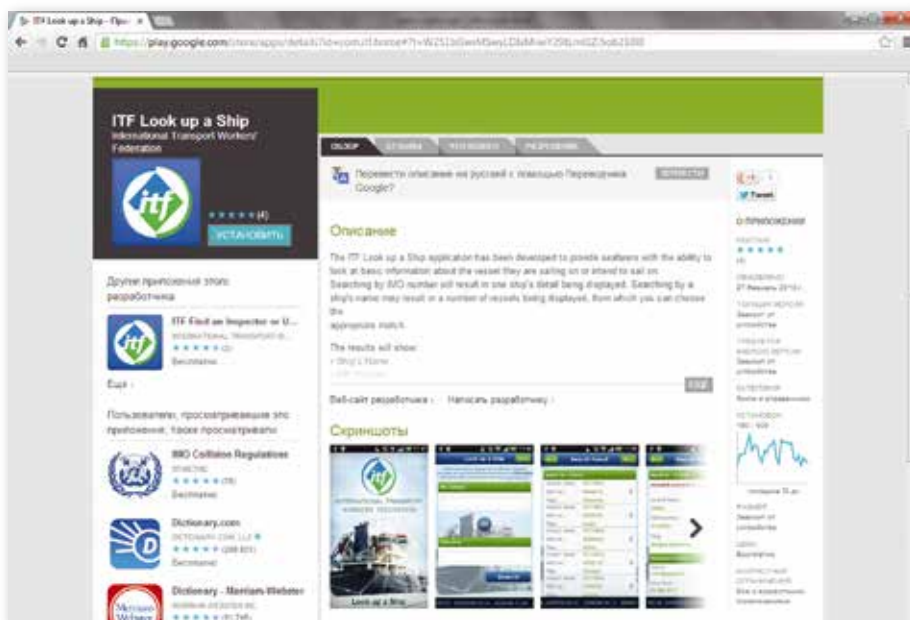
Международный благотворительный фонд ИТФ помощи морякам выпустил второе приложение для Android, содержащее полные данные о судах, – «The ITF Look up a Ship». Приложение было разработано для того, чтобы обеспечить моряков возможностью узнать основные сведения о судне, на которое они собираются пойти работать.

Достаточно установить программу на телефон и ввести IMO номер интересующего теплохода. Данные для отображения будут включать в себя название судна, флаг, наличие коллективного договора ИТФ. Далее если приложение покажет, что на судне имеется соглашение между профсоюзом и работодателем, моряку станет доступна информация о состоянии соглашения, подписантах документа, количестве членов экипажа на борту и их национальности, а также данные о последней проверке МФТ.

Найти судно можно будет не только по IMO номеру, но и по названию. В таком случае система может предложить несколько судов с одинаковым названием, моряку останется лишь выбрать нужный теплоход и получить все те же самые данные.

Отметим, что информация для приложения будет пополняться и обновляться из единой системы МФТ.

Напомним, что 1,5 месяца назад фонд выпустил первое приложение для смартфонов, содержащее полные контактные данные о различных центрах моряков по всему миру, – «Shore Leave». Оно было создано для того, чтобы каждый моряк мог получить помощь или необходимую информацию в считанные секунды прямо со своего мобильного устройства. Сделав всего пару кликов, моряк



сможет найти контактные сведения об организации «Помощь морякам» (Seafarers Help) для решения серьезных проблем. Если же члену экипажа нужна информация другого рода, то через приложения они также смогут ее получить.

## «Моряки, не выполняйте работу докеров»

В Стокгольме в рамках Международного переговорного форума (IBF) прошла рабочая встреча представителей Международной федерации транспортников (ITF) и морских работодателей, объединенных в переговорную группу JNG. В фокусе оказались затянувшийся трудовой конфликт в портах на западном побережье США и 200 докеров, фактически лишившихся работы из-за принадлежности к профсоюзу.

Напомним, спор разгорелся между японской компанией «Mitsui» и профсоюзом ILWU. В его эпицентре оказались докеры сразу нескольких американских портов на Тихоокеанском побережье, требующие принятия нового коллективного договора. Переговоры, длившиеся весь прошлый год, так и не увенчались успехом, и стороны к консенсусу не пришли.





Т/х «Nord Leader»

Затем конфликт перешел в новую фазу: в ILWU узнали о намерении работодателя заменить недовольных докеров более сговорчивыми работниками не членами профсоюза. Официальной версией «Mitsui» стало «повреждение оборудования и некомпетентность работников», однако в ILWU уверенно заявили: это заранее спланированная игра, чтобы уйти от ответственности по заключению справедливого коллективного договора.

Благодаря поддержке ITF по всему миру поднялась волна протестов, которая вскоре докатилась и до Японии. Профсоюзы моряков и докеров информируют своих членов о ситуации и призывают проявить солидарность с американскими докерами.

Участники переговоров в Стокгольме также не остались в стороне. Социально ответственные работодатели поддержали установку ITF – «Моряки, не выполняйте работу докеров» – и подтвердили ее значение в договорах IBF.

Отметим, что тема глобальной солидарности между моряками и докерами и «разделения труда» в портах не раз становилась предметом горячих дискуссий. Несмотря на усилия ITF все еще распространена порочная практика


выполнения работы докеров моряками. За сотню долларов моряки в нарушение техники безопасности занимаются погрузо-разгрузочными работами, ведь в случае отказа им грозит досрочное прекращение контракта и списание с судна. Из страха потерять работу люди вынуждены идти на поводу у экономных судовладельцев. Победить негативную тенденцию, по мнению представителей ITF, можно только с помощью сильных профсоюзов.

## Даешь больше женщин!

Международная федерация транспортников провела недельное обучение для женщин-инспекторов МФТ в Виго (Испания). Программа была нацелена на взаимодействие представительниц прекрасного пола в транспортном секторе. Обучение вели доктор Гарвардского университета Бернард Элейн и координатор секции женщин в МФТ Элисон МакГэрри.

«В судоходной отрасли по-прежнему доминируют мужчины, поскольку работа инспектора МФТ в основном заключается в представлении интересов работников в сложных ситуациях», – отметила первая женщина-инспектор МФТ в Испании Луз Баз.

«Мы заинтересованы в том, чтобы увидеть больше женщин в качестве инспекторов МФТ, – сказала Элисон МакГэрри. – Важным шагом на пути к достижению этой цели являются обучающие программы».

Такие программы позволяют женщинам использовать практические примеры работы друг друга, сравнивать и противопоставлять различные подходы к решению проблем. 



Женщины-инспекторы МФТ на семинаре в Испании



**В ПРОШЛОМ ГОДУ ЧЛЕНАМИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ  
СТАЛИ 3237 ЧЕЛОВЕК. ВСЕГО НА НАЧАЛО МАРТА 2013 ГОДА  
В РЯДАХ РПСМ НАСЧИТЫВАЕТСЯ 72 437 МОРЯКОВ.**



**МАТРОС АЛЕКСЕЙ САЛИНКИН,  
член РПСМ:**

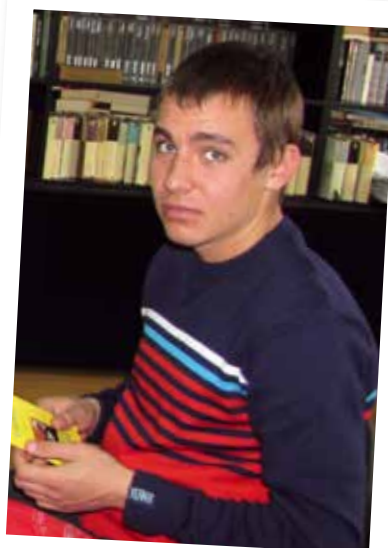
«Когда оказываешься на судне, то имеешь дело один на один с судовладельцем. Среди них попадаются всякие. Отсюда и ситуации самые разные. Один кормит обещаниями, другой вообще не показывается. Сколько раз ловил себя на мысли еще до вступления в РПСМ, что помощь профсоюза была бы нелишней».



# **МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК**

**МАТРОС ВАСИЛИЙ СМИРНОВ,  
член РПСМ:**

«Лучше всего идти в рейс, зная, что тебе подставят плечо в трудную минуту. Ведь профсоюз – своего рода посредник между моряком и судовладельцем. Особенно это актуально, когда работаешь за границей. Сколько таких случаев, когда ребята уходят в рейс на свой страх и риск без колдоговора, идя по жизни параллельными курсами с профсоюзом. А если получишь травму? Выплатят ли достойную компенсацию, возьмет ли судовладелец на себя расходы по лечению? Тут как повезет».



## Моряки спрашивают – отвечаем

**Моряки часто задают вопрос, «обязан ли судовладелец страховать нашу зарплату?» В юридическом отделе Балтийской территориальной организации РПСМ поясняют:**

**В** соответствии с ч. 2 ст. 60 КТМ РФ судовладелец обязан страховать заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию; а также жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей.

Указанные выше нормы законодательства, исходя из прямого и системного толкования, прямо указывают на необходимость судовладельцу иметь заключенный договор страхования членов экипажей судов, находящихся в штате общества, на случай причинения вреда жизни и здоровью при исполнении служебных обязанностей, а также на случай невыплаты членам экипажа заработной платы, расходов на репатриацию и прочих сумм.

Законодательством не предусмотрена возможность страхователя не заключать их в отдельные периоды трудовых отношений. Данное страхование является личным и обязательным.

На практике это осуществляется путем заключения судовладельцем договоров обязательного страхования со страховыми организациями, имеющими лицензии на осуществление данного вида страхования. По договору обязательного страхования членов экипажа одна сторона (страховщик)

обязуется выплатить взамен уплаченной другой стороной – страхователем (судовладельцем) страховой премии обусловленную страховую сумму, например, в случае причинения вреда жизни и (или) здоровью одному или нескольким членам экипажа при исполнении ими служебных обязанностей.

В силу прямого указания п. 1 ст. 927 ГК РФ данный договор – так как речь идет о личном страховании – является публичным, а обязанность судовладельца страховать жизнь и здоровье членов экипажа – императивной (требующей обязательного исполнения). Данная обязанность является дополнительной к страхованию от несчастных случаев на производстве.

Кроме всего прочего, наличие договора страхования членов экипажа на случай возможного причинения вреда их жизни и здоровью при исполнении ими служебных обязанностей является одним из лицензионных требований.

Конкретный порядок и условия данного вида страхования предусматриваются положениями договора, заключаемого между страховой компанией и судовладельцем.

Однако по информации, которую мы почерпнули из общения с представителями государственных органов, ведающих вопросами морского транспорта, – мониторинг соблюдения данной нормы закона судовладельцами никем не проводился и не проводится. Исходя из личных наблюдений, можем дополнить, что подавляющим большинством российских судовладельцев данное предписание закона не выполняется, как минимум, в части страхования рисков в отношении

заработной платы, расходов на репатриацию, а также других причитающихся членам экипажа сумм.

Таким образом, указанная статья КТМ РФ фактически не работает. На наш взгляд, это происходит из-за отсутствия правового механизма, контролирующего судовладельца в этом вопросе и обязывающего заключать упомянутые договоры страхования.

Мы полагаем, что выполнение этой нормы закона судовладельцами позволит избежать им арестов судов, которые осуществляются судебными органами в порядке обеспечения морских требований членов экипажей, и связанных с этим убытков.

Отметим, что Российский профессиональный союз моряков постоянно поднимает данный вопрос при общении с компетентными государственными органами, и мы надеемся, что в ближайшем будущем чиновники найдут способ заставить всех без исключения владельцев судов под российским флагом

выполнить соответствующее требование закона и обеспечить социально-трудовые права моряков.





## **Судно под российским флагом находится в турецком порту на ремонте, моряки спрашивают: могут ли члены экипажа приостановить работу по правилам ст. 142 ТК РФ, если работодатель допустил задержку в выплате заработной платы или ее части? Возможно ли по этой причине организовать и провести забастовку на борту судна?**

**О**бъявление забастовки и процедура ее организации и проведения регулируются нормами Трудового кодекса РФ. Ст. 410 ТК РФ устанавливает, что решение об объявлении забастовки принимается собранием (конференцией) работников организации (филиала, представительства или иного обособленного структурного подразделения) по предложению представительного органа работников, ранее уполномо-

ченного ими на разрешение коллективного трудового спора.

Собрание работников данного работодателя считается правомочным, если на нем присутствует более половины от общего числа работников. Конференция работников данного работодателя считается правомочной, если на ней присутствует не менее двух третей делегатов конференции.

Учитывая, что судно, с юридической точки зрения, не является ни филиалом организации, ни ее структурным подразделением, а собрание членов экипажа судна не представляет весь коллектив организации работодателя, то организовать и провести законную забастовку на борту судна под флагом России не представляется возможным. К тому же, в соответствии с действующим законодательством, объявлению забастовки в организации предшествует целый ряд примирительных процедур, которые в обязательном порядке необходимо пройти сторонам коллективного трудового спора.

Что касается права членов экипажа судна приостановить работу по правилам ст. 142 Трудового кодекса РФ, при задержке выплаты заработной платы или ее части. Приостановление работы в указанном выше случае – это индивидуальное право члена экипажа судна, которое в соответствии со ст. 379 ТК РФ рассматривается в качестве одной из форм самозащиты трудовых прав. Именно по этой причине каждый член экипажа, чье право на своевременную оплату труда нарушено, должен самостоятельно принять решение о приостановлении работы, а вслед за этим самостоятельно выполнить ряд юридически значимых действий.

Статьей 21 ТК РФ установлено, что работник имеет право на своевременную и в полном объеме выплату заработной платы в соответствии со своей квалификацией, сложностью труда, количеством и качеством выполненной работы. Указанному праву работника корреспондирует обязанность работо-


дателя выплачивать в полном размере причитающуюся работникам заработную плату в сроки, установленные в соответствии с ТК РФ, коллективным договором, правилами внутреннего трудового распорядка, трудовыми договорами.

Согласно ст. 142 Трудового кодекса РФ в случае задержки выплаты заработной платы на срок более 15 дней работник имеет право, кроме случаев, прямо установленных ст. 142 ТК РФ, известить работодателя в письменной форме, приостановить работу на весь период до выплаты задержанной суммы.

Действующим законодательством предусмотрено, что в период приостановления работы работник имеет право в свое рабочее время отсутствовать на рабочем месте. Более того, приостановление работы допускается не только в случае, когда задержка выплаты заработной платы на срок более 15 дней произошла по вине работодателя, но и при отсутствии таковой.

Неполученную заработную плату за отработанное время работодатель, в силу ст. 236 ТК РФ, обязан выплатить работнику с уплатой соответствующих процентов. Однако надо иметь в виду, что трудовым законодательством не установлена обязанность работодателя оплачивать время, в течение которого работник не работал по причине приостановления работы.

Работодатель должен выплатить работнику заработную плату за время приостановления работы в случае, если эта обязанность установлена коллективным договором, локальным нормативным актом или трудовым договором, которые в силу ст. 41 ТК РФ могут устанавливать для работника более благоприятные условия.

Также следует иметь в виду, что на судне, находящемся в эксплуатации, в любой ситуации должен выполняться минимальный объем работ (несение вахт и т.п.), обеспечивающих безопасность его эксплуатации. Эти работы должны быть оплачены в соответствии с действующим порядком. 



## БЕЗАЛКОГОЛЬНЫЙ КРУИНГ



Вадим Мамонтов, инспектор МФТ в порту Калининград

**Т**акое стихийное движение началось среди круинговых агентств Калининграда. Конечно, это не новость, что каждый моряк подписывает в контракте обязательства «Не употреблять, не вдыхать и не нюхать», а на каждой переборке перед трапом красуется символ бутылки, перечеркнутой крест-накрест. И что с того?

Вот старпом — знаток этих правил и контролер, по долгу службы топает на родимый борт поддатый и лезет в гидравлику люковых закрытий прямо во время грузовых операций. Повезло, человека зацепило по мелочи, сломало два пальца: экстренный вызов медиков, попытка составить акт и дружеские показания капитана: мол, да, это я ему потом налил, чтобы болевой шок снять. В результате судовая компания целый год спорит со страховой, а та — и с моряком, и с судовладельцем. Деньги оспариваются, в смысле компенсации, небольшие. Но у судовладельца принцип: «Он не имел права пить, и значит, компенсации не будет». Хотя, пока суть да дело, посмеивающийся над всем этим старпом давно ушел в рейс от другой компании, оставив доверенность адвокату.

Между тем его «кейс» и стал последней соломинкой, сломавшей шею верблюду: в судоконпании весь флот

становится totally безалкогольным. Теперь каждого моряка, возвращающегося из увольнения, на трапе будет встречать вахтенный с алкотестером.

Насколько это законно? Абсолютно. Например, согласно Приказу Минтруда РФ № 580Н, транспортные предприятия обязаны расходовать на закупку алкотестера до 20% средств из фонда страхования. По аналогии такая ссылка пригодится и судовладельцам разных флагов. Да и Россия вроде как свою цистерну выпила. Цитируем журнал «Огонек» № 8, 2013 г.

«Российский олигарх Алексей Мордашев внедрил на своих заводах в Петербурге поголовное алкотестирование. Датчики на заводских проходных настроены на 0,3 промилле. Подходит человек к турникету, а там на штанге корбка с отверстием, в которую он должен «дыхнуть». Трезвый выдох включает зеленую лампочку, значит, можно приложить карту пропуска и пройти на территорию. А «выхлоп» выше алкогольного ординара вызывает красный сигнал, и турникет блокируется.

Пьянство на предприятиях — традиционный обычай победившего пролетариата, породивший хвастливый фольклор, псевдонаучные исследования и даже арсенал средств борьбы: от ту-




поголовной пропаганды «Трезвость — норма жизни» и женсоветов, до внедрения алкотестеров. Кстати, и сейчас на запрос «рабочие пьют» откликается в поисковике 3 млн ссылок. Опросы показывают, что больше 70% работников пьют на работе, причем 14% делают это хотя бы раз в неделю.

На заводе Мордашева война с производственным пьянством была объявлена после трагедии в 2011 году, когда в одном из цехов разбился пьяный ремонтник мостовых кранов. Сначала на заводе ужесточили так называемый субъективный визуальный контроль на проходной, потом субъективный фактор подкрепили техническим, закупив южнокорейские алкотестеры «Динго В-01». И что интересно, никто из попавших «под раздачу» работников даже не попытался оспорить потерю рабочего места в суде. Приходят в профком, возмущаются, но все заканчивается эмоциями».

Интересно, что в статье из «Огонька» сказано главное: применение алкотестеров стало условием, внесенным в коллективный трудовой договор. И примечательны вопли профкома, заступника за страдальцев. Мол, надо не столько карать, сколько лечить. Ведь есть люди, которые без выпивки не могут, и применение алкотестеров ущемляет их людские права. Почему подобное невозможно на Западе?

Ответим так. Очень даже возможно. На всех судах оффшорного сектора, что в Мексиканском заливе, что у острова Сахалин, на обслуживающих этот флот береговых предприятиях, специализированных заводах и мастерских — сплошная безалкогольная зона на неопределенный период времени. Это правило распространяется даже на членов семьи, приезжающих в гости, и представителей различных делегаций.

Из последних новостей на эту тему, внедрившее такую практику предприятие, например, «Еххон Mobil» требует тех же правил от всех партнеров по производственной цепочке. 

просто о сложном

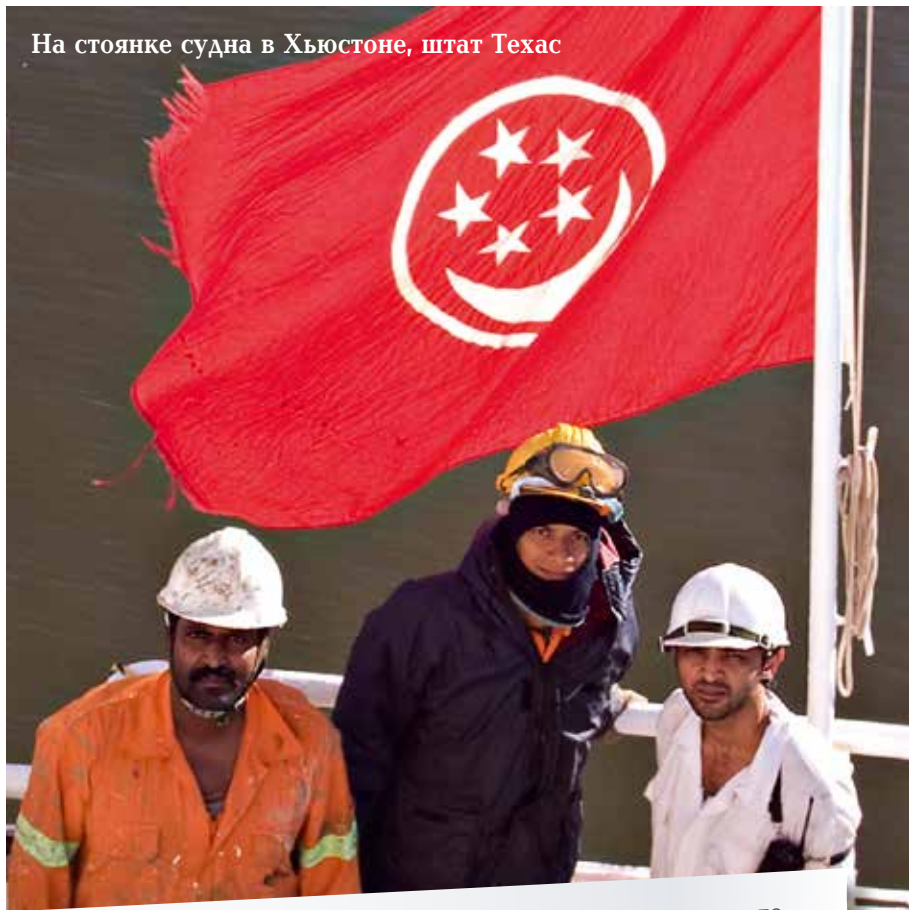
<http://www.sur.ru/news>



НЕСЧАСТНЫЙ  
СЛУЧАЙ  
НА БОРТУ  
ИНОСТРАННОГО  
СУДНА:  
ЧТО ДЕЛАТЬ?



На стоянке судна в Хьюстоне, штат Техас



«Работал на судне под флагом Сингапура в должности старшего помощника. При стоянке в порту Мап Та Фут (Тайланд) во время погрузочных операций при закрытии трюмов я получил травму правого колена. Я проинформировал об этом капитана и показал травму. Мне дали обезболивающее средство, и судно проследовало в Сингапур. В Сингапуре судно простояло шесть дней, и там я посетил доктора в первый раз. На основании заключения врача мне нужна была госпитализация, но так как без старпома уже загруженное судно не выпустили бы в море, а замену мне найти не успели, компания обещала госпитализировать меня в следующем порту захода... В итоге я получил медицинскую помощь только через месяц после травмы, и улетел домой за свой счет... Компания от меня скрывается. Прошу разобраться и помочь в этом вопросе. Пусть компания вернет мои деньги: больничный, затраты на мое лечение и на проезд домой»...

«Прошу оказать помощь в получении оплаты периода временной нетрудоспособности в связи с получением травмы. Работал на судне под флагом Гибралтара в должности матроса первого класса. Находясь на вахте, я получил разрыв связок коленного сустава. В связи с тем что круинговое агентство, через которое я нанимался на судно, исчезло, кому предъявлять больничный лист, я не знаю»...

**К** сожалению, заявления с подобными просьбами о помощи поступают в Российский профсоюз моряков достаточно регулярно. Случаи, когда моряки испытывают сложности с оплатой периода временной нетрудоспособности, получением компенсации за полученную травму или болезнь в период работы на судне, отнюдь не редки. В первую очередь речь идет о моряках, работающих на судах под иностранным флагом. Почему так происходит, и что нужно знать моряку, чтобы свести возможные проблемы к минимуму?

## РОССИЙСКИЙ ФЛАГ – РОССИЙСКИЙ ЗАКОН

На членов экипажей судов, работающих под флагом Российской Федерации, распространяются действия российских нормативных документов, регламентирующих безопасные условия труда плавсостава и выплату компенсаций в связи с потерей трудоспособности из-за несчастного случая на борту судна. Это статьи 212, 214, 227-231 Трудового кодекса РФ, а также Постановление Министерства труда и социального развития РФ от 24 октября 2002 года № 73 «Об утверждении форм документов, необходимых для расследования и учета несчастных случаев на производстве, и Положения об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях».

Как правило, у моряков, травмированных на производстве, на борту российского судна, не возникает трудностей в связи с расследованием и оформлением акта формы «Н-1» и, как следствие, с получением денежной компенсации от работодателя. Если что, в этом вопросе может помочь Рострудинспекция, а в крайнем случае – суд.

## ФЛАГ ИНОСТРАННЫЙ – ЗАКОН НЕ ДЕЙСТВУЕТ?

В августе 2013 г. вступают в силу требования конвенции МОТ 2006 г. «О труде в морском судоходстве», обязательные для всех компаний мира, имеющих морские суда. Одна треть конвенции посвящена вопросам создания и поддержания безопасных условий труда для плавсостава морских судов. В правилах 4.2, 4.3 и стандартах А 4.2, А 4.3, а также руководящих принципах В 4.2, В 4.3 Конвенции четко указаны обязанности судовладельца по обеспечению безопасных и здоровых условий труда моряков и финансированию компенсаций морякам потери трудоспособности (в случае гибели моряка – компенсаций семье), возникшей из-за производственной травмы в период работы на борту судна.

Это все хорошо, однако конвенция не говорит о том, в какие сроки и в каких размерах судовладелец обязан выполнить свои обязательства перед пострадавшим моряком. И подать в российский суд иск на иностранного судовладельца, уклоняющегося от уплаты компенсации, практически невозможно. Поэтому перед уходом в рейс моряк должен тщательно изучить свой индивидуальный контракт – он является единственным документом, подтверждающим права моряка.

Если на судне, где собирается работать моряк, действует коллективный договор с профсоюзом, то в контракте должно быть указано, что он является приложением к договору, а все условия оплаты, сроки и суммы подробно оговорены в коллективном договоре. С ним тоже не мешает ознакомиться. В случае же, когда при найме на работу заключается только индивидуальный контракт, а коллективного договора на судне нет, моряк должен помнить, что ответственность судовладельца перед ним по выплатам компенсаций в случае травмы, заболевания или смертельного случая будет ограничена только теми условиями, которые оговорены в контракте. Если в контрак-

те данные выплаты не указаны, моряк может их и не получить.

В большинстве случаев условия оказания медицинской помощи и оплаты временной нетрудоспособности, а также порядок выплаты компенсаций по заболеванию или травме можно узнать в круинговом агентстве, которое направляет моряка на судно. Эти сведения не являются тайной и должны быть доступны моряку для ознакомления. Если круинг их скрывает, значит, страхования или нет вообще, или круинг не будет помогать моряку, случись что. И здесь самое время задуматься, а стоит ли вообще идти работать к этому судовладельцу?

## КТО ВИНОВАТ И ЧТО ДЕЛАТЬ?

Безопасность труда – превыше всего. Поэтому, прибыв на судно, до заступления на вахту и до начала судовых работ, рядовой член экипажа должен получить инструктаж по охране труда у руково-

дителя службы – старшего помощника, стармеха или офицера по охране труда. Моряк должен ознакомиться с конструктивными особенностями судна, районом плавания и характером перевозимого груза – есть ли у него опасные производственные факторы, а также перечнем средств индивидуальной защиты. Прохождение инструктажа по охране труда письменно фиксируется моряком и лицом комсостава, проводившим инструктаж, в чек-листе. Требования правил охраны труда необходимо соблюдать в течение всего пребывания на борту судна, а не только во время несения вахт и выполнения судовых работ.

Если несчастный случай все же произошел, и травма получена, события должны развиваться следующим образом: травмированный моряк (или его коллега – свидетель инцидента) оперативно информирует о несчастном случае руководителя работ и администрацию судна (вахтенного помощника, вахтенного механика, капитана).



Флаг иностранный – закон не действует?

# просто о сложном

<http://www.sur.ru/news>

Капитан в свою очередь сообщает об этом в компанию. Пострадавшему оказывается первая медицинская помощь.

В срок от 24 до 72 часов (согласно политике компании или законам страны флага судна) капитан организует расследование производственной травмы. Для этого собираются свидетельские показания/рапорты членов экипажа и других очевидцев несчастного случая, и происходит оформление главного, очень важного документа – accident report. Его копия передается травмированному моряку. Эту копию необходимо хранить, как зеницу ока – вся дальнейшая пляска с оплатой больничного и компенсаций начинается с этого документа.

Травмированный моряк, получивший тяжелые увечья, оперативно госпитализируется. После получения определенного, как правило, краткосрочного курса лечения, моряк репатрируется домой. При выписке из больницы, будь она иностранная или российская, необходимо забрать свои медицинские документы – эпикриз, рентгеновские снимки, результаты анализов и т. д. При этом моряк должен помнить о своей обязанности информировать компанию, что он прибыл к своему месту жительства и продолжает курс лечения.

По прибытию домой моряк получает дальнейшее медицинское обслуживание по месту жительства: или в медицинском учреждении в системе ОМС, или на платной основе, или



в лечебном учреждении, номинированном судовладельцем.

По окончании лечения моряк получает у лечащего врача эпикриз или выписку из истории

болезни, а также больничный лист, который после закрытия передается им в компанию. Кроме этого нужно представить в компанию все финансовые документы по лечению.

Здесь необходимо сделать следующую ремарку. Во-первых, в нормальных, добросовестных судоходных компаниях распространена практика, когда ответственность за травмированного моряка на территории России берет на себя представитель страховой компании судовладельца, а иногда – круинг. Они организуют для пострадавшего направление в лечебное учреждение, лечащего врача, амбулаторное или стационарное лечение. Во-вторых, у нормальных, добросовестных судовладельцев моряку на период временной нетрудоспособности гарантируется заработная плата (в размере базовой ставки) в сроки, оговоренные в контракте о найме (коллективном договоре).

Как правило, этот период

при заболевании составляет до 130 суток, а при травме – до окончательного выздоровления или до признания моряка утратившим трудоспособность.

## ЗДОРОВЬЕ В ПРОЦЕНТАХ

Рассчитывая получить от судовладельца компенсацию по потере трудоспособности, моряк должен помнить, что кроме accident report и прочих медицинских документов судовладелец – а вернее, его страховая компания – затребует заключение компетентного медицинского учреждения о степени потери трудоспособности в процентах. И здесь возникают проблемы.

В России этот документ – справка по форме МСЭ-2006 – выдается только врачами медико-социальной экспертизы по месту жительства моряка. Так как иностранный работодатель не платит взносы в российские фонды и при наступлении несчастного случая на производстве не составляет согласно российскому законодательству акт по форме Н-1, то российским морякам почти всегда в выдаче этой справки отказывают. В лучшем случае российскому моряку, пострадавшему на иностранном судне, выдадут только справку МСЭ-2007 о группе инвалидности по общему заболеванию. Но и из этой ситуации есть выход.

Во-первых, можно на платной основе обратиться к специалистам судебно-медицинской экспертизы по месту жительства с заявлением о получении заключения о степени (в процентах) потери трудоспособности. Во-вторых, можно обратиться к председателю медицинской комиссии плавсостава, где моряк проходит медкомиссию, с заявлением о получении заключения медкомиссии о пригодности его работы в плавсоставе морских судов. В-третьих, некоторые судовладельцы сами номинируют меди-







*Безопасность труда – превыше всего*

цинские учреждения на проведение экспертной оценки потери профессиональной трудоспособности моряков, и может случиться так, что компания сама укажет, куда идти за получением заключения. В любом случае полученные документы должны быть переданы в компанию.

## РАЗВЕНЧАНИЕ МИФОВ

**+** «Судовладелец должен переводить деньги на лечение сразу».

Нет, не должен. Судовладелец компенсирует расходы на лечение либо ежемесячно, либо в конце лечения, что, безусловно, неудобно для моряка. Судовладельца, конечно, можно ругать, но воздействовать на него в этой ситуации вряд ли получится. Порядок


выплат, как правило, устанавливает страховая компания, где судовладелец страхует свою ответственность.

**+** «Моряк, работающий под иностранным флагом, не может получить полис обязательного медицинского страхования».

Неправда. Согласно Федеральному закону от 29 ноября 2010 г. N 326-ФЗ «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации», «... застрахованными лицами являются граждане Российской Федерации, постоянно или временно проживающие в Российской Федерации иностранные граждане, лица без гражданства (за исключением высококвалифицированных специалистов и членов их семей в соответствии с Феде-

ральным законом от 25 июля 2002 года № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации»), а также лица, имеющие право на медицинскую помощь в соответствии с Федеральным законом «О беженцах». О том, чтобы морякам не выдавать полис ОМС, в законе нет ни слова.

**+** «Врачи, узнав о том, что моряк работает у иностранного работодателя, не дают больничный лист».

Не имеют права. Врача не должен волновать работодатель моряка, а больничный лист в любом случае – просто документ, подтверждающий, что человек был нетрудоспособен в определенный период времени. Что будет моряк делать с больничным – хоть в рамочку на стенку повесит – это его личное дело. 



# «ФИШ-НЕТ»: правил в рыболовной отрасли нет

**Бездействие руководства рыбацких профсоюзов в Москве заставляет рыбаков для решения своих многочисленных проблем обращаться в первичные организации Российского профсоюза моряков. В РПСМ не исключают, что уже осенью на следующем совете может быть рассмотрен вопрос о создании рыбацкой секции в составе РПСМ. Журнал «Морской профсоюзный вестник» попытался выяснить, почему бездействует профильный рыбацкий профсоюз.**

## КРИК О ПОМОЩИ

**В** начале марта 2013 года в первичную профсоюзную организацию Российского профессионального союза моряков (РПСМ) г. Владивостока пришло обращение от боцмана Павла Пустовита с траулера «Кратер», который принадлежит камчатской фирме ООО «Фиш-Нет». Моряк фактически оказался в заложниках у капитана и судовладельца, которые отказались его списать в корейском порту. Рыбаку не выплачивалась зарплата с декабря прошлого года, а на самом судне истек запас топлива и продуктов, не работали холодильники для хранения рыбы.

«Помогите получить задолженность по зарплате и вернуться из Кореи домой», — пишет Пустовит. — С 24 декабря 2012 года после прибытия судна в порт Пусан (Корея) нам выдали по 200 долларов в счет берегового оклада».

Больше, по его словам, никаких денег он не видел. Хотя оклад боцмана по договоренности с капитаном и руководством компании должен был составлять 1200 долларов в месяц. При этом, как утверждает Пустовит, менеджеры компании стали подделывать документы, узнав, что РПСМ собирается начать судебный процесс по аресту судна.

«Когда в конце января профсоюз из Владивостока предупредил «Фиш-Нет» о возможном аресте судна, руководители компании передали в Пусан пакет с липовыми расписками от каждого члена экипажа о получении зарплат в размере от 3,5 до 12 тысяч долларов». Также в своем письме боцман рассказал о том, что на судне заканчивались продукты питания. Агентирующая фирма отказалась их поставлять из-за долга в 65 тысяч долларов. «Очень Вас прошу мне помочь. С уважением боцман СРТМ «Кратер» Павел Пустовит».

Как сообщил «МПВ» руководитель первичной профсоюзной организации РПСМ г. Владивостока Петр Осичанский, российское консульство в Корее взяло ситуацию с боцманом Пустовитом под свой контроль. Между тем в самой

компании «Фиш-Нет» утверждают, что никаких проблем с выплатами заработной платы рыбакам у них нет. Однако у Гострудинспекции по Камчатскому краю на этот счет совершенно противоположное мнение.

— Эта компания уже давно находится у нас на «заметке» из-за многочисленных нарушений Трудового кодекса и соглашения о выплате минимальной заработной платы, — поясняют в Гострудинспекции.

## КОМПАНИЯ-НАРУШИТЕЛЬ

Например, законодательно установлено, что на территории Камчатского края минимальный размер заработной платы с 1 сентября 2012 года должен составлять 10 050 рублей. Однако в феврале 2013 года при проведении внеплановой проверки Гострудинспекция выявила, что трудовыми договорами, заключенными в октябре прошлого года компанией «Фиш-Нет» со своими работниками, установлена заработная плата в размере от 5000 до 5600 рублей в месяц. При этом в эту сумму входят все надбавки за работу в районах Крайнего Севера!

Кроме того, ООО «Фиш-Нет» нарушило сроки выплаты денежных

сумм работникам, которые полагаются в связи с увольнением (ст. 140 Трудового кодекса РФ).

— За нарушение законодательства об оплате труда генеральный директор ООО «Фиш-Нет» Одинцов А. И. привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ в виде штрафа в размере 1500 рублей, — сообщили в Гострудинспекции.

Впрочем, вряд ли от подобного штрафа обеднеет директор компании и судовладельцы. ООО «Фиш-Нет» рекламируется в интернете как крупный поставщик морепродуктов и рыбных консервов.

Согласно базе данных «Спарк-Интерфакс», ООО «Фиш-Нет» было зарегистрировано в 2010 году. Совладельцами компании являются Юрий Костин, которому принадлежит 50 процентов акций, а также Александр Костин и Сергей Украинцев — по 25 процентов акций. Также у Юрия Костина есть акции компаний на Камчатке: ООО «Трио» и ООО «Лига».

Название последней фирмы странным образом совпадает с названием другой камчатской компании (тоже ООО «Лига»), засветившейся в громком браконьерском скандале. В 2010 году

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ТРУДУ И ЗАНЯТОСТИ**

**СОБЫТИЯ В РЕГИОНАХ**

13 февраля 2013  
**ООО «Фиш-Нет» не соблюдает условия Регионального соглашения о минимальной заработной плате в Камчатском крае**

Наказ за соблюдение работодатели Камчатского края условий Регионального соглашения о минимальной заработной плате в Камчатском крае от 01.06.2012 г. является одним из приоритетных направлений Гострудинспекции.

К сожалению, несмотря на всеобщее обсуждение и освещение принятия данного документа при проведении проверки инспекторы труда часто сталкиваются с работодателями, которые не соблюдают и продолжают с 01 июня 2012 года Региональное соглашение о минимальной заработной плате в Камчатском крае.

Напомним, что указанный нормативный акт установлен на территории Камчатского края минимальный размер заработной платы с 1 июня 2012 года – 7 500 рублей, с 1 сентября 2012 года – 10 050 рублей.

В феврале 2013 года при проведении внеплановой проверки по надолгожданному обращению работников ООО «Фиш-Нет» выяснено, что трудовыми договорами, заключенными 05.10.2012 г., работодателями установлена заработная плата в размере от 5000 руб. до 5600 руб.

Указанный размер заработной платы, включенной в себя оклад, районный коэффициент и надбавки за работу в районах Крайнего Севера, предостаточен и платился работодателями.

При предоставлении работодателями документов инспекции, что в нарушение требований ст. 133.3 Трудового кодекса РФ работниками не исполнена обязанность по оплате труда, определенная трудовыми договорами, т.е. ниже, чем предусмотрено Региональным соглашением о минимальной заработной плате в Камчатском крае.

Кроме того, ООО «Фиш-Нет» нарушило сроки выплаты заработной платы в связи с увольнением работников сумм (ст. 140 Трудового кодекса РФ).

За нарушение законодательства об оплате труда генеральный директор ООО «Фиш-Нет» Одинцов А.И. привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ в виде штрафа в размере 1500 рублей.

Кроме того, работодателями выявлено соответствие с требованиями приказами по оплате заработной платы с учетом требований Регионального соглашения о минимальной заработной плате в Камчатском крае от 01.06.2012 г. и выплаты работникам денежных сумм. Выявленные нарушения являются на контроле у Гострудинспекции.

Надлежаще так: 28.03.2013 в здании Правительства Камчатского края по адресу: г.Камчатка, ул.Михайловская, 10, в 10:00 часов проведено заседание Межведомственной комиссии по делам труда в Камчатском крае.

**Пресс-центр**

Новости  
События в регионах  
Публикации  
Письма и выступления  
Вопросы

**Вопросы**

- Какие дополнительные функции необходимо реализовать на сайте Росстата?
- Размещение платок на матерчатом сайте
- Возможность оставлять отзывы о работе сайта (личная оценка)
- Возможность общаться на форуме через публикуемые новости
- Информация о результатах надзора и контроле за соблюдением законодательства о труде
- Сравнение по основным вопросам трудового законодательства
- Доступность копиям решений сайта на иностранных языках

Публикации  
Пресс-центр  
Адрес

капитаны судов «Капитан Лигов», хозяином которого являлась «Лига», и СТР «Талдан» (ЗАО «Акрос») были пойманы пограничниками во время перегруза на иностранное судно незаконного улова краба. Общий ущерб от действий браконьеров составил 82 млн рублей.

В феврале этого года капитаны судов получили по три года лишения свободы условно. Между тем бывшее судно СРТМ «Капитан Лигов» 1 ноября 2012 года было переименовано в «Кра-тер» («KRATER»). И, судя по данным Российского морского регистра судоходства, именно оно и перешло в собственность ООО «ФИШ-Нет».

## ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА – ОТСУТСТВИЕ ВМЕНЯЕМЫХ КОНТРАКТОВ

Председатель первичной профсоюзной организации РПСМ г. Владивостока Петр Осичанский считает, что рыболовная отрасль представляет собой целый клубок проблем, которые невозможно разрешить без вмешательства государства, но от которых в первую очередь страдают простые рыбаки.

– Пока в рыболовной отрасли свои правила устанавливают судоходные компании. Причем среди них фактически нет ни одной, которая бы по доброй воле сотрудничала с профсоюзами, – поясняет Осичанский. – При этом все эти компании покупаются непонятно кем, и неясно, кто за ними стоит. Хозяева меняются очень часто, и никто не хочет играть по цивилизованным правилам.

По словам Осичанского, сейчас территориальная организация РПСМ во Владивостоке ведет более 15 судебных процессов в интересах рыбаков. Практически все дела связаны с невыплатой заработной платы. Общая сумма задолженностей, представленных в исковых требованиях, составляет более 15 млн рублей.

– Самая главная проблема в рыболовной отрасли – это отсутствие вменяемых трудовых контрактов: четких, яс-



**Рыболовная отрасль представляет собой целый клубок проблем, которые невозможно разрешить без вмешательства государства, но от которых в первую очередь страдают простые рыбаки.**

ных и понятных. Там многоступенчатая форма оплаты. Она состоит из очень маленькой официальной части, из которой платятся налоги, – рассказывает Петр Осичанский. – Плюс валютная часть, так называемые суточные, и самое главное, что все зависит от «хвоста» – от улова.

Именно на рыбе и обманывают чаще всего рыбаков. В качестве примера профсоюзный лидер приводит недавний судебный процесс, на котором судовладелец пытался доказать, что платы за рыбу не предусмотрено. При этом официальная зарплата меха-

ника в контракте составляла 2700 рублей, а со всеми дальневосточными и северными надбавками оклад получался в 5200 рублей.

– Какой вменяемый человек пойдет в море за эти деньги? – говорит Осичанский. – Люди идут, потому что им обещают платить за рыбу. Но по приходу в порт работодатель начинает юлить, говорит: либо рыба протухла, либо цены упали, либо слишком мало поймали.

Вторая проблема связана с тем, что рыбаки часто идут в море вообще без всяких договоров. Когда на Дальнем Востоке началась борьба с браконьерством, многие из россиян стали выезжать по загранпаспорту в Пусан, Корея, и там напрямую устраиваться на суда. Причем, как правило, это трудоустройство связано с незаконным ловом краба. Поэтому о реалиях своей работы эти рыбаки особо не рассказывают. В итоге о том, что российские моряки находят на том или ином теплоходе, власти и профсоюзы узнают постфактум, когда те попадают в беду.

## РЫБАЦКИЙ ПРОФСОЮЗ БЕЗДЕЙСТВУЕТ

Если часть проблем можно решить на месте – первичные организации РПСМ довольно тесно взаимодействуют с первичными рыбацкими профсоюзами, обмениваясь необходимой информацией по проблемным судам, то часть проблем можно решить только в Москве.


Например, Россия готовится к вступлению в силу Конвенции МОТ 2006 «О труде в морском судоходстве» в августе нынешнего года. Эта конвенция четко регламентирует работу торгового флота и направлена на защиту трудовых интересов моряков. Однако мало кто знает, что в рыбацкой отрасли происходят аналогичные процессы. В мире обсуждается Конвенция МОТ 2007, посвященная трудовым стандартам, призванная улучшить условия жизни и труда для 30 млн мужчин и женщин, работающих в рыболовной отрасли.

Правда, в России ее никто не продвигает – профсоюзы бездействуют, а судовладельцам эти стандарты, естественно, не нужны.

– Фактически наша страна оказалась на периферии всех процессов, – говорит Осичанский, вспоминая о том, что на съездах международных профсоюзных рыбацких организаций ни разу не обсуждалась реальная зарплата российских рыбаков, которая действительно имеет сегодня смехотворную цифру. – При этом представителей московских руководителей рыбацкого профсоюза я ни разу не видел ни на одном из международных рыбацких съездов. А ведь у нас в рыболовной отрасли нет нормальных коллективных договоров. Те, которые есть, формальные и не отражают условий, в которых работают моряки.

Самое интересное, что в Росрыболовстве также заинтересованы в наличии «зубастого» рыбацкого профсоюза.

– Сейчас в рыболовной отрасли занято порядка 145 тысяч человек, – говорит пресс-секретарь ведомства Александр Савельев. – Все они трудятся в 10 000 рыбацких компаниях. Иногда, когда возникают конфликтные ситуации, некоторые вещи можно было бы решать через профсоюз. Например, с брошенными за границей судами. Но, как правило, рыбацкий профсоюз в большинстве своем занимается только теми, кто трудится на перерабатывающих заводах на берегу.

В Российском профсоюзе работников рыбного хозяйства заявили, что последовательно отстаивают права всех работников рыбной отрасли. Однако разъяснить более подробно, как это происходит на практике, отказались, сославшись на занятость руководителя. Между тем в РПСМ не исключают, что уже осенью на следующем совете может быть рассмотрен вопрос о создании рыбацкой секции в составе РПСМ. 



По приходу в порт работодатель начинает юлить: слишком мало поймали.

# КОНТРОЛЬНОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ: ЗАПЛЫЛИ...

**Ученые бьют тревогу и призывают моряков срочно садиться на диету.**

**П**ерекусы на бегу, жирная пища, отсутствие спортивных каюк на судах, хроническая усталость, гиподинамия – все это причины появления у моряков лишнего веса. Ученые относят плавсостав к т. н. «группе высокого риска» и прогнозируют дальнейшее распространение проблемы.

С 1980 года количество людей с избыточным весом фактически удвоилось и составило более 1,5 млрд. взрослых людей от 20 лет и старше. Всемирная организация здравоохранения в борьбе с ожирением советует придерживаться двух старых добрых принципов: здоровая диета и физические нагрузки.

## ПЕРЕВЕС

Болгарские ученые провели специальное исследование проблемы избыточного веса среди моряков, когда в результате эксперимента выяснилось: к концу 6-месячного контракта количество страдающих ожирением увеличилось более чем на 7%.

В соответствии с рекомендациями ВОЗ разработана следующая интерпретация показателей ИМТ:

Индекс массы тела	Соответствие между массой человека и его ростом
16 и менее	Выраженный дефицит массы
16 – 18,5	Недостаточная (дефицит) масса тела
18,5 – 25	Норма
25 – 30	Избыточная масса тела (предожирение)
30 – 35	Ожирение первой степени
35 – 40	Ожирение второй степени
40 и более	Ожирение третьей степени (морбидное)

Затем к проблеме обратились специалисты Норвежского морского управления (NMD). Они сравнили данные медицинских обследований местных моряков и пришли к неутешительному заключению.

В мире существует единственно признанный критерий оценки избыточного веса – индекс массы тела, или Body Mass Index. По нехитрой формуле «масса тела в килограммах, деленная на рост в квадратных метрах», высчитывает показатель, и если конечная цифра больше 25, то у вас имеется избыточный вес, свыше 30 – уже ожирение.

ИНДЕКС МАССЫ ТЕЛА рассчитывается по формуле:

$$I = \frac{m}{h^2}$$

где:

m – масса тела в килограммах  
h – рост в метрах  
и измеряется в кг/м<sup>2</sup>

Например, вес человека = 85 кг, рост = 164 см. Следовательно, индекс массы тела (ИМТ) в этом случае равен:  $85 : (1,64 \times 1,64) = 31,6$

Показатель индекса массы тела разработан бельгийским социологом и статистиком Адольфом Кетелем (Adolphe Quetelet) в 1869 году.



Посчитав таким образом ИМТ норвежских моряков и рыбаков, специалисты NMD ужаснулись: показатель целой группы людей превышал 35. «С такими данными их не возьмут на работу, поскольку по медицинским показателям они становятся «подверженными риску развития сердечных заболеваний и диабета», – бьют тревогу эксперты.

## БОГАЧ, БЕДНЯК

Ожирение – проблема развитых стран. По данным ВОЗ, в Норвегии, например, порядка 57% мужчин имеют лишний вес, в Дании – 55%. Среди датских моряков «перевес» у 71%, в большинстве это офицеры в возрасте 45-64 лет. Хуже всего, что даже у 50% датских кадетов есть избыточный вес.

Специалисты NMD вынуждены констатировать: в течение двух последних десятилетий норвежским и датским морякам часто отказывают в трудоустройстве в пользу более подтянутых выходцев из Восточной Европы и Азии.

Однако по мере развития экономик аграрно-индустриальных стран появляются опасения, что следом за европейцами «расплывутся» и остальные. Исследователи уже наблюдают тенденцию к увеличению количества людей с лишним весом, а заодно и с диабетом, на Филиппинах и в Индии. Растет в этих странах также число располневших мужчин до 40 лет, страдающих сердечными заболеваниями.

Опираясь на приведенные данные, один из клубов страхования P&I предлагает официально ввести следующую классификацию: «временно непригоден» к работе в море тот, чей показатель BMI выше 33, и «непригоден» – кто получил больше 34,5.

## «МОРСКАЯ» БОЛЕЗНЬ

Организация здорового питания в море пока оставляет желать лучшего. Так, согласно данным опроса морского профсоюза Nautilus International, четверть респондентов описали свое судовое меню как «скудное» и «крайне скудное».

Рост,  
м

## ИНДЕКС МАССЫ ТЕЛА

2.10	12	14	14	15	15	16	16	17	18	18	19	19	20	20	21	22	22	23	23	24	24	25	26	26	27
2.08	13	14	15	15	16	16	17	17	18	18	19	19	20	20	21	21	22	23	23	24	24	25	26	26	27
2.05	13	14	15	15	16	17	17	18	18	19	20	20	21	21	22	22	23	23	24	24	25	26	26	27	
2.03	13	15	15	16	16	17	18	18	19	20	20	21	21	22	22	23	23	24	24	25	26	26	27	27	
2.00	14	15	16	16	17	18	18	19	19	20	21	21	22	22	23	23	24	24	25	26	26	27	28	28	
1.98	14	15	16	17	17	18	19	19	20	21	21	22	22	23	24	24	25	26	26	27	28	28	29	29	
1.95	14	16	16	17	18	18	19	20	20	21	22	22	23	24	24	25	26	26	27	28	28	29	30	30	
1.93	15	16	17	18	18	19	20	20	21	22	22	23	24	24	25	26	26	27	28	28	29	30	30	31	
1.90	15	17	17	18	19	19	20	21	21	22	23	24	24	25	26	26	27	28	28	29	30	30	31	32	
1.88	16	17	18	18	19	20	21	21	22	23	23	24	25	26	26	27	28	28	29	30	31	31	32	33	
1.85	16	18	18	19	20	20	21	22	23	23	24	25	26	26	27	28	28	29	30	31	31	32	33	34	
1.83	17	18	19	20	21	22	23	23	24	25	26	26	27	28	29	29	30	31	32	32	33	34	35	36	
1.80	17	19	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	29	30	31	32	32	33	34	35	35	36	37	
1.78	17	19	20	21	21	22	23	24	25	26	27	28	29	29	30	31	32	33	33	34	35	36	37	38	
1.75	18	20	20	21	22	23	24	24	25	26	27	28	29	29	30	31	32	33	33	34	35	36	37	38	
1.73	18	20	21	22	23	24	24	25	26	27	28	29	29	30	31	32	33	34	34	35	36	37	38	39	
1.70	19	21	22	22	23	24	25	26	27	28	29	29	30	31	32	33	34	35	35	36	37	38	39	40	
1.68	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37	38	39	40	41	
1.65	20	22	23	24	25	26	27	28	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	39	40	41	42	
1.63	21	23	24	25	26	27	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	
1.60	21	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	
1.58	22	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	
1.55	23	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	
1.53	24	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	
1.50	24	27	28	29	30	31	32	33	34	36	37	38	39	40	41	42	43	44	46	47	48	49	50	51	
кг	55	60	63	65	68	70	73	75	78	80	83	85	88	90	93	95	98	100	103	105	108	110	113	115	

- Выраженный дефицит массы
- Недостаточная (дефицит) масса тела
- Норма
- Избыточная масса тела (предохранение)
- Ожирение первой степени
- Ожирение второй степени
- Ожирение третьей степени (морбидное)

20% моряков ответили, что вынуждены пропускать приемы пищи, а 90% признались, что перекусывают «на бегу».

– Фрукты, овощи, соки бывают недоступны неделями, – поделились наблюдениями моряки. – Каждый прием пищи – это курица с рисом.

Особенно остро проблема проявляется в интернациональном экипаже, где повар готовит лишь то, к чему привык на родине. Между тем почти 30% опрошенных Nautilus отметили, что качество питания может быть улучшено с повышением квалификации судовых поваров.

Бороться с ожирением предлагают и другим способом. Так, Междуна-

родный комитет по социально-бытовому обеспечению моряков (ICSW), озабоченный состоянием здоровья плавсостава, запустил новый сайт [www.trainingonboard.org](http://www.trainingonboard.org) для занятий фитнесом на борту. Trainingonboard позволяет членам экипажей оценить собственный уровень физподготовки с помощью онлайн-калькулятора и начать заниматься по программе физического воспитания для улучшения здоровья. Дело это добровольное, но не стоит забывать, что по крайней мере полчаса физических тренировок в день сокращает риск развития сердечно-сосудистых заболеваний, диабета и даже рака.



«Фрукты, овощи, соки бывают недоступны неделями, – говорят моряки. – Каждый прием пищи – это курица с рисом».



# пираты XXI века

<http://www.sur.ru/news>



«Большой Брат смотрит на тебя!» – предупреждает пиратов командование EU NAVFOR (фото: EU Naval Force – Somalia).

## Пиратам «кирдык», или это «не конец войны»?

**Пираты Сомали сдают свои позиции. Сообщения о нападениях на суда и захвате заложников в том регионе, да и сами географические названия «Аденский залив» и «Сомали» все реже и реже встречаются в средствах массовой информации. А если и встречаются, то уже в несколько другом контексте – в последнее время больше рапортуется о достигнутых успехах мирового сообщества, борющегося с пиратством и вооруженным разбоем на море.**

**В** этом отношении показательна статистика, приведенная в ежегодном отчете Международного морского бюро. Судя по представленным в нем цифрам, у моряков действительно появился повод для относительного спокойствия. В частности, количество нападений на суда по всему миру существенно снизилось: 297 в 2012 г. против 439 в 2011 г. и 445 в 2010 г.

Что касается непосредственно Сомали, то количество пиратских атак достигло своего пика в 2010-2011 годы, а к началу 2013-го практически сошло на нет. В прошлом году военными было зафиксировано 73 «подозрительных» приближений к торговым судам, из которых 36 были действительно попытками захвата, и только пять из них увенчались успехом. За три месяца 2013 года пираты пытались напасть

на суда дважды, но были успешно нейтрализованы военными.

Так что, сомалийским пиратам пришел конец? Военные настроены скептически. Например, лидеры международной антипиратской коалиции военно-морских сил, обеспечивающих безопасность мореплавания у берегов Сомали, со страниц январского номера газеты «Telegraph» (издания профсоюза Nautilus International) обратились



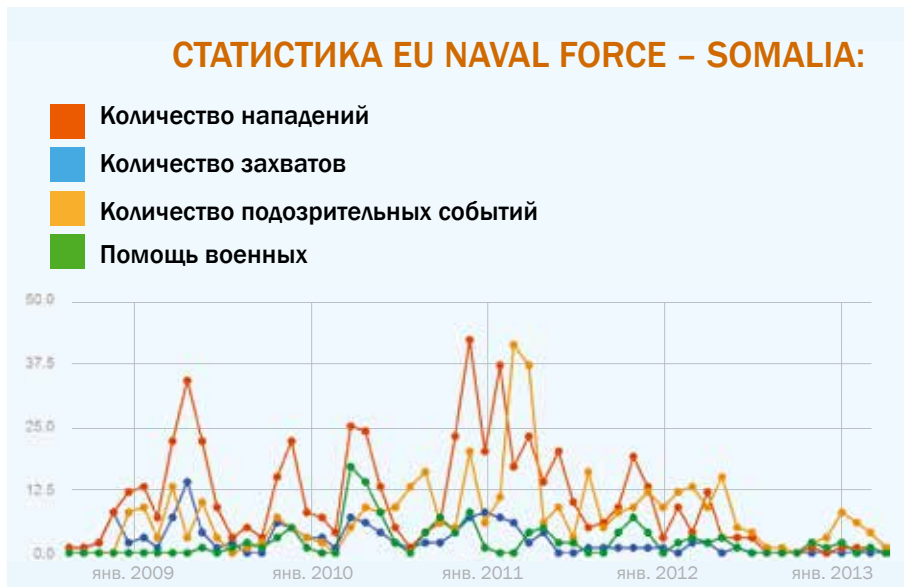
к судоходным компаниям и морякам с предупреждением о том, что несмотря на значительный спад пиратской активности, бдительность терять нельзя.

В настоящее время в сомалийских водах и прилегающих к ним районах сообщаются действия нескольких блоков военно-морских группировок, задачи которых различны, но цель одна – обеспечение безопасности мирового судоходства в Индийском океане и регионе Аденского залива. EU NAVFOR (ВМС Евросоюза), NATO Anti-piracy Forces (ВМС стран НАТО) и Combined Maritime Forces (CMF, группировка судов ВМС еще 25 стран), а также ВМС отдельных стран, таких как Россия, Китай, Индия, объединили усилия, чтобы искоренить пиратство и гарантировать стабильность в регионе на длительный период времени.

– Несмотря на то, что у каждой из групп разные задачи, мы работаем сообща – ведь вверенная нам территория огромна, – объясняет ситуацию руководитель аппарата EU NAVFOR капитан Питер Олив (Peter Olive). – Если вы попытаетесь оценить ее масштаб, то по площади она как раз займет всю Западную Европу. Поэтому очень важно, чтобы мы действовали заодно с точки зрения охвата всей зоны, оперативного реагирования и обмена разведанными.

– С октября 2012 года пираты выходят на промысел все реже и реже, но они все еще шевелятся, – предупреждает капитан. – С этого времени до января 2013 года было совершено два нападения на суда, и они были отбиты собственными силами – вернее, силами частной вооруженной охраны, присутствовавшей на борту этих судов. С другой стороны, военные предотвратили еще пять попыток захвата. Так что, кажется, теперь преимущество на нашей стороне.

Военные стремятся подчеркнуть, что такие результаты стали возможны только благодаря совместным мерам, принимаемым судоходными компаниями, частными охранными фирмами,



**На 25.03.2013 г. в руках у пиратов находятся два судна с экипажами: т/х «ALBEDO» (MYS, 5 человек) и т/х «НАНАМ 3» (OMN, 28 человек). Кроме них в заложниках (без судов) числятся: четверо моряков с т/х «PRANTALAY 12» (THA), семеро – с т/х «ASPHALT VENTURE» (PAN) и шесть членов экипажа с т/х «LEOPARD» (DNK).**

присутствием военно-морских сил в регионе и, безусловно, самими моряками.

– Мы тесно сотрудничаем с представителями мирового морского сообщества, чтобы судоходные компании получали актуальную информацию. Нами вместе было разработано руководство «The Best Management Practices» (BMP), которое, как известно, является сборником общих рекомендаций. Например, как лучше составить маршрут в опасном районе, с какой скоростью лучше идти, какие еще меры безопасности на борту следует принять – оборудовать специальное помещение на судне под «цитадель» или, грубо говоря, обмотать паропровод под напряжением. «Руководство» было взято отраслью на вооружение наравне с использованием частной вооруженной охраны, что нанесло значительный удар по уровню пиратства. Например, в 2008 году менее 40% судов сообщало о том, что собираются зайти в зоны повышенного риска. Сейчас об этом сообщают 70%, что косвенно указывает на количество компаний, использующих BMP.

Несмотря на похвалы в свой адрес, военные признают, что за последние три года, имея дела непосредственно с пиратами, им пришлось многому научиться.

– Поначалу это была просто защита судов, следующих транзитом, – говорит капитан Олив. – Сейчас, благодаря применению BMP и услуг частной охраны, мы можем оперативно направлять наши корабли куда угодно. Например, когда мы получаем сообщение о подозрительном событии или попытке атаки, мы быстро реагируем и можем не только задержать пиратскую группу, но отдать бандитов в руки правосудия, а также уничтожить их снаряжение.

Кроме того, что военные несут боевые вахты в море, на берегу для них тоже есть работа. Сюда относятся и разведка, и уничтожение береговых пиратских баз, и, что важно, оказание помощи в гуманитарных проектах. Чтобы регион стал действительно стабильным в плане безопасности, необходимо создать в Сомали реально работающую

# пираты XXI века

<http://www.sur.ru/news>

19 марта 2013 г. из Владивостока вышел очередной отряд кораблей Тихоокеанского флота. Экипажи моряков-тихоокеанцев будут выполнять боевые задачи в районах Тихого и Индийского океанов. В состав группировки вошли большой противолодочный корабль «Адмирал Пантелеев», большие десантные корабли «Адмирал Невельской», «Пересвет», «Ослябя», океанский спасатель «Фотий Крылов» и морской танкер «Печенга». Это уже девятый по счету отряд, направляемый для выполнения задач по защите гражданского судоходства от пиратства в северо-западной части Индийского океана. В последние годы присутствие кораблей российских ВМФ в данном регионе стало привычным (по данным пресс-службы Минобороны РФ).

систему госуправления, наладить работу правоохранительных органов, а также дать людям альтернативные источники средств существования. Все это постепенно делается, и некоторые результаты уже видны, но, подчеркивает капитан Олив, и мировое сообщество, и судоходные компании должны понимать, что борьба с пиратством еще не закончена.


– Деятельность пиратов сведена почти к нулю только благодаря совместным действиям военных и представителей судоходной отрасли, – повторяет капитан. – Наше сотрудничество должно продолжаться, в противном случае нас снова ждет скачок пиратской активности, и очень скоро. Правительства государств-членов ЕС должны это понимать.

Главнокомандующий EU NAVFOR контр-адмирал Дункан Поттс (Duncan Potts) тоже считает, что несмотря на наблюдающееся затишье, военные должны оставаться в регионе.

– Я потратил немало времени и сил в Брюсселе, объясняя ситуацию госчиновникам, – комментирует контр-адмирал. – Мы, конечно, рады своим тактическим

успехам, но это совсем не «конец игры». И если правительства государств, будь то представители стран ЕС, НАТО или блока СМФ, перестанут присылать сюда свои корабли, а отрасль вдруг перестанет следовать ВМР или начнет пренебрегать мерами безопасности, существующая ситуация в Сомали снова выйдет из-под контроля. Моя основная мысль заключается в том, что мы должны извлечь выгоду из того успеха, которого достигли – чтобы результаты процесса постепенного улучшения условий жизни в Сомали стали более прочными и необратимыми.

Глава аппарата объединенного морского командования ВМС НАТО с этим полностью согласен.

– Наша миссия заключается в том, чтобы обеспечивать безопасность мирного судоходства в любой точке земного шара, – говорит контр-адмирал Хэнк Орт (Hank Ort). – Это напрямую относится к мировой экономике, и мы прямо заявляем о том, что не можем себе позволить не участвовать в этой миссии. Военно-морским силам разных стран просто необходимо и далее присутствовать в регионе и работать сообща. 



# ИСТОРИЯ ОДНОГО ПЛЕННИКА

**Пока отдельные специалисты и судовладельцы размышляют о том, чтобы сократить затраты на обеспечение безопасности своих экипажей, подкрепляя свои доводы утешительными сводками, в качестве иллюстрации ниже – рассказ одного из парней, которого не уберегли никакие ВМС.**

« В апреле прошлого года я проходил обучение и готовился стать морским офицером на химвозе, принадлежащем одной мумбайской компании. Экипаж состоял из 22 человек – половина профессиональные моряки, другая – инженеры из Индии. В свои двадцать один я был самым младшим членом команды.

Судно направлялось из Индии в Норвегию – рейс, который должен был продлиться 25 дней. На четвертый день после обеда я был на вахте, когда другой смотрящий закричал, что видит приближающуюся лодку. Мы находились в 120 милях от берегов Омана, прибавить к этому внешний вид и размер лодки... мы поняли – это были пираты.

Я тут же дал радиогранму индийскому военному кораблю, но было слишком поздно. Через несколько минут шестеро пиратов поднялись на борт и открыли пальбу из своих АК и гранатометов. Нам не оставалось ничего – мы сдались.

В навигационной диспетчерской нас уложили на пол. На ломаном английском пираты сказали, что собираются попросить выкуп от компании в 15 млн фунтов. Все было страшно напуганы. Так мы лежали в тишине долго, до тех пор, пока ранним утром не появились еще шесть пиратов, они сообщили, что мы отплываем в Сомали.

Условия были невыносимые. Мы все жались в углу. Окна закрыты, и без воздуха мы задыхались. Нам разрешили пользоваться туалетом, но вскоре он превратился в вонючее месиво. Почти все мы заболели. Нас кормили только

так, чтобы не умерли от голода – картошкой и луком. Раз в пару недель выпускали на палубу, чтобы размять ноги.

Шанса сбежать не было: пираты, держащие нас под прицелом, сменяли друг друга постоянно. Они держали нас в страхе и избивали железными прутьями. Мне удалось избежать худшего, но я видел, как нескольких ребят побили и пытали током через прикрепленные к гениталиям клеммы, одного подвесили на канатах к одной из мачт и оставили так на несколько часов. Даже когда я не видел их мучений, я слышал их крики. И до сих пор слышу. Не знаю, почему мне не причинили вреда, может, посмотрели, что молодой? Да не важно... Некоторые из старших членов экипажа пытались сопротивляться, но я теперь точно знаю – с пиратами шутки плохи.

По утрам я просыпался с мыслью, что сегодня точно умру. Но старался вести себя тихо. Мне кажется, я тогда стал фаталистом: все, что я могу – ждать. Каждые несколько дней один из нас должен был звонить в офис компании и умолять дать за нас выкуп. Там говорили, что пираты просят слишком много, нужно сбавить цену. По прошествии четырех месяцев нас заставили позвонить домой, чтобы семьи тоже могли надавить на судовладельца. Эти звонки были невыносимы, говоришь три слова, и разговор обрубали.

Прошло несколько месяцев, но пираты так и не могли получить выкуп, тогда они положили нашего капитана в другую часть лодки, чтобы думали, что он убит. Они хотели, чтобы мы умоляли спасти нас еще усерднее. Мы уже



**Бывший пленник сомалийцев  
Дипендра Ратмор (Dipendra Rathmore)**

перестали верить, что вернемся домой. На 238-ой день нам сказали, что компания наконец заплатила 5 млн фунтов, и скоро нас заберет немецкое судно. Пираты сбежали на другой лодке.

То ощущение, когда немецкий экипаж вел нас в лучах солнца, трудно описать. Я онемел от радости, и когда обернулся, увидел, что парни рыдали.

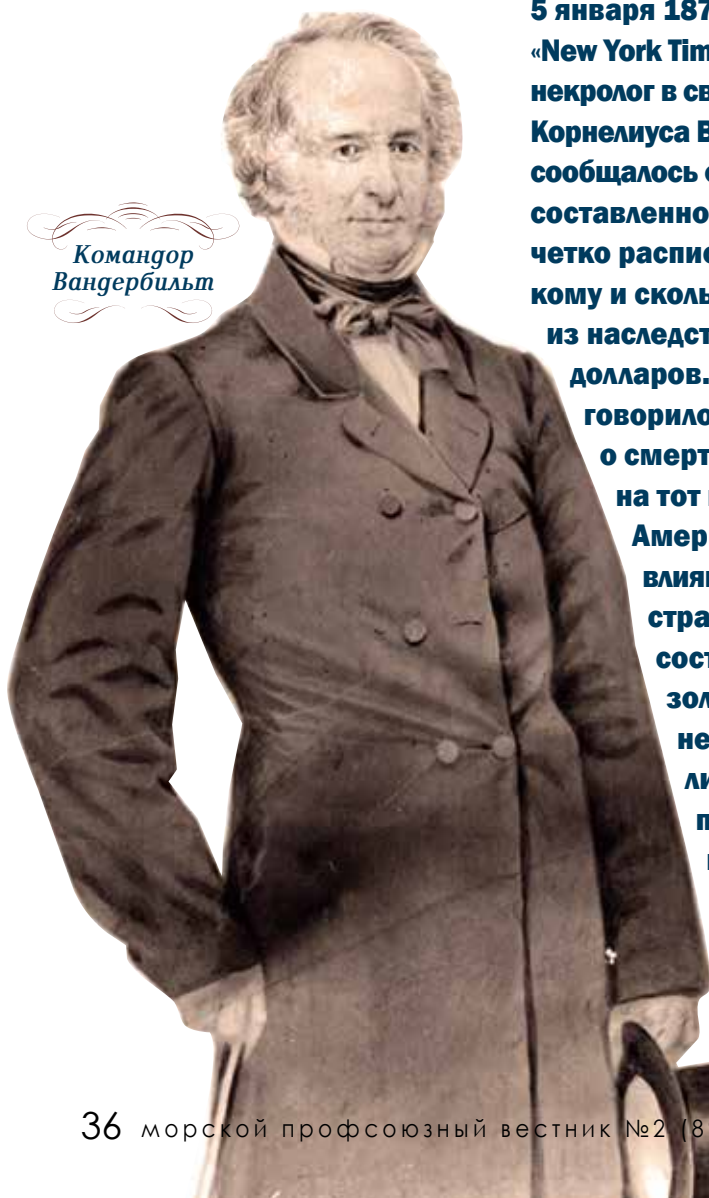
Так я оказался на борту другого судна, и как будто заново родился: первая еда, первый душ, чистая одежда – все было как впервые. Через неделю я встретился с семьей. Они просто стояли и плакали: я выглядел ужасно, весь исхудал.

Под прицелом мне приходилось все время сдерживаться, но когда я оказался дома, то уже не мог совладать с эмоциями – злился на все и всех. Мне не предложили никакой терапии или помощи, я должен был справляться сам. Тем не менее этот случай не отпугнул меня от профессии моряка, и сейчас я повышаю квалификацию, чтобы снова пойти в море. Я не позволю пиратам сломать мне карьеру. Они и так уже достаточно постарались». ⚓

# КАПИТАН ВАНДЕРБИЛЬТ

**Знаете ли вы, что «заносчивая Вандербильтиха», с которой соперничала Людоедка Эллочка в романе «Двенадцать стульев» Ильфа и Петрова, была обязана своими нарядами, дворцами, яхтами и драгоценностями... простому моряку? Именно так начинал свой трудный и полный опасностей путь миллионера Корнелиус Вандербильт, которому эта молодая особа приходилась правнучкой.**

*Командор  
Вандербильт*



**5 января 1877 г. газета «New York Times» опубликовала некролог в связи с кончиной Корнелиуса Вандербильта. В нем сообщалось о предусмотрительно составленном завещании, четко расписывавшем, кому и сколько достанется из наследства в 100 млн долларов. Также в некрологе говорилось, что известие о смерти самого богатого на тот момент человека Америки, значительно повлиявшего на экономику страны, чье состояние составляло почти треть золотого запаса США, не вызвало каких-либо финансовых потрясений на фондовом рынке. Это и понятно: налаженный бизнес Вандербильта работал как часы...**

## ГЛАВНЫЙ ПРИНЦИП БИЗНЕСА

**К**орнелиус Вандербильт родился в 1794 г. на острове Стейтен Айленд, округ Ричмонд штата Нью-Йорк.

Отец Корнелиуса не особенно преуспевал, но семья не бедствовала благодаря имеющейся ферме и небольшой лодке. Первое и второе прекрасно дополняли друг друга, поскольку собранный на ферме урожай имел постоянного покупателя на нью-йоркском рынке, куда товар перевозился на лодке. Кроме того, отец Корнелиуса подрабатывал тем, что спасал груз с суденышек, потерпевших крушение в местных водах. Все это в итоге позволяло семье иметь гарантированный кусок хлеба на столе.

Корнелиус, с малолетства помогавший отцу, освоил все тонкости маневрирования в узких каналах и прохождения опасных проливов нью-йоркской гавани, в том числе и в шторм. Из-за этого в 11 лет он бросил занятия в школе. К 16 годам ему нет равных в искусстве управления лодкой во всей округе, и он решает зарабатывать самостоятельно. Парень просит у матери в долг сто долларов, мать деньги дает, но за это Корнелиусу пришлось вспахать и засеять каменистый участок в 37 соток.

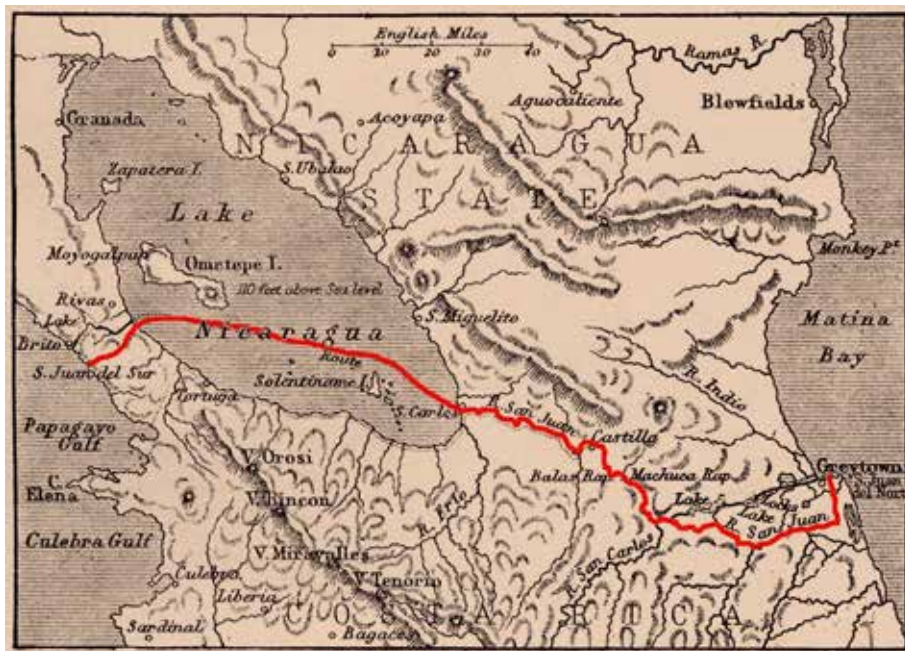
Деньги пошли на приобретение небольшого двухмачтовика, управлял и ухаживал за которым он сам. Занявшись перевозками рыбы, фермерской продукции, а также пассажиров по маршруту Стейтен Айленд – Манхэттен, за первый год работы Вандербильт не только отдал матери долг, но и заработал первую прибыль – тысячу долларов. Услуги юного «Корнеля-лодочника», как называли его старшие коллеги, пользовались спросом – они стоили дешевле, чем у других, а сам Вандербильт заработал репутацию трудолюбивого и честного человека. Но самое главное, он приобрел принцип, которого придерживался всю последующую жизнь – снижай цену, чтобы делать бизнес.

Несмотря на молодой возраст, Вандербильт имел железную хватку. В 1812 году началась англо-американская война, и восемнадцатилетний Вандербильт, уже имевший некоторый вес в бизнес-кругах Нью-Йорка, получает правительственные контракты на снабжение товарами фортов и военных судов, стоящих в акватории Нью-Йорка и Чесапикского залива. Дела идут настолько хорошо, что на заработанные деньги Вандербильт приобретает уже три плавсредства, ставит на них своих людей, а завистливые конкуренты зовут его не иначе, как Командор.

## ТЯГА К ЗНАНИЯМ

К 1817 году Вандербильт имеет уже 9 000 долларов и... выходит из бизнеса. Знакомые крутят пальцем у виска, но ему плевать на чужое мнение. Не имея какого-либо образования и не желая тратить на него время и деньги, Вандербильт решает совместить приятное с полезным и, распродав свой флот, нанимается капитаном на небольшой пароход, владельцем которого был некий Томас Гиббонс, с жалованием 1000 долларов в год. Учиться Вандербильт предпочитал за чужой счет.

Тяга к знаниям проснулась не случайно – начиналась эра пароходов. Инженер Роберт Фултон поставил на линию Нью-Йорк – Олбани свое детище под названием «Clermont». У рядовых обы-



«Альтернативный» путь в Калифорнию, придуманный Вандербилтом

вателей громоздкий колесный пароход с огромной трубой и трюмом, занятым машинным отделением, восторга не вызвал, но Вандербильт смотрел на фултоновское изобретение иначе: судно, идя вверх по Гудзону, развивало скорость в четыре узла, что означало новые возможности. Короче говоря, поработав на пароходе Гиббонса и изучив его устройство, Вандербильт разрабатывает свой проект парового судна и убеждает хозяина построить его. В итоге новострой получил название «Bellona», а Вандербильт стал партнером Гиббонса.

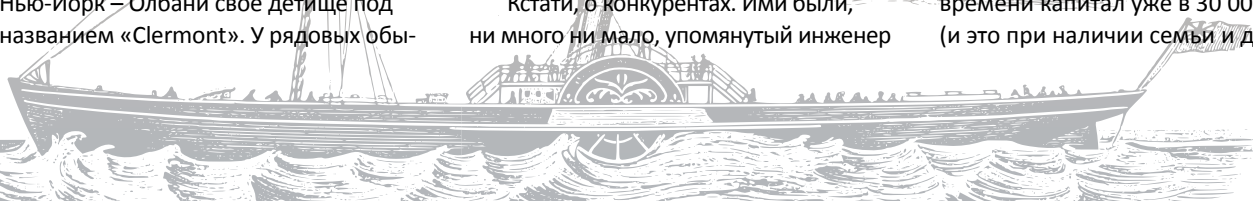
«Bellona» курсирует по реке Раритан, перевозя пассажиров из Нью-Браунсвика в Нью-Йорк, а в Нью-Браунсвике Вандербильт приобретает таверну, хозяйничать которой ставит свою жену (которой он успел обзавестись в 1813 году). Таверна, расположенная на берегу реки, тоже приносит доход, ведь ее постоянные клиенты – пассажиры с останавливающихся судов. Надо ли говорить, что Вандербильт остался верен своему принципу! Если у других компаний поездка стоила 4 доллара, то Вандербильт за то же самое просил один доллар.

Кстати, о конкурентах. Ими были, ни много ни мало, упомянутый инженер

Фултон и американский политик Ливингстон, отхватившие тридцатилетнюю монополию на речные перевозки в этой местности. Так что, работая на их «участке», Вандербильт нарушал монополию, а, следовательно, и закон, представители которого безуспешно пытались арестовать нарушителя. Почему безуспешно? Потому что просто так задержать судно никто не мог: необходимо было соблюсти определенные формальности – вручить капитану постановление суда. Но когда «Беллона» ошвартовывалась, ее капитан банально прятался в укромных местах. Ходили слухи, что на судне была потайная каюта, так что найти его, а значит, арестовать, никогда не удавалось.

## ДЕШЕВЛЕ ОТКУПИТЬСЯ

Так продолжалось до 1824 года, когда Верховный суд Штатов признал существующую монополию незаконной. Казалось бы, компаньонам работать и работать, но в 1829 году Вандербильт снова уходит в «одиночное плавание» под недоуменные взгляды и перешептывания за спиной. Заработав к этому времени капитал уже в 30 000 долларов (и это при наличии семьи и детей, кото-



рых, собственно, тоже надо содержать), Вандербильт приобретает собственный флот и снова создает головную боль для других компаний. Ну, например, «Гудзоновская речная ассоциация» перевозила пассажиров из Нью-Йорка в Олбани за три доллара. Командор принял вызов и поначалу продавал билет на тот же маршрут за один доллар, а потом вообще сделал проезд бесплатным. Убытки компенсировались за счет того, что еда и напитки на борту его судов стали стоить в два раза дороже. Члены «Ассоциации», почесав в затылке, рассудили, что от конкурента дешевле откупиться, и заплатили Вандербилту 100 000 долларов за то, чтобы тот «переехал» в другое место, и поклялись выплачивать ежегодно в течение десяти лет еще по пять тысяч, только чтоб он не возвращался.


К 1840 году Вандербильт нажил миллионы долларов, его флот насчитывал более ста судов, а компания была одним из крупнейших американских работодателей того времени. Тут бы можно было остановиться и отдохнуть, но Командор этого не умел, он умел только зарабатывать деньги. В 1849 году началась калифорнийская золотая лихорадка. Люди валом валили за золотым песком. Но! Панамского канала еще и в проекте не было, поэтому с Восточного побережья народ плыл на судах в Панаму, затем на мулах преодолевал Панамский перешеек и снова морем до Сан-Франциско.

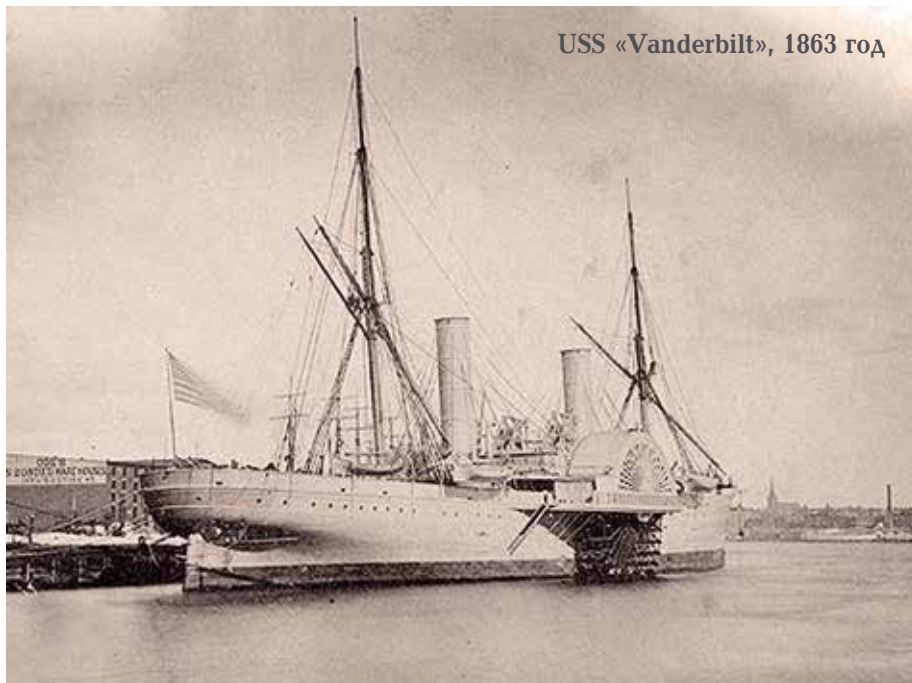
Вандербильт и здесь увидел широкие возможности для бизнеса. На этот раз он не стал «лезть в чужой огород», он придумал новый маршрут. Командор покупает восемь океанских пароходов, создает компанию «Accessory Transit» и за 10 000 долларов покупает у правительства Никарагуа право организации чартера. Компания расчищает русло реки Сан-Хуан (причем, Вандербильт сам стоит на руле пароходика, отправленного на разведку), сооружает доки на озере Никарагуа, а также укладывает двенадцатимильную щебневую дорогу к порту Сан Хуан дель Сюр (к созданию которого тоже прикладывает руку) на западном побережье. Таким образом, старатели, обуреваемые жаждой золота, прибывают не в Панаму, а в никарагуанский порт Грейтаун, плывут по реке Сан-Хуан, затем по озеру Никарагуа. Далее 12 миль, что отделяют западный берег озера от тихоокеанского побережья, едут по вполне комфортной дороге. Маршрут сокращается на 600 миль, по времени занимает на два дня меньше, а проезд стоит четыреста долларов вместо шестисот. Этот проект приносит Вандербилту больше миллиона долларов за год, но власть в Никарагуа сменилась, и новое правительство не пожелало продлить с ним контракт. Тогда Вандербильт переходит работать на панамский маршрут, и конкуренты вновь откупаются от него, но деньги здесь уже другие – 700 тысяч долларов.

## МОРСКИЕ ПРИВЫЧКИ

Одновременно с этим, Командор приступает к трансатлантическим перевозкам, и здесь ему приходится соперничать с такими «монстрами», как «Кунард» и «Коллинз», имеющими правительственную поддержку Британии и, соответственно, США. Вандербильт же работает самостоятельно. Он ставит на линию три океанских лайнера, один из которых – пароход «Вандербильт», самое большое на то время судно из пересекавших Атлантику. В борьбе за пассажиров, Вандербильт использует свой главный принцип: плата за проезд и провоз багажа существенно ниже, чем у соперников. И если те больше ориентируются на богатых пассажиров, то командору доход приносят эмигранты и пассажиры второго и третьего классов. Любопытно, что опытный моряк Вандербильт, знавший, что такое море не понаслышке, все же не страховал свои пароходы – настолько он был уверен в профессионализме своих экипажей и техническом состоянии судов.

В 1861 году Командор «завязывает» с морями. Во-первых, в Америке началась гражданская война между Севером и Югом, а во-вторых... Во-вторых, не надо забывать, что Вандербилту уже было под семьдесят. Так что сферу своих интересов он перенес на сушу, отдав, тем не менее, свою гордость – пароход «Вандербильт» – правительству республиканцев, которое сделало из него военный корабль. С окончанием войны Вандербильт снова делает деньги – это железные дороги, акции... Но несмотря на все свои миллионы, живет он скромно и даже на старости лет при дамах может выругаться так, как это делают только на флоте. Морские привычки остаются с ним до самой смерти.

Никто никогда не мог понять Вандербильта. Предугадать поступки «безумца», каковым считали его менее успешные конкуренты, не представлялось возможным. Но для «Корнеля-лодочника» составляющие успеха были очевидны: тяжелый труд, жесткая конкуренция, ответственность перед клиентом и скромность. 



USS «Vanderbilt», 1863 год



# АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



## РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж  
Тел.: (495) 229-91-19,  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: union@sur.ru  
Почтовый адрес: 125315,  
г. Москва, а/я 61

## ПРИЕМНАЯ РПСМ

в Санкт-Петербурге  
Санкт-Петербург, ул. Двинская,  
д. 10, корп. 2, 7-й этаж  
Тел./факс: (812) 718-63-80,  
718-63-81  
E-mail: petersburg@sur.ru

**Председатель  
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

**Первый заместитель  
председателя  
КОВАЛЬЧУК** Игорь  
Васильевич  
**Заместитель председателя  
ИВАНОВ** Вадим Геннадьевич

## АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация  
**Председатель совета  
КРИВЕНКО** Константин  
Валерьевич  
Мурманск, Флотский проезд,  
д. 3, пом. 1  
Тел./факс: (8152) 42-28-60  
E-mail: murmansk@sur.ru  
Почтовый адрес: 183038,  
г. Мурманск, а/я 123

## БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация  
**Председатель совета,  
заместитель  
председателя РПСМ  
БОДНЯ** Александр Михайлович  
Санкт-Петербург,  
ул. Двинская, д. 10,  
корп. 2, 7-й этаж  
Тел./факс: (812) 251-18-07  
E-mail: srb@sur.ru  
Почтовый адрес: 198035,  
г. Санкт-Петербург, а/я 8

## АЗОВО-ДОНСКАЯ

региональная организация  
**Председатель совета  
СТАХОВ** Игорь Степанович  
Ростов-на-Дону,  
ул. Социалистическая,  
д. 184, 3-й этаж, офис 3  
Тел./факс: (8632) 63-39-12  
E-mail: rostov@sur.ru

## ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация  
**Председатель совета,  
заместитель  
председателя РПСМ  
СУХАНОВ** Николай Михайлович  
Находка, ул. Ленинская,  
д. 2, офис 10  
Тел./факс: (42366) 5-51-44,  
5-61-00  
E-mail: nakhodka@sur.ru

## КАЛИНИНГРАДСКАЯ

региональная организация  
**Председатель совета  
МАМОНТОВ** Вадим  
Владимирович  
Калининград,  
ул. Серпуховская, д. 30, офис 1  
Тел./факс: (4012) 65-63-72,  
65-68-40  
E-mail: kaliningrad@sur.ru

## КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация  
**Председатель совета  
ДАВИДЕНКОВ** Михаил  
Яковлевич  
Петрозаводск, ул. Ригачина,  
д. 8, офис 1  
Тел.: (8142) 57-58-56,  
факс: (8142) 57-73-10  
E-mail: petrozavodsk@sur.ru  
Почтовый адрес: 185005,  
г. Петрозаводск, а/я 105

## СЕВЕРНАЯ

региональная организация  
**Председатель совета  
КРАСНОШТАН** Александр  
Анатольевич  
Архангельск, пр. Ломоносова,  
д. 58, корп. 1, стр. 1  
Тел./факс: (8182) 63-72-60  
E-mail: srprpsm@gmail.com

## ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация  
**Председатель совета  
ЗАДОЯНОВ** Николай  
Григорьевич  
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15  
Тел./факс: (4232) 49-54-06  
E-mail: vladivostok@sur.ru

## ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация  
**Председатель совета  
БЕЛЯКОВ** Алексей Юрьевич  
Новороссийск, ул. Кутузовская,  
д. 17 Тел./факс: (8617) 67-00-  
19, 61-45-59  
E-mail: novorossiysk@sur.ru  
Почтовый адрес: 353907,  
г. Новороссийск, а/я 117

## ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация  
**Председатель совета  
АНОХИН** Вячеслав Сергеевич  
Самара, ул. Горького, д. 82,  
оф. 18  
Тел./факс: (846) 221-24-11  
E-mail: samara@sur.ru  
Почтовый адрес: 443099,  
г. Самара, а/я 2969

## ЮЖНАЯ

территориальная организация  
**Председатель совета  
ПОПОВ** Николай Яковлевич  
Новороссийск, ул. Победы, д.  
16Б  
Тел./факс: (8617) 61-38-44,  
61-18-05  
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

## МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная  
организация плавсостава РПСМ  
**Председатель профкома  
КНЯЗЕВ** Андрей Евгеньевич  
Москва, Большой Коптевский  
проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж  
Тел.: (495) 229-91-19  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: moscow@sur.ru  
Почтовый адрес: 125315,  
г. Москва, а/я 61

## КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная  
организация РПСМ  
**Председатель профкома  
МОСКАЛЕНКО** Анатолий  
Иосифович  
Петропавловск-Камчатский,  
пл. Щедрина, д. 1  
Тел./факс: (4152) 42-51-73  
E-mail: kamchatka@sur.ru  
Почтовый адрес:  
683004,  
г. Петропавловск-Камчатский,  
а/я 12

## ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Астрахань  
**Представитель  
СОЛОПОВ** Алексей Петрович  
Астрахань, ул. Белгородская,  
д. 15а, литер строения А,  
пом. 5  
Тел./факс: (8512) 30-72-35  
E-mail: astrakhan@sur.ru

## ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород  
**Представитель  
ГОРИН** Сергей  
Вениаминович  
Нижний Новгород,  
пр. Ленина, д. 16Б, оф. 516  
Тел./факс: 8 (831) 240 00 20,  
моб.: +7 920 257 94 24

## КРАСНОДАРСКОЕ

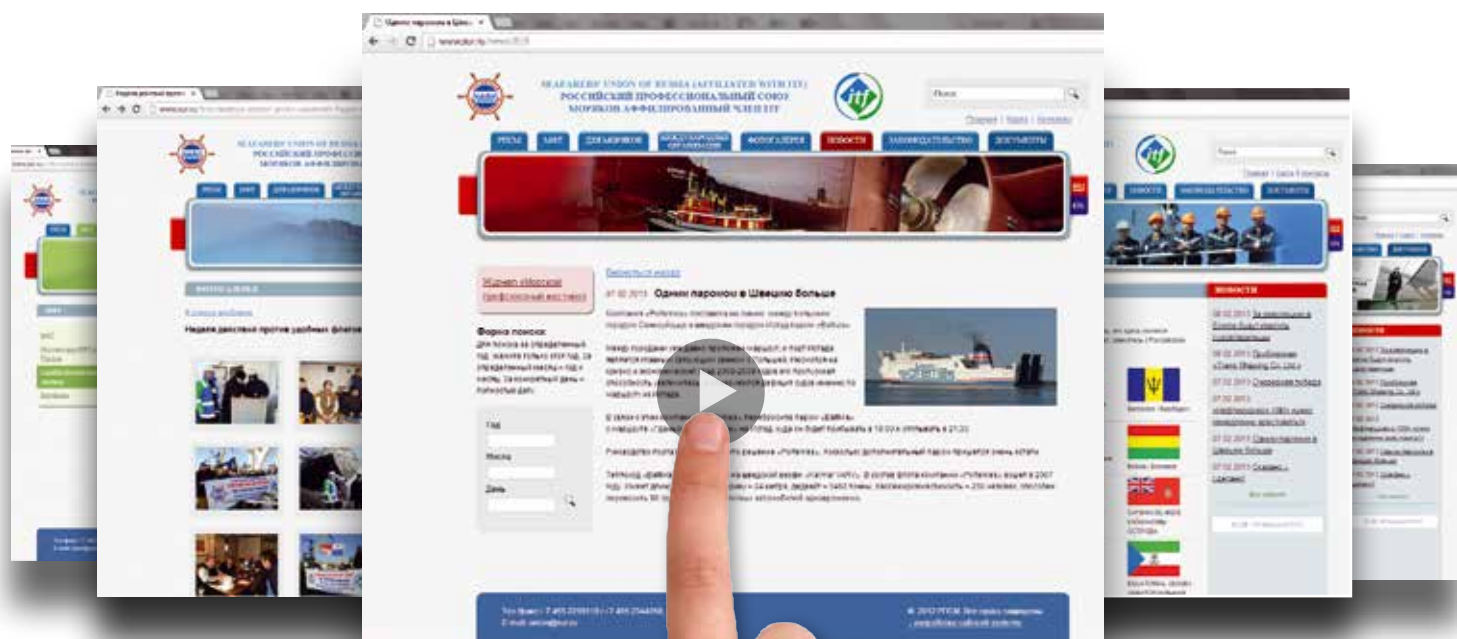
региональное общественное  
учреждение «Центр информации  
и аналитики РПСМ»  
**Директор, заместитель  
председателя РПСМ  
АГЕЕВ** Александр  
Евгеньевич  
Новороссийск, наб. им. адм.  
Серебрякова, д. 15  
(Международный  
центр моряков)  
Тел./факс: (8617) 61-33-55  
E-mail: cia@sur.ru  
Почтовый адрес:  
353922, г. Новороссийск,  
а/я 439



# WWW.SUR.RU

На сайте **WWW.SUR.RU** вы можете:

- найти полезную информацию для себя;
- узнать морские новости;
- посмотреть видео;
- задать вопрос нашим специалистам.



Также на сайте:

- архив журнала «Морской профсоюзный вестник»;
- прямая линия РПСМ.