

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный
Вестник

№4 (85) 2012



КОМУ КОНТРОЛИРОВАТЬ ТРУДОУСТРОЙСТВО МОРЯКОВ В РФ?

АФРИКА В КАЛИНИНГРАДЕ



В НОМЕРЕ In this issue



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 Канунник
Ольга Лукина

Дизайн, верстка
ЗАО «Моби Дик»

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

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

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

Распространяется бесплатно.

Фото на обложке:
автор – Феликс Смирнов

ВРЕМЯ РПСМ

SUR Time

Многократный шенген на 5 лет! 3

Моряк в профсоюзе – застрахованный моряк! 4-5

Наводнение на Кубани – профсоюз протянул руку помощи 26

В ЗОНЕ ВНИМАНИЯ

In the Zone of Attention

Кому контролировать трудоустройство моряков в РФ? 6-7

Арсланбеков слово не держит 10-11

«Плавучая тюрьма» сменила название 15

ПИРАТСТВО

Piracy

«Energy Centurion» вернули свободу 27-29

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

History Pages

Британские моряки и ... русская революция 38-39



АФРИКА В КАЛИНИНГРАДЕ 24-25

МНОГОКРАТНЫЙ ШЕНГЕН НА 5 ЛЕТ!

Европейская комиссия, Брюссель

Инициатива РПСМ по упрощению процедуры выдачи Шенгенских виз российским морякам будет рассмотрена на заседании Европейской Комиссии осенью. Эту информацию подтвердили в отделе по визовой политике Директора внутренних дел Еврокомиссии. По словам представителя отдела Анны-Мари Соренсен, есть все шансы, что в новой версии рекомендаций к Визовому кодексу ЕС, принятие которых запланировано на конец текущего года, будут учтены интересы российских моряков.

Визовый вопрос был поднят на VII Съезде РПСМ, прошедшем в ноябре прошлого года. Делегаты Балтийской территориальной организации предложили коллегам из других регионов поддержать предложение об облегчении визового режима для моряков. Ведь трудности с пересечением границ никого не обходят стороной, будь ты турист, либо моряк – главный винтик мировой экономики, 1000 раз проверенный различными

инстанциями! По долгу службы члены экипажей посещают страны Шенгенского соглашения намного чаще, однако визы вынуждены получать практически на тех же основаниях, что и отдыхающие. Полная неразбериха творится и при перемещениях внутри Шенгенской зоны: так, если моряк заблаговременно получил визу, а в последний момент поменялся порт посадки на судно, что случается довольно часто, то волей-неволей приходится нарушать т.н. правило «страны въезда». Впоследствии для него это может обернуться отказом в визе. Получается парадокс: работают российские моряки на судах под флагами Германии, Нидерландов и других соседней по ЕС, а визы в эти страны надо чуть ли не выпрашивать!

Сей факт не мог более оставаться незамеченным. Проработав вопрос от А до Я, в профсоюзе решили: надо требовать выдачи многократных шенгенских виз российским морякам на срок 5 лет. Пакет документов заявителя в этом случае должен быть предельно прост: загранпаспорт и УЛМ. Более того, по мнению профактивистов, существенным изменением могла бы стать возможность обращаться за визой в любое ближайшее посольство страны-участницы Шенгенского соглашения. Если, к примеру, речь идет о новороссийском моряке, то он получил бы право требовать свой мультишенген в посольстве Греции, использовать который смог бы на всей территории стран-участниц.

Вооружившись железными аргументами, РПСМ обратился в МИД РФ. А пока суд да дело – связался с коллегами из Международной и Европейской федераций транспортников. «Товарищи по цеху» оказались проворнее отечественных чиновников и тут же передали требование РПСМ в соответствующий отдел при Еврокомиссии. Европейские политики, надо отдать им должное, довольно быстро откликнулись на предложение провести рабочую встречу с российскими моряками. По словам председателя РПСМ Юрия Сухорукова, итогом обсуждения стала поддержка инициативы профсоюза.

Следующим этапом в деле реализации поставленной задачи РПСМ стала передача предложения на общее обсуждение подкомитета по визовым делам. Усилиями профсоюза и с помощью зарубежных коллег вопрос попал в повестку дня заседания, которое было уже давно спланировано! По итогам участники мероприятия рапортовали в РПСМ: тема прошла на следующий круг обсуждения. И если так пойдет и дальше, то соблюдение интересов российских моряков может стать поводом для внесения изменений в Визовый кодекс ЕС.

Конечно, до полной победы еще далеко, но одно то, что с подачи профсоюза выделение наших моряков в отдельную категорию уже обсуждается на самом высоком уровне в ЕС, дорогого стоит. А там, глядишь, и американцы пойдут навстречу.

МОРЯК В ПРОФСОЮЗЕ – ЗАСТРАХОВАННЫЙ МОРЯК!

Позволим себе перефразировать знаменитый слоган «Совкомфлота» и скажем: «Health Comes First!» Именно здоровью моряков было посвящено совещание представителей РПСМ и компаний «Совкомфлот», «Новошип» и «Юником», прошедшее в Санкт-Петербурге.



Совещание представителей РПСМ и компаний «Совкомфлот», «Новошип» и «Юником» в Санкт-Петербурге было посвящено здоровью моряков

С 1 августа при наступлении несчастных случаев и заболеваний в межрейсовый период над моряками-членами РПСМ, работающими на судах группы компаний «Совкомфлот» (6500 человек), раскрывается «страховой зонт» – «НС» и «ДМС». Сегодня зона его покрытия не имеет границ, а период действия начинается сразу же после списания моряка с судна и вплоть до назначения на теплоход после отпуска, то есть пока не «включится» страховка, предусмотренная коллективным договором РПСМ. Кроме того, благодаря усилиям профсоюза по договору страхования «НС» значительно увеличена базовая сумма для расчетов при оплате несчастного случая: с 10 до 15 тысяч долларов.

Чтобы продлить действие программ страхования моряков после 2012 года, потребуется совместное финансирование как со стороны профсоюза, так и работодателя. Присутствующие на заседании руководители компаний «Юником», «Новошип» и «Совкомфлот» согласились с инициативой РПСМ. Однако реализации этой благородной цели могут помешать кризисные явления на мировом рынке грузоперевозок. Окончательное решение по данному вопросу будет принято после более тщательного изучения судовладельцами пакета документов, переданного для них РПСМ, в следующем раунде переговоров.

Отметим, что в планах профсоюза – распространение программ страхо-

вания «НС» и «ДМС» на всех членов РПСМ.

В повестку дня совещания попали и другие темы. РПСМ рассказал о той колоссальной работе, которую профактивисты ведут на всех фронтах в преддверии вступления в силу Сводной Конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве», о том, как удалось добиться изменения отдельных пунктов пресловутого Положения о дипломировании в пользу моряков. Немалый ажиотаж вызвала новость о присоединении знаменитой кузницы морских кадров Макаровка к бывшему ЛИВТУ.

– Мы считаем это решение в корне неверным, – в один голос заявили участники совещания. – Анализ деятельности этих двух ВУЗов свидетель-

ствует о том, что именно ГМА является центром подготовки плавсостава для судов всех типов, и именно она должна стать базой для объединения. Налицо некомпетентность чиновников. Мы будем добиваться отмены приказа.

ПРОВЕРИТЬ «ВАЛМАРС»

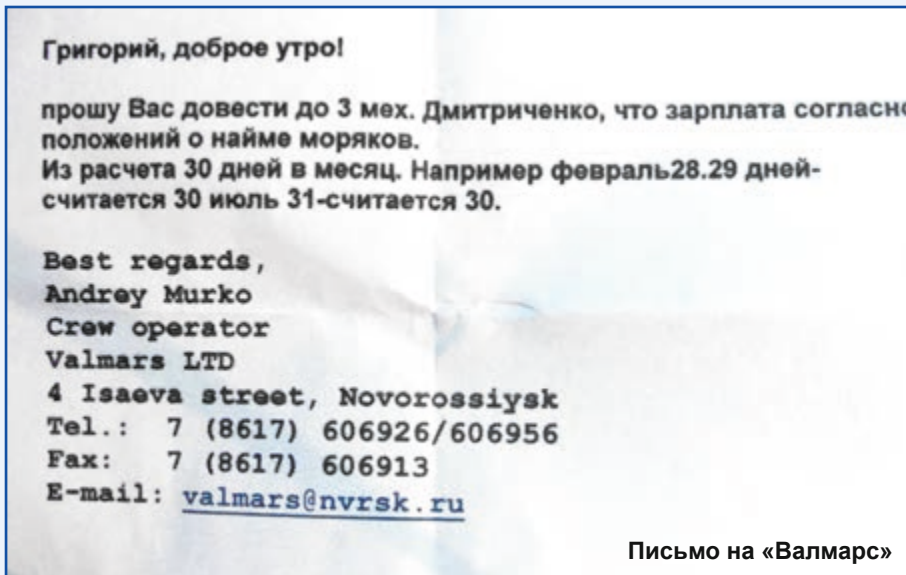
Российский профсоюз моряков направил обращение в Федеральную миграционную службу России с просьбой провести проверку новороссийского круингового агентства ООО «Валмарс». Поводом для обращения послужили жалобы российских членов экипажа судна «Filia»: старшего механика Киселева, третьего механика Дмитриченкова, матросов Митина и Растанова.

Трудоустроившись через ООО «Валмарс» на это судно, моряки вынуждены были жить и работать в жутких условиях. На судне отсутствовали запасы продовольствия, не было никакого санитарно-гигиенического обеспечения: крысы круглые сутки шныряли по камбузу, в каютах отсутствовали кондиционеры, а само судно находилось в аварийном состоянии. Кроме того, судовладелец постоянно задерживал заработную плату, а также безосновательно штрафовал моряков.

При этом ООО «Валмарс» трудоустроивало моряков не бесплатно, а взимало с них деньги под видом оказания консультационных услуг. Например, Андрей Дмитриченков заплатил ООО «Валмарс» 18 000 рублей за «консультации по вопросам успешного выполнения трудового договора и особенностям работы на конкретном судне».

В РПСМ считают, что такие консультации являются скрытой формой побора с моряков, поскольку ООО «Валмарс» в силу конвенционных требований должен безвозмездно информировать моряков об условиях их предстоящей работы на судне. Тем не менее, даже за деньги, ООО «Валмарс» не смог обеспечить выполнение собственных обязательств перед моряками.

При таких обстоятельствах РПСМ настаивает, что ООО «Валмарс» должно вернуть трудоустроенным им членам экипажа т/х «Filia» денежные средства, полученные в счет оплаты этих сомни-



Письмо на «Валмарс»

тельного качества услуг. Это во-первых. А во-вторых, ООО «Валмарс» должно компенсировать членам экипажа т/х «Filia» понесенный ими ущерб в размере неполученной заработной платы и расходов по репатриации в случае их отказа от продолжения работы на этом судне.

НА ЭКЗАМЕН С ПРОФСОЮЗОМ!

Российский профсоюз моряков обратился к руководителю Федерального агентства морского и речного транспорта А.А. Давыденко по вопросу реализации ряда требований Положения о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденного приказом № 62 15 марта 2012 года. Профсоюз, в частности, настаивает на включении представителей РПСМ в состав морских квалификационных комиссий (МКК), а также на их привлечении к участию в составлении структуры курсов переподготовки и повышения квалификации моряков.

— С учетом крайней степени значимости этого документа для трудовых и социально-экономических интересов моряков и в соответствии с п. 7 Положения, предусматривающим включение в состав МКК представителей общественных организаций, просим Вас проконтролировать включение в их новый состав представителей организаций РПСМ на местах, — говорится в обращении РПСМ.

По мнению моряков, работа профсоюза в составе квалификационных

комиссий предоставила бы членам экипажей необходимую защиту и возможность оперативно обратиться за помощью в случае возникновения любой спорной ситуации. «Вы можете сравнить это с включением в состав экзаменационной комиссии в школе или институте кого-то из родителей выпускников, — объясняют члены РПСМ. — Если экзаменуемому покажется, что у членов комиссии к нему предвзятое отношение, то при поддержке общественной организации он тут же сможет защитить свои интересы».

С правовой точки зрения включение представителей общественных организаций в состав МКК с подписанием приказа № 62 стало обязательным. На сегодняшний день это требование выполняется только в Санкт-Петербурге,

где в работе квалификационной комиссии участвует главный технический инспектор труда профсоюза Е.А. Хижняк.

Другой вопрос, по которому РПСМ обратился к главе Росморречфлота, — это право на участие заинтересованных представителей организаций моряков и судовладельцев в составлении программ переподготовки и повышения квалификации, закрепленное Конвенцией ПДНВ. И для того, чтобы устранить любые возможные разночтения, РПСМ считает необходимым проведение совещания всех заинтересованных сторон, в том числе представителей профсоюза.

Напомним, что тем временем начался процесс признания образовательной деятельности морских учебных заведений Минтрансом РФ. Первым отраслевым ВУЗом, получившим «добро» на подготовку членов экипажей морских судов, стал Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского. Между ВУЗом и Министерством транспорта также подписано соглашение, дающее право на ведение образовательной деятельности по подготовке и переподготовке специалистов всех уровней плавсостава сроком на пять лет.

В соответствии с приказом № 62 Министерства транспорта с 10 июля 2012 года данную процедуру должны пройти все учебные заведения страны, претендующие на дипломирование членов экипажей морских судов. В настоящее время на рассмотрении ведомства находятся 30 заявок, решение по ним будет вынесено в конце месяца.



Профсоюз настаивает на включении представителей РПСМ в состав морских квалификационных комиссий (МКК). На сегодняшний день это требование выполняется только в Санкт-Петербурге, где в работе квалификационной комиссии участвует главный технический инспектор труда профсоюза Е.А. Хижняк (на снимке второй слева).

РПСМ бьет тревогу. Российские власти не контролируют соблюдение конвенции МОТ № 179 «О найме и трудоустройстве моряков».

Целых два года Федеральная служба по труду и занятости (Роструд), отвечающая за исполнение установленного ею же механизма контроля за посреднической деятельностью по трудоустройству моряков на морские суда под государственным флагом России в качестве членов их экипажей, не может провести полноценную проверку компаний «Балттречфлот» и «Топсейл», явно нарушающих эти предписания и законные права моряков. Эксперты сомневаются в правомерности этих полномочий Роструда. Не исключено, что по этой причине после вступления в силу Конвенции МОТ 2006 «О труде в морском судоходстве» российские суда будут массово задерживать за рубежом. В Роструде претензии не комментируют.



КОМУ КОНТРОЛИРОВАТЬ ТРУДОУСТРОЙСТВО МОРЯКОВ В РФ?

Питерская компания «Балттречфлот» и калининградская фирма «Топсейл» получили скандальную известность в конце 2010 года, когда финские докеры в порту Ловииса отказались разгружать российское судно «Кирстен». Причиной для бойкота послужило нарушение трудовых прав членов экипажа. Финский профсоюз моряков, чье внимание привлекла ситуация с этим судном, без труда выяснил, что этот теплоход, над которым гордо реет российский триколор, почему-то продолжают эксплуатировать партнеры «Балттречфлота» по бизнесу из Голландии, ранее передавшие его по бербоут-чартеру своему российскому коллеге. Финские побратимы РПСМ справедливо расценили сложившуюся ситуацию как двойную регистрацию судна с целью ущемления моряков в их трудовых правах и, прежде всего, в праве на справедливую оплату труда, и провели акцию бойкота, вынудив горе-судовладельца заключить стандартный коллективный договор ИТФ с экипажем. Правда, действовало это соглашение совсем недолго. По прибытию в родные, так сказать, пенаты, где и стены помогают, российский судовладелец теплохода прекратил «деловые отношения» с голландцами, и судно перестало считаться «удобным». А вот схема использования труда членов его экипажа, а также другого аналогичного судна ООО «Балттречфлот» – т/х «Леди Ольга», по-прежнему осталась незаконной.

Так, в ходе проверок территориальными подразделениями Роструда в Санкт-Петербурге и Калининградской области, проведенными по инициативе

РПСМ, было установлено, что все члены экипажей состоят в штате круинговой компании ООО «Топсейл». При этом чтобы уменьшить расходы на оплату труда и на платежи по обязательному социальному страхованию, работодатель установил символические размеры заработной платы членам экипажей обоих теплоходов.

Однако, несмотря на возражения РПСМ о недопустимости применения этой явно юридически порочной схемы, Государственная инспекция труда в Санкт-Петербурге так и не обязала ООО «Балттречфлот» принять на себя функции работодателя в отношении членов экипажей судов «Кирстен» и «Леди Ольга».

– Со стороны Государственной инспекции по труду в Калининградской области тоже не было проявлено должной настойчивости в этом отношении, – поясняют в РПСМ. – Инспекторов удовлетворило сообщение от директора ООО «Топсейл» о том, что он якобы прекратил коммерческое партнерство с ООО «Балттречфлот» в отношении использования труда моряков.

Однако предприниматель лукавил. Как выяснилось в дальнейшем, ООО «Балттречфлот» и ООО «Топсейл» не прекращали работать по старым схемам. Причем раскрыли обман юристы РПСМ вовсе не благодаря инспекторам Роструда, а с помощью сотрудников Санкт-Петербургского регионального отделения Фонда социального страхования Российской Федерации.

Дело в том, что оба теплохода «Кирстен» и «Леди Ольга» позднее, по инициативе ООО «Балттречфлот», были

переведены из бербоут-чартерного судового реестра в Российский международный реестр судов (РМРС). Этот правовой режим освобождает судовладельцев практически от всех социальных взносов в интересах членов экипажей судов, за исключением уплаты небольших по объему взносов по обязательному страхованию членов экипажей от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. Вот РПСМ и решил поинтересоваться, как ООО «Балтречфлот» выполняет эти небольшие и необременительные для себя обязанности. По итогам проведенной специалистами ГУ Санкт-Петербургского регионального отделения ФСС РФ камеральной проверки ООО «Балтречфлот» было установлено, что члены экипажей обоих морских судов в штатном расписании их владельца не состоят, сами суда находятся на комплексном обслуживании флота по трудовому аутсорсингу на основании Агентского соглашения (договора о предоставлении персонала) с тем же пресловутым ООО «Топсейл», клявшимся ранее о прекращении всех партнерских связей с этим судовладельцем.

– В этой связи РПСМ недавно вновь был вынужден обратиться в Роструд с требованием немедленно прекратить произвол и навести законный порядок в трудовых отношениях членов экипажей российских морских судов «Леди Ольга» и «Кирстен», – сообщили в РПСМ. – В противном случае, в контексте требований Конвенции 2006 года по труду в морском судоходстве по подбору и трудоустройству моряков, РПСМ будет вынужден не только поставить под сомнение способность Роструда осуществлять контрольные функции за посреднической деятельностью по трудоустройству моряков на морские суда под государственным флагом Российской Федерации, но и установленный для этого правовой механизм в виде приказов бывшего Минздравсоцразвития России, функции которого перешли к Минтрудсоцзащиты России.

По словам юристов, речь идет о двух приказах. Приказе № 962н от 08.12.2009 года, согласно которому все трудовые договоры о найме на работу на суда под российским флагом должны регистрироваться в территориальных органах Роструда. И приказе № 939н от 02.12.2009 г. об утверждении примерной формы трудового договора, заключаемого работодателем (судов-

ладельцем) и работником для работы в составе экипажей морских судов под государственным флагом России.

Впрочем, ничего удивительного в этой ситуации нет. «МПВ» еще в прошлом году писал о том, что Роструд не справляется с выполнением полномочий компетентного органа в области трудоустройства на суда под российским флагом. По сведениям источников в Роструде, таковой существует только на бумаге, добрая половина судов под российским флагом им не охвачена.

– Мы, конечно, пытаемся контролировать трудоустройство на суда под российский флаг, но судовладельцы должны нам сами сообщать о договорах, заключенных с экипажами, – поясняет источник в ведомстве. – Проверить каждую контору мы не в силах.

Прокомментировать официально и оперативно ситуацию Роструд так и не смог.

Между тем РПСМ намерен снова поднять проблему контроля за наймом российских моряков как на суда под российским флагом, так и под иностранным. Соответствующие предложения уже направлены министру транспорта Соколову в плане его предстоящей встречи с руководителями транспортных профсоюзов.

В РПСМ считают, что функции компетентного органа по реализации положений конвенции МОТ 2006, в которых говорится о трудоустройстве моряков на суда под российские и иностранные флаги, должен взять на себя в полном объеме Минтранс России.

– Необходимость этого диктуется тем, что Роструд и ФМС показали свою полную неэффективность в реализации аналогичных положений

Конвенции № 179. Фактически эти государственные органы, наделенные властными полномочиями, бездействуют и не защищают права трудоустроенных моряков, – поясняют в РПСМ.

При этом нынешняя система регулирования деятельности по трудоустройству моряков громоздка и неповоротлива, характеризуется различным нормативным регулированием. При том что трудоустройством на российские и на иностранные морские суда занимаются, как правило, одни и те же круинги, два компетентных органа в этих вопросах – ФМС и Роструд – не взаимодействуют между собой.

Также в РПСМ отмечают несоответствие действующей правовой базы регулирования по трудоустройству российских моряков конвенционным требованиям. Например, в российском законодательстве не предусмотрена материальная ответственность организаций, занимающихся трудоустройством российских моряков, за некачественные услуги, в результате которых моряки понесли денежный ущерб. Между тем отсутствие должной компетенции и ресурсов у специалистов ФМС и Роструда крайне отрицательно сказывается на качестве и сроках проводимых проверок.

Более того, органы Роструда согласно российскому законодательству, в частности, статьи 356 ТК РФ, имеют право проводить проверки и применять меры инспекторского реагирования только в отношении работодателей. Проверять круинговые агентства Роструд не имеет права. Это означает, что его полномочия как компетентного органа всегда могут быть поставлены под сомнение и опротестованы любым ушлым круингом.

dp.ru 19 сентября 2012
Смск. 13:07 Понед в Петербурге
Сайт: +7 812 300 0000 Санкт-Петербург Москва Калининград

Главная Новости компаний Кресты Выборы Губерны Деловой журнал Кто есть кто Рынки dpTV Деловой Петербург

24 марта 2011, 17:37 03:24

Матрос "Балтречфлота" получил свою зарплату через суд

В Санкт-Петербургскую транспортную прокуратуру пришло письмо от Эдуарда Зилкина, работавшего в судоходной компании "Transglobal Enterprises Ltd" по контракту с компанией ООО "Балтречфлот" в должности матроса 1 класса в составе экипажа теплохода "Глория". В свое время он обратился в прокуратуру за помощью: почти 4 месяца он не получал зарплату, задолженность составила 96 тысяч 340 рублей.

Санкт-Петербургская транспортная прокуратура провела проверку соблюдения требований трудового законодательства Администрацией ООО "Балтречфлот" и установила, что факты, изложенные в обращении Зилкина, соответствуют действительности.

В связи с выявленными нарушениями Санкт-Петербургская транспортная прокуратура внесла в адрес генерального директора ООО "Балтречфлот" с требованием устранить нарушения.



10 августа в нескольких российских городах прошли массовые акции солидарности в поддержку профсоюза докеров порта Восточный и его лидера Леонида Тихонова. В Находке на согласованный городскими властями пикет перед зданием администрации ОАО «Восточный порт» вышло около 100 активистов Российского профсоюза докеров и работников портов Восточный и Находка. В руках участники акции держали плакаты: «Нет репрессиям против рабочих организаций», «Сплоченные профсоюзы – крепкое общество», «Не надо плакать – организуйтесь» (на фото). Во Владивостоке к акции присоединились докеры-механизаторы сменных бригад. В портах Посыет (Приморский край), Ванино (Хабаровский край), Архангельска, Санкт-Петербурга, Высоцка, Новороссийска и Туапсе (Краснодарский край) в полдень докеры выразили свою солидарность с профсоюзными активистами Восточного порта, подавая гудки и сигналы перегрузочной техники. Поддержали докеров в Москве. В знак солидарности с российскими коллегами в стивидорных компаниях портов Таллинна, Мууга, Палдиски и Пальссааре состоялись профсоюзные собрания.

Леонид Тихонов стал фигурантом восьми уголовных дел в начале лета. Его обвинили в присвоении и растрате профсоюзных денег. Однако докеры уверены, что уголовные дела против Тихонова были сфабрикованы при содействии руководства предприятия. На акциях протеста, которые прошли по всей стране, докеры потребовали прекращения уголовного преследования Тихонова. Между тем скандал вокруг уголовного дела против профлидера может выйти на международный уровень. По словам президента Конфедерации труда России Бориса Кравченко, если требования докеров не будут удовлетворены, то к акциям протеста присоединятся международные профсоюзные организации, которые будут пикетировать российские посольства за рубежом.

Решение о пикетировании администрации ОАО «Восточный порт» было принято 29 июля 2012 года на конференции профсоюза.

— Уголовное преследование Леонида Тихонова инициировало руководство порта, и оно носит явно заказной характер, — рассказывает председатель РПД Василий Козаренко. — Все следственные действия проводятся с грубейшими нарушениями закона. Более того, полиция оказывает давление и на других членов профсоюза.

По словам Козаренко, их вызывают для бесед в полицию, где задают вопросы следующего характера: «Зачем вам нужен этот профсоюз? Чем он вам помог? Зачем вы платите взносы?»

— Так что после таких допросов становится понятно, что уголовное дело направлено не только на устранение неудобного лидера, но и на развал всей организации, — поясняет Козаренко. — После изъятия документов работа профсоюза была парализована.

Началу уголовного преследования Леонида Тихонова предшествовала возросшая активность профсоюза докеров в Восточном порту. В мае профсоюз направил несколько жалоб в прокуратуру и трудовую инспекцию. А в июне поднял вопрос о невыполнении работодателем коллективного договора. Буквально через неделю после этого к Тихонову пришли с обыском полицейские из следственного отделения Находкинского ЛО МВД России на транспорте. Профлидера обвинили в присвоении и растрате 50 тысяч рублей,

ДОКЕРЫ ВСТАЛИ НА ЗАЩИТУ СВОЕГО ЛИДЕРА

выделенных на новогодние подарки членам профсоюза.

Поводом для проведения обысков и возбуждения уголовного дела послужило заявление от директора по производству ОАО «Восточный порт» Лазарева о якобы имевшейся растрате профсоюзных денег.

— Деньги, в растрате которых обвиняют Тихонова, перечислялись на оздоровительную и культурно-массовую работу согласно коллективному договору, — поясняет Козаренко. — По договору профсоюз регулярно предоставлял отчет, на что были потрачены деньги. И никаких вопросов и претензий у работодателя не возникало.

Однако в 2011 году по инициативе работодателя схема перевода этих денег была изменена — они перестали поступать на счет профсоюза и стали распределяться специально созданной для этого комиссией. С этого момента Тихонов к этим деньгам не имел отношения.

— Но Тихонова обвиняют в растрате денег на новогодние подарки именно в 2011 году, — недоумевает Козаренко. — Даже если допустить, что растрата имела место быть, причем здесь он? Хотя, по нашим сведениям, растраты не было. Все получили подарки.

Кстати, профсоюз докеров не в первый раз сталкивается с таким давлением со стороны правоохранительных органов. По такой же схеме возбуждались уголовные дела против лидера первичной профсоюзной организации в Туапсе Эдуарда Журавлева и лидера докеров в Новороссийске Александра Перебоева. Их также обвиняли в растрате денег, которые выделялись на культурно-массовые меро-

приятия. Причем, действовали правоохранители по аналогичной схеме — изымали всю документацию и парализовывали работу профсоюза. Сейчас расследование уголовных дел против лидеров приостановлено за недоказанностью улик.

Между тем постановление о возбуждении уголовного дела против лидера профсоюза Тихонова, по мнению юристов, противоречит российскому законодательству, согласно которому профсоюзы независимы в своей деятельности от органов исполнительной власти, органов местного самоуправления и работодателей. Профсоюзы ведут свою хозяйственную деятельность самостоятельно и не подотчетны работодателю. Финансово-хозяйственную деятельность профсоюза может проверять только ревизионная комиссия.

Обыски в офисе также проводились с грубейшими нарушениями УПК. Опись изъятых не проводилась. Понятые присутствовали на обыске только первые 40 минут, хотя он длился более 7 часов.

Полицейские утверждают, что несколько чеков в отчетности поддельные, магазины их не признают, но в профсоюзе понятия не имеют, о чем идет речь. Полицейские уверяют, что действуют в рамках закона.

— Мы расследуем дело в отношении конкретного лица, а не профсоюза. Нам поступил сигнал о совершении преступления, мы отреагировали, — уверяет начальник Находкинского ЛО МВД майор полиции Виктор Пословин.

В администрации порта, по инициативе которой расследуется уголовное дело, от комментариев воздерживаются.

— Все точки над этим делом расставит следствие, — заявляют там.

Скандал вокруг неправомерного преследования Тихонова уже вышел на федеральный уровень. Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) направила письмо управляющему порта Лазареву и обратилась в Генеральную прокуратуру России с требованием разобраться в ситуации.

— Пока ответа из Генпрокуратуры нет, но мы надеемся, что по нашему обращению будет проведена полноценная проверка, — поясняет председатель ФПРМТ Игорь Павлов. — Надо постараться отбить охоту у работодателей привлекать силовые органы к решению внутренних трудовых споров. К сожалению, этот случай не единственный. Профсоюзные организации на местах периодически сталкиваются с давлением.



История о злключениях членов экипажа ЗРС «Тюлень-6», ставших заложниками бизнес неудач своего судовладельца, все лето не сходила с газетных полос. Полгода одиннадцать российских моряков жили в Африке на обесточенном судне без запасов питьевой воды и продовольствия. Лишь благодаря усилиям РПСМ экипаж удалось репатриировать на родину. Однако ставить точку в этой скандальной истории рано. Судовладелец до сих пор не сдержал свое обещание – погасить задолженность по заработной плате. Между тем статью 145.1 в Уголовном кодексе Российской Федерации, предусматривающую до пяти лет лишения свободы за невыплату зарплаты, еще никто не отменял.

АРСЛАНБЕКОВ СЛОВО НЕ ДЕРЖИТ

СУДОВАДЕЛЕЦ «ТЮЛЕНЯ-6» ДО СИХ ПОР НЕ РАССЧИТАЛСЯ С МОРЯКАМИ

Девять из одиннадцати членов экипажа ЗРС «Тюлень-6» возвратились в Россию 14 июля 2012 года. Деньги на репатриацию моряков были выделены из федерального бюджета после обращений Российского профессионального союза моряков в администрацию Президента России Владимира Путина, МЧС России и Министерство иностранных дел. Тогда же была достигнута договоренность с судовладельцем – дагестанским предпринимателем Магомедом Арсланбековым, что он в течение месяца выплатит морякам задолженность по зарплате за весь период пребывания на судне. Общий размер задолженности составляет около 80 тысяч долларов.

Моряки до сих пор сидят без гроша в кармане, а судовладелец продолжает кормить обещаниями, рассказывая о намечающихся выгодных контрактах.

– Мы (члены экипажа «Тюлень-6» – ред.) периодически созваниваемся друг с другом, чтобы узнать последние новости о судне, – рассказывает Сергей Панасюк, работавший старшим механиком на «Тюлене-6». – Но пока судовладелец ни с кем из нас на связь не выходил и денег никому не перечислял.

Тем временем среди моряков гуляет слух о том, что Магомеду Арсланбекову

все-таки удалось заключить контракт с некоей сирийской компанией на лов рыбы. Сирийцы, якобы, даже согласились оплатить ремонт судна, которое продолжает стоять на приколе в порту Муанда.

По мнению Панасюка, качественно починить судно в Конго практически невозможно, так как оно сейчас находится в аварийном состоянии.

– На самом деле, первоначально, мы должны были гнать судно из Новороссийска в Севастополь на ремонт, – вспоминает начало своей конголезской

эпопеи старший механик. – Но потом планы судовладельцев неожиданно изменились, и конечным пунктом маршрута стало значиться Конго. Весь экипаж был тогда обескуражен этим решением, ведь судно нуждалось в неотложном ремонте.

Неисправности незамедлительно сказались на ходовых характеристиках судна – Средиземное море «Тюлень-6» пересекал три недели.

– Более того, когда мы попали в шторм, у нас отказал главный дви-



Первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук (в центре) встречает моряков в московском аэропорту



Последние формальности – и домой!

гатель, – рассказывает Панасюк. – По идее мы должны были дать сигнал SOS, и к нам немедленно бы выслали буксир, чтобы привести в ближайший порт, потому что в море такая работа не делается. Но так как ситуация на тот момент была безвыходная: либо мы ремонтируем движок, либо переворачиваемся и идем ко дну, нам пришлось самим варить железо. А рядом с нами тонули три судна, и подойти мы к ним не могли.

Потом в Атлантике, по словам Панасюка, были снова проблемы с двигателем.

– Так что до Конго мы добрались чудом, – резюмирует он. – Поэтому я даже не знаю, как там ребята справятся с ремонтом.

Между тем, по словам зампреда РПСМ Игоря Ковальчука, информацию о том, что сейчас «Тюлень-6» ремонтируется в Конго на деньги некоей сирийской компании, подтвердили и моряки, оставшиеся на судне. По их словам, судовладелец обещает рассчитаться, как только судно начнет лов.

В РПСМ к этим обещаниям относятся со сдержанной настороженностью – слишком много их уже было. Чтобы заставить судовладельца перейти от обещаний к делу, Российский профсоюз моряков обратился в Генеральную прокуратуру и Роструд с просьбой восстановить нарушенные трудовые права членов экипажа ЗРС и проверить деятельность компании ООО «Олимпия», которая эксплуатирует судно «Тюлень-6» на основе договора бербоут-чартера.

– Согласно Трудового кодекса и Кодекса торгового мореплавания ООО «Олимпия» должно было, как судовладелец и работодатель, заключить трудовые договоры с моряками и от своего имени начислять заработную плату,

перечислять НДФЛ за членов экипажа в налоговые органы, делать отчисления в Пенсионный фонд Российской Федерации и в другие внебюджетные фонды, – поясняют в РПСМ. – Однако на момент прибытия «Тюлень-6» в Африку трудовые договоры были заключены почему-то с индивидуальным предпринимателем с Магомедом Магомедбириковым, как собственником и арендодателем судна, и подписаны его представителем по доверенности Гаджиалиевым, что является грубым нарушением закона.

Между тем Махачкалинская транспортная прокуратура фактически отказалась проверять ООО «Олимпия», сославшись на то, что генеральный директор фирмы Магомед Арсланбеков находится в Конго.

«Поэтому вопрос о возможном принятии мер прокурорского реагирования по содержащимся в нашем обращении доводам о нарушении трудовых прав членов экипажа ЗРС «Тюлень-6» будет решен по возвращении Арсланбекова», – говорится в ответе, пришедшем из Махачкалинской транспортной прокуратуры.

Вместо того чтобы проводить проверку ООО «Олимпия», дагестанские прокуроры переадресовали обращение профсоюза в Государственную инспекцию труда республики Дагестан якобы «по подведомственности». Такие действия махачкалинской транспортной прокуратуры и упорное нежелание восстановить законность наво-

дят на подозрения, что прокурорские работники сознательно покрывают «проштрафившегося» работодателя. Хотя надзором за соблюдением законодательства в сфере трудовых отношений занимается не только инспекция труда, но и прокуратура.

Между тем, по мнению юристов РПСМ, в действиях судовладельца явно усматриваются признаки уголовного преступления.

– Возможно, что судовладелец и сам стал заложником своих сорвавшихся планов. Но моряки из-за его просчетов страдать не должны, – поясняет юрист. – К тому же статья 145.1 в Уголовном кодексе Российской Федерации, предусматривающую до пяти лет лишения свободы за невыплату зарплаты, еще никто не отменял.


Применить эту статью к судовладельцам очень сложно из-за специфики морского бизнеса. Суда передаются в аренду и субаренду по договорам бербоут-чартера, и нередко оказывается так, что фактическим владельцем судна является заграничная компания. Однако в случае с «Тюленем-6» все по-другому.

Судном владеет российская компания, и оно ходит под российским флагом. Так что нарушения законодательства налицо. К тому же, как показывает практика, перспектива уголовного наказания быстро заставляет работодателей находить средства на выплату зарплат, – говорят юристы.

Надо ли говорить, что членам экипажа «Тюлень-6» деньги нужны, как воздух. За полгода конголезской эпопеи их семьи влезли в долги, на некоторых из моряков были оформлены кредиты. Теперь от выплат судовладельца зависит, сумеют ли моряки и их семьи рассчитаться с долгами или попадут в новые долговые ямы.

Под пристальным вниманием СМИ





СЕМИНАРЫ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «СОВКОМФЛОТ» - САМЫЙ ЛУЧШИЙ СТАНДАРТ

В 2010 году в Маниле на дипломатической конференции были приняты поправки к Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и связанному с ней Кодексу. Событие историческое: документ является одним из тех, на которых зиждется нормативно-правовая система морского транспорта в мире. Другими словами, рано или поздно моряки, в том числе и российские, судовладельцы, учебные организации, национальные морские власти должны соответствовать требованиям дополненной Конвенции ПДНВ в части компетенции. В этой связи предусмотрен переходный период к новой сертификации до 1 января 2017 года для постепенного внедрения её положений в жизнь правительствами стран-участниц (Администраций) конвенции, под флагом которых суда имеют право ходить.

В общем, ничего страшного не произошло, впереди достаточно времени, чтобы все успеть сделать к намеченному сроку. Никаких сверхъестественных требований Конвенция ПДНВ не выставляет. Главный её смысл состоит в том, чтобы обеспечить безопасность человеческой жизни, повысить эффективность навигации, защиты и сохранности морской среды. И не за счет денег и нервов моряков, которые бы получили головную боль в связи с получением сертификатов о компетентности, в том числе и квалификационных, подтверждений, равно как и других документов, свидетельствующих о выполнении требований Конвенции ПДНВ. По крайней мере, такой напрашивается вывод, если ознакомиться с текстом содержащихся в ней положений.

На практике все выглядит гораздо запутаннее и сложнее, поскольку ничто не мешает национальным стандартам компетенции моряков быть выше установленных Конвенцией ПДНВ. Требования к их выполнению могут не



Генсек ИМО Койджи Секимидзу на вопрос «МПВ» о квалификации российских моряков ответил: «Моё глубокое убеждение состоит в том, что компетентность россиян не подлежит сомнению, поскольку она полностью соответствует требованиям Конвенции ПДНВ».

только варьироваться, но и наводить на невеселые мысли о целесообразности организации профессиональной подготовки в том или ином ключе. Хорошо знакомая российским морякам

процедура продления сроков действия дипломов каждые пять лет – из их числа. В учебно-тренажерных центрах, действующих на основании лицензии Минтранса России, хорошо понимают, что знания – сила, а при умном подходе – еще и деньги. Туда моряки (капитаны, старпомы, стармехи и т.д.) несут свои «тыщи», чтобы заполучить вожделенный сертификат.

Конечно, есть судоходные компании, которые потом возмещают морякам понесенные расходы: взять тот же «Совкомфлот». Но таких не так много. Ведь траты, как вы понимаете, исчисляются не одним рублем. Надо отдать должное «Юникуму», входящему в Группу компаний «Совкомфлот», который изыскивает средства на проведение ежегодных семинаров старших офицеров компании, в ходе которых рассматриваются различные вопросы, имеющие самое прямое отношение к обе-

спечению безопасности человеческой жизни, повышению эффективности навигации, защите и сохранности морской среды.

В работе подобных мероприятий принимают участие специалисты ведущих морских учебных заведений, наряду со своими коллегами из-за рубежа они выступают с лекциями как раз по данной тематике. Приглашаются и представители известных во всем мире компаний в области разработки высокотехнологической продукции, включающей в себя береговые системы судоходства, судового оборудования, навигационных комплексов, морских тренажеров. Морякам рассказывается о последних достижениях «Совкомфлота» в области развития Северного морского пути, о разных проектах, включая освоение нефтегазовых месторождений. Причем любой научно-исследовательский институт может позавидовать уникальному опыту и наработкам «Совкомфлота» в этой сфере. Немаловажно и то, что семинары – это своего рода площадка, где моряки могут задать специалистам интересующие вопросы и получить на них исчерпывающие ответы.

Подобные мероприятия не обходятся без участия руководителей «Совкомфлота» и высоких гостей. Достаточно сказать, что не кто иной, как генеральный секретарь Международной морской организации Койджи Секимидзу посетил семинар старших офицеров «Юникама Санкт-Петербург», проходившего 31 мая-1 июня 2012 года в Санкт-Петербурге. Это ли не лучший показатель высокой оценки работы Группы компаний «Совкомфлот», направленной в сторону практических навыков и квалификации плавсостава, подкрепленных теоретическими знаниями, с учетом дополнительных требований к компетенции в соответствии с Манильскими поправками?

Мы нисколько не преувеличиваем, когда так говорим. Достаточно напомнить, что одним из условий обновления сертификата Конвенции ПДНВ для капитанов и старших помощников капитанов на судах валовой вместимостью 500 рег. тонн и более является демонстрация того, что они используют свои лидерские способности и умение работать в команде; вносят вклад в безопасность персонала и судна. Как



В соответствии с Манильскими поправками судовладелец несет дополнительную ответственность в отношении служащих на его судах моряков, а также за выполнение ими установленных требований. Владимир Юндт, суперинтендант, «Юникон Кипр»: «Благодаря мерам, предпринятым компанией, ни одно судно «Совкомфлота» не было захвачено пиратами».

это лучше всего делать на практике, на что обращать внимание и какие следует предпринять действия, чтобы свести возможные конфликты в коллективе на ноль, тоже рассказывается в ходе семинаров старших офицеров компании «Юником».

Если подытожить вышесказанное, возникает закономерный вопрос: к чему судовладельцу или морякам оплачивать курсы учебно-тренажерных центров, когда в качестве альтернативы есть подобные семинары, которые на порядок дешевле? В некоторых случаях они не имеют аналогов в мире по подаче материала, основанного на практическом опыте. Тогда почему бы не дать таким компаниям, как «Совкомфлот», право на организацию курсов, в том числе и краткосрочных, о которых говорится в «Положении о дипломировании членов экипажей морских судов», для продления диплома? Хорошая мысль, господа чиновники Минтранса России, не находите? Она, безусловно, придется по сердцу морякам и судовладельцам вследствие великой экономии денежных средств, времени и нервов. А главное, будет отвечать всем требованиям дополненной Конвенции ПДНВ.



Капитан Александр Никифоров, т/х «SCF Baltica», тот самый – прошел Севморпутем в 2010 году, один из участников семинара.

Обновление и переаттестация

«Моряки, назначенные на любое из судов, проходят переподготовку или новую подготовку в соответствии с требованием Конвенции». Следовательно, моряк может обновить и переаттестовывать сертификат компетентности различными способами:

1. Оценка текущего опыта работы и знаний, полученных на соответствующем судне по существующей Конвенции ПДНВ, например, подтверждение службы на танкере;
2. Курсы профессиональной подготовки компании, например, ознакомление с мерами безопасности в соответствии с новыми стандартами Конвенции ПДНВ;
3. Обучение в процессе службы, например, тренировки по тушению пожаров;
4. Прослушивание курса в аккредитованной учебной организации, например, по Электронно-картографической навигационной информационной системе (ECDIS) или для рядовых с объединенными обязанностями;
5. Устный экзамен в администрации, например, по управлению ресурсами мостика или машинного отделения.

Ведь что по этому поводу говорится в документе. Если кратко, то упор делается на подготовку моряков на борту и берегу. Образовательные и учебные центры, выдающие сертификаты ПДНВ, в том числе и по сокращенным курсам, должны быть аттестованы; иметь теоретическую и учебную программу; инструкторы, инспекторы и эксперты должны обладать квалификацией и опытом по тем типам, уровням и оценкам подготовки, которую они преподают. Прямотаки зеркальное отражение семинаров «Юникома», которые строятся по такому же принципу. Не хватает только тренажерной подготовки. Но это дело поправимое: надо – организуем, тем более что единственным обязательным обучением на тренажере в соответствии с Конвенцией ПДНВ является использование радара и радиолокационного прокладчика курса (ARPA). Кроме того, тренажерная подготовка предусмотрена при обучении работе с Электронно-картографической навигационной информационной системой (ECDIS).

В заключение хотелось бы отметить, что есть 100 и 1 способ снизить стоимость и сроки продления диплома. Вариант с семинарами «Юникома» – лишь один из них. Надеемся, что рано или поздно он обязательно получит путевку в жизнь не без участия Минтранса России, который найдет возмож-



Василий Дмитриев, Председатель совета директоров «Юником Кипр»: «Успешно продолжается сотрудничество с «Роснефтью», «Лукойлом» и другими компаниями в части реализации различных проектов».

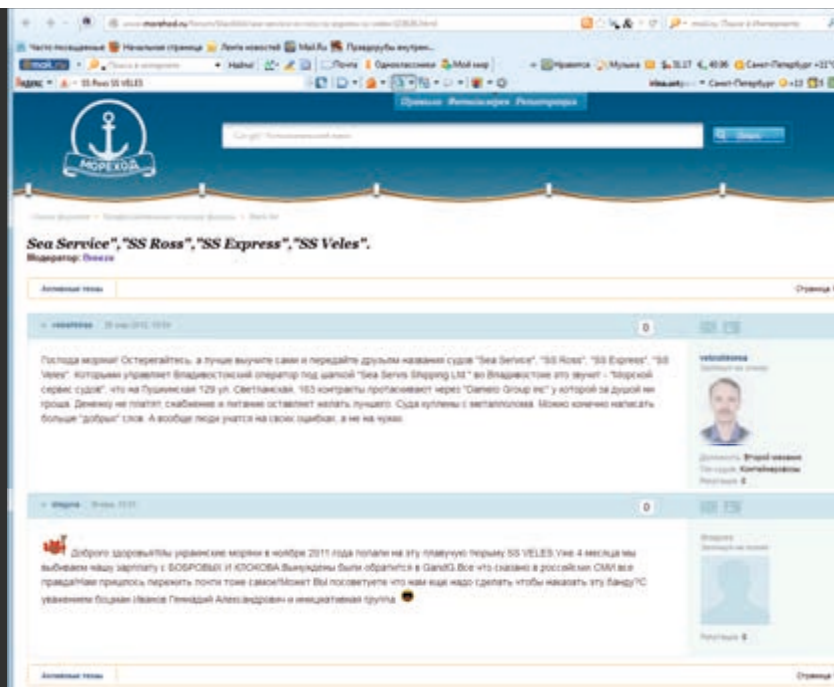
ность проработать данный вопрос с учетом требований дополненной Конвенции ПДНВ.



<http://youtu.be/KBefslyUikl>

«ПЛАВУЧАЯ ТЮРЬМА» СМЕНИЛА НАЗВАНИЕ

Сухогруз «SS Ross», замешанный в громком скандале с использованием рабского труда моряков, снова заходит в российские порты, но под другим названием. При этом, несмотря на предписание Дальневосточной транспортной прокуратуры о немедленном аресте сухогруза, портовые власти его не задерживают. РПСМ уже известил правоохранительные органы о новых заходах «рабовладельческого» судна в Россию и потребовал возбудить против посредников, набравших россиян на «SS Ross», еще одно уголовное дело по статье «Угроза убийством».



Напомним, в поле зрения российских правоохранительных органов суда «SS Ross» и «SS Veles» компании «DAMELO GROUP INS» попали этой весной после многочисленных жалоб моряков. Они утверждали, что на сухогрузах их держали в скотских условиях и месяцами не получали зарплату. Те, кто осмеливались протестовать, гибли и бесследно исчезали. Сейчас уже достоверно известно о трех смертях: на судне «SS Ross» погибли 63-летний Владимир Краевой и 52-летний Константин Удилов, на «SS Veles» пропал без вести Эдуард Бордаченко.

В мае 2012 года Дальневосточная транспортная прокуратура по итогам проверки жалоб моряков возбудила два уголовных дела по статьям «Использование рабского труда с угрозой применения насилия» и «Рабский труд, повлекший за собой смерть человека» и объявила сухогрузы «SS Ross» и «SS Veles» в розыск. Руководители всех морских портов страны были обязаны незамедлительно сообщить в правоохранительные органы о заходе этих судов и принять меры для их задержания.

Однако, как сообщил координатор ИТФ в России Сергей Фишов, уже после объявления их в розыск судно «SS Ross» как минимум дважды заходило в порт Владивостока.

— Судовладельцы пошли на хитрость — изменили название, — рассказывает

Фишов. — Теперь «SS Ross» называется «NARAI», и под этой вывеской беспрепятственно заходит в Россию.

По словам инспектора ИТФ во Владивостоке Петра Осичанского, он и РПСМ уже известили правоохранительные органы об изменении названия. Однако сейчас рабовладельческие суда снова в недостижимости российских правоохранительных органов: «NARAI» находится в Корее, «SS Veles» — в Индонезии.

— Мы будем извещать прокуратуру об их передвижениях, — говорит Осичанский.

Между тем, по данным РПСМ, в уголовных делах о рабском труде на судах компании «DAMELO GROUP INS» до сих пор нет ни подозреваемых, ни обвиняемых. Профсоюз считает это уголовное дело трудно доказуемым, не имеющим перспектив в российском суде, потому что сухогрузы ходят под иностранными флагами, и на них не распространяются законы России.

По мнению юристов РПСМ, следственным органам нужно в первую очередь привлекать к уголовной ответственности представителей Владивостокской фирмы «Sea Service Shipping LTD»: господ Боброва и Клокова, которые занимались наймом экипажа на суда компании «DAMELO GROUP INS». Более того, по свидетельствам моряков, именно Бобров и Клоков угрожали убийством тем, кто протестовал против рабского труда.

Например, по словам жителя Новороссийска Сергея Светоносова, который

работал на судне вторым помощником капитана, после смерти Краевого моряки стали роптать на условия жизни и труда, а в декабре 2011 года в индийском порту Кандла экипаж обратился за помощью к инспекторам ИТФ (Международная федерация транспортников). За это капитан Илья Бузин избил моряков. Боясь дальнейшей расправы, Светоносов и старпом в Поданге сбежали, обратились за помощью в полицию. Прилетевшие из России Бобров и Клоков моряков нашли, стали угрожать зачинщикам бунта, а затем вывезли Светоносова и старпома обманом из Индонезии в Куала-Лумпур (Малайзия). К счастью, в аэропорту Куала-Лумпура россиянам удалось сбежать от своих провожатых и укрыться в стенах посольства России.

РПСМ уже направил обращение в транспортную прокуратуру с требованием возбудить уголовное дело против Боброва и Клокова по статье 119 УК РФ «Угроза убийством».

Между тем Роструд выяснил, что фирма, которой руководит Бобров, не имела право заниматься трудоустройством моряков на иностранное судно, потому что у нее нет соответствующей лицензии. Правоохранительные органы уже начали выяснять, на каком основании в таком случае, проводился найм моряков.

В Российском профсоюзе моряков считают, что гибель людей на «SS VELES» и «SS Ross» не должна остаться безнаказанной.

Получили деньги, да не все...

«ИМ БЫ ВЫХОДНЫЕ ВЗЯТЬ И ОТМЕНИТЬ!»

СЛУЧАЙ ИЗ ПРАКТИКИ ЮРИДИЧЕСКОГО ОТДЕЛА БАЛТИЙСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ

На протяжении последних лет в нашу организацию обращались члены экипажей морских и речных судов российских судоходных компаний с вопросами о том, правильно ли с ними производят расчет за их работу в выходные и праздничные дни.

Проблема, по их словам, заключалась в том, что судовладелец отказывался компенсировать им работу в выходные и праздничные дни дополнительным днем отдыха по окончании рейса и не оплачивал работу в эти дни в двойном размере, как того требует статья 153 Трудового кодекса РФ.

При этом судовладельцы ссылались на соответствующие Положения об особенностях учета рабочего времени и времени отдыха работников плавсостава, а также на то, что у них в организациях установлен годовой учет рабочего времени, и пока моряки его не отработают полностью, им не положены какие-либо отгулы, доплаты и компенсации.

Мы стали проверять и увидели схему отбора у трудящегося человека законно заработанных им денег. Для чего судовладельцы это делают? Возможно для того, чтобы сократить свои расходы.

СУДОВЛАДЕЛЕЦ ОТКАЗЫВАЛСЯ КОМПЕНСИРОВАТЬ РАБОТУ В ВЫХОДНЫЕ И ПРАЗДНИЧНЫЕ ДНИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ДНЕМ ОТДЫХА ПО ОКОНЧАНИИ РЕЙСА И НЕ ОПЛАЧИВАЛ РАБОТУ В ЭТИ ДНИ В ДВОЙНОМ РАЗМЕРЕ, КАК ТОГО ТРЕБУЕТ СТАТЬЯ 153 ТРУДОВОГО КОДЕКСА РФ.

Забегая вперед скажу, что ошибка судовладельцев заключалась в том, что они умышленно применяли неверную методику расчета причитающихся отгулов. Так, они делили количество отработанных вахт, выраженных количественно в часах, на норму рабочего времени в учетном периоде (годовую) в часовом выражении. Результатом, по их мнению, является количество часов, положенных к отгулу (компенсации).

Для примера, на 2011 год норма рабочих часов при 40-часовой рабочей неделе установлена в количестве 1981 час в год.

То есть, отработав с 1 января текущего года более сорока часов в неделю, норма оказывалась не выработанной, следовательно, по мнению владельца судна, отгулы и компенсации не положены. Отработав 200 часов, все равно – ни отгулы, ни компенсации не положены.

По мнению судовладельцев, начиная с 1 января каждого года, моряков можно привлекать к работе и в выходные дни и ничем такую работу не компенсировать, так как она предусмотрена трудовым договором, графиками вахт и так далее.

Мы предложили морякам обратиться в суд, благо судовладельцы были родом из Питера и далеко ездить за справедливостью не надо.

Однако моряки по разным причинам не спешили с обращениями в суд, уходили от нас в сомнениях и задумчивости, а так как они еще и не являлись членами Российского профсоюза моряков, то и у нас отсутствовали юридические основания для самостоятельного обращения в суд в защиту их интересов.

Совершенно неожиданно для нас в конце 2011 года двое моряков (капитан и старший помощник капитана) все же решились обратиться в суд за восстановлением справедливости.

Возможно, их решение было принято под влиянием того, что они уволились в связи с выходом на пенсию,

РАССЧИТЫВАЯ ОТГУЛЬНЫЕ ДНИ ДЛЯ МОРЯКА, СУДОВЛАДЕЛЕЦ ДОЛЖЕН ДЕЛИТЬ КОЛИЧЕСТВО ОТРАБОТАННЫХ МОРЯКОМ ВАХТ, ВЫРАЖЕННЫХ В ЧАСАХ, НЕ НА НОРМУ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ ЗА УЧЕТНЫЙ ГОДОВОЙ ПЕРИОД, А НА НОРМУ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ ЗА ПЕРИОД РАБОТЫ МОРЯКА НА БОРТУ СУДНА, ВЫРАЖЕННУЮ СООТВЕТСТВЕННО В ЧАСАХ.

а лишняя денежка и чувство восстановленной справедливости тоже не лишни.

Собрав необходимые документы, подготовив исковое заявление, мы вместе с моряками обратились в районный суд Санкт-Петербурга.

Сложность заключалась в полном отсутствии судебной практики по данному вопросу. Моряки с подобными требованиями в суды еще не обращались, хотя, справедливости ради, надо отметить, что моряки и так в судах несчастные посетители.

После сравнительно нескольких непродолжительных судебных заседаний районный суд Санкт-Петербурга вынес решение о взыскании в пользу обратившихся моряков оплаты за их работу в выходные и нерабочие праздничные дни за весь требуемый моряками период. А период был длительным – начиная с 2005 года. Поэтому и сумма к взысканию получилась весьма приличной. Кроме того, суд обязал судовладельца компенсировать морякам частично судебные расходы, понесенные ими по делу.

К радости моряков суд увидел ошибку судовладельца в расчетах и исправил ее.

Рассчитывая отгульные дни для моряка, судовладелец должен делить количество отработанных моряком вахт, выраженных в часах, не на норму рабочего времени за учетный годовой период, а на норму рабочего времени за период работы моряка на борту судна, выраженную соответственно в часах.

Однако судовладелец, понимая, чем это ему грозит, подал кассационную жалобу в городской суд Санкт-Петербурга. В штате судовладельца находится несколько тысяч моряков, каждому из которых, получается, он недоплатил по круглой сумме. Если бы пошла череда обращений моряков в суд, то финансовое положение крупного российского судовладельца явно оказалось бы под угрозой, причем, по собственной неосмотрительности.

Санкт-Петербургский городской суд, рассмотрев жалобу судовладельца, принял компромиссное решение. Требования моряков и наша позиция были признаны правомерными по праву, но удовлетворены частично из-за пропуска моряками трехмесячного срока исковой давности обращения в суд за защитой своего права.

Ни мы, ни моряки, к сожалению, не могли найти оправданий пропуска указанного срока за период с 2005 года. Поэтому пришлось довольствоваться восстановленной справедливостью и суммой, взысканной судом за последний рейс моряков.

Справедливости ради надо отметить, что еще задолго до данных событий мы предлагали морякам свою помощь в обращении в суд.

Можно констатировать тот факт, что судебные органы Санкт-Петербурга высказались относительно порядка денежной компенсации судовладельцами морякам причитающихся им неиспользованных отгульных дней.

По имеющейся у нас информации, ни тот судовладелец, который являлся участником данных событий, ни многие другие судовладельцы пока не торопятся вносить изменения в свои системы учета, по-видимому, не



Санкт-Петербургский городской суд, рассмотрев жалобу судовладельца, принял компромиссное решение. Требования моряков и наша позиция были признаны правомерными по праву, но удовлетворены частично из-за пропуска моряками трехмесячного срока исковой давности обращения в суд за защитой своего права.

отдавая себе отчета о возможных последствиях своего упрямства.

Со своей стороны мы понимаем, что внося изменения в свою финансовую политику, судовладельцы обрекут себя на дополнительные, достаточно высокие расходы по выплатам морякам.

На наш взгляд, лучше запланировать данные расходы самостоятельно, чем неожиданно для себя получить более десятка судебных решений о взыскании кругленьких сумм в самый неподходящий период времени.

Как сказал один философ: «Платон мне друг, но истина дороже».

Поэтому, предупреждая судовладельцев о состоявшейся соответствующей судебной практике, мы заявляем, что как и прежде будем оказывать всевозможную помощь морякам, и в первую очередь – членам нашего профсоюза!

Несмотря на то, что суд частично компенсировал морякам судебные расходы, связанные с ведением дела, если бы моряки были членами нашей организации, то юридическая помощь им была бы оказана совершенно бесплатно, и судебных издержек им бы не пришлось нести.



FACEOM об TABLE!

Покорится ли когда-нибудь российским морякам язык Шекспира?

Действующая система преподавания английского языка в морских учебных заведениях нуждается в качественном пересмотре. К такому выводу в ходе проведения долгосрочного анализа знаний выпускников пришли сотрудники петрозаводского филиала компании «Marlow Navigation».

— С 2008 года «Marlow Navigation Russia» начала сотрудничество с Беломорско-Онежским филиалом СПБГУВК по программе подготовки курсантов и организации их плавпрактики, — сообщила в беседе с корреспондентом «МПВ» сотрудник компании Анна Цепек. — Наши капитаны, работая с ребятами во время их практики, отмечали отличную теоретическую подготовку курсантов и в то же время недостаточный уровень владения английским языком. Связано это, прежде всего, с тем, что ребят учат читать и переводить, а не разговаривать. На мой взгляд, эта методика доказала свою несостоятельность. Во всем мире уже давно используется коммуникативный подход, а в России английский язык до сих пор изучают по учебникам 60–80-х годов.

Несовершенны методики преподавания английского и в школе. «Знания английского языка при поступлении сильно разнятся, но если оценивать в целом, то это уровень ниже среднего, — констатируют педагоги бывшего речного училища Петрозаводска. — У некоторых абитуриентов нет даже самых элементарных знаний, другие не могут их применить на практике, поскольку не привито умение говорить».

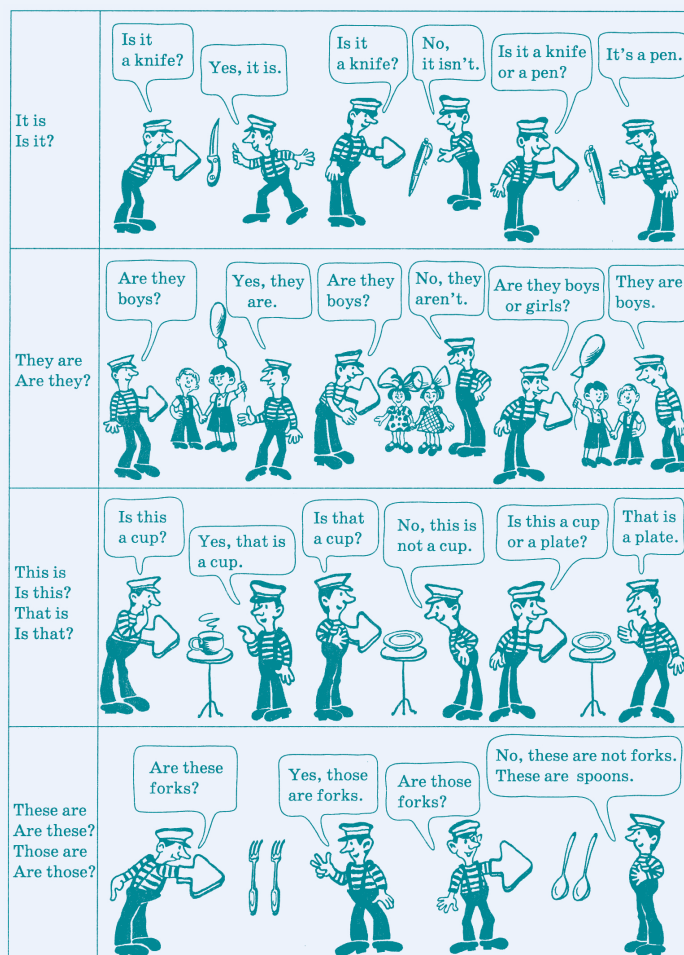
По словам А. Цепек, от степени владения английским языком зависит как безопасность судоходства, так и профессиональный рост моряка. Огромное ко-

личество хороших специалистов остаются невостребованными на рынке труда именно из-за недостаточного знания иностранного языка.

— Сегодня конкурентоспособность моряка определяется его языковой подготовкой, — уверен ректор МГУ им. адм. Г.И. Невельского Сергей Огай. — Человек становится востребованным, только если английский является для него средством коммуникации, одних лишь профессиональных знаний уже не достаточно.

Необходимость постоянного совершенствования знаний языка начинают осознавать и сами курсанты. «Нам дают достаточные знания профессионального языка, но навыки коммуникации на английском в условиях глобализации приобретают первостепенное значение, — говорит курсантка Арктического факультета ГМА им. адм. С.О. Макарова Настя Титова, для которой самостоятельное изучение английского стало уже сродни хобби. — Нужно постоянно учиться самим, совершенствовать свой уровень, без этого невозможно в будущем найти хорошую высокооплачиваемую работу».

С целью повысить уровень знаний иностранного языка у своих потенциальных работников при спонсорской поддержке Комитета морских работодателей ИМЕС «Marlow Navigation» в Петрозаводске запустила пилотный проект по внедрению особой методологии преподавания. В основе ее — умение общаться, решать языковые задачи здесь и сейчас, думать на английском,



Из учебника «Английский без преподавателя для моряков», авторы В.Н. Свистельник, Г.П. Помигуев

а не заучивать грамматические правила. Кстати, подобные программы под патронажем компании успешно зарекомендовали себя в Херсоне (откуда все и началось) и во Владивостоке.

Полгода три группы учащихся первых курсов судоводителей и судомехаников Беломорско-Онежского филиала СПБГУВК ходили на бесплатные занятия два раза в неделю. По окончании в «Marlow Navigation» вынесли вердикт: российским морякам под силу английский язык! Методику, положительно оцененную как преподавателями, так и курсантами, с нового учебного года распространяли на всех первокурсников бывшего речного училища.

К слову, удивительно, но бывает, что незнание языка мешает даже решению трудовых споров в иностранных портах. «Обязательно передайте вашим молодым морякам, что им нужно учить английский, — хором говорят иностранные инспекторы ИТФ. — Ведь когда возникают споры, русские даже не могут объяснить, что случилось! Очень сложно в таких ситуациях оказать реальную помощь. Понятно, что когда тебе за 50, уже вряд ли что-то выучишь, но молодежь должна знать английский. А старшее поколение — хотя бы несколько самых необходимых слов».

ПРОСТО О СЛОЖНОМ: О МОРСКОМ ОБУЧЕНИИ И ДИПЛОМАХ

– Капитан Сильвер? Я такого не знаю. Кто он?
– Это я, сэр. Наши несчастные ребята выбрали
меня капитаном после вашего дезертирства, сэр.

«ОСТРОВ СОКРОВИЩ»
Р.Л. СТИВЕНСОН

Неужели так происходило повышение по службе, как это описано в знакомой с детства книжке? А как же дипломы, справки о плавании, и, вообще, как это все регулировалось? Как же работали на купеческих судах моряки, какие документы требовалось предъявить, какой возраст был приемлем, и самое главное, а нужно ли образование для занятия должности командира и какое? К сожалению, в России немного найдется людей, которые хорошо знают историю дипломирования на судах морского или коммерческого, или торгового флота. Профессор Сергей Степанович Кургузов – один из них. Обстоятельно, с документами в руках, он провел занятие с профсоюзным активом Балтийской территориальной организации РПСМ.

Посвящение в курсанты, ГМА им. Адмирала С. О. Макарова

Строго говоря, в мировом понимании проблемы, море было открыто, и каждая страна самостоятельно устанавливала свои требования. Только после Первой мировой войны победители занялись мироустройством: в 1919 году была создана Лига Наций и одно из ее подразделений – Международная организация труда (МОТ). Началось бумаготворчество: были установлены минимальный возраст для моряков, максимальная продолжительность рабочей недели и рабочего дня, введено медицинское освидетельствование детей и подростков, занятых на борту судна.

Это стало началом упорядочения труда моряков, но о дипломировании как таковом тогда еще никто не говорил. Хотя в России, так же, как и во всех морских странах, уже действовала система профессионального обучения, выпускники приходили на суда, работали и продвигались по службе. Александр II в 1867 году издал «Правила о признании шкиперов и штурманов в сих званиях», а с 1908 года для получения морских дипломов в России стали требовать документ о специальном образовании.

При советской власти в годы Великой Отечественной войны Государственный комитет обороны принял решение об организации высших морских учебных заведений, чтобы обеспечить послевоенный флот квалифицированными кадрами. Впрочем, СССР принципиально не признавал документы МОТ, мотивируя это тем, что у нас положение

с трудовым правом на порядок выше, чем в мире. Отчасти это было правдой.

Так что для Страны Советов практически незаметной прошла Конвенция МОТ № 53 «О минимальной квалификации капитана и других лиц командного состава торговых судов». Сей документ установил:

- возраст выдачи свидетельства (на усмотрение каждой страны), но не менее 14 лет;
- минимальный профессиональный стаж (тоже на усмотрение страны);
- сдачу экзамена (какой посчитает нужным страна, выдающая свидетельство и квалификацию «Certificate of Competency»).

Чтобы страна-участница Конвенции должным образом подготовилась, был установлен трехгодичный подготовительный срок, и только с 29 марта 1939 года эти требования стали обязательными для стран, подписавших Конвенцию.

Во время Второй мировой войны никаких документов не готовили и не принимали, но в 1945 году страны-победительницы, в том числе и СССР, создали ООН и вновь вернулись к упорядочению требований, предъявляемых к морякам, работающим на судах морского флота.

Под раздачу попали повары и матросы – «Certificates of ships Cook Convention» была принята 22 апреля 1946 года, так что этот день можно смело назвать Днем кока. В соответствии с новыми требованиями, кок должен был иметь свидетельство о квалификации, минимальный срок морской службы, минимальный возраст, сдать

установленный экзамен. Кок также должен был уметь не только готовить пищу, но и оценивать ее качество, питательность, составлять меню, обрабатывать и хранить продукты. И впервые официально прозвучало, что поваров нужно обучать специально – или в кулинарной школе, или как-либо другом заведении, пред-



В 1867 году Александр II издал «Правила о признании шкиперов и штурманов в сих званиях»

положим, что в «кулинарном техникуме». И опять все стандарты отдали на усмотрение государства.

Что касается матросов АВ, или как их называли в СССР, матросов первого класса, то для них уже были установлены возраст в 18 лет, плавцenz и экзамен. Чтобы стать, как говорилось, «Ллойдовским морячиной», нужно было отходить в морях 36 месяцев. Для курсантов мореходок допускалось исключение – они ограничивались 24-месячным стажем работы. Старые моряки помнят об этом, так как у курсантов их времён была так называемая годовая плавпрактика. Помимо стажа и экзаменов требовалось и умение управлять спасательной шлюпкой. Поэтому обязательным предметом на первом курсе мореходок было «Шлюпочное дело». Руки многих до сих пор помнят твердость весла учебного шестивесельного яла. Данная Конвенция вступила в силу 14 июля 1951 года – вот еще один праздник для моряков.

Говоря о дипломировании комсостава, мы пока не трогаем тему образования. Хотя тут стоит прояснить вопрос. Есть такое понятие MET – MARITIME EDUCATION and TRAINING.

TRAINING – «надо делать так» – не повышает образовательного уровня. EDUCATION – «почему так надо делать» – повышает образовательный уровень.

Попросту говоря, тренинг – это любая профессиональная подготовка в области профтехобучения. Классический пример из истории образования в СССР – ШУКС (Школа усовершенствования комсостава). После войны из матросов за год успешно готовили штурманов, а из мото-



Морская форма, 1917 г.

ристов – механиков, и самое главное, что в 50-е годы выпускники ШУКС в своей карьере доходили до старшего командного состава, а в 60-е годы многие из них, имея рабочие дипломы штурманов дальнего плавания и механиков 1-го разряда, дополнив свои знания учебой на заочных факультетах и отделениях средних и высших учебных заведений, участвовали в приемке и освоении новейших по тому времени судов морского флота. Таким образом, мировое морское судоходство никоим образом не ставило вопрос о наличии диплома об образовании у лиц командного состава.

Но если в СССР действовала отлаженная подготовка командного состава, и выпускники средних мореходок в шестидесятые годы уже не могли и мечтать, чтобы занять место капитана или стармеха без наличия «корок» высшей мореходки (мы говорим только о морских пароходствах) и партийного билета, то остальной мир только в 1959 году задумался и поставил себе задачу не только выдавать квалификационные сертификаты, но и как-то обучать моряков.

С рождением ИМСО (Международная морская консультативная организация) в 1960 г. появился документ – Резолюция, в которой было написано, что правительства всех стран призываются обеспечить теоретическое и практическое обучение для моряков в средствах навигации. Механики еще отдыхали, их день наступит позже.

Наступил 1970 год, и отсюда нужно брать отсчет. Появляется Рекомендация МОТ № 137 «О профессиональном обучении моряков». Заметьте, только моряков, авторы рекомендации это особо подчеркнули. Она, Рекомендация, не применяется к рыбакам. Появилось официальное требование – «учиться, учиться и еще раз учиться».

МОТ рекомендовала «поощрять поступление на службу в торговый флот достаточного числа лиц, годных для выполнения этой работы». Моряки должны были быть здоровы, что подтверждалось рентгенологическим исследованием грудной клетки, с хорошим слухом и зрением, и не страдать от диабета.

В программы обучения должны были быть включены: навигация, морское дело, радиодело, электроника, механика, взаимоотношения между людьми. Может, для кого-то эти требования и стали новостью, но Россия со времен Петра обучала своих моряков всем этим

премудростям, а уж в области «взаимоотношений» мы были впереди планеты всей – помполиты под руководством парткомов доводили эту работу до совершенства.

Куда бы ни кинул взор внимательный проверяющий, везде у советского торгового флота все было схвачено: и борьба с пожарами, и техника учеба, и техника безопасности, даже «преподавание общеобразовательных предметов» – при каждом пароходстве были заочные школы моряков, а в судовых библиотеках – учебники для всех классов. Во время работы в Арктике в летнюю навигацию постоянными членами экипажей лесовозов были преподаватели из ЗШМ, и заочники прямо на судне сдавали зачеты и экзамены.

Была также рекомендация, которая особенно актуальна в наши дни: «Моряк не должен из-за отсутствия финансовых средств быть остановлен в своем продвижении по должности. Практическая подготовка моряков в публичных центрах должна, где возможно, быть без оплаты моряками, и ретренинг, необходимый, чтобы продлить дипломы, должен быть бесплатным». К сожалению, это не вошло потом в Конвенцию ПДНВ, но слова эти просто золотые. А игнорирование современными российскими чиновниками этой рекомендации вылилось в сегодняшней беспредел при выдаче и обмене дипломов. Различные курсы, тренажеры, учебно-тренажерные центры, словно соревнуясь друг с другом, стали устанавливать свои расценки.

Но тогда в 70-е годы в СССР, отправляя моряков на курсы, платили «по среднему». У советского моряка голова не болела, как получить рабочий диплом. Претендуешь на капитана или стармеха – имей высшее образование, отучись на курсах английского языка и получи партбилет. А рабочий диплом давали без проблем, нужно было только иметь ценз работы на определенной должности.

Тем временем, в мировом судоходстве происходили события, которые



Морская форма, 1917 г.

отражались в ужесточении требований к профессиональной подготовке моряков. 1978 год ознаменовался принятием Международной Конвенции «О подготовке, дипломировании моряков и несении вахты» ПДНВ -78. В разработке этой Конвенции принимали участие 70 стран, а на момент ее принятия, в апреле 1984 года, ее подписали 114 стран, имеющие 95% мирового тоннажа. Вот это был настоящий документ, как говорил профессор Преображенский в «Собачьем сердце», окончательный! Замечательный документ с одним «но» – не прямого действия. Каждая страна должна была издать законы, декреты, приказы, распоряжения, правила, чтобы эта Конвенция заработала. И вот настал звездный час механиков – в Конвенции написали: «Пройти по меньшей мере трехгодичные курсы одобренного обучения или подготовки». А судоводители? Про них ничего, кроме известных слов Петра I: «Штурман – отродье хамское, но дело знает борзо».

С 1984 года стало нельзя выдавать механикам рабочие дипломы, если они не отучились три года, но круинговые страны взвыли: «Как это так! Столько лет учить на механика – это очень дорого!» И появились новые требования: с 1995 года вместо трех лет – 30 месяцев, а с 2010 года «Манильские» поправки пошли еще дальше – Бог с ними, с механиками, сколько каждая страна пожелает учить, пусть столько и учит, но чтоб было 12 месяцев плавценза.



Диплом капитана дальнего плавания, 1924 г.



Диплом капитана дальнего плавания, 1945 г.

Про штурманов так никто и не вспомнил. Зачем их учить – они и так умные, главное, чтобы стаж был: три года просидел на пароходе, и, пожалуйста, сдавай экзамен. Грубо говоря, требования наличия образования заменили резолюциями: учи навигацию, учись работе на танкерах и химовозах, учись на радиолокационном тренажере. То есть вместо требования образования – education есть пожелание профобучения – training.

В 1978 году у СССР был выбор, как построить морское образование: или по пути образования, или по пути тренинга. Поскольку у советских людей гордость была особенная и своя, пошли по обоим путям одновременно: решили учиться и в морских заведениях, и на тренажерных курсах. А всего-то надо было в учебных планах мореходок написать названия дисциплин так, как они написаны в Конвенции, перевести на английский язык вкладыш в диплом, и все – иди, плавай. По хорошему, в 1978–1984 годах нужно было поменять систему морского образования, а мы создали систему конвенционной подготовки дополнительно к морскому образованию.

Из песни слов не выкинешь, но правда такова, что в 1984 году Конвенцию ПДНВ-78 не выполнила ни одна страна – у каждой страны были свои «скелеты в шкафу». В СССР, например, оставили систему дипломирования «на звание», а не на должность, то есть продолжала действовать «царь-батюшкина» градация 1909 года: КДП – КМП – ШДП – ШМП, только в 1924 году был добавлен судоводитель маломерного судна. Но нашлись рационализаторы, и внесли предложение в дополнение к рабочим дипломам (КДП и т.д.) выдавать подтверждение диплома – ENDORSEMENT OF CERTIFICATES.

Вот с такими морскими дипломами и наплевательским отношением к документам мирового сообщества жила наша страна до 1982 года. В 1982 году в Париже собрались уже не министры транспорта, а министры иностранных дел европейских стран и Канады, и приняли Меморандум о взаимопонимании, в котором решили: «Мы не можем вмешиваться в открытое море, в международных водах – там плавай, как хочешь, а вот в наших портах, будь любезен, соблюдай Конвенцию. А если ее нарушаешь, то судно не выпустим». Все страны Парижского Меморандума стали признавать взаимные проверки, все неевропейские страны возмутились, а больше всех СССР: «Мы ведь ничего не признавали!» А куда теперь денешься? Страны Парижского Меморандума создали списки: черный, белый и серый. Так появились рычаги воздействия. После этого внедрение в морскую жизнь Конвенции ПДНВ пошло семимильными шагами.

Внедрение Конвенций происходит по процедуре молчаливого большинства. Когда набирается квалифицированное большинство, назначается дата вступления в силу, и, если страна забыла про договор и за шесть месяцев до даты вступления документа в силу не сказала свое «против» официально, то молчание означает согласие. После этого международные документы стали приниматься, как горячие пирожки. Промолчал – значит «за», и документ принят, выполняй. Не будешь выполнять – получи международные санкции, или, попросту говоря, судно не выпустят из порта.

В 1995 году над конвенцией снова поработали. Определили дату ее вступления в силу – 1 февраля 1997 года –

и пятилетний переходный период до 2002 года. У нас бушевала демократия, строилась новая Россия, поэтому наши забыли и про документ, и про то, что к августу 1998 года нужно было представить генеральному секретарю ИМО на английском языке в шести экземплярах: приказы, законы, распоряжения о внедрении требований ПДНВ в российскую морскую жизнь. Но, к счастью, нашлись люди, которые добровольно взвалили на себя эту обязанность, подготовили нужные документы, и Россия не была вычеркнута из белого списка стран, которые имеют право выдавать морякам дипломы. Вот эти имена: начальник судоводительского факультета Макаровки Р. Г. Захарьян, заместитель капитана порта Санкт-Петербург А. Г. Карпенко, начальник МКС МАП Санкт-Петербург И. В. Кружков, профессор Макаровки С. С. Кургузов. От Минтранса РФ активное участие принял М. Ю. Баринев, от ЦНИИМФ – В. П. Стрелков под руководством С. В. Палехова. Нельзя не отметить и роль министра транспорта тех лет С. О. Франка, который не побоялся взять на себя ответственность и способствовал тому, чтобы все требуемые документы вовремя легли на стол Генсека ИМО.

Сейчас Россия в белом списке. Так что мешает нынешнему министру транспорта РФ вновь вернуться к этим документам, выслушать мнения всех: и науки, и моряков, и судовладельцев, и профсоюзов, и поступить так, как давно поступили в цивилизованных странах – сделать получение и продление дипломов о квалификации простым, понятным и недорогим. Таким, как это прописано в «Манильских поправках».

«Положение» критикуют и судовладельцы

«Положение о дипломировании членов экипажей морских судов» вызывает шквал справедливой критики как со стороны Российского профсоюза моряков, так и со стороны всего морского сообщества: судовладельцев, моряков, круизных агентств и т.д. Данный документ нуждается в пересмотре, поскольку многое в нем вызывает откровенное недоумение. РПСМ всегда выступал против тех поборов, которыми облагаются моряки при продлении дипломов. Ведь согласно «Положению» это невозможно сделать без прохождения курсов. А они в России стоят безумных денег, которые моряки вынуждены платить каждые пять лет.

— Ужасно дорого, — сказали нам капитан Сергей и 2-й помощник капитана Кирилл с т/х «Есения». — Насколько нам известно, морякам из Европы все обходится гораздо дешевле, а то и совсем бесплатно.

Нам могут возразить, мол, некоторые судовладельцы оплачивают расходы за моряков. Это так, но суть побора от этого не меняется. «Совкомфлот», например, тратит на это миллионы долларов каждый год, а мог бы найти гораздо лучшее применение денежным средствам: повысить зарплату морякам, пустить их на развитие различных проектов, скажем, связанных с пенсионным обеспечением плавсостава.

Надо сказать, что мнение о том, что борьба против очевидных шероховатостей документа «Положения» закончилась, ошибочное.

Она только начинается. Обращение

«Дальневосточного морского пароходства», в котором указывается на многочисленные недостатки документа, направленное в адрес заместителя министра транспорта РФ Виктора Олерского, — очередное тому доказательство.

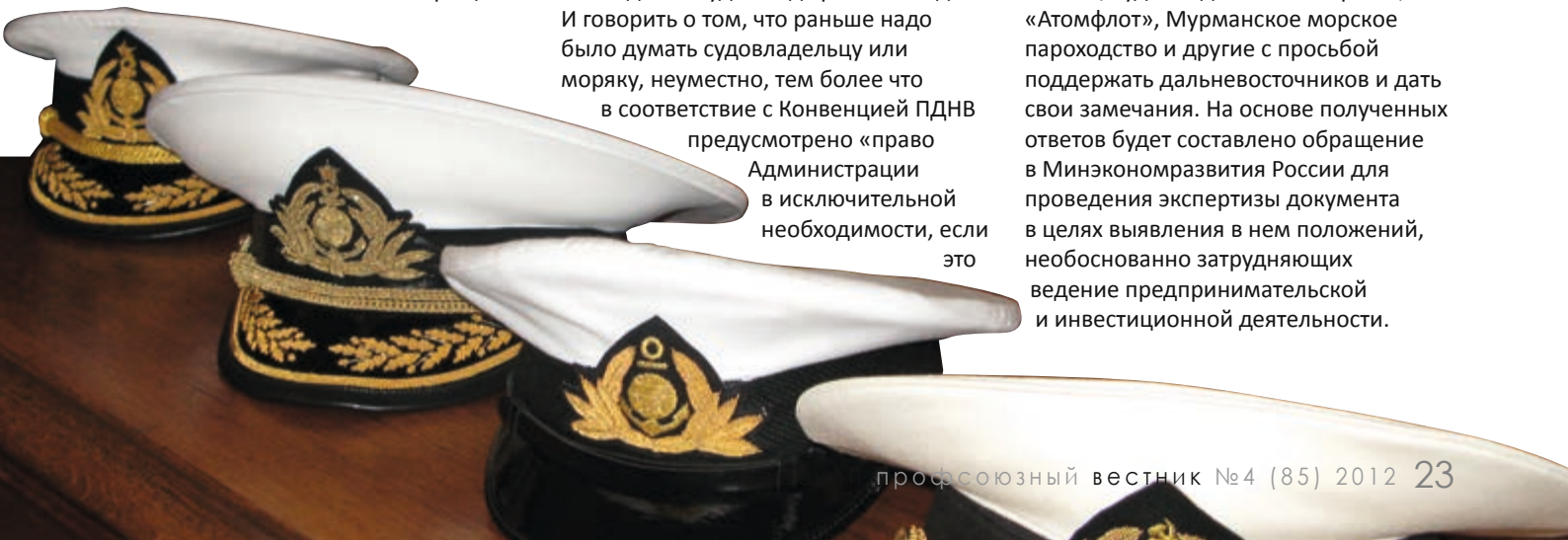
В нем, в частности, указывается, что порядок выдачи/продления дипломов лицам, которые предполагают вернуться в море после периода времени, проведенного на берегу, «оказался вне правового поля, регулируемого «Положением». Согласно п. 92, при отсутствии соответствующего стажа плавания моряк не имеет возможности продлить диплом. Попросту говоря, он лишается права на труд по морской специальности при наличии диплома учебного заведения о профессиональном образовании, тогда как на уровне международно-правового регулирования данный вопрос решается путем успешного прохождения соответствующей подготовки.

Кроме того, вызывает вопросы запрет на выдачу льготных разрешений. На практике получается, что человека, у которого закончился во время рейса срок действия диплома, придется менять. Капитан морского порта такого разрешения согласно «Положению» уже выдать не сможет. Это неудобно и совершенно бессмысленно, поскольку ситуации бывают самые разные: рейс продлился вследствие участия членов экипажа в спасательной операции, нахождения судна под арестом и т.д. И говорить о том, что раньше надо было думать судовладельцу или моряку, неуместно, тем более что в соответствии с Конвенцией ПДНВ предусмотрено «право Администрации в исключительной необходимости, если это

не создает опасности для людей, имущества или окружающей среды, выдавать льготные разрешения, позволяющие определенному моряку работать на определенном уровне в течение определенного срока, не превышающего шести месяцев, в должности, на занятие которой он не имеет соответствующего диплома, при условии, что лицо, которому выдается льготное разрешение для занятия вакантной должности, должно иметь квалификацию, отвечающую требованиям Администрации в отношении обеспечения безопасности».

Пункт 21 «Положения» о наделении капитана морского порта необоснованно широкими полномочиями по составлению заключения о стаже плавания на основании полученных справок о плавании или справок о выполнении учебной программы, создает условия для злоупотреблений. Выходит, если такой капитан считает по каким-то своим соображениям предоставленную информацию недостоверной, то как моряку развеять его сомнения? Уж не деньгами ли!? Здесь должно быть все четко: не веришь — сигнализируй в правоохранительные органы, и точка!

Это лишь часть из тех замечаний по «Положению», которые были направлены Виктору Олерскому. Копия обращения дальневосточников ушла в Союз российских судовладельцев. СОРОСС, со своей стороны, уже перенаправил его в адрес своих членов, куда входит «Совкомфлот», «Атомфлот», Мурманское морское пароходство и другие с просьбой поддержать дальневосточников и дать свои замечания. На основе полученных ответов будет составлено обращение в Минэкономразвития России для проведения экспертизы документа в целях выявления в нем положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и инвестиционной деятельности.



Африка в Калининграде

ЭКИПАЖ Т/Х «COOL ASTER» (IMO 8205319, MLT) ОСТАВЛЕН СУДОВАДЕЛЬЦЕМ В ПОРТУ КАЛИНИНГРАД БЕЗ ЗАРПЛАТЫ, ПИТАНИЯ И НАДЕЖДЫ НА РЕПАТРИАЦИЮ

В начале июня на рейде порта Лагос (Нигерия) транспортный рефрижератор захватили пираты с пулеметом и увели в море, положив глаз на мороженую рыбу в трюме. Бандиты собирались выгружать его в своей гавани и попутно трое суток грабили моряков. Потом появилась более выгодная цель, и бандиты спрыгнули. Так «Cool Aster» обрел свободу лишь благодаря счастливой случайности.



Большой белый пароход срочно отдаст себя в хорошие руки

Борьба с пиратством ведется в каких-то других местах, а нигерийский

беспредел как начался в начале 90-х, так до сих пор продолжается. Власти страны не контролируют ситуацию, большинство случаев, когда бандиты берут судно на бордаж, просто не заявляются, ибо – а толку-то что? В случае с «Cool Aster» капитан успел нажать кнопку сигнала о спасении, информация поступила в региональный Центр спутникового слежения, откуда была ретранслирована государству флага и лишь через несколько дней Мальта спросила Нигерию: а в чем, собственно, дело? Да так – ответили в морской администрации Лагоса – стреляли...

Плавание в Нигерии считается работой в зоне военного риска по списку Ллойдс, как и рейс в районе солнечного Сомали. Однако двойная оплата и удвоение всех форм компенсации оговариваются исключительно в коллективном договоре МФТ, а на «COOL ASTER» договора не было.

Как бы там ни было, после грабежа судно зашло для устранения повреждений на две недели в Лас-Пальмас. Судовладелец (в лице представителя Юрия Гайдаенко, гражданина и резидента Эстонии) выдал морякам аванс, каждому долларов по сто, пообещав расчет и компенсацию за похищенные вещи в порту выгрузки – Калининграде. С начала августа судно стоит здесь, освободившись от груза, но экипаж в составе восемнадцати человек, граждан Латвии, Эстонии, Украины и РФ, ждет зарплату за три с лишним месяца.

Мистер Гайдаенко, ссылаясь на необоснованность претензий, сначала отказался возмещать имущественный урон. Потом посоветовал ребятам разъезжаться по домам и там ждать зарплату. Хотя моряки, прежде работавшие на судне, так и делают, периодически интересуясь состоянием дел в двух ком-

паниях, имеющих отношение к управлению судном: «Arctic Reefers Co Ltd» (собственник, зарегистрированный на Мальте, и работодатель по контракту) и «Cooltrans Ltd» (оператор из Таллинна, Эстония) – агентом обеих выступает, конечно же, Юрий Гайдаенко.

Может, у него действительно печальные материальные обстоятельства. Однако у моряков печали больше, иначе люди не обратились бы в инспекцию МФТ.

К тому времени оператор судна известил государство флага, Мальту, в том, что он больше не оператор. Судовладелец сказался банкротом, и, отодвинув его в сторону, с моряками повела переговоры фирма из Клайпеды как представитель банка-залогодержателя.

Экипаж почти согласился получить деньги в Клайпедe после перегона. Однако условие обеспечить постановку судна к «причалу» в конкретный срок перепугало народ. Мол, мы-то приплывем, а нас на рейде кинут. Люди, пережившие за три месяца два тяжелейших стресса, имеют право так думать. К счастью, к тому времени решением суда Московского района судно было арестовано по морскому требованию (как залог зарплат). И вот что происходит:



Инспекция ITF на борту судна в порту Калининград

1. Действительного судовладельца и работодателя не наблюдается.
2. Продовольствия и топлива на борту нет. Распоряжением администрации порта судно отключено от электропитания, моряки готовят еду на костерке, прямо на стенке, и спотыкаются в потемках судна, раскуроченного пиратами.
3. Оплата проезда домой. При таком форс-мажоре это обязательство судовладельца (по конвенции МОТ и по Кодексу торгового мореплавания РФ). Однако судовладелец исчез, власти РФ вроде бы ничем иностранным морякам не обязаны, а что собираются предпринять в отношении своих граждан Латвия, Эстония и Украина, мы узнаем после запроса.

Вот где пригодилась бы Сводная морская конвенция МОТ, еще не вступившая в силу... Это международное

соглашение обязывает в подобном случае и государство порта, и государство флага, и государство гражданства. Сейчас, в центре Европы и на самом



Моряки с «COOL ASTER» – герои без зарплаты

западе России, случилась чистая Африка. Какой-то костер на причале, обтрепанные фигуры в темных каютах...

Да, профсоюз помогает. Местное отделение РПСМ предоставило адвоката и выделило деньги на питание, Латвийский профсоюз мореходов тоже помог своим, ожидается какое-то перечисление из Фонда МФТ. Хотя указанные организации – просто «общественные». А где государственные департаменты, все в погоне, с бюджетом и полномочиями, у которых вообще-то все права?

Ладно, это все лирика. По сути же ожидается, что экипаж завершит оформление доверенности на право представления интересов в суде, доведет до конца процедуру извещения и в полном составе разъедется по домам. На трапе останется скромная табличка: «ПРОДАЕТСЯ».

P.S. Случай с моряками «COOL ASTER» закончился красиво. Люди получили судебное решение, гарантию зарплаты и вернулись домой с помощью МФТ.

В настоящее время в суде заявлен иск еще от десяти моряков, ранее работавших на судне, и люди звонят из Прибалтики и Украины. Россия ничем не помогла морякам. Как, впрочем, и Украина с Эстонией, граждане которых тоже были в составе экипажа. Больше того, как государство порта, РФ еще и оставило судно, пострадавшее от пиратов, без электропитания.



«Было время, я шел самым полным вперед, и свинцовый вал резал форштевень. Как героев, встречали моих моряков Петроград, Лиепая и Таллинн»

НАВОДНЕНИЕ НА КУБАНИ –

ПРОФСОЮЗ ПРОТЯНУЛ РУКУ ПОМОЩИ

После катаклизма, обрушившегося на жителей Крымска, стало известно о 40 морских семьях, которые нуждались в помощи. Большинство из них лишились крова, у кого-то на участке смыло водой плодородный слой земли со всем урожаем, но практически все пострадавшие остались без элементарных средств личной гигиены и предметов первой необходимости.

Первым делом Российский профсоюз моряков организовал срочную помощь для пострадавших: представителями ЧАТО РПСМ и ЮТО РПСМ были куплены и доставлены в город необходимые вещи, средства гигиены, питьевая вода. На первоочередные нужды всем морякам, состоящим на учете и обратившимся в профсоюз, была выделена материальная помощь.

«К счастью, среди моряков и их семей не было жертв, но мы знали, что многие из них лишились крова. На тот момент было известно о 28-ми моряках, работающих на судах Группы компаний СКФ, чье имущество в той или иной степени пострадало, – отметил председатель ППО ОАО «Новошип» РПСМ Николай Попов».

В Черноморско-Азовскую территориальную организацию РПСМ тоже приходили за помощью. Председатель ЧАТО Алексей Беляков рассказал, что многие члены экипажей в момент трагедии находились в рейсах, и по окончании контрактов им фактически некуда было возвращаться:

– Например, моряк с теплохода «Pavel Chernysh» лишился имущества: дом был практически разрушен, пострадал земельный участок, вышла из строя вся бытовая техника. Дом члена экипажа «SCF Pearl» вообще оказался

в самом эпицентре страшных событий: слава Богу, обошлось без жертв, но его семья полностью лишилась вещей.

Социально ответственные судоходные и круинговые компании, такие как ОАО «Совкомфлот», ОАО «Новошип» и Unicom Management Services тоже поддержали своих моряков и выделили им денежные средства.

Наряду с этим РПСМ открыл расчетный счет, на который каждый желающий мог перевести любую сумму денег для оказания помощи членам экипажей судов, указав в назначении платежа: «Пожертвование для выплаты морякам-членам РПСМ, пострадавшим от наводнения в Краснодарском крае в июле 2012 года».

С середины июля на счет начали поступать денежные средства. Более 700 тысяч рублей перевели территориальные/региональные организации РПСМ, которые не остались равнодушными к беде, постигшей южан: Балтийская и Центрально-Западно-Сибирская территориальные организации, Дальневосточная, Северная, Арктическая, Тихоокеанская региональные организации и ряд первичных организаций РПСМ по

Российский профессиональный союз моряков оказал материальную помощь морякам, пострадавшим от наводнения на Кубани 6-7 июля 2012 года. В общей сложности на расчетный счет, открытый РПСМ сразу после трагедии, поступило более 1,5 млн рублей. Все полученные денежные средства были направлены морякам, состоящим на учете в Южной и Черноморско-Азовской территориальных организациях РПСМ, чье имущество пострадало от удара стихии.

всей России. От физических лиц на счет поступило 2 тысячи рублей. От компаний ООО «Совкомфлот Варандей» и «Юником» – 22,5 тысячи и более 840 тысяч рублей соответственно.

Напомним, что все деньги, поступившие на расчетный счет РПСМ и предназначенные для выплаты морякам-членам РПСМ, пострадавшим от наводнения, были распределены среди 40 моряков, обратившихся в ЮТО и ЧАТО РПСМ за помощью.



Последствия наводнения

«Energy Centurion» вернули свободу

ЭКИПАЖ ГРЕЧЕСКОГО ТАНКЕРА «ENERGY CENTURION», КОТОРЫЙ БЫЛ ЗАХВАЧЕН ПИРАТАМИ В ТВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ, ОСВОБОЖДЕН.

Греческий танкер «Energy Centurion» под флагом острова Мэн был захвачен 28 августа в Гвинейском заливе у берегов республики Того. Нападение на судно случилось в тридцати километрах от Ломе, столицы республики Того. Атака была стремительной, однако моряки все же успели послать сигнал о нападении. На него-то и отреагировала тоголезская береговая охрана. Она попыталась отбить танкер у пиратов, но безуспешно. Катер, на котором нападавшие подошли к судну, «увел» ее за собой. Сам же «Energy Centurion» был спрятан у берегов Нигерии.

Первым делом бандиты повредили электрооборудование, вывели из строя связь и отобрали у моряков мобильные телефоны. Никаких требований они не выдвигали. Главная цель захватчиков – груз, дизельное топливо объемом в 50 тысяч тонн. Подобные нападения происходят в Гвинейском заливе довольно часто. Любое судно с таким ценным грузом является потенциальной целью пиратов в этом районе.

Экипаж танкера – 23 россиянина и греческий капитан. Моряки нанимались на работу в «Golden Energy Marine Corp» через новороссийский круинг «Альфа-марин крью сервисес». И все эти страшные четыре дня представители круинга находились на постоянной связи и с родственниками моряков, и с судовладельцем. Последний также



«Energy Centurion»: главная цель захватчиков – груз, дизельное топливо объемом в 50 тысяч тонн.

был в контакте с российским посольством в Нигерии. Связи с экипажем судна не было.

Все случилось именно так, как и прогнозировали эксперты: бандиты перекачали с танкера около трех тысяч тонн груза и обчистили экипаж – взяли все, что смогли унести. После чего «Energy Centurion» стал им не нужен. Это произошло 31 августа.

После того, как пираты покинули судно, экипаж восстановил связь. Следуя указаниям судовладельца, тан-

кер своим ходом направился к месту стоянки, где его посетили местные и портовые власти, пограничники, представители страховой компании. После полного расследования инцидента будет решен вопрос о выплате страховой суммы и компенсаций.

Моряки тоже осмотрели судно, проверили, что нуждается в ремонте после бандитского налета, составили списки собственных вещей, утерянных во время захвата. Согласно коллективному договору, действующему на судне, все члены экипажа должны получить компенсацию стоимости утраченных личных вещей.

Половина моряков на «Energy Centurion» – члены Российского профсоюза моряков, поэтому Южная территориальная организация РПСМ будет держать на контроле исполнение условий коллективного договора, в том числе и вопрос компенсаций. Если морякам потребуется другая помощь, она будет оказана.

Пока медицинская помощь потребовалась только одному моряку – 20-летнему практиканту Вячеславу Прудникову. Слава родом из адыгейского села Вольное, учится на третьем курсе Новороссийского мореходного училища. Это был его первый в жизни рейс. Во время захвата судна пираты ранили его в ногу. Мы позвонили ему в госпиталь в городе Ломе.



– Вячеслав, здравствуйте! Как вы себя сейчас чувствуете?

– В принципе, нормально. Представители страны приносят мне еду из ресторана три раза в день, выполняют все мои просьбы. Мы же все без вещей остались, мне принесли полотенца, средства гигиены.

– Что говорят врачи?

– Пока мне только сделали рентген, сейчас решается вопрос об операции. У меня под коленом осколок пули. Дело в том, что пуля попала в переборку и от нее срикошетила, после чего попала мне в ногу вместе с осколками. И вот один осколок остался.

– Как произошел захват?

– Схватили нас где-то в два часа ночи по местному времени. Капитан успел подать сигнал SOS, и береговая охрана даже попыталась нас отбить. Началась стрельба. Мы оказались между двух огней. И хорошо, что капитан командовал полный ход. Иначе бы нас либо бандиты, либо береговая охрана расстреляла. Бандиты же вначале действовали очень жестко и даже неадекватно. Кричали, стреляли под ноги, избивали.

– Вы тогда получили ранение?

– Нет. Все случилось на следующий день после захвата, в комнате для курения, куда нас согнали пираты. Один из них нас охранял. У него был АК-47, такой старый. И вот этот охранник все нас пугал, размахивал автоматом. Потом этот бандит отсоединил магазин, и, очевидно, забыл, что пуля осталась в затворе. Короче, в этот момент он и нажал на курок. Этим выстрелом он меня и ранил. Сначала все были шокированы. Никто же этого не ожидал. А я сам не понял, что произошло. Даже боли вначале не почувствовал. Только смотрю, у меня кровь из правой ноги льется. Я присел. А этот тип, который из автомата в меня пальнул, сам испугался, ко мне подбежал и стал по-английски говорить, что он этого не хотел.

– Кто вам оказывал первую медицинскую помощь?

– Первую помощь мне наш второй помощник оказал. Он же за медицину отвечает, и у него есть ящик с медикаментами. Пираты разрешили ему выйти за этим ящиком, он мне рану жгутом перетянул. Ко мне их старший бандит



Вячеслав Прудников (на снимке): «Когда к нам стали приближаться военные, меня, уже раненого, и боцмана пираты вытащили из каюты наверх и положили на палубу. Сказали, что если начнется штурм, то мы будем первыми расстрелянными заложниками».

подошел, который всеми ими командовал, и передо мной извинился. А потом он сказал экипажу, что если будем выполнять все требования, то останемся живы.

– Как дальше развивались события?

– Мы очень боялись, что при отходе пираты нас начнут расстреливать. Но главный бандит говорил нам, что все будет хорошо. Что они взяли, все что хотели: перегрузили наши вещи и часть груза на другое судно. Что теперь все они богатые, каждый из пиратов на перекачке топлива заработал по 80 тысяч долларов, и им не нужно проблем.

– Вы знали о том, что французские военные хотели вас освободить?

– Это была бы катастрофа. Я думаю, что пираты расстреляли бы нас, как заложников. Но спасибо, что у нас был такой нормальный капитан. Он понял, чем это может грозить экипажу, поэтому спокойно выполнял требования бандитов, отгонял береговых агентов и спецназ. Например, с нами связывались французские военные, и капитан просил их не предпринимать никаких действий.

– В российских СМИ говорили, что французские вертолеты облетали судно, чтобы в дальнейшем высадить на него десант?

– Когда к нам стали приближаться военные, меня, уже раненого, и боцмана пираты вытащили из каюты наверх

и положили на палубу. Сказали, что если начнется штурм, то мы будем первыми расстрелянными заложниками. Потом в этот же день пираты заставили нас переокрасить название судна, чтобы визуально не было понятно, что за танкер. После чего мы ушли в океан. Там пираты чуть-чуть успокоились. Разрешили коку готовить еду для экипажа, выходить по одному в туалет. В общем, напряжение немного спало. А потом пираты ушли.

– А что говорят представители судовладельца, будет ли вам выплачена компенсация?

– Пока об этом еще речь не идет. Пока только переписали пропавшее имущество. У нас же все забрали. Например, только у меня пираты забрали вещей на сумму 5 тысяч долларов. И я даже не знаю, вернут или не вернут. К тому же теперь у местных властей появилась такая версия, будто бы экипаж был в сговоре с бандитами. И нас допрашивают, особенно полицейских интересуют действия капитана. А он молодец. Он нам всем спас жизнь. И никакого сговора не было и быть не могло!

– Слава, насколько я знаю, это был ваш первый рейс, не передумали менять профессию?

– Нет. Ходить в море буду. Я думаю, что это все-таки несчастный случай, от которых в нашей профессии застраховаться нельзя.



Инспекция судна. Вопрос в лоб

– Зачем вы разваливаете мировое судоходство? – прямо в лоб спросил капитан инспектора профсоюза, зашедшего на судно, стоящее в питерском порту, для обычного общения и раздачи профсоюзных журналов и газет.

Надо сказать, что при подобных посещениях никуда не деться от резких вопросов, в том числе и «неудобных», таких как: «Почему у вас профвзносы большие?» или «Куда вы их деваете?»

Но... про развал судоходства?! На такой вопрос даже Шурик из «Кавказской пленницы» не смог бы ответить (потому что он часо-венку не разрушал!)

Начитались...

Хотя нет, мы знаем, что «банда во главе с ИМО, ... ITF и прочая «шушера» уже давно мешает нормальным мужичкам от судоходного бизнеса работать»... И такое можно встретить в том же Инете. А что на этот раз?!

Капитан открывает один сайт, и вот, смотрите – «Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве как угроза судоходству и экономике». Так и хочется задать вопрос: «Ну и чо?» Но вспомним, что и без нас есть, кто такие вопросы задает, а самое главное, он (НуиЧо!) уже подписал от имени России эту Конвенцию.

– Ладно, ребята, это я так шучу, – успокоил нас капитан. – Но поясните, что тут такого, что может повлиять на мою работу?

Поскольку РПСМ, как говорят, «в теме», уже не один год регулярно участвует в заседаниях МОТ (что, кстати, не делают другие профсоюзы) и зорко следит за тем, чтобы документ действительно соответствовал своему назначению: говоря высоким слогом, «защищал трудовые интересы» наших членов и не только наших, то нужно немного рассказать об истории этого вопроса – Сводной Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве.

Все началось еще в 1919 году: закончилась Первая мировая война, победители занялись мироустройством. Так всегда бывает после больших войн – победители анализируют, что делать и как?

Россия показала своей Октябрьской революцией, что шутить с пролетариатом не стоит. В России полыхала Гражданская война, беспокойно было во всех странах Европы, нужно было предложить как «угнетателям, так и угнетаемым» – или работодателям и работникам – правила, по которым устанавливаются взаимоприемлемые трудовые отношения. Метод переговоров с участием казаков или полицаев уже не подходил.

Прообразом нынешнего ООН тогда стала Лига Наций, а структурным подразделением Лиги – Международная организация труда. Так вот, с первых дней своего существования МОТ стала выработать конвенции и рекомендации для своих участников.

Конвенция № 1 установила 8-ми часовой рабочий день и 48-ми часовую рабочую неделю. Правда, для Индии сделали исключение (она ведь тогда была Британской Индией): им устано-



С первых дней своего существования МОТ стала выработать Конвенции и рекомендации для своих участников.

вили 60-ти часовую рабочую неделю. И если минимальный возраст для начала трудовой деятельности в Европе был установлен в 14 лет, то в Индии и Японии можно было трудиться с 12-ти лет!!!

Вот теперь понятно, откуда взялся «пятнадцатилетний капитан». С 14-ти лет начал плавать, а в 15 – будьте любезны – капитан! Никаких документов об образовании тогда не требовалось, да и ПДНВ появилось позже (но об этом мы расскажем отдельно).

15 июня 1920 года Генеральная конференция МОТ в городе Генуе приняла рекомендацию № 9, по которой предполагалось, чтобы «морьяки всего мира, служащие как на судах своих стран, так и на судах иностранных государств, могли иметь лучшие представления о своих правах и обязанностях...», для этого нужно, чтобы в каждой стране был Морской кодекс, объединяющий все законы и правила, относящиеся к морякам. И на основе этого кодекса создать Международный морской кодекс...

Так вот, не прошло и 100 лет, как эта идея нашла свое воплощение... Так что идея создания сводной конвенции появилась тогда, когда ни ИМО, ни BIMCO, ни ICS вместе с Intertanco рядом не стояли, а записывать в эту «дружную веселую гоп-компанию» ИТФ (МФТ), перед которой в 1920 году стояли совсем другие задачи, – не стоит.

Конечно, уже потом, правительства и судовладельцы, и, конечно, «примкнувшие» к ним профсоюзы, реализовали эту идею и создали некое подобие всемирного КЗоТа.

Мне вспоминается интересный случай августа 1991 года. Сразу после смены режимов рухнул соцстрой, на смену пришел «ранний» капитализм. Реальный судовладелец, «хапнувший» несколько брошенных пароходиков, решил заняться морским бизнесом, но действующая тогда зарплата его не устраивала, его очень много чего не устраивало...

Так вот, он повесил у себя в офисе «Приказ № 1», дословно бред весь не буду писать, приказ у нас хранится как величайшая реликвия. Суть была такова, что в его «конторе» прекращает действовать КЗоТ, поэтому оплата инвалюты взамен суточных, сверхурочные, ночные и другие «отрыжки» социализма не действуют; он устанавливает зарплату матросу в размере 200 долларов, а капитану – 850 долларов, и будет ее выплачивать после оконча-



Чтобы «морьяки всего мира, служащие как на судах своих стран, так и на судах иностранных государств, могли иметь лучшие представления о своих правах и обязанностях...»

ния рейса, оговаривая при этом свое право «усекать» эти выплаты, если были нарушения дисциплины и плохая работа экипажа. И точка.

Долго потом он не мог понять, почему при первом же заходе в нормальную страну его ожидали крупные неприятности со стороны тех, кто в условиях уже развитого капитализма научился защищать свои права. К чести трудовой инспекции и транспортной прокуратуры этого «раннего» быстро поставили на место, но все же два его пароходика до сих пор гниют в норвежских фьордах, куда он все-таки заслал моряков поработать «за бесплатно».

Мы, конечно, не порадовали капитана, что теперь ему придется наряду с обычными документами о мореходном состоянии судна и компетентности экипажа знать содержание всех действующих на судне коллективных договоров, а их может быть несколько – для россиян один, у филиппков – свой, у немцев – свой. И иметь на руках «Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве» и «Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве». Но общее в этих договорах будет минимальная зарплата, про-

должительность рабочего дня и сверхурочных часов, продолжительность отпуска и т.п. А что делать, если у судовых механизмов есть свои сертификаты, где сказано, сколько времени и как нужно их эксплуатировать, и почему моряк не должен иметь гарантию и минималь-



... для этого нужно, чтобы в каждой стране был Морской кодекс, объединяющий все законы и правила, относящиеся к морякам.



Таких судовладельцев надо пачками задерживать в портах, отбирать у них непригодные для плавания суда, требовать застраховать зарплату еще до выхода в рейс.

ную зарплату, необходимое количество простыней и подушек, и все, что касается нормальных условий его быта.

И это называется угрозой... Разве можно выходить в море с пустыми полками в артелке и дохлой мышью в холодильнике, да с экипажем, который по несколько месяцев не держал в руке «зеленого» друга по имени Франклин?

И вот таких судовладельцев надо пачками задерживать в портах, отбирать у них непригодные для

плавания суда, требовать застраховать зарплату еще до выхода в рейс. Моря ведь не турист, а вот у туристов сейчас больше прав, все турфирмы обязаны застраховать свои риски заранее.

Если хочешь экспериментировать, создавая семейные экипажи, сажай всю свою родню и дерзай... Но нанимать чужих дяденек, которые в море выдт за деньгами и хорошими деньгами, нельзя. И очень отрадно, что наконец-то дело сдвинулось, и в ближайшие годы

резко уменьшится количество брошенных судов вроде «Тюлень-6». И проверяющий в порту будет обращать внимание не только на мореходность судна, но и на готовность судовладельца оплачивать труд тех, кто ему будет обеспечивать безопасность плавания и доходы.

На что капитан нам сказал, что он не только представитель судовладельца, но и «мастер» в хорошем смысле этого слова – Бог-господин и «полковой начальник» для людей, с кем ему приходится «штурмовать далеко море»... И ему далеко не безразлично, как чувствуют его люди на судне, что едят, как отдыхают и сколько получают.

И угроза мировому судоходству состоит в том, что с каждым годом все меньше и меньше молодежи приходит на флот, море небезопасно, и человечество должно заботиться о тех, кто перевозит 90% всех грузов на планете.

Послесловие: Мы вас не призываем не читать критику в адрес ИТФ, РПСМ и Сводной Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве. Но и знать то, что каждый моряк не только зависит от своего судовладельца, но и имеет право требовать. А если он скромный, то за него это сделают те, кому это положено по должности. И это уже не за горами...



Разве можно выходить в море с пустыми полками в артелке и дохлой мышью в холодильнике, да с экипажем, который по несколько месяцев не держал в руке «зеленого» друга по имени Франклин?



«РЕКОРДСМЕНЫ»

Они преодолели порог человеческих возможностей

Фото Альберта Гарева

...Взъерошенные волосы, блуждающий взгляд, испарина на лбу. «Сколько ты здесь?» – спрашивает у моториста инспектор ITF. Тот в ответ лишь мотает головой. Четвертый контракт делает, отвечают за него коллеги. Инспектор прикидывает в уме: «Филиппинец... один контракт, в среднем, 9 месяцев... итого...» 36 месяцев этот человек не видел свою страну и свою семью, 3 года он прикован к одному-единственному теплоходу! За это время несколько раз происходила ротация экипажей, люди прощались и встречались снова. И только бессменный филиппинский моторист – как символ безграничных возможностей человеческого организма. Шутка ли сказать, что моряка, психическое здоровье которого так серьезно подорвано, команда старается обходить стороной.

Оказалось, что виной всему – параноидальный страх. Филиппинец, вплотную подойдя к границе пенсионного возраста, испугался безработицы и бедности, да настолько сильно, что был готов работать в прямом смысле до конца.

В другой раз инспектор встретил в порту «теплоход-призрак»: пустую палубу коастера заметал мелкий снег, пока команда дружно отсыпалась. После старпом объяснил, что все предыдущие сутки экипаж работал в авральном режиме, судно пробиравлось сквозь льды, затем была долгая швартовка.

Никто не мог позволить себе не то, что прилечь – даже присесть!

«НУЖЕН МНЕ РАБОТНИК: ПОВАР, КОНЮХ И ПЛОТНИК...»

Вот как описывает нынешнюю модель комплектации экипажей в своем сетевом дневнике штурман дальнего плавания В. Гаврилюк:

– Во времена Союза на судах Черноморского морского пароходства количество экипажа регламентировалось в больших кабинетах, существовали штатные расписания. Для сравнения возьмем типичный советский сухогруз дедвейтом 10000 тонн. В машинном отделении – четвертый, третий, второй, старший механики, у каждого моторист в подчинении, а еще токарь и электрик; палуба – аналогично: четвертый, третий, второй, старший помощники, помполит, капитан плюс радист и судовой врач. Матросы и боцман. Повар, стюарды. Уйма народа. 25 человек. Плюс-минус. И у каждого были свои обязанности. Каждому было чем заняться.

На современном немецком контейнеровозе такого же дедвейта всего 12 человек экипажа: Master, Chief officer, Second officer, Chief Engineer, Second Engineer, Oiler, четыре матроса и боцман, Cook.

И тут же блоггер получает саркастический комментарий: «Я работал на этом пароходе. Там уже 3 матроса и боцман)))». И смех, и грех!

Для комплектации экипажа того или иного теплохода и получения Minimum Safe Manning с компании запрашивается целый ряд параметров. Это тип и размер судна, его технические характеристики, оборудование, груз, частота заходов в порты, длительность и характер рейса, районы и пр. Однако, как говорят специалисты, формула определения «безопасного минимума» подходит, скорее, для судоходства в идеальных условиях и очень далека от сегодняшней действительности. Потому и встречаешь на ржавых посудилах экипаж по 5-6 человек, где каждый «и повар, и конюх, и плотник».

СТРЕСС, ДЖЕТЛАГ И ПРОЧЕЕ

Рекордные переходы, которыми можно полностью «уничтожить» здоровое сознание обычного человека, были, есть или будут у каждого моряка. Например, один из них: «Во время рейса из Бразилии на Мадагаскар протяженностью в 5445 морских миль на контейнеровозе мы переводили судовые часы шесть раз за 13 дней!»

А вот пример гигантского воздушного марафона к месту посадки на

судно: «Самый безалаберный из моих маршрутов такой: Питер – Франкфурт – Бремен (летел на брифинг в контору, из-за задержки самолета отменили по месту) – поезд до Гамбурга – Мюнхен – Реюньон – Маврикий (судно благополучно ушло, сутки в отеле) – Реюньон – Франкфурт – Питер. Через три недели сел-таки на судно: Питер – Франкфурт – Сингапур. Вымотал весь запас здоровья на контракт вперед».

Понятно, что такие обстоятельства не способствуют бодрости духа. Добавим сюда пресловутые проверки и бумажную волокиту в портах, погодные условия, пиратство, огромные физические нагрузки, шум, вибрацию...Список можно продолжать бесконечно.

ИМО классифицирует факторы, влияющие на накопление усталости, на группы, и основную нагрузку несет как раз-таки Crew-specific Factors' Group. Сюда относятся фобии, диеты, состояние здоровья, взаимоотношения с алкоголем, возраст, часовые пояса, стрессы и прочее. Но основное – это, конечно, сон и его качество.

«КОГДА ЖЕ НАКОНЕЦ-ТО Я ВЫСПЛЮСЬ?!»

Усталость на рабочем месте, по мнению представителей Международной федерации транспортников, является злободневной проблемой в судоходстве, ведь она влечет за собой аварии, посадки на мель, травматизм или того страшнее. И если в порту потенциальную угрозу может заблаговременно заметить и предупредить вниматель-



В море экипаж с усталостью один на один

ный инспектор ITF или профактивист, то в море экипаж с усталостью один на один. Экспериментально доказано: во время несения вахты по обычному недельному графику 45% вахтенных находятся в сонном состоянии, а значит, действующие графики не отвечают безопасности судоходства.

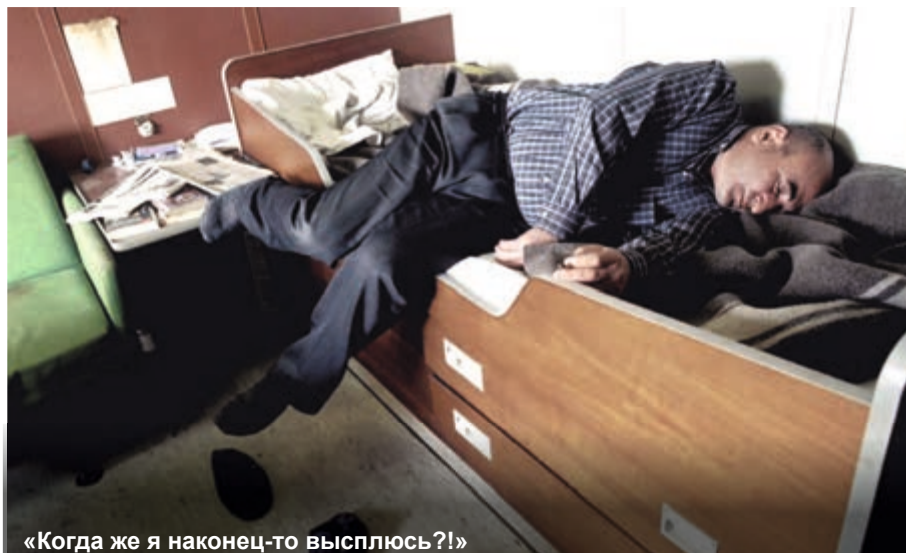
– Хочу в такую компанию, где бы я начал задумываться, а как же мне провести свободное время?! – грустно шутит один из российских моряков. – Но пока работаю там, где мне в голову постоянно лезет другой вопрос: «Да когда же наконец-то я выплосюсь?!!»

Последнее исследование взаимосвязи периодов несения вахты с утомля-

емостью Project Horizon говорит о том, что необходимо пересмотреть режимы работы и отдыха в море. Например, экспериментально доказано, что график 6 часов работы/6 часов отдыха выматывает сильнее, чем 4 часа работы/8 часов отдыха, при нем усталость накапливается быстрее, а вероятность засыпания на вахте возрастает на 10%.

В помощь работодателям, представителям PSC и государств флага в прогнозировании усталости среди членов экипажа была разработана специальная компьютерная программа. Она способна вычислить потенциальные периоды сна на вахте и заблаговременно оценить риски применения того или иного графика работы.

Стоит отметить, что морские профсоюзы-членские организации ITF регулярно выступают инициаторами и спонсорами различных проектов, направленных на выработку здорового баланса между временем работы и отдыха на борту (например, британо-голландский Nautilus International стал одним из спонсоров Project Horizon). Поэтому, уважаемые моряки-члены РПСМ, если у вас есть интересные примеры того, как бороться с усталостью на рабочих местах, и вы хотите поделиться своим мнением с коллегами, а, возможно, даже стать автором самого верного решения этой глобальной проблемы, пишите на электронную почту нам в редакцию или в свою первичную профорганизацию.



«Когда же я наконец-то выплосюсь?!»

УГОВОР ДОРОЖЕ ДЕНЕГ?

**ДОРОЖЕ! В ЭТОМ
УЖЕ УБЕДИЛИСЬ
ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА
Т/Х «JB RUBIN»
(ФЛАГ КАМБОДЖИ,
ИМО 7725556).**

На Украине есть пословица: «Казав пан кожух дам, та слово його тепле», а кхмеры, чей флаг развевается на судовом флаштоке, говорят: «Даже хорошая сказка надоедает, когда слышишь ее много раз». Обиделся господин Сорокин Алексей – японский представитель белизского владельца камбоджийского судна на председателя Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николая Михайловича Суханова, нашего человека-скалу, как его ласково назвали в одной из публикаций в газете «Труд»: «Неактуальна ваша информация».

Впрочем, читайте сами это послание с нашими комментариями:

*«Председателю совета ДВРО
Суханову Н.М.*

*Уважаемый Николай Михайлович,
касательно информации, размещен-
ной на официальном сайте
<http://www.sur.ru/news/73>,*

*просим вас заметить, что представлен-
ная вами информация не актуальна
и не соответствует действительности.*

1. Ваша попытка арестовать судно в Магадане без предварительного уведомления судовладельца о возможном мировом соглашении, имеет признаки рейдерства имущества и использования органов власти в целях захвата бизнеса иностранного судовладельца. Мы рады, что подобная ваша тактика не приветствуется судом Магадана».

Японский представитель забыл указать, что обращение в прокуратуру Магадана исходит от «русских» кхмеров – членов экипажа «JB RUBIN», и арестовывают судно судебные исполнители по решению суда при наличии морского требования, к коим относится невыплата зарплаты. А употребляемый термин «Мировое соглашение» – юридическое понятие и описано в ст. 173 ГПК РФ, суд оформляет решение об утверждении или не утверждении Мирового соглашения «путем вынесения соответствующего Определения».

Так что, в данном случае, «Казав пан» и все... А вот права ли первая судебная инстанция в Магадане, скажет уже областной суд.

Слов вроде «рейдерство» профсоюз не знает... Плати заработанную зарплату, а ежели нет грошей – то сам продай «последнюю рубашку» и отдай долг.

«2. С моряками, списанными на берег, достигнуто Мировое соглашение с судовладельцем. Часть зарплат погашена. Остаток выплат по зарплатам составляет не более 15 000 долларов США. Соглашением договорено погасить задолженность в течение августа 2012. Ваша информация в статье «К сегодняшнему дню сумма выплаты составила \$16 тысяч. Однако это меньшая часть того, что работодатель должен вернуть морякам, «не соответствует действительности и не проверена».

Даже 16 тысяч долларов – это большая сумма. Товарищи из Японии как-то странно читают Уголовный кодекс РФ,



про себя любимого в ст. 145.1 они ничего не читают... (это про невыплату зарплаты свыше 2-х месяцев или частично свыше 3-х месяцев).

Кроме того, у моряков в РФ есть право не приступать к работе, если вовремя не получили зарплату.

Но в данном случае судно-то камбоджийское, а что там в Пном-Пене говорится о невыплате зарплаты, ведомо только королю. Может, там по пяткам бьют бамбуковой палкой?

«3. Вопрос о погашении зарплаты ДЕЙСТВУЮЩЕМУ экипажу на борту судна НЕ остается открытым, а успешно погашается. Долг снижен с 4 месяцев до 1 месяца. В настоящее время в п. Пусан выдана зарплата за май, малая часть за июнь. Питание оплачивается регулярно. Задолженность на настоящее время составляет только один месяц, что в судоходном бизнесе не является чем-то неординарным и подлежащим давлению со стороны регулирующих органов.

4. Ваша цифра в статье «41 тысяча долларов задолженности» не соответствует действительности и не отражает состояние величины задолженности по судну. Вы вводите в заблуждение, связывая величину суммы со сроком задолженности. Для вашего сведения, только зарплата за один текущий месяц составляет более 20 тысяч долларов. Поэтому всегда будет существовать текущая задолженность по списанным и находящимся на борту.

Это не учитывая финансовую задолженность перед теми членами экипажа, с кем компании ПРИХОДИТСЯ самостоятельно без ПОМОЩИ профсоюза разбираться насчет поддельных морских документов, пьянства, нару-

шения дисциплины, т.п.».

В связи с вышеизложенным, просим вас перед публикацией материалов, подачей заявления в суд, попыток задержания судна и организацией саботажей экипажа, В ПЕРВУЮ очередь:

**– находить возможность связаться с судовладельцем для уточнения информации о состоянии дел,
– выслушивать обе стороны рабочих отношений, судовладельца и работника, а не заниматься рейдерством по отдельным заявлениям,
– выяснить с судовладельцем причины списания и задержки выплат отдельным морякам,
– предлагать мировое урегулирование проблем без обращения в судебные инстанции.**

Напоминаем также вам о том, что Президент России В. Путин подписал Федеральный закон «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации», предусматривающий дополнение Уголовного кодекса РФ статьей 128.1, которая установит ответственность за клевету, то есть распространение заведомо ложных сведений, порочащих честь и достоинство другого лица или подрывающих его репутацию. Это же деяние, совершенное с использованием служебного положения, наказывается штрафом в размере до 2 млн рублей или до 320 часов обязательных работ.

**С Уважением, Сорокин Алексей,
ТКБ Шиппинг (Япония)».**

Да уж, на помощь профсоюза в борьбе с поддельными морскими документами не рассчитывайте (а вот через капитанию порта не пробовали? Они вам сразу определяют подлинность документа). А то ведь так и до беды недалеко. Стоит у вас, предположим, капитан, а он на самом деле танкист или летчик – это не порядок...

Про пьянку и говорить нечего – вы им зарплату вообще не платили, чтобы пить не на что было!

А вот с клеветой вы поторопились, мы же не пишем, что вы нехороший человек (с перечислением ваших недостатков). Вы только не забудьте в Китае полностью расплатиться с экипажем, а то бывает так – продадут пароход с долгами, а потом ищи-свищи.

Мы Вас тоже уважаем (только расплатитесь по всем долгам).

«У ФЛОТА ЕСТЬ СВОИ ГЕРОИ!»

О проблемах современной маринистики

«Профессии моряка нужна реклама!» – сказал однажды умный человек. Другой продолжил: «У нее всегда были, есть и будут явные преимущества для молодежи».

Моряки со стажем вспоминают, как в 70-е годы в СССР взяли курс на расширение и специализацию флота, и по телевидению один за другим пошли фильмы и передачи о море. Набор в мореходки резко увеличился! Сегодня на экране с завидной регулярностью появляются фильмы и сериалы о силовиках, а вот о морской профессии нет даже ролика.

Происходит это отчасти потому, что в литературной маринистике образовался вакуум. По словам писателя Юрия Пахомова, на флоте всегда отчетливо прослеживалась динамика смены поколений, и у каждого из них были свои «певцы». А вот современная морская проза таким персонажем, который увлек бы подрастающее поколение, обделена.

Говоря о писателях, в первую очередь, на ум, конечно, приходит имя Виктора Конецкого, «титана» отечественной литературной маринистики. И... как будто все! На самом деле есть еще много талантливых писателей-маринистов – Л. Соболев, В. Тюрин, Ю. Крымов, Л. Скрягин, С. Колбасьев, С. Апрельев, на произведениях которых воспитывалось не одно поколение.

При этом Ю. Пахомов уверен: и сегодня на флоте есть герои! «Например, чем не герой молодой человек, который стал капитаном в 25 лет? – вопрошает писатель, призывая искать новые сильные характеры среди молодежи. – Надо остановить дегероизацию флота, начатую в 90-е годы, отойти от анекдотов и баек и вернуться к настоящей художественной прозе. Без этого невозможно построить гражданское общество и возродить флот».

Президент ГМА им. адм. С.О. Макарова Иван Костылев уверен: морскую профессию необходимо популяризи-

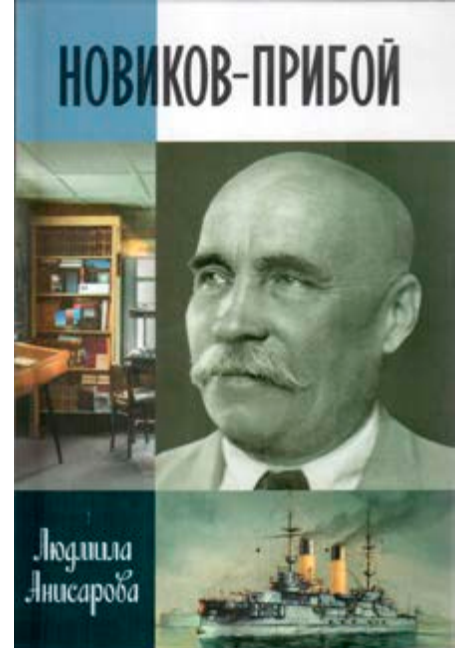
вать любыми доступными способами. Он приводит в пример нашего северного соседа: в небольших прибрежных городках Финляндии морской настрой значительно выше, чем в Санкт-Петербурге. Много ли петербуржцев приходят проводить в долгий рейс знаменитый парусник «Мир»?..

До 60% нынешних абитуриентов вообще не знают писателей-маринистов, а к тематическим выставкам проявляют слабый интерес. Это становится серьезной проблемой для патриотического воспитания молодежи.

Каким же должен быть писатель, чтобы «увлечь в моря» поколение Y? Он должен сам пройти через суровые будни работы вдали от дома и независимо от обстоятельств сделать успешную карьеру, только тогда ему поверит современная аудитория. Он должен уважать своего читателя, верить в его потенциал и быть с ним предельно честным. И конечно, он должен быть страстно влюбленным в море. Таким, например, как именитый капитан ДВМП Вадим Абоносимов, автор нескольких книг о ледовых походах в Арктику.

Члены Северо-Западного отделения Союза писателей России уже выразили готовность выступить перед курсантами морских учебных заведений и рассказать о наиболее увлекательных произведениях морских прозаиков, а для комплексного развития современной морской литературы они приглашают к сотрудничеству новых авторов.

Со своей стороны РПСМ оказывает поддержку талантливым писателям-самородкам из морской стези. Так, Балтийская территориальная организация помогла в издании рассказов и стихотворений капитана дальнего плавания В. Шаповалова «Ретро на морях». При поддержке Карельской территориальной организации вышел в свет сборник морских песен капитана дальнего плавания К. Проккуева.



БРИТАНСКИЕ МОРЯКИ И ... РУССКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

В начале XX века в России наступают смутные времена. Николаю II, Императору Всероссийскому, приходится действовать быстро и жестко, подавляя начавшиеся по всей стране выступления рабочих и крестьян. Стачки, забастовки, митинги он бы еще, наверное, стерпел. Однако захлестнувшая страну волна покушений на градоначальников, фабрикантов и городских, бунт моряков на броненосце «Потемкин» – это было уже слишком. Монархический строй можно принимать или не принимать, но никому не позволено ставить себя выше закона. К тому же нельзя забывать, что массовые революционные выступления пришлось на начало русско-японской войны, и тут уж действительно каждый поступал так, как велела совесть и личные представления о ценностях и свободах. Другими словами, у кого-то революция была в опасности, а у Николая II – целостность страны.

Те уступки, на которые он пошел после разгона мирной демонстрации в январе 1905 года, получившего название «Кровавого воскресенья», кардинально ничего не изменили: забастовки и волнения не прекращались. Однако для императора неурядицы внутри страны отошли на второй план. Главное, что к тому времени удалось получить передышку, заключив с японцами перемирие, пусть и шаткое. Однако декабрьское восстание в том же 1905 году показало, что у русской революции слишком уж много сторонников за рубежом – тогда в руках рабочих были замечены винтовки швейцарской фирмы «Vetterli». Спрашивается, откуда? История с этими винтовками вышла, действительно, весьма занятная: прежде, чем дойти до адресата, они проделали долгий и опасный путь морем. Многие поучаствовали в переправке оружия в Россию, в том числе и... британский профсоюз моряков.

ВКЛАД В РЕВОЛЮЦИЮ В ЗАГАДОЧНОЙ РОССИИ

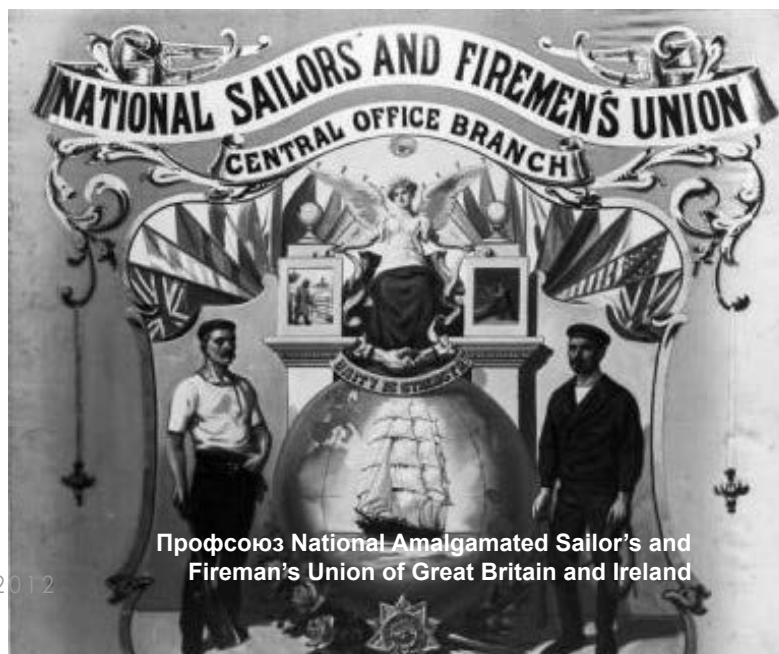
... Джозеф Вильсон родился в 1859 г. в портовом городке Сандерленд, что, собственно говоря, во многом и предопределило его дальнейшую судьбу. В море он начинает работать еще совсем мальчишкой: надо же было как-то зарабатывать на жизнь. Ему приходится не просто, но со временем Вильсон становится отличным моряком. Заработав денег, он женится и оседает на берегу, открыв небольшой отель «Temperance Hotel». В 1882 г. Вильсону всего 24 года, и спокойная жизнь не для него. Бывший моряк активно интересуется профсоюзным движением, тем более, что в Сандерленде действует местный профсоюз моряков. Вильсон со временем становится его председателем, однако, придерживаясь идеи создания сети региональных организаций в портах, своей идеей вызывает сильные разногласия среди руководителей профсоюза. В 1887 году он создает свою профсоюзную организацию и встает у её руля. Сначала профсоюз носит довольно громоздкое название – «National Amalgamated Sailor's and Fireman's Union of Great Britain and Ireland». Но постепенно оно сокращается и изменяется, пока в 1926 году официально не становится «National Union of Seamen» («Национальный профсоюз моряков»).

Параллельно Джозеф Вильсон пробует силы в политике. И,

надо сказать, у него это неплохо получается. По крайней мере, с 1892 по 1900 год он является членом британского Парламента. В общем, приняв решение внести свой вклад в победу революции в далекой и загадочной России, Джозеф Вильсон показывает свою энергичную и беспокойную натуру и приверженность идее пролетарской солидарности.

ИСПОЛНЕНИЕ ЗАМЫСЛА

В 1905 году Вильсон приступает к исполнению авантюрного замысла по отправке судна с оружием для рабочих к берегам России. До сих пор информация, касающаяся обстоятельств закупки и доставки винтовок, патронов, взрывчатки, очень противоречива. Компания, которая непосредственно принимала участие в организации той операции, подобралась разношерстная: эсеры, большевики, японский военный атташе Мотодзиро Акаси, финский революционер и политик Конни Циллиакус и даже священник Георгий Гапон, возглавивший ту январскую демонстрацию. Каждый из них был заинтересован в том, чтобы груз дошел до берегов России. Револю-



Профсоюз National Amalgamated Sailor's and Fireman's Union of Great Britain and Ireland

ция – дело хорошее, но, в любом случае, нельзя забывать, что у каждого здесь был личный интерес: у эсеров – взорвать кого-нибудь для острастки, у японцев – создать побольше проблем внутри страны, чтобы подмять под себя Дальний Восток, финны не теряли надежды на завоевание независимости. Ставили ли они в известность Вильсона о своих истинных намерениях? Вряд ли. Да и зачем? Понятное дело, революция требует жертв, а вот каких конкретно и сколько – знать британцу вовсе необязательно. Вильсон, для которого события в царской России, как для многих людей в Европе, выглядели как борьба трудового народа с «прогнившим царизмом», не мог отказаться в помощи, когда к нему обратились «борцы» за светлое будущее России.

Жандармы в России не ждут подвоха на Балтике: вряд ли кто осмелится на доставку крупной партии оружия таким способом. Если кто и попробует проскочить морским путем, то делает это на яхте, думают они. А на маломерном судне много не привезешь. На это и был расчет у Вильсона, который, как моряк, понимал, что вариант с судном большого водоизмещения может получиться.



Пароход «John Grafton»

ПАРОХОД КАК СРЕДСТВО ЗАПУТЫВАНИЯ СЛЕДОВ

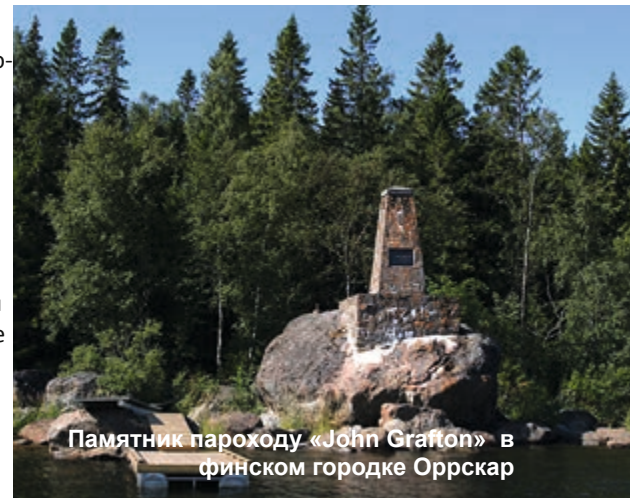
Джозеф Вильсон оказывает содействие в покупке парохода «John Grafton» (флаг Британии, 1883 г.п.). Впоследствии пароход несколько раз перепродается, чтобы запутать следы. Кроме того, клубу моряков профсоюза, возглавляемого Вильсоном, отводится

не менее важная роль: клуб становится, своего рода, штабом по подготовке секретной миссии, возложенной на пароход. Собственно говоря, это было идеальное безопасное место для координирования такой операции, поскольку уж кому-кому, а царской охранке вход туда был заказан. В общем, со своей стороны британские моряки сделали все для того, чтобы помочь революции, и не их вина, что в результате операция оказалась не столь успешной, как хотелось бы. Хотя, может, оно и к лучшему.

Как бы то ни было, летом 1905 года «John Grafton» вышел в Ла-Манш, где в море с другого судна на него перегрузили оружие общей стоимостью около 100 тыс. рублей. Затем судно проследовало в Копенгаген, потом в Стокгольм, а оттуда уже к берегам Финляндии, которая на тот момент была частью России с широкой автономией. Там планировалось часть груза скинуть. 26 августа 1905 г. всего в 22 километрах от берега в шхерах Ларсмо «John Grafton» сел на камни. Лоцман, уверявший, что отлично знает фарватер, лишь задумчиво почесал затылок, когда это случилось. Несмотря на отчаянные попытки сняться с камней, ничего не получилось: машина тряслась от натуги, вода повсюду хлестала через образовавшуюся пробоину. Пар вырывался из котлов, возникла реальная угроза взрыва, а на борту, к тому же, находилось немало взрывчатых веществ. Команда понимает, что это конец: судно придется покинуть.

Но прежде надо спасти то, что еще можно спасти. Оружие спешно вывозится на шлюпках на ближайшие островки и затем прячется. Выгрузка идет медленно, а оставаться на борту становится опасно. Команда решает взорвать судно. Понятно, что большую часть груза придется оставить, но иного пути нет: жандармы могут нагрянуть в любой момент...

Из доклада начальника Финляндского жандармского управления генерала Фрейберга командиру Отдельного корпуса жандармов следует, что на месте «разгрузки судна удалось найти около



Памятник пароходу «John Grafton» в финском городке Оррskar

9670 винтовок «Vetterli», 4 тысячи штыков к ним, 720 револьверов «Веблей», около 400 тысяч винтовочных и около 122 тысяч револьверных патронов, около 192 пудов взрывчатки, 2 тысячи детонаторов и 13 футов бикфордова шнура». Но, видимо, нашли не все, коли Николаю II доложили о «подарке» от британских моряков, все же попавшем в руки рабочих.

Что до организаторов доставки оружия, то судьба у них сложилась по-разному. И, пожалуй, наибольших успехов достиг Джозеф Вильсон и его профсоюзная организация. Вильсон снова несколько раз избирается членом Парламента, а возглавляемый им профсоюз достигает значительных успехов в защите прав моряков.

RMT

«National Union of Seamen» благополучно дожил до 1990 года, когда объединился с профсоюзом железнодорожников «National Union of Railwaymen». Новый профсоюз получил название «National Union of Rail, Maritime and Transport Workers» – RMT. У Российского профсоюза моряков с RMT сложились отличные отношения и полное понимание по многим вопросам, и в первую очередь по коллективным договорам, одобренным Международной федерацией транспортников и действующим в отношении судов, на которых работают моряки – члены обоих профсоюзов. Но оружие британский профсоюз больше не возит и в революциях не участвует, защищая права и интересы моряков исключительно мирным путем.



НА САЙТЕ WWW.SUR.RU ВЫ МОЖЕТЕ:



**НАЙТИ ПОЛЕЗНУЮ
ИНФОРМАЦИЮ
ДЛЯ СЕБЯ**



**УЗНАТЬ МОРСКИЕ
НОВОСТИ**

ПОСМОТРЕТЬ ВИДЕО



**ЗАДАТЬ ВОПРОС
НАШИМ
СПЕЦИАЛИСТАМ**

И МНОГОЕ ДРУГОЕ