

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU

№ 3 (90) 2013

IV СЪЕЗД ЕВРОПЕЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ

«От глобального кризиса –
к глобальной справедливости:
транспортные рабочие
Европы дают отпор».

«BLACK SEA OF SHAME» – «ЧЕРНОЕ МОРЕ ПОЗОРА»

Продолжение кампании МФТ
по приведению судоходства
в регионе в соответствие
с мировыми стандартами.

КАК МОРЯКУ ВЫЖИТЬ В МОРЕ

Семинар «Выживание на море –
стандарты подготовки»: моряк
должен постоянно совершенствовать
свои знания и навыки.



В номере

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



IV съезд ЕФТ



стр. 8-12

ВРЕМЯ РПСМ

SUR TIME

3 – 7 Иски по зарплате по месту нахождения судна – не миф, а реальность

8 – 12 Мы не имеем права проиграть

КОНСУЛЬТАЦИЯ ЮРИСТА

LEGAL ADVICE

27 Человек за бортом

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ

ACTIONS WEEK

28 – 31 Рабский труд – это уголовное преступление

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

HISTORY PAGES

33 – 36 «Миллионы на защиту, но ни цента на выкуп»

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK

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 Куликова
Герман Петелин
Наталья Субаева
Роман Канунник
Ольга Лукина

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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

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

Распространяется бесплатно.



Фото на обложке, автор В. Березинский: Берлин, внутренний двор гостиницы ESTREL, где 29-31 мая 2013 г. проходил IV съезд ЕФТ.

ИСКИ ПО ЗАРПЛАТЕ ПО МЕСТУ НАХОЖДЕНИЯ СУДНА— НЕ МИФ, А РЕАЛЬНОСТЬ

Российский профсоюз моряков доказал это на практике.



В конце марта этого года за долги по зарплате были арестованы два судна: в Махачкале – «Нефтерудовоз-10М», принадлежащий ООО «Самарское судоходное агентство», а во Владивостоке был задержан танкер «Фатеево», хозяином которого является ООО «Восточная судоходная компания». Но объединяет эти случаи не только проблема невыплаты заработной платы. И экипаж «Нефтерудовоза-10М», и моряки с «Фатеево» вместе с юристами РПСМ, которые оказывали им помощь при подаче исков в суд, опирались на пункт 8 статьи 29 ГПК РФ.

Согласно этому пункту «иски о взыскании заработной платы и других сумм, причитающихся членам экипажа за работу на борту судна, расходов на репатриацию и взносов на социаль-

– Это не просто иски, а иски, вытекающие из морского требования по заработной плате. Благодаря этому закону член экипажа российского морского судна может обратиться в суд о взыскании задолженности в любом российском порту и в счет обеспечения своих исковых требований просить об аресте судна, – поясняет главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов.

ное страхование» могут предъявляться также в суд по месту нахождения судна ответчика или порта приписки судна.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Юрист отмечает, что РПСМ более 10 лет добивался внесения поправки в Гражданский процессуальный кодекс РФ (ГПК), которая бы позволяла морякам предъявлять иски к судовладельцам по месту нахождения судна. Дело в том, что в 2002 году в России был принят новый Гражданский процессуальный кодекс, существенно урезавший права российских моряков.

Так, если в старом ГПК РСФСР была статья 117, которая допускала предъявление иска к юридическому лицу по месту нахождения его имущества (и надо отметить, что моряки в случае нарушения их трудовых прав этой нормой пользовались, подавая в любом порту иск против работодателя в порядке статьи 134 ГПК РСФСР с соответствующим заявлением об аресте судна – ред.), то из нового ГПК, на момент его принятия, эта норма выпадала. Подавать иски можно было только по месту регистрации судовладельца.

Дело доходило до абсурда. Например, компания, эксплуатирующая на Балтике теплоход, могла месяцами не платить зарплату экипажу. А когда моряки обращались в суд в портовом городе, их иск не принимали, потому что судовладелец был зарегистрирован в другом регионе. А значит, и судиться с судовладельцем экипаж должен был по месту его регистрации. Например, в городе, далеко от всех морей – Элисте.

РПСМ сразу же стал настаивать на устранении этой вопиющей несправедливости и предложил внести поправки в статью 29 ГПК РФ, в которой говорится о подсудности по выбору истца.

В 2005 году по просьбе РПСМ депутат Госдумы РФ Анатолий Иванов в качестве законодательной инициативы внес в Государственную Думу проект закона «О внесении изменения в статью 29 Гражданского процессуаль-

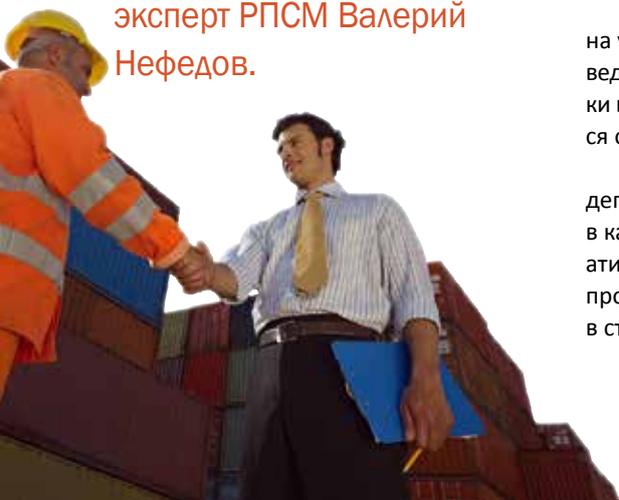
ного кодекса РФ». Верховный суд РФ, как один из субъектов законодательной инициативы, счел поправки уместными и необходимыми. Но Правительство России в лице Минтранса законопроект «зарубило».

Чиновники заявили, что поправки в ГПК не нужны, потому что Международная конвенция «Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов», якобы и так предусматривает судебную защиту социально-трудовых прав экипажей по месту нахождения судна. Хотя на самом деле это не так: в Конвенции сказано, что арест судна допускается только в том случае, если это разрешает закон страны (в данном случае ГПК РФ).

КАК РПСМ ДО ПРЕЗИДЕНТА ДОСТУЧАЛСЯ

РПСМ обратил внимание на нелепость причины, по которым был отклонен законопроект, и в конце концов добился, чтобы он был рассмотрен на заседании экспертно-консультативного совета «Единой России». Совет фракции «Единая Россия» отметил необходимость законопроекта как средства повышения эффективности судебной защиты российских моряков, но при условии проведения дополнительных консультаций с заинтересованными федеральными органами. То есть единороссы фактически отослали законопроект к тем же чиновникам, составившим отрицательный отзыв.

Между тем РПСМ к этому времени уже проделал огромную работу, которая порой незаметна со стороны, но предшествует любой законодательной инициативе. Лидеры профсоюза встречались с депутатами и чиновниками, доказывая, что изменения нужны. Параллельно шла переписка с руководителями различных ведомств, в том числе Минтранса и Минюста. Естественно, чтобы описать все подробности, журнальной статьи маловато – одна переписка с чиновниками составит пару томов.



Причем надо еще раз отметить, что к этому времени с доводами РПСМ фактически согласились все заинтересованные ведомства.

Впрочем, тогда, в 2009 году, законопроект так и не удалось вынести на рассмотрение в Госдуму. Комитет ГД по гражданскому, уголовному и процессуальному законодательству также настоятельно порекомендовал депутатам отклонить проект федерального закона «О внесении изменения в статью 29 Гражданского процессуального Кодекса РФ».

По мнению представителей РПСМ, чиновники просто защищали честь мундира, отказываясь признавать очевидное, что первоначальный отрицательный отзыв на закон был попросту юридически неграмотен.

Чтобы разрубить этот «гордиев узел», РПСМ обратился к тогдашнему президенту России Дмитрию Медведеву. В администрации президента к РПСМ прислушались и дали указание правительству еще раз внимательно рассмотреть все доводы профсоюза. В конце 2011 года закон «О внесении изменений в статью 29 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации» был направлен в Госдуму. 25 января 2012 года депутаты единогласно проголосовали за поправки в ГПК. 1 февраля их одобрил Совет Федерации. А 7 февраля 2012 года закон подписал президент России Дмитрий Медведев.

КАК ДЕЙСТВУЕТ ПОПРАВКА?

После принятия судьбоносных поправок в статью 29 ГПК РФ прошло чуть более года, но уже можно подвести первые итоги действия закона. Например, члены экипажа т/х «Нефтерудовоз-10М», о которых в предыдущем номере писал журнал «МПВ», добиваясь выплаты долгов по зарплате, при подаче исков в суд опирались именно на 29 статью ГПК РФ.

Напомним, что 22 января 2013 года в Махачкале экипаж судна «Нефтерудовоз-10М» приостановил работы в связи с невыплатой заработной



Т/х «Нефтерудовоз-10М»

платы за 4 месяца. Моряки отказались выполнять любые работы кроме тех, которые связаны с обеспечением безопасности мореплавания, сохранности судна, груза и т. п. О своем решении моряки уведомили судовладельца и капитана торгового порта Махачкала Шаха Ургуева. Также моряки направили обращение на имя председателя РПСМ Юрия Сухорукова. После чего в Махачкалу немедленно выехал зампреда РПСМ Игорь Ковальчук.

После консультаций с представителями профсоюза экипаж обратился в Трудовую инспекцию с заявлением о нарушении трудовых прав и в суд по месту стоянки судна с иском о взыскании с судовладельца задолженности по заработной плате.

Надо отметить, что компания-судовладелец – «Самарское судоходное агентство» – зарегистрирована в Самарской области. Но юристы РПСМ и адвокат, привлеченный профсоюзом, помогли составить четкий и грамотный иск к судовладельцу, опираясь на соответствующие статьи Трудового кодекса и ГПК РФ с учетом новой поправки, позволяющей обращаться в суд по месту нахождения судна.

Так, согласно статье 136 ТК РФ, заработная плата должна выплачиваться не реже, чем каждые полмесяца, в день, установленный правилами внутреннего распорядка, коллективным договором, трудовым договором. Также моряки отметили в иске, что в статье 236 ТК РФ говорится, что при нарушении работодателем сроков выплаты зарплаты он обязан выплатить работникам компенсацию за каждый день просрочки. А статья 237 ТК РФ предусматривает возмещение морального вреда за неправомерные действия или бездействия работодателя.

При этом моряки т/х «Нефтерудовоз-10М» обратили внимание судьи, что судно находится в нефтегавани морского порта Махачкалы – Кировского района Махачкалы, а пункт 8 статьи 29 ГПК РФ позволяет рассматривать иски по взысканию заработной платы по месту нахождения судна.

Одновременно с исковым заявлением члены экипажа направили в суд ходатайство об аресте судна в качестве обеспечительной меры к иску в соответствии со статьей 139 ГПК РФ, в которой сказано, что «по заявлению лиц, участвующих в деле, судья или суд

может принять меры по обеспечению иска. Обеспечение иска допускается во всяком положении дела, если принятие мер по обеспечению иска может затруднить или сделать невозможным исполнение решения суда».

При этом моряки апеллировали к статье 140 ГПК РФ, в которой сказано, что одной из мер по обеспечению иска может быть арест имущества ответчика (в данном деле в качестве такого выступает судовладелец). Между тем в соответствии со статьей 389 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) требование о выплате заработной платы и других сумм, причитающихся членам экипажа, относится к морскому требованию. И согласно статье 388 КТМ РФ по данному морскому требованию может быть наложен арест на морское судно путем задержания, осуществляемого в порядке судебного производства для обеспечения морского требования.

Об этом же говорится и в статьях 1-3 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, к которой присоединилась и Россия, а также в постановлении Пленума Верховного суда РФ от 20 ноября 2003 года «О подсудности дел, вытекающих из морских требований».

В итоге 25 марта 2013 года Кировский районный суд Махачкалы, рассмотрев ходатайство членов экипажа «Нефтерудовоз-10М», вынес определение об аресте судна в качестве обеспечения исковых требований моряков. А спустя неделю тот же суд удовлетворил и исковые требования моряков.

ЗА ЗАРПЛАТУ НА РОССИЙСКОМ СУДНЕ ОТВЕЧАЕТ СУДОВАДЕЛЕЦ

Аналогичным образом разрешалась и ситуация с другим проблемным судном «Фатеево». Иск о взыскании задолженности по заработной плате также рассматривался не по месту регистрации судовладельца «ООО Восточная Судходная компания» (г. Советская Гавань Хабаровского края), а по месту нахождения судна во Владивостоке. Причем, как отмечают в РПСМ, судовладелец в данном случае попытался уклониться от юрисдикции Российской Федерации, передав судно под государственным флагом РФ иностранному фрахтователю.

Как рассказали «МПВ» в РПСМ, выяснилось это после обращения в профсоюз третьего механика судна «Фатеево» Анатолия Трищенко. Он отработал на теплоходе 2 месяца, однако заработную плату ему так и не выплатили.

Разбираясь с жалобой Трищенко, председатель первичной организации моряков г. Владивостока Петр Осичанский установил, что индивидуальный контракт моряка ни по форме, ни по содержанию не отвечает приказу Минздрава от 2009 года, который утверждает примерную форму трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником для работы в составе экипажей морских судов.

Причем индивидуальный контракт у Трищенко был заключен с компанией ООО «Паллада», которая представляет



Пункт 8 статья 29 ГПК РФ:
Иски о возмещении убытков, причиненных столкновением судов, взыскании заработной платы и других сумм, причитающихся членам экипажа судна за работу на борту судна, расходов на репатриацию и взносов на социальное страхование, взыскании вознаграждения за оказание помощи и спасание на море могут предъявляться также в суд по месту нахождения судна ответчика или порта приписки судна.





По мнению юристов РПСМ, схема, когда в качестве работодателя на судне под российским флагом выступают иностранцы, противоправна по своей сути и имеет явные признаки мошенничества и уклонения от уплаты от налогов.

интересы компании «Hogla Far East Limited». Хотя в соответствии с положениями Трудового кодекса РФ и Кодекса торгового мореплавания работодателем для членов экипажа судов под российским флагом должен выступать непосредственный судовладелец, таковым в данном случае является ООО «Восточная судоходная компания».

То, что реальным судовладельцем «Фатеево» является ООО «Восточная судоходная компания», подтверждала и справка о плавании, выданная Трищенко.

По мнению юристов РПСМ, схема, когда в качестве работодателя на судне под российским флагом выступают иностранцы, противоправна по своей сути и имеет явные признаки мошенничества и уклонения от уплаты от налогов.

Впрочем, на этот раз уклониться от ответственности судовладельцу не удалось. Опираясь на все уже ранее перечислявшиеся статьи Трудового кодекса, а также пункт 8 статьи 29 ГПК РФ, статьи 139 и 140 ГПК РФ, статьи 367, 388-390 КТМ РФ, Анатолий Трищенко

при поддержке профсоюза моряков подал в Первомайский районный суд Владивостока иск о взыскании с судовладельца зарплаты и ходатайство о принятии обеспечительных мер по иску, в частности, аресте судна.

20 марта 2013 года Первомайский суд Владивостока удовлетворил ходатайство Трищенко об аресте судна. Впрочем, спустя неделю, по встречному заявлению судовладельца, суд вынес решение о замене меры по обеспечению иска с ареста судна на залог в размере задолженности по зарплате.

В РПСМ поясняют, что после ареста судна судовладелец может внести залог в размере суммы иска, или же впоследствии судно реализуется, а деньги, полученные от продажи, идут на погашение требований заявителей. Причем, как отмечают в РПСМ, в случае с залогом моряк гораздо быстрее может получить задолженность, потому что для реализации судна нужно время.

Между тем в РПСМ судебные процессы по «Фатеево» и «Нефтерудовозу-10М» называют одним из звеньев системной работы по приведению в цивилизованное состояние российского судоходного бизнеса, направленное на повышение эффективной защиты прав членов экипажей российских морских судов. 



Российский профсоюз моряков с прискорбием сообщает, что 5 июня, на 66-м году жизни от нас ушел Александр Николаевич Шакшин, заведующий орготделом Балтийской территориальной организации РПСМ. Ушел наш дорогой Николаич...

Светлая память брату и другу!

Нет слов, чтобы выразить всю горечь беды, постигшей нас, его друзей и коллег, не найти слов утешения для его семьи – жены и дочери. Саша прожил всего 65 лет, но каких! Он сделал для нас – товарищей и профсоюза – столько добрых дел, подарил нам столько замечательных дней и мгновений! Всегда открытый, всегда дружелюбный, всегда надежный.

Он ушел для всех неожиданно: Николаич не болел и никогда не жаловался на здоровье, активно занимался спортом, всегда был бодр и подтянут. Слово «был» как-то не вяжется с Сашей...

Николаич всегда был лучшим и делал все по первому разряду. Родился в Ленинграде 16 сентября 1947 года. Окончил престижную гимназию «Петершале», поступил в Ленинградское высшее инженерное морское училище на судоводительский факультет, решив раз и навсегда связать жизнь с мо-

рем. С 1972 года работал на судах Балтийского морского пароходства – «Михаил Калинин», «Сайма», «Художник Ромас» и «Балтийск». Спустя 10 лет пришел в профком плавсостава БМП, стоял у истоков создания Российского профсоюза моряков. При его непосредственном участии РПСМ развивался и превратился в мощную организацию.

Работа в БТО РПСМ стала для Николаича делом жизни: не понаслышке зная о нелегкой работе моряка, он всегда старался помочь словом и делом.

Награжден знаком «Почетный работник морского флота».

Российский профсоюз моряков выражает глубокие соболезнования родным, близким и товарищам по работе Александра Шакшина и скорбит о его скоропостижном уходе. Светлая память нашему дорогому брату и верному другу!

European
Transport
Workers
Fighting
Back!

МЫ НЕ ИМЕЕМ ПРАВА ПРОИГРАТЬ

31 мая в Берлине завершил работу IV съезд Европейской федерации транспортников (ЕФТ). 264 делегата и 136 наблюдателей, представляющих интересы 119 аффилированных профсоюзов из 31 страны, три дня обсуждали самое наболеее: экономический кризис и политику действий профсоюзов, которую сегодня надо срочно менять. Да и рабочая программа ЕФТ, принятая на съезде на ближайшие четыре года, больше напоминает призыв к «военным» действиям, она будет осуществляться под боевым лозунгом: «От глобального кризиса – к глобальной справедливости: транспортные рабочие Европы дают отпор».



ETF Congress¹³

29/30/31 MAY. BERLIN

European Transport Workers' Federation 

ВО ВСЕМ ВИНОВАТ КРИЗИС?

Если в России говорят, что у нас кризиса нет, то вся Европа, судя по выступлениям делегатов съезда, практически поставлена на колени. Страны, так рвавшиеся вступить в Евросоюз, сегодня если не сожалеют, то и не радуются жизни в большой европейской семье, потому как ожидавшегося вселенского благополучия не случилось. Семья стала слишком большой, работы на всех не хватает, денег тоже, и самые большие трудности испытывает молодежь. Ей не устроиться на работу. Закончив вуз, молодым и активным ребятам нет места под рабочим солнцем – они сразу получают пособие по безработице, не проработав ни одного дня, и постепенно становятся забытыми людьми. Если в благополучной Германии 11% юношей и девушек не могут найти работу, то что говорить об Испании, где этот показатель зашкаливает за 50%. И исправить ситуацию сложно

не только из-за экономического кризиса, но и кризиса отношений: молодежь не идет в профсоюзы, не важно в какой стране; абсолютно не верит в их силу и способность эффективно решать проблемы. Между тем без притока молодых сил у профсоюзов нет будущего, и делегаты были едины в мнении: мы должны дать дорогу молодым и передать ей опыт.

Но безработица захватывает не только молодежь, она вытесняет с рынка хороших профессионалов путем создания конкуренции и столкновения лбами рабочих разных стран, бортпроводников, железнодорожников, моряков. Что происходит на морском транспорте? Судовладельцы заключают соглашения с профсоюзами, на место дорогого европейского моряка приходит моряк филиппинский. Очень дешевый. Судовладелец богатеет, европейский моряк остается без работы. То же самое происходит и с докерами, водителями грузовиков, летчиками. Работники мигрируют из задыхающихся от кризиса Греции и Испании в благопо-

лучшую Германию, но это неправильно, нужно создать нормальные условия в каждой стране, чтобы люди работали у себя на родине, а не бросали ее из-за бедности и нищеты в поисках хоть какой-нибудь работы. Нужно остановить социальный демпинг.

Еще один результат кризиса – падение уровня зарплат. Зарплата в 176 евро в месяц, или в 200, и даже в 400 – это преступление. Работодатели снижают свои издержки за счет урезания размеров оплаты труда и сокращения рабочих мест, один и тот же объем работ люди все чаще выполняют меньшей численностью. Это характерно и для бортпроводников, и для моряков, которые выходят в море сокращенными до минимума экипажами. О какой безопасности полетов или мореплавания можно говорить, если работающие за себя и за того парня в аэропорту грузчики неправильно поместят на борт багаж пассажиров, или докеры из-за усталости не закрепят погруженные на пароход контейнеры как следует?

Если в благополучной Германии 11% юношей и девушек не могут найти работу, то что говорить об Испании, где этот показатель зашкаливает за 50%.



Профсоюзам действительно предстоит жестокая борьба, чтобы вернуть свои позиции и заставить работодателей считаться с ними.

«Когда у профсоюзов нет прав, они не могут защищать рабочие места, не могут защищать безработных, – сказал президент МФТ Пэдди Крамлин. – Мы являемся мишенью и не имеем права проиграть. У нас есть своя идеология, но есть и другая идеология, которая борется с нами по всему миру. И чтобы не проиграть, мы, транспортники, должны поддерживать друг друга по всему миру».

ВИЗОВЫЙ ВОПРОС

Российский профсоюз моряков обозначил перед делегатами визовую проблему, включенную по его настоянию в программу работы съезда ЕФТ.

«С 2012 года Российский профсоюз моряков вместе с секретариатом ЕФТ старается привлечь внимание к ситуации, связанной с требованием Европейского сообщества о получении виз для моряков, прибывающих в порты ЕС, – сказал в своем выступлении перед голосованием резолюции по этому вопросу председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Это создает множество про-



Ю. Сухоруков: «Необходимо облегчение визового режима как для моряков, так и для всех работников транспорта, задействованных в международных перевозках».

блем и на деле ведет к дискриминации по национальному признаку: моряки испытывают трудности и не могут попасть на свои рабочие места – суда, ошвартованные в портах стран Европейского

Союза. Из-за отсутствия визы сложно организовать репатриацию моряка из порта Европейского Союза в случае необходимости, моряк лишен возможности встретиться с членами семьи. Такие же трудности испытывают не только российские моряки, но и рабочие транспортной отрасли из европейских стран, не входящих в Европейский Союз. Поэтому необходимо облегчение визового режима как для моряков, так и для всех работников транспорта, задействованных в международных перевозках».

Делегаты съезда поддержали инициативу РПСМ, проголосовав за резолюцию по облегчению визового режима единогласно, этот вопрос включен в программный документ съезда, в секцию «Глобальная социальная справедливость» под п. 11, который гласит: «Обеспечение справедливых условий для работников транспорта из европейских стран, не входящих в Европейский Союз, но посещающих по роду деятельности страны Европейского Союза, в части уровня зарплаты и условий труда, включая облегчение визового режима для работников транспорта,



задействованных в международных перевозках».

Таким образом, IV съезд ЕФТ постановил:

обратиться в соответствующие органы управления Европейского Союза (ЕС) с просьбой рассмотреть вопрос облегчения визового режима для работников транспорта, не являющихся гражданами ЕС, которые должны посещать Шенгенскую зону ЕС в связи с исполнением своих профессиональных обязанностей. И в частности: обратиться в Европейскую комиссию и Совет Евросоюза с просьбой пересмотреть Визовый кодекс ЕС и Регламент 539/2001 от 15 марта 2001 года – Список третьих стран, граждане которых должны иметь визы при пересечении внешних границ, чтобы лучше отразить конкретные позиции транспортных рабочих третьих стран.

ИТОГИ IV СЪЕЗДА ЕФТ

В день закрытия съезда состоялись выборы в руководящие органы ЕФТ. Ларс Линдгрэн (Шведский профсоюз работников транспорта) избран в качестве председателя на следующие четыре года. Остался на своем посту Генеральный секретарь и Эдуардо Шагас. Подводя итог работы съезда, он подчеркнул: «Съезд подтвердил важность инвестирования в молодежь, и благодаря развернутой дискуссии мы получили подтверждение: мы можем полагаться на молодежь, и у нас есть обязательство активно вовлекать молодое поколение на путь нашей борьбы за социально справедливую Европу и сильное профсоюзное движение. Пришло время для всех профсоюзов, входящих в ЕФТ, реализовать программу работы и показать миру, что ЕФТ – это

сильная и единая организация, дающая отпор социальному демпингу и дискриминации в условиях глубокого экономического кризиса».

На съезде ЕФТ также был избран новый исполнительный комитет. В исполком от группы стран Белоруссия, Грузия, Украина и Россия избран председатель РПСМ Юрий Сухоруков и председатель Профсоюза работников железнодорожного транспорта Украины Вадим Ткачев.

С окончанием работы съезда ЕФТ завершил свою работу в качестве Генерального секретаря Международной федерации транспортников (МФТ) Дэвид Кокрофт. Последний день работы съезда ЕФТ стал последним днем работы Дэвида, он объявил о своем уходе на заслуженный отдых, передав полномочия Стиву Коттону, занимавшему ранее должность Секретаря морской секции МФТ.



На фото (слева направо):
Эдуардо Шагас, Ларс Линдгрэн,
Дэвид Кокрофт.





При взятии Берлина насмерть стояли и советские моряки, им посвящен отдельный памятник у начала захоронения. Делегация РПСМ возложила цветы у мемориала погибшим морякам и почтила память павших минутой молчания.

Российский профсоюз моряков от всей души благодарит брата Дэвида за многолетнее успешное сотрудничество и желает ему крепкого здоровья. Приятно сознавать, что нам всегда было вместе по пути, и мы всегда вели диалог на одном языке – профсоюзном. Надеемся, что за этим расставанием обязательно будут новые встречи. [📍](#)

P. S.

Берлин никого не оставляет равнодушным. Этот город хранит прошлое, для одних бесславное, для советского народа – великое. Очень дорогой ценой мы победили, поставив именно в этом городе точку в Великой Отечественной войне. Находясь здесь, делегация Российского профсоюза моряков не могла упустить редкий случай и выкроила время в плотном графике работы съезда для посещения мемориала Воину-освободителю в Трептов-парке, где захоронено 5000 советских солдат.



Памятник воину-освободителю в Трептов-парке. Скульптор Е. В. Вучетич, архитектор Я. Б. Белопольский, художник А. В. Горпенко, инженер С. С. Валериус.

Центр экспозиции – бронзовая фигура советского солдата, стоящего на обломках свастики. В одной руке солдат держит опущенный меч, а другой поддерживает спасенную им немецкую девочку. Прототипом для скульптора послужил советский солдат Николай Масалов, спасший немецкую девочку во время штурма Берлина в апреле 1945 года.

Скульптура солдата весом 70 тонн, высотой 20 м была изготовлена весной 1949 года на ленинградском заводе «Монументальная скульптура» в виде шести частей, которые были отправлены в Берлин. Работы по созданию мемориала были завершены в мае 1949 года.

8 мая 1949 года мемориал был торжественно открыт советским комендантом Берлина генерал-майором А. Г. Котиковым. В сентябре 1949 обязанности по уходу и содержанию памятника были переданы советской военной комендатурой магистрату Большого Берлина.

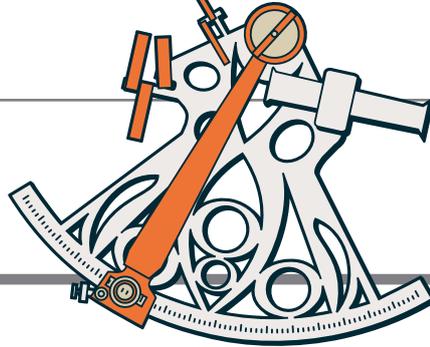
(Википедия)

ЭТАП РЕОРГАНИЗАЦИИ ЗАВЕРШЕН

Этап реорганизации – объединения Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова (ГМА) и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций (СПГУВК) завершен, – заверил участники расширенного Ученого совета уже объединенного вуза министр транспорта РФ Максим Соколов. Хотя как такового, в прямом смысле, Ученого совета Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова 19 апреля и не было.

Министр приехал с полторачасовым опозданием – видимо, никак не мог определить, что важнее: проходящая в Петербурге транспортная выставка или курсанты и преподаватели Макаровки, дисциплинированно заполнившие актовый зал на Косой линии, 15а в 9 утра.





Но пока министра не было, преподаватели общались. Кто-то шутил, что министр заехал на завтрак к бабушке, а кто-то всерьез обсуждал слияние славной академии с речниками. Никто не испытывал радости, поскольку многое пока непонятно и неизвестно. Например, преподаватели не знают, что отвечать родителям первокурсников, поступавших в академию на одни условия, а после пресловутого августовского приказа министра транспорта оказавшиеся в других. Речь идет о том, что в соответствии с приказом на полном довольствии (питание, форма) остаются только курсанты плавательных специальностей, все остальные – вон.

Также поступавшим обещали, что будет возвращена военная кафедра, но, похоже, этот вопрос теперь закрыт.

Сами курсанты, привыкшие к дисциплине и единой форме, тоже не в восторге: почему вуз один, а правила для всех разные? Почему одни стоят вахты, другие нет? Почему форма введена не для всех, и «речной» части студентов можно ходить в чем угодно? И самое главное, что теперь будет с дипломом? Многие шли в Макаровку именно за дипломом, открывавшим для выпускников двери многих ведущих международных и российских компаний. А кто знает диплом недавно рожденного Государственного университета морского и речного флота? Ему репутацию еще только предстоит зарабатывать.

Появившийся наконец в половине одиннадцатого Максим Юрьевич дышал уверенностью и оптимизмом, встреча и теплый прием ему явно понравились. Поэтому он легко и убедительно прочитал свой пространственный доклад. Показывая свою осведомленность в вопросе, министр весомо оперировал тяжелыми штампами и цифрами: «Транспорт России, его сложнейшая составляющая часть – морской транспорт – всегда были сферой стратегического развития нашей страны. Сегодня морское портовое хозяйство России – это более 900 комплексов, протяженность причальных стенок, расположенных в 53 портах нашей страны – порядка 150 тысяч погонных метров. По данным 2012 года, в этих портах

обрабатывается более полумиллиарда тонн различных грузов, и этот показатель из года в год растет».

Убедительно, но скучно, и не этого ждали от него уважаемые члены Ученого совета. Им бы про объединение и про дальнейшую судьбу простыми человеческими словами.

Наконец министр перешел к главному вопросу:

– Объединились два достойнейших заведения, готовившие специалистов для всей отрасли. Особенно хочется отметить, что сохранен брэнд Макаровки. Университет им. адмирала Макарова – это не просто образовательное учреждение, это богатейшая история, флотские традиции, высокое качество подготовки и морской диплом, который в отличие от многих дипломов, выдаваемых нашими ведущими университетами, полностью удовлетворяет морскому рынку.

Министр постарался убедить присутствующих, что слияние тематически разных вузов – это хорошо не только для них самих, пусть они этого еще и не знают, но и для Петербурга, поскольку «морская столица получила современный морской университет, который обладает еще более прочным образовательным потенциалом, современной лабораторной и тренажерной базой, опирается на славные традиции».

За счет чего потенциал вдруг упрочился, министр не уточнил, а также не сообщил, в чем проявляется большая современность объединенного университета.

– Укрупнение вузов – это не тренд, как говорится сегодня, не сиюминутное влечение, это продуманная политика, которая началась не с началом работы нового кабинета министров, а еще в 2000 году, – заверил М. Ю. Соколов. – И тот, и другой вуз был эталоном современного морского образования, но в любом случае это решение позволило не на ступень – на порядок усилить и увеличить потенциал нашего морского образования, создав мощнейший учебно-методический центр в морской столице Санкт-Петербурге.

Как? Каким образом? Умеют ведь министры говорить внушительно, вроде бы, по существу, но когда убираешь воду,

полезной информации остается ноль. Единственное, что сразу запомнилось, так это желание исполнить указ президента и повысить заработную плату преподавательскому составу к 2018 году аж «до 200% от средней по региону». Правда, с одной оговоркой: сделано это должно быть вместе с вузом. Поскольку доходы «обоих вузов», по словам Соколова, на вскидку составляют более 1 млрд рублей, «часть этих средств, как это происходит сейчас, должна идти на достойную зарплату тем, кто работает в университете. Иначе нам не обеспечить поставленные задачи президентом».

Автоматом возникает вопрос: даже если часть упомянутой министром суммы идет на зарплату профессорско-преподавательскому составу, сколько же получают эти несчастные преподаватели, что их зарплату нужно увеличивать на 200%, и что их там до сих пор держит?

– При этом вместе с зарплатой должно расти качество образования, – тут же оговорил министр. – Иначе эффекта от потраченных государством и своих, собственноручно заработанных средств не получится.

В общем, участники Ученого совета поняли одно: подготовка кадров для морской отрасли – это стратегическая государственная задача. Стране нужны «современные кадры, которые адаптированы к международным и национальным требованиям». Но как случившееся объединение позволит обеспечить повышение эффективности двух «достойнейших», по словам министра, вузов, осталось тайной. А задать этот и другие вопросы министру собравшимся в актовом зале не удалось. Озвучив доклад, министр откланялся.

Напомним, министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов 11 сентября 2012 года подписал приказ о реорганизации двух крупных отраслевых вузов – Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций (СПГУВК) и Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова (ГМА) в форме присоединения академии к университету. Новый вуз называется Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. 



ФОРМУЛА ОБМАНА: ООО «РУМБ» + ВЕРЕЩАГИН = МОРЯКИ БЕЗ ЗАРПЛАТЫ

Название т/х «Чорон» не сходило с газетных полос с середины января этого года. Российские моряки, работавшие на судне в турецком порту Ялова, где оно проходило ремонт, объявили забастовку в связи с невыплатой заработной платы. В марте девять из двенадцати россиян покинули теплоход и вернулись за свой счет домой.

«Битва» за зарплату продолжилась в находкинском суде. 11 апреля городской суд Находки обязал компанию-судовладельца ООО «Румб» выдать зарплату экипажу.

Однако, по словам председателя Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) Николая Суханова, речь идет о выплате только малой, рублевой части денежного довольствия.

Моряки заключали одновременно два договора о заработной плате с российской и иностранной компаниями. Согласно одному документу, малая часть должна была выплачиваться в рублях, согласно другому, большая – в долларах, – поясняет Суханов.

И очевидно, что взыскать долларовую задолженность будет невозможно. Панамская компания, от имени которой был заключен второй договор, бесследно исчезла. В РПСМ отмечают, что подобная «мошенническая схема» применяется недобросовестными судовладельцами не впервые. Однако моряки попадают в эту ловушку снова и снова.

Впрочем, по словам самих моряков, отказаться подписывать бумаги легко. А вот настоять, чтобы в договор были внесены хоть какие-то изменения, фактически невозможно. Ведь в нашей стране условия диктуют бизнесмены. Заключение трудового контракта напоминает ипотечный заем в банке.



Н. Суханов:
«В ДВРО есть жалобы от моряка с судна «Ivan Polzunov», ему не заплатили \$2400, от членов экипажа теплохода «Yakutia», перед которыми общий долг работодателя составляет около \$3000. Все они нанимались на работу через ООО «Румб» по единой схеме, то есть подписывали трудовой договор и липовое соглашение».



ЗОНА ОПАСНОСТИ

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

Все знают, что процент слишком большой. Но если заемщик начинает возмущаться, ему говорят: «У нас такие правила, не нравится – идите в другой банк».

То же самое происходит при трудоустройстве на судно: не нравится – ищи другой теплоход. Но сидеть на берегу в ожидании, когда на тебя вдруг посыплется манна небесная, можно бесконечно, а у всех моряков есть семьи, которые надо кормить. Вот они и рискуют, подписывают договоры, даже если о судовладельце идет дурная слава.

О компании «Румб», которой руководит Юрий Верещагин, не самые лестные отзывы идут давно. Согласно открытым источникам, ООО «Румб» – это бывший филиал Арктического морского пароходства, судовладелец – «Yakutsk Shipping CoLtd.» – зарегистрирован в Находке. Последнему, согласно информации, размещенной в базе данных «Equasis», и принадлежит теплоход «Чорон» (IMO 8720979), работающий под флагом РФ. Между тем, по словам лидера ДВРО Николая Суханова, ООО «Румб» уже попадала в скандальные истории, потому что отправляла моряков на работу к иностранным судовладельцам, не имея соответствующей лицензии.

– В ДВРО есть жалобы от моряка с судна «Ivan Polzunov», ему не заплатили \$2400, от членов экипажа теплохода «Yakutia», перед которыми общий долг работодателя составляет около \$3000, – поясняет Суханов. – Все они нанимались на работу через ООО «Румб» по единой схеме, то есть подписывали трудовой договор и липовое соглашение.

Также много нелестного о компании «Румб» и ее директоре было написано и на морских форумах. Вот, например, комментарий пользователя Senior Member с форума www.vlad-forum.net

«Многие моряки помнят историю с развалившимся Арктическим пароходством. Но у нее есть продолжение. С октября месяца 2012 года в конторе ООО «Румб», где директором является все тот же Верещагин, что был директором Арктического МП, которое находится в Находке, не платят зарплату.

Все как в лучших традициях АРКМП, – пишет Senior Member. – Самое подлое, что придумал Верещагин, – это платить зарплату только капитанам судов, чтобы они держали экипажи и кормили их обещаниями. Знайте этих героев в лицо: т/х «Иван Ползунов» – км Горев, т/х «Якутия» – км Попиль, т/х «Чорон» – км Урюпин. Хорошо подумайте, прежде чем связаться с Верещагиным. Полагаю, что в скором времени «Румб» переименуется и забудет о долгах. По АРКМП

он тоже не все выплатил, это его стиль работы».

То же самое происходило, по словам моряков, на «Чороне». Верещагин постоянно прилетал из Находки в Турцию и обещал экипажу, что со дня на день выплатит зарплату. Нервы у моряков сдали в январе. Они приостановили работы на судне и обратились в РПСМ.

«Мы, члены экипажа т/х «Чорон», IMO 8720979, флаг России, были наняты компанией «Румб» на стоящее в Тур-



«Kouroush Pioneer» («Николай Долинский») на якоре, Мраморное море. Новое имя: «Чорон» («Choron»)

Kouroush Pioneer

Тип:	Виталий Дьяконов (2-я серия т/х Василий Шукшин), проект 15881
Порт приписки:	Кингстаун
Владелец:	Прочие
IMO:	8720979
Регистровый №:	872063 (РМРС)
Класс регистратора:	КМ(*) Л1[1] I генгруз
Позывной:	J884097
MMSI:	273358770
Строительный №:	1711
Построено:	26.12.1988
Место постройки:	ССЗ «Ока» / Окская судостроительная (ССЗ №342) Навашино
Текущее состояние:	переименовано
Переименования:	Николай Долинский — 11.2006 Сталинград — 04.2009 * — 07.2012 Чорон
Примечание:	Arkley Investment Services S.A.

Комментарии (1)

brutak · Новороссийск 01.02.2013 MSK 11:04 MSK
Нет фотографий · Редактор БД [ссылка](#)

Куплено ООО Румб (как и сообщалось в подписи), рег.владелец - Yakutsk Shipping Co Ltd, название - ЧОРОН, позывной - UBX15, MMSI - 273358770

ции на ремонте судно. С ноября 2012 года по настоящее время не получаем заработную плату. Компания «Румб» не выполняет свои обязательства, одни только обещания. Таким образом, компания нарушает условия договора и статьи 136 и 142 ТК, не обеспечивает спецодеждой. Обманным путем завлекли нас на борт теплохода, и теперь мы находимся в положении заложников. Подсунули нам непонятные контракты с иностранной гражданкой. Надеемся на Ваше содействие и помощь нам. И заранее благодарим за помощь. Члены экипажа т/х «Чорон».

– Сразу после обращения мы стали готовить документы в прокуратуру, чтобы привлечь владельца судна к ответственности, – рассказывает Суханов. – Кроме того, выяснилось, что такая же ситуация сложилась и на другом судне – «Якутия».

По факту невыплаты заработной платы российским морякам с сухогруза «Чорон» (флаг России) была начата прокурорская проверка. Но примечателен другой факт, что одновременно с началом проверки Верещагин стал выплачивать деньги. Но только рублевую задолженность.

– По сути моряков обманули, ведь экипаж ждал полного расчета от судовладельца. А он стал говорить, что свою часть договора пытается выполнять, несмотря на трудности. И за валютную часть он не отвечает, – говорит Суханов.

В итоге в марте моряки, так и не дождавшись большей части денег, вернулись назад в Находку.

К этому времени прокуратура уже провела проверку на основании коллективного обращения моряков по факту нарушения прав моряков, работающих в ООО «Румб» на судах «Чорон» и «Якутия».

– По ее итогам были установлены многочисленные факты нарушения прав граждан на своевременную выплату заработной платы, – сообщили в Находкинской транспортной прокуратуре. – Прокурор в интересах моряков направил в суд 32 заявления. На основании решений суда денежные средства будут взысканы с работодателя.

Сегодня: 20.05.2013 О компании ТВ и Радио Рекламодателю

ВЕСТИ ПРИМОРЬЕ

ФИЛИАЛ ВГТРК «ГТРК «ВЛАДИВОСТОК»

18+

Новости Передачи Наши пр...

Все новости Происшествия Политика Экономика Общество Культура Спорт И...

Анонсы Видеохроника Хроники

ВестиПриморье » НОВОСТИ » ЭКОНОМИКА

Нерадивый работодатель задолжал морякам с теплохода «Чорон» \$15 тысяч

23 января 2013 10:51

Теплоход «Чорон» несколько месяцев стоит в турецком порту Ялова на ремонте на протяжении трех из них члены экипажа не получают деньги за работу. Долг работодателя морякам составляет \$15 тысяч. За помощью команда обратилась в Дальневосточную региональную организацию Российского профессионального союза моряков, ее активисты по просьбе моряков подали жалобу в прокуратуру, сообщает Российский профсоюз моряков.

Как рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов, моряков наняли по двум документам – по трудовому контракту, где была прописана зарплата в рублях, и по соглашению с иностранным фрахтователем, в котором зарплата прописывалась в долларах. «Обман налицо, – сказал Николай Суханов. – Налог государству не платится, в трудовых книжках моряков нет записей о приеме на работу. По соглашению, где оговорена зарплата в долларах, члены экипажа ничего не получают. По крайней мере, так им сказали в компании».

Трудовой договор был заключен с ООО «Румб», это бывший филиал Арктического морского пароходства, судовладелец – «Yaukutsk Shipping Co Ltd» – зарегистрирован в Находке.

«Вести Приморья», www.ptr-vlad.ru

Также в прокуратуре сообщили, что в отношении ООО «Румб» возбуждено дело об административном правонарушении по ст. 5.27 ч. 1 КоАП РФ (нарушение законодательства о труде), предусматривающей ответственность в виде штрафа в размере от 30 до 50 тыс. рублей.

– А в связи с тем, что директор ООО «Румб» уже подвергался административной ответственности из-за задержки заработной платы, материалы дела по ч. 2 ст. 5.27 КоАП РФ направлены в суд, где будет поставлен вопрос о его увольнении, – отметили в прокуратуре.

11 апреля городской суд Находки обязал компанию-судовладельца ООО «Румб» выдать зарплату экипажам двух теплоходов – «Чорон» и «Якутия». В ближайшее время в суде будет рассмотрен вопрос о дисквалификации Юрия Верещагина. Однако даже если его отстранят от должности, моряки все равно останутся ни с чем. Ведь основная часть долга так и осталась невзысканной.

В РПСМ считают, что прокуратура охватила только видимую часть нарушений в виде задолженности по зарплате по официальным трудовым договорам членов экипажа «Чорон», заключенных с «Румбом». Но она была минимальной. А вот вопрос о максимальной зарплате даже не рассматривался. Кроме того, прокуратура не рассматривала вопрос о юридической несостоятельности заключенных контрактов членов экипажа «Чорон» с панамской компанией. Хотя эти договоры были незаконны, поскольку судно ходит под флагом РФ.

Между тем число подобных ситуаций могло бы уменьшиться в разы, если бы в России действовал закон о юридической (как уголовной, так и административной) ответственности за нарушение права плавания под государственным флагом РФ, на принятии которого активно настаивает РПСМ. Судовладельцы просто боялись бы мухлевать таким образом. ⚓



КАК МОРЯКУ ВЫЖИТЬ В МОРЕ

В Санкт-Петербурге прошел международный семинар «Выживание на море – стандарты подготовки». Участники – а это более 90 специалистов из самых разных стран – сошлись во мнении, что зачастую в бедах, в которые попадают моряки, виноваты они сами. И причина тому – некомпетентность в элементарных вопросах: что делать сначала, а что потом, если на судне случился пожар; как вести себя, если оно тонет, и что предпринять, чтобы выжить самому, оказавшись в воде, один на один со стихией.

АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ

Анализ аварийности на морском и речном транспорте, представленный заместителем руководителя Северо-Западного управления Госморречнадзора В. А. Кузьминым, шокировал цифрами. Только в 2012 г. в России зафиксировано 23 аварии, в том числе 13 – с рыболовными судами, погибло и пропало без вести 16 человек. Получается, практически каждый месяц тонет два парохода, и практически столько же моряков исчезают в море. Цифры страшные. До сих пор на слуху трагедия с рыболо-

вецким судном «Шанс-101», затонувшим в декабре 2012 года в Японском море, когда из 30 членов экипажа удалось спасти только 14 человек.

Как ни грустно звучит, но основными причинами роста аварийности является пресловутый человеческий фактор: моряки нарушают установленные правила и элементарно не выполняют рекомендованные процедуры, наивно полагая, что трагедия в море может произойти с кем угодно, но только не с ним. Вероятно, по этой причине ребята эти правила либо вовсе не учат, либо нарушают их вполне сознательно. А вот, все обойдется, подумаешь – судно

имеет ограничение района плавания, да и плавает на надвигающийся шторм.

Между тем эти убийственные показатели можно свести к минимуму с помощью качественного обучения моряков в учебно-тренажерных центрах по выживанию в море. Сегодня в России их действует 44, из них 40 – береговых и 4 – учебно-тренировочных судна. Одиннадцать центров работают в структуре Росморречфлота, шесть – в структуре Росрыболовства. 17 центров являются государственными, 27 – негосударственными. Еще 4 новых центра планируется открыть в 2013 году.

В свою очередь у учебных центров по борьбе с пожарами и спасению в море тоже есть свои проблемы. Это отсутствие единых требований к оснащению центров техническими средствами обучения, документированной системы стандартов качества (как подготовки, так и оценки знаний, умений и навыков), а также отсутствие системы контроля за качеством обучения. То есть, грубо говоря, везде учат по-разному, и оценивают уровень знаний тоже по-разному. И на этом фоне спокойно существуют учебные центры подготовки членов экипажей морских судов без лицензии на образовательную деятельность, нарушающие требования Приказа Минтранса № 32 от 10.02.2010 г.: они выдают конвенционные свидетельства об обучении вовсе без проведения самой подготовки!



Иногда моряки не знают, как пользоваться спасательным гидротермокостюмом.

Другая проблема – ряд центров, имеющих тренажерную базу на открытых и замерзающих акваториях, выдают сертификаты морякам круглый год, не имея возможности проводить практические занятия в зимнее время как с точки зрения технологии обучения, так и обеспечения безопасности обучающихся.

КАЧЕСТВО ПОМОГАЕТ МОРЯКУ ВЫЖИТЬ В МОРЕ

В общем, все не так просто ни с моряками, ни с самими учебными центрами. Но ситуацию можно переломить в лучшую сторону, если моряки будут получать качественное образование, а учебные центры будут учить моряков по единым программам.

– Российские моряки с началом общественных преобразований в нашей стране оказались на международном морском рынке труда. Их уровень подготовки, как и подготовки советских моряков, всегда был и остается высоким, они пользуются спросом на этом рынке, – отметил в своем выступлении первый заместитель председателя Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Игорь Ковальчук. – Но чтобы поддерживать свою востребованность, моряк должен постоянно совершенствовать свои знания и навыки. Для этого нужно периодически проходить, в том числе, тренажерную подготовку. Что нас, как профсоюз, интересует в тренажерной подготовке?

– В первую очередь, – сказал Ковальчук, – качество. Именно оно помогает моряку выжить в море, сохранить здоровье и свою жизнь. От качества полученных им знаний зависит благосостояние его семьи. Хотя некоторые последние аварии с судами показывают, что иногда моряки не знают, как пользоваться, например, спасательным гидротермококостюмом! Это значит, что те курсы, которые они проходили, те документы, которые они получили, являются, по большому счету, если не фальшивыми, то не отвечающими соответствующим требованиям.



И.В. Ковальчук:

«РПСМ стоит на страже материальных интересов моряка, нам важно, чтобы курсы были сбалансированными, их стоимость и продолжительность – разумными».

Второй момент. РПСМ стоит на страже материальных интересов моряка, нам важно, чтобы курсы были сбалансированными, их стоимость и продолжительность – разумными. Пока же получается так, что на одних курсах подготовка недостаточная, на других – избыточная. При этом подготовка не должна быть разорительной для моряка.

Российское законодательство требует, чтобы обязательное дополнительное обучение проводилось за счет работодателя. И добросовестные российские компании так и поступают. Но многие наши моряки работают на иностранных судах, а иногда это формально иностранные суда, фактически принадлежащие российским компаниям. В этом случае многое зависит от степени социальной ответственности судовладельца. Но, как заметил Игорь Васильевич, довольно часто моряки самостоятельно оплачивают свое обучение и тренинг. Вот здесь и возникает опасность столкнуться с simulated training, с фальшивкой. Конечно, кто-то скажет, моряки сами виноваты, что вы-

бирают такого обучающий тренинг. Но их можно понять – они руководствуются возможностью сэкономить время и деньги для своих семей. Поэтому случается так, что мы получаем дешевую подделку, а не качественный продукт.

По мнению РПСМ, рынок морского тренинга нужно и можно регулировать. Подготовка должна вестись по единым программам, которые должны быть унифицированы не только по содержанию, но и по времени подготовки. Ведь моряки тратят на курсы и тренажеры свой отпуск на берегу, который они предпочли бы провести со своими семьями. Поэтому во вред качеству они выбирают короткое обучение. Кроме того, в ценах на эти услуги существует серьезный разбой, что тоже вызывает вопросы у моряков.

Способы регулирования деятельности тренажерных центров могут быть разными, от государственного регулирования до создания саморегулируемой организации. При этом хотелось бы, чтобы учитывалось мнение профсоюза, а РПСМ в свою очередь готов в этом процессе участвовать. Это позволит сохранить качество и обеспечить оптимальную стоимость.

– Российские моряки, особенно работающие на иностранных судах, – активная часть общества, которая не ждет, когда правительство даст им рабочие места и социальные блага, – сказал в завершение своего выступления Игорь Ковальчук. – Они вполне самостоятельно обеспечивают себя сами, снижая, фактически, давление на государственный бюджет. И наша общая задача – сохранить потенциал российских моряков, их уровень подготовки и самостоятельности.

Напомним, что семинар организован Морским учебно-тренажерным центром Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова совместно с Международной ассоциацией тренажерных центров подготовки по выживанию на море IASST (International Association for Safety and Survival Training).

КОМУ НУЖЕН «ПАРИЖСКИЙ МЕМОРАНДУМ»?

Проверки и инспекции не любит никто. Но больше всего их, наверное, не любят моряки. Таможня, миграционные власти, карантин, портовый контроль, регистр, веттинг и прочая и прочая – все это складывается в горы бумаг, сутки и недели времени, которое тратится на их заполнение. Год от года горы становятся все выше, а времени тратится все больше, и его приходится отрывать от часов отдыха. Что-то подсказывает, что при таком положении дел проверки и инспекции и в дальнейшем не станут любимы моряками. «Кому все это нужно?» – досадливо чертыхаясь, задают вопросы они, вымотанные короткими стоянками, сокращениями экипажей и все возрастающим темпом работы. А действительно, кому?

ПРЕДПОСЫЛКИ «ПАРИЖСКОГО МЕМОРАНДУМА»

История международного сотрудничества по поддержке единых стандартов безопасности мореплавания на торговых судах берет начало с конца 70-х годов прошлого века, когда с развитием морской отрасли стала расти аварийность судов. Существующая статистика показывает, что за десятилетие с 1970 по 1980 год в мире было зарегистрировано около 440 крупных морских аварий, повлекших значительные человеческие жертвы, причинение ущерба окружающей среде и, что не менее

важно для экономики, полную утрату судов. Кроме того, все более широкое использование в морских перевозках крупнотоннажных танкеров, газовозов и химовозов давало все основания сомневаться, что при отсутствии четкого механизма контроля над выполнением требований безопасности катастроф с масштабными последствиями станут меньше.

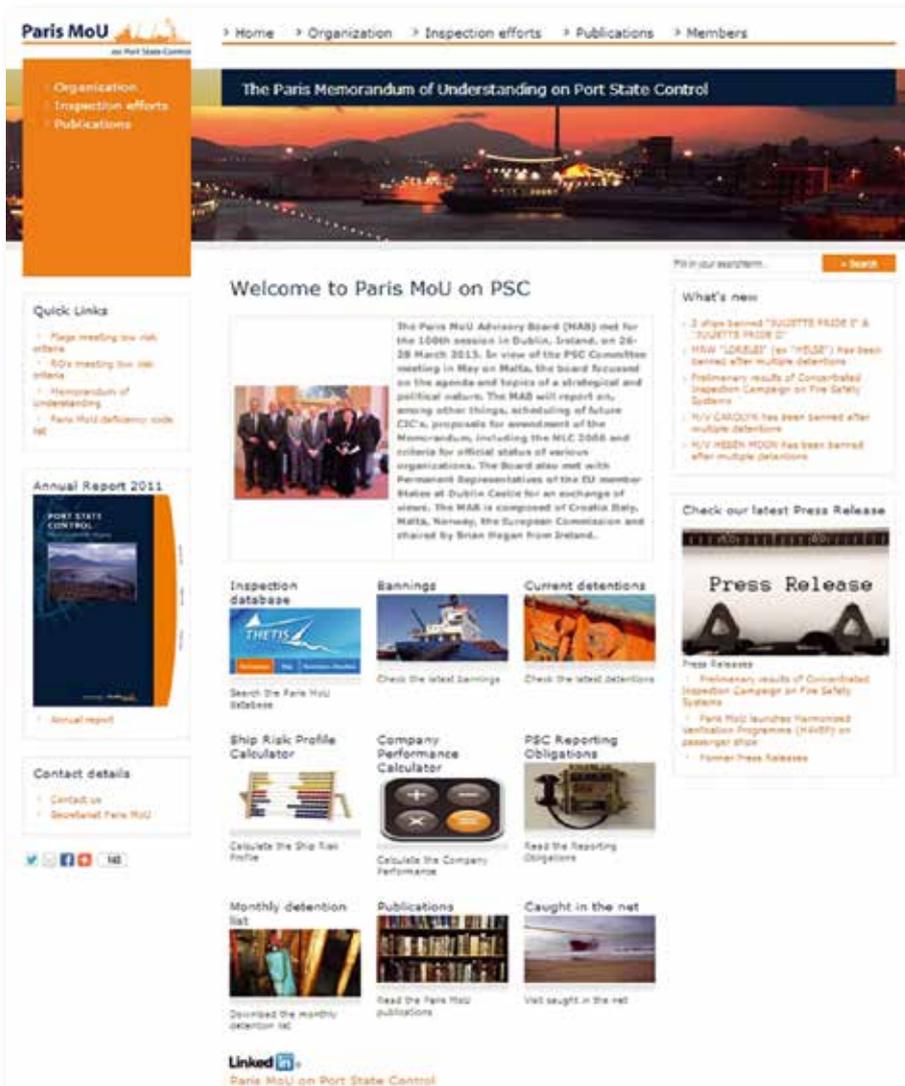
К этому времени все основные конвенции Международной морской организации (ИМО) были ратифицированы большинством государств-участников и юридически вступили в силу, охватывая свыше 90% тоннажа всего мирового флота. Обязанность по внедрению требований конвенций в реальную жизнь, как известно, лежит на том, кто

конвенцию ратифицировал, а вот тут возникали проблемы. Понятно, что высокоразвитые страны, традиционно являющиеся крупными игроками на просторах мирового океана, имели больше практического опыта, а также технических и экономических возможностей для соблюдения конвенционных норм, чем развивающиеся государства, не говоря уже о странах так называемого третьего мира. Так что внедрение и применение требований морских конвенций шло совсем неравномерно, что никак не способствовало повышению уровня безопасности на море.

Первыми не выдержали европейцы. В Западной Европе, регионе с большой плотностью судоходства и непростыми

условиями плавания, на тот момент времени уже была отлично развита отраслевая инфраструктура. К тому же исторически сложилось так, что голландцы, испанцы и англичане, впрочем, как и скандинавы, знали толк в судоходстве, а посему обладали «культурой» мореплавания. Европейцы, вообще, надо отметить, обладают культурой соблюдения законов, будь они морские или сухопутные, так что нарушения, скажем так, правил общей игры им совсем не нравились. Последней «каплей», и в прямом, и в переносном смысле этого слова, стала катастрофа VLCC-танкера «Амосо Cadiz» под флагом Либерии 16 марта 1978 года, когда судно, груженное 220 тыс. т сырой нефти, в условиях шторма село на скалы в трех милях от побережья Бретани. Погодные условия не позволили выкачать нефть, в итоге танкер разломился на три части и затонул, а весь груз и 4 тыс. т топлива вылилось в море.

Оценив ущерб от катастрофы и прикинув возможные убытки в будущем, Европейский Союз потребовал учредить международный институт для контроля над судоходством с целью обеспечения безопасности мореплавания и защиты окружающей среды. На тот момент времени уже существовал такой контролирующий орган, как Гаагский «Меморандум о взаимопонимании между некоторыми морскими властями по поддержанию стандартов на торговых судах», но его основной функцией был надзор за соблюдением Конвенции Международной организации труда № 147 «О минимальных нормах на торговых судах», так что европейское сообщество он полностью не удовлетворял. В качестве решения проблемы региональная европейская конференция по безопасности на море, состоявшаяся в декабре 1980 года, приняла резолюцию как можно скорее использовать право на контроль заходящих в порты судов властями государства порта, тем более что это право уже само по себе было заложено в нескольких международных документах:



«Парижский меморандум» в интернете: www.parismou.org

- Конвенции ИМО по охране человеческой жизни на море 1974 г. – СОЛАС-74;
- Конвенции ИМО о предотвращении загрязнения моря с судов 1973 г. с поправками – МАРПОЛ-73/78;
- Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. и Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.;
- Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками – ПДМНВ-78/95;
- Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов 1972 г. – МППСС-72;
- Конвенции МОТ № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 г.

Как любое дело международного масштаба, ситуация осложнялась тем, что на разработку и принятие общего механизма контроля судов на между-

просто о сложном

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

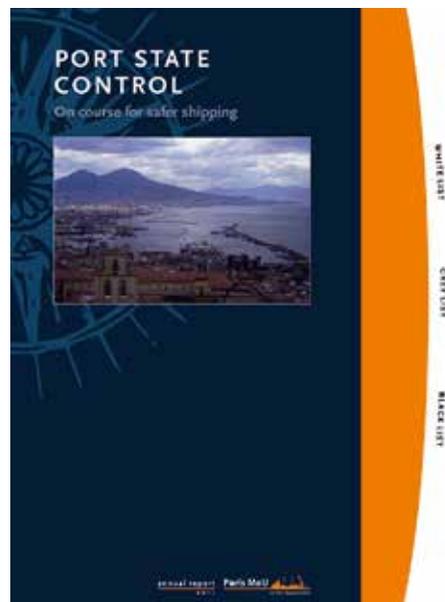
на народном уровне требовалось продолжительное время, а сложившаяся обстановка медлить не позволяла. Поэтому было решено использовать путь региональных межправительственных соглашений.

Таким образом, в 1982 г. четырнадцать европейских морских стран, а именно: Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, ФРГ, Греция, Ирландия, Италия, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Испания, Швеция и Великобритания подписали в Париже «Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта», в обиходе получивший название «Парижский меморандум». Другими словами, соблюдая протокол со всеми полагающимися «отмечая, признавая, будучи убежденными» и прочими атрибутами подобных документов, стороны договорились о сотрудничестве по основному вопросу: в целях обеспечения безопасности на море и защиты морской среды, а также улучшения условий обитаемости и труда моряков пресекать эксплуатацию субстандартных судов. При этом были сделаны две очень важные вещи: определен так называемый компетентный орган в лице созданных государственных инспекций портового контроля и закреплены санкции против судов, не соответствующих требованиям, применяемые до устранения несоответствий.

ЦЕЛЬ ДОСТИГНУТА

Несмотря на то, что в полную силу «Парижский меморандум» заработал только через несколько лет, специалисты отмечают, что основных своих целей он достиг – к началу 1990-х годов статистика выявила устойчивые тенденции снижения аварийности флота и разливов нефти, что позволило специалистам связать эти результаты именно с деятельностью инспекций государственно-портового контроля.

Остальной мир, наблюдая за этим полезным делом, сделал соответствующие выводы, и вслед за «Парижским меморандумом» аналогичные региональные соглашения были заключены:



- в Латинской Америке – «Соглашение Винья-дель-Мар», 1992 г.;
- в Азиатско-Тихоокеанском регионе – «Токийский меморандум о взаимопонимании», 1993 г.;
- между странами Карибского бассейна – «Карибский меморандум о взаимопонимании», 1996 г.;
- на Средиземном море – «Средиземноморский меморандум о взаимопонимании», 1997 г.;
- государствами Индийского океана – «Индийский меморандум о взаимопонимании», 1998 г.;
- Африканский, или Абуджийский меморандум – «Соглашение о взаимопонимании по контролю судов государством порта стран Западной и Центральной Африки», 1999 г.;
- на Черном море – «Черноморский меморандум о взаимопонимании», 2000 г.;
- Эр-Риядский меморандум о взаимопонимании Совета сотрудничества стран Персидского залива, 2004 год.

просто о сложном

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

порт приписки, если он находится в стране Парижского меморандума. Процедура снятия «запрещения» достаточно трудоемкая и требует финансовых затрат со стороны судовладельца; и фрахтователи, и страховые компании тоже имеют это в виду. В результате пароход вообще может быть вытеснен с регионального рынка.

Резюмируя вышеизложенное, с определенной долей уверенности можно считать, что на вопрос «зачем нужен «Парижский меморандум», ответ есть. Что до того, «кому он нужен», то можно предположить, что он нужен, как бы парадоксально это ни звучало, прежде всего, добросовестным судовладельцам – ведь таким образом сохраняется здоровая конкуренция, и никакая «компания одного парохода», сократив все издержки за счет безопасности судна и стоимости экипажа, оперируя ржавым «жабодавчиком», не перебьет налаженный бизнес. Еще он нужен докерам и портовым работникам по той же причине – ведь все порты региона находятся в равных условиях и не отбирают друг у друга работу, предоставляя судам ка-

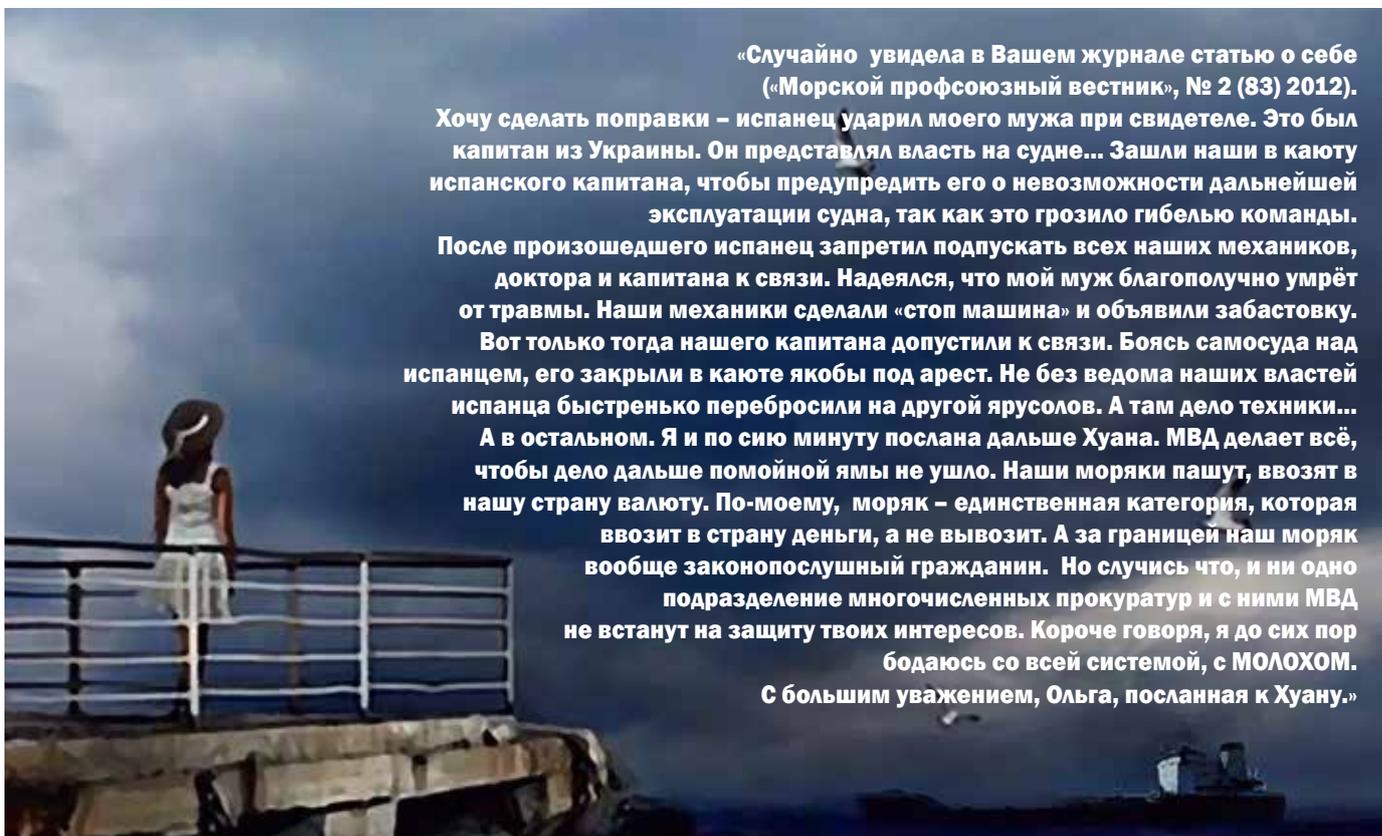
Сейчас в «Парижском меморандуме» принимают участие уже 27 стран (в том числе и «неевропейская» Канада), Россия тоже входит в их состав – для морских властей нашей страны Меморандум вступил в силу 1 января 1996 года. С 2005 года «Парижский меморандум» имеет статус межправительственной организации.

кой-либо льготный режим. Наверное, людям, проживающим непосредственно в морских районах региона, он тоже нужен – вряд ли кто-то обрадуется, если местные воды и побережье будут регулярно страдать от разливов нефти.

Нужен ли «Парижский меморандум» морякам? Подозревая, что есть и другие мнения, мы все-таки считаем, что нужен. Вряд ли кто-то будет спорить, что на ухоженном судне с квалифицированным экипажем работать лучше, чем на ржавом корыте с постоянно работающим осушением, да еще в компании с «моряками», неспособными отличить бак от кормы. Инспекторы портового контроля, проверяя состояние судна, надлежащую работу механизмов и навигационного оборудования, наличие и работу спасательных средств, соблюдение норм безопасности труда и рабочие документы экипажа, проверяют общую безопасность судна, а от нее прямо зависит и безопасность самого моряка. Главное, чтобы эти проверки были чисты на предмет «коррупционной составляющей». Но это уже совсем другая история. 



Flag	Inspections	Detentions	Black list	Grey list	Excess Factor
Black list					
Andorra	19	0	0	0	1.00
Antigua and Barbuda	244	10	10	0	1.01
Aruba	166	10	10	0	1.01
Bahamas	74	10	0	0	1.01
Bahrain	34	0	0	0	1.00
Belize	173	10	10	0	1.01
Bermuda	647	10	0	0	1.01
Bhutan	168	10	0	0	1.00
Brunei Darussalam	193	10	10	0	1.01
Cambodia	416	10	10	0	1.01
Canada	280	10	10	0	1.00
Cape Verde	171	10	10	0	1.01
Cayman Islands	100	10	10	0	1.01
Cuba	476	10	10	0	1.01
Cyprus	281	10	10	0	1.01
Dominica	48	10	10	0	1.01
Dominican Republic	48	10	10	0	1.01



«Случайно увидела в Вашем журнале статью о себе («Морской профсоюзный вестник», № 2 (83) 2012). Хочу сделать поправки – испанец ударил моего мужа при свидетеле. Это был капитан из Украины. Он представлял власть на судне... Зашли наши в каюту испанского капитана, чтобы предупредить его о невозможности дальнейшей эксплуатации судна, так как это грозило гибелью команды. После произошедшего испанец запретил подпускать всех наших механиков, доктора и капитана к связи. Надеялся, что мой муж благополучно умрёт от травмы. Наши механики сделали «стоп машина» и объявили забастовку. Вот только тогда нашего капитана допустили к связи. Боясь самосуда над испанцем, его закрыли в каюте якобы под арест. Не без ведома наших властей испанца быстренько перебросили на другой ярусолов. А там дело техники... А в остальном. Я и по сию минуту послана дальше Хуана. МВД делает всё, чтобы дело дальше помойной ямы не ушло. Наши моряки пашут, ввозят в нашу страну валюту. По-моему, моряк – единственная категория, которая ввозит в страну деньги, а не вывозит. А за границей наш моряк вообще законопослушный гражданин. Но случись что, и ни одно подразделение многочисленных прокуратур и с ними МВД не встанут на защиту твоих интересов. Короче говоря, я до сих пор боюсь со всей системой, с МОЛОХОМ. С большим уважением, Ольга, посланная к Хуану.»

ЖЕНУ МОРЯКА ПОСЛАЛИ К ХУАНУ-2

Благодаря вмешательству РПСМ расследование гибели моряка на борту российского судна сдвинулось с мертвой точки. Но из-за того, что слишком много времени прошло с момента ЧП, идет оно гораздо медленнее, чем хотелось бы.

О трагедии Ольги Трушиной, которая уже несколько лет добивается расследования причин смерти своего мужа, работавшего на рыбопромысловом судне «Волна», «Морской профсоюзный вестник» рассказывал

в № 2 за 2012 год. Моряк умер в ноябре 2010 года от рака мозга. Однако Ольга уверена, что причиной смертельного недуга стала черепно-мозговая травма, которую нанес ему еще в 2004 году другой член экипажа, испанец Трасбач Сомоса Хуан Хосе.

Испанец якобы отказался подчиниться приказу россиянина и ударил его молотком по голове. Пытаясь замаять скандал, судовладельцы списали испанца на берег в ближайшем порту, а Трушин смог подать заявление в правоохранительные



органы только после прибытия судна в Россию.

Тогда по данному факту Следственное управление при УВД Первоуреченского района Владивостока завело уголовное дело № 951122 по статье «Умышленное причинение тяжкого вреда здоровью». Однако расследование до сих пор не доведено до конца.

— Я вообще не понимаю, как можно было вот так просто отпустить этого испанца, который фактически убил моего мужа, — говорит Трушина. — Очевидно, что судовладельцы хотели скрыть ЧП на судне. А теперь наши доблестные правоохранители не могут расследовать это дело и не хотят даже объявлять испанца в международный розыск. Полицейские уверяют меня, что якобы прямых свидетелей происшествия нет. Но на самом деле при инциденте присутствовали, как минимум, еще два члена экипажа. Я лично разговаривала с ними, и они готовы дать показания.

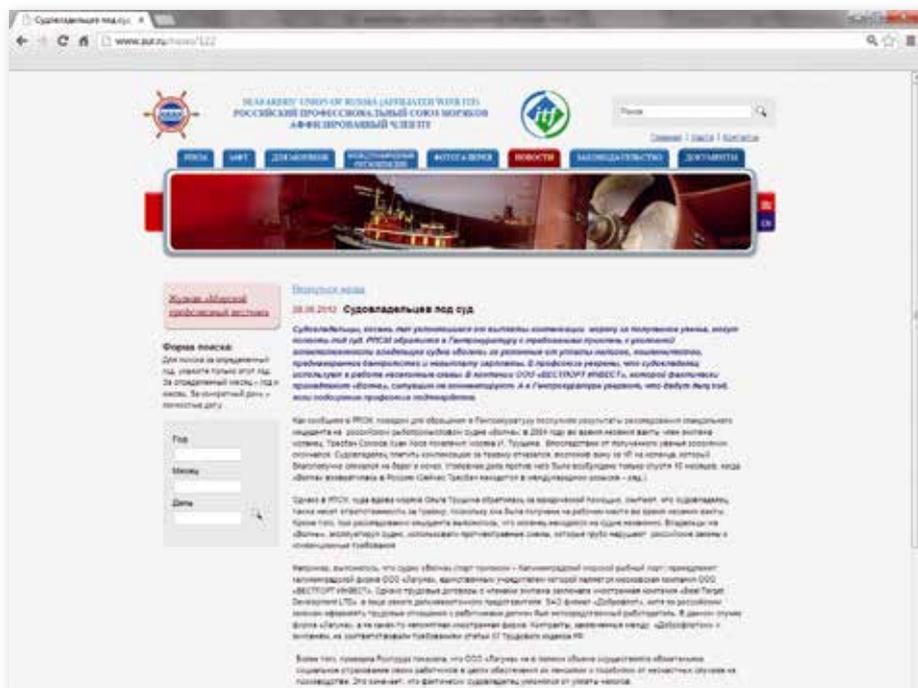
По словам Ольги, на борту «Волны» при таинственных обстоятельствах погибли, как минимум, еще два члена экипажа. Однако судовладельцам удалось скандальные инциденты замаять.

— Точно также сейчас они выходят сухими и чистыми и из этой истории, — плачет Трушина.

Понимая, что в одиночку переломить бездействие правоохранительных органов порой невозможно, она обратилась за помощью и поддержкой в РПСМ, который взял ситуацию с расследованием уголовного дела под свой контроль.

Профсоюз обратился в Генеральную прокуратуру России с просьбой ускорить расследование уголовного дела. И, судя по ответу, который пришел из надзорного органа, дело пусть и медленно, но начинает расследоваться.

«В настоящее время следственными органами принимаются меры к направлению уголовного дела в соответствии со статьей 458 УПК РФ в Королевство Испания для осуществления уголовного преследования гражданина данного государства Хуана Хосе Трасбача Сомосы», — говорится в ответе прокуратуры.



РПСМ следит за ходом расследования гибели моряка

В переводе с юридического языка на русский это означает, что следствие по данному делу будет передано испанским властям. Также в прокуратуре сообщили, что «в настоящее время завершён перевод материалов уголовного дела на испанский язык. Следователем в следственном департаменте МВД РФ осуществляется продление срока предварительного следствия, достаточного для производства следственных действий на территории иностранного государства».

Между тем юристы РПСМ, разбираясь с документами, которые предоставила вдова моряка, выяснили, что на судне грубо нарушались международные и отечественные стандарты по обеспечению юрисдикции Российской Федерации.

Несмотря на то, что судно «Волна» было зарегистрировано в Калининградском морском рыбном порту и принадлежало ООО «Лагуна», трудовые договоры с членами экипажа были оформлены не этим юрлицом, а некоей иностранной компанией «Best Target Development LTD» в лице ее представительства в России — филиала

ЗАО СК «Доброфлот» во Владивостоке. При этом эти контракты ни по форме, ни по содержанию не соответствуют требованиям статьи 57 ТК РФ, в которой детально рассказывается, что должно быть зафиксировано в договоре. Кроме того, возникает вопрос, на каком основании на борту российского судна работали иностранные граждане.

В связи с этим РПСМ также просил прокурорских работников разобраться, почему на судне «Волна», на которое распространяется юрисдикция РФ, судовладельцы не обеспечивают выполнение российских законов.

И как сообщили «МПВ», такая проверка будет проведена в ближайшее время. Прокуроры проверяют сразу три компании, причастные к эксплуатации судна: ООО «Лагуна», расположенную в Калининграде, учредителя «Лагуны» — московскую фирму ООО «Вест Порт Инвест», а также филиал ЗАО СК «Доброфлот», заключавшую с членами экипажа судна «Волна» контракты с моряками от имени «Best Target Development LTD». 

ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ

«Мой отец работал на судне под российским флагом. По прибытии судна в иностранный порт он пропал. Имеются свидетельства, что он упал с трапа в воду. К сожалению, тело моего отца не найдено. Иностранцами властями заведено уголовное дело. Прошу совета, что необходимо делать в такой ситуации».

К сожалению, подобного рода происшествия не являются редкими. Работа на морских судах сопряжена с большим количеством рисков, в том числе и рисков для жизни и здоровья моряков. В ситуации, которая описана, если пропавший с борта судна моряк не будет

найден, родственникам необходимо собрать как можно больше материалов, касающихся произошедшего несчастного случая. Это необходимо для последующего установления юридически значимого факта, а именно: смерти моряка.

Заявление об объявлении моряка умершим подается в суд по месту жительства или месту нахождения заинтересованного лица или лиц. В заявлении должны быть указаны обстоятельства, угрожавшие пропавшему без вести смертью или дающие основание предполагать его гибель от определенного несчастного случая. В данном случае – падение в воду с борта судна.

Именно для суда понадобятся документы, отражающие суть несчастного случая.

Желательно, чтобы на руках имелись: рапорт капитана судна о несчастном случае, а также рапорты членов экипажа, копия судового журнала (в котором зафиксирован факт несчастного случая), окончательные результаты расследования, проведенного полицией иностранного государства, а также любые иные документы, которые будут оформлены на судне капитаном или работодателем.

Кроме того, в обязательном порядке на руках должен быть трудовой договор, в соответствии с которым моряк работал на судне.

Все документы должны быть либо в оригинале, либо заверены печатью работодателя. Документы, составленные на иностранном языке, должны быть переведены, а перевод соответствующим образом заверен.

В суде могут потребоваться свидетельские показания, поэтому есть смысл предварительно переговорить с членами экипажа, которые могли бы присутствовать на суде в качестве свидетелей.

Кроме того, есть смысл уточнить у работодателя информацию о наличии страхования моряков от несчастных случаев на борту судна и размере страховой выплаты, предусмотренной в случае смерти моряка.

После установления факта смерти, о чем будет свидетельствовать соответствующее решение суда, органами ЗАГС выдается свидетельство о смерти.

Имея на руках свидетельство о смерти, родственники погибшего будут иметь возможность решать вопрос наследства или получения страховых выплат, предусмотренных контрактом или коллективным договором.

Как видно, процедура признания гражданина умершим достаточно непростая. Но своевременно собранные материалы во многом будут способствовать ее упрощению. 



РАБСКИЙ ТРУД – ЭТО УГОЛОВНОЕ ПРЕСТУПЛЕНИЕ



13 мая во всех крупных портах причерноморских государств: России, Украины, Румынии, Болгарии, Турции и Грузии стартовала Неделя действий против удобных флагов. Она стала продолжением кампании Международной федерации транспортников (МФТ) «Black sea of shame» – «Черное море позора» по приведению судоходства в этом регионе в соответствие с мировыми стандартами. Для этих целей Комитет справедливой практики МФТ в апреле 2013 года одобрил коллективный договор МФТ ТСС по Черному морю, который обязывает работодателя соблюдать мировые стандарты условий труда моряков на Черном море. Он предназначен для экипажей судов, работающих исключительно в этом регионе, и как нельзя лучше учитывает местную специфику.

В течение трех дней инспекторы МФТ вместе с представителями национальных профсоюзов проверили 120 судов по всему черноморскому региону. В России было проинспектировано 26 судов. Проверка выявила на большинстве судов отсутствие коллективных договоров, а на некоторых – индивидуальных контрактов у членов экипажа. Все это является нарушением требований «Билля о правах моряков» – Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (MLC 2006), которая 20 августа этого года уже вступит в силу. Поэтому всем судовладельцам-нарушителям были направлены соответствующие нотисы с предложением устранить недостатки и подписать коллективные договоры стандарта МФТ.

Во время кампании в российских портах возвращена задолженность по зарплате в размере \$73 800, в частности, \$18 000 экипажу судна «Danapris-3» и \$41 000 – одиннадцати членам экипажа грузопассажирского парома «Avrasya». Также месячная задолженность по зарплате возвращена экипажу теплохода «Валерий Коков».

ПОРТ КАВКАЗ

Самым проблемным оказался сухогруз «Danapris-3» под украинским флагом, который стоял под погрузкой зерном у причала «Лада-Геленджик-Транс» на косе Чушка.



Самым проблемным оказался сухогруз «Danapris-3» под украинским флагом. Ставки заработной платы значительно ниже рекомендованных Международной организацией труда. В команде никто не чувствует себя защищенным.

– Владелец судна, компания «KDM Shipping», нанимает украинские экипажи. Платит своим работникам только под нажимом профсоюза, – рассказала инспектор МФТ Ольга Ананьина, поднимаясь по трапу. – Я уже дважды сталкивалась с ними. Для экипажей других судов компании – «Danapris-1», «Danapris-4» и «Danapris-5» только за последние полгода я выбила 27 тысяч долларов.

Опрятный чистенький камбуз с кипящими на огне кастрюлями и шкворчащими сковородками. Это, пожалуй, единственное, чем порадовал проверяющих «Danapris-3». Как оказалось, почти каждому из 13 членов экипажа судовладелец задолжал за два месяца. Общая сумма невыплаченной зарплаты – более \$36 000. В команде никто не чувствует себя защищенным. Даже капитан и «дед», которые в подобных конфликтах между экипажем и руководством чаще всего выступают на стороне судовладельца, на «Danapris-3» отзыва-

лись о менеджменте компании в резких выражениях.

– Признаться, я не уверен, что захочу остаться в этой компании еще на один контракт, – рассказал капитан Геннадий Степанов представителям профсоюза. – Судовладелец не платит мне с марта этого года и должен около шести тысяч долларов.

Ставки заработной платы значительно ниже рекомендованных Международной организацией труда. А ведь они и так во всем мировом судоходстве признаны чем-то вроде «минималки»! Только представьте: Андрей Черноног, третий помощник капитана на «Danapris-3», вкалывает... за триста долларов в месяц. И те он должен вымаливать у компании.

– Когда у меня жена рожала, я просил выплатить двухмесячную задолженность по заработной плате. Так и не дали! – возмущается молодой deck officer.

Но самый невезучий член экипажа на борту – кадет Херсонского морского

лица Виктор Кузьмич. И дело даже не в том, что в судовой роли он стоит под несчастливым номером 13. Просто молодой человек работает... за еду. При этом Виктор выполняет все работы матроса – швартовка, вахты, палубные работы: покраска и обивка ржавчины. Как же такое возможно? Взволнованно, перескакивая с суржика на русскую речь, парень рассказывает о своих мытарствах:

– Чтобы получить рабочий диплом, надо пройти практику. И тут я попадаю в замкнутый круг – без диплома в море брать никто не хочет. Искал в Николаеве, Одессе и родном Херсоне – везде отказывают.

«Добрые дяди» из «KDM Shipping» пошли навстречу Виктору Кузьмичу. Но в контракте у молодого человека в разделе «оплата труда» черным по белому написали: «без оплаты». Интересно, юристы компании в курсе, что рабский труд в Украине, как и по всему миру – это уголовное преступление?

неделя действий

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

По результатам посещения «Danapris-3» Ольга Ананьина отправила ряд гневных посланий: судовладельцам, в местный профсоюз, Минтранс Украины. Результат не заставил долго ждать: с кадетом Виктором Кузьмичем компания подписала новый контракт на двести долларов в месяц. Не Бог весть какая сумма, но все лучше, чем работать за харчи. Также в течение следующих трех дней «KDM Shipping» погасила задолженность перед экипажем за один месяц. Оставшийся долг – предмет продолжающихся переговоров.

ТЕМРЮК

У 18 причала перегрузочного комплекса ООО «Кубань груз порт» в городе Темрюк под погрузку рисовой мукой поставили сухогруз «Dana-1» под молдавским флагом. На борту украинский

экипаж. Как и большинство судов класса «река-море», работающих в регионе, «Dana-1» знавала лучшие дни. Поэтому остается только догадываться, какой объем работ проделывает экипаж, чтобы содержать судно в более-менее приличном состоянии.

Когда профсоюзные активисты поднялись на борт, на «Dana» закрывали трюмы, команда готовилась к отплытию. Капитан Святослав Карпенко выкроил время перед отходом, чтобы пообщаться с активистами профсоюза. Как оказалось, он своим судовладельцем доволен:

– Прежде чем устраиваться на работу, надо узнать всю подноготную о своем работодателе, – считает он. – У нашего репутация не запятнана.

Святослав Юрьевич даже похвастался, что судно уже прошло сертификацию на соответствие требованиям «Билля о правах моряков». Подобное

утверждение вызвало сомнения у профсоюзной инспекции:

– Весь внешний вид «Dana-1» говорит о том, что копни поглубже – и у балкера могут найтись несоответствия даже к требованиям SOLAS (важнейшее из всех международных соглашений по безопасности торговых судов), не говоря уже об MLC, – объясняет технический инспектор труда ЮТО РПСМ Игорь Холявка. – Однако под молдавским флагом порой и не такие чудеса творятся.

И действительно: вахтенный матрос у трапа признался, что денег не видит с ноября прошлого года. Правда, он тут же оговорился, что судовладелец расплачивается со всеми моряками по списанию с судна.

– Сейчас это привычная практика для судовладельцев нашего региона, – рассказал сотрудник ФГУ «Администрация морского порта Тамань». – Но начиная с 20 августа этого года, когда в силу вступит Сводная конвенция МОТ, работодатель должен будет расплачиваться с моряком месяц в месяц. В ином случае задержка по выплате заработной платы будет рассматриваться как нарушение. Причем серьезное. И может стать основанием для задержания судна.

НОВОРОССИЙСК

Турецкий паром «Aydemir Boztepe» под молдавским флагом с грузом лука встал на разгрузку к причалу судоремонтного завода Новороссийска. Судно вот уже десять лет мотается между турецким Самсуном, Сочи, Туапсе, а последние три года еще и Новороссийском.

Экипаж на борту интернациональный: турки, грузины, сирийцы. Большая часть команды – люди молодые и общительные. С удовольствием рассказывают про свою жизнь. Жалоб на условия труда и отдыха у них нет. Зарплата матроса около 800 долларов, что соответствует нормам МОТ.

– Зарплата выплачивается регулярно. Если есть задержка, то не больше пяти-семи дней, – рассказывает матрос класса АВ Торнике Кебуладзе. – Я закончил морскую академию в Батуми.



«Dana-1»: судно уже прошло сертификацию на соответствие требованиям «Билля о правах моряков». Подобное утверждение вызвало сомнения у профсоюзной инспекции.

Как и все молодые офицеры столкнулся с тем, что без опыта в море на должность не берут. Так что сейчас коплю стаж. С удовольствием хожу на швартовые операции. Иногда прошусь даже вне очереди. Ведь в следующий рейс планирую уйти в море в должности deck officer, и швартовка будет моей прямой обязанностью.

По соседству с «Aydemir Boztepe» разместился балкер «Hassan D». Флаг молдавский, регистр – болгарский, экипаж – сирийский. Такой винегрет – обычное для судоходства дело. Одного взгляда на судно достаточно, чтобы понять: нарушений международных стандартов мореплавания столько, что клейма негде ставить. На зарплату экипаж, правда, не жалуется. Ну, как не жалуется – моряки ее просто не видят. Дело в том, что, по словам капитана, в Сирии идет гражданская война. Банковская система в стране отсутствует как явление. Все расчеты ведутся наличностью. Деньги выдаются родственникам моряка при их прямом обращении к морскому агенту или судовладельцу. Естественно, вся эта система держится на честном слове, но ничего не поделаешь – война.

А вот судну «Annabella 1» с украинским экипажем на борту и мальтийским стягом на флагштоке повезло гораздо больше, чем морякам с «Hassan D». Но и тут копится недовольство. Ставки на судне «мотовские», но гораздо меньше, чем предлагает коллективный договор МФТ ТСС по Черному морю.

– У нас зарплата выплачивается строго: день в день, – рассказывает по дороге к каюте капитана старпом Иван Каражев. – Однако ее катастрофически не хватает.

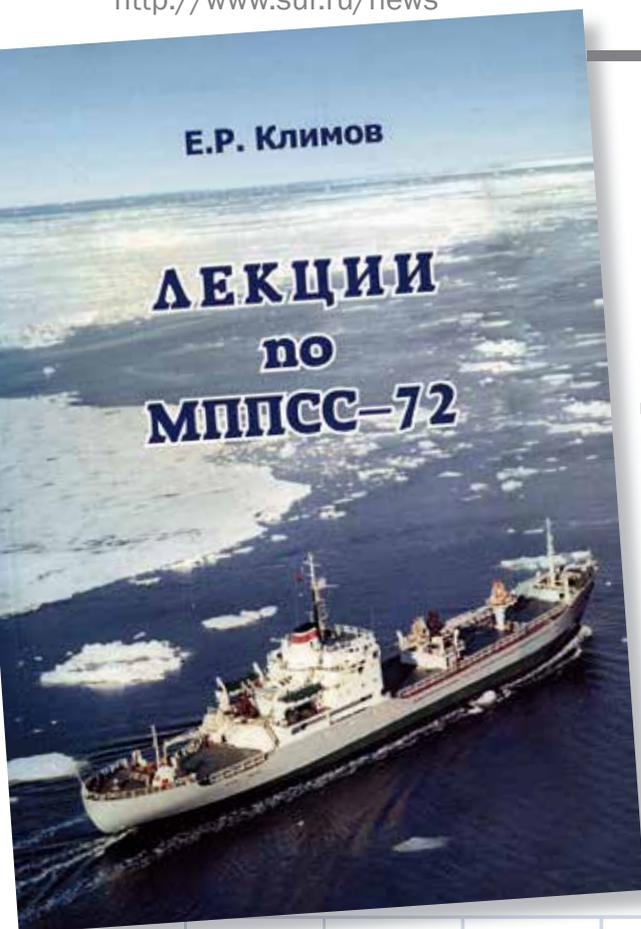
А вот капитан Александр Мельников настроен оптимистично: пускай зарплата маленькая, зато своевременная. Людям нужна стабильность. Тем более в наше кризисное время, когда ставки фрахта опустились до минимума. При этом капитан с готовностью и интересом принялся изучать зарплатную шкалу «черноморского» колдоговора МФТ. 



Турецкий паром «Aydemir Boztepe» десять лет мотается между турецким Самсуном, Сочи, Туапсе, а последние три года еще и Новороссийском. Экипаж на борту интернациональный: турки, грузины, сирийцы. Большая часть команды – люди молодые и общительные.



«Annabella 1»: и тут копится недовольство. Ставки на судне «мотовские», но гораздо меньше, чем предлагает коллективный договор МФТ ТСС по Черному морю.



НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ПРАВИЛА

при этом различными количественными критериями.

По мнению автора, понимание принципов, заложенных в концепцию каждого Правила, должно быть единым. Эти обстоятельства, а также желание помочь судоводителям в освоении наиболее сложных разделов МППСС-72, привели Климова к мысли попытаться обобщить свой профессиональный опыт, полученный на флоте и на берегу, и с авторских позиций разобраться в наиболее сложных вопросах МППСС-72 на страницах книги.

У коллег Евгения Романовича по профессии «Лекции по МППСС-72» вызвали неподдельный интерес. «Следует отметить своевременность и принципиальную полезность рассматриваемой книги», — считает начальник судоводительского факультета Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова А. П. Горобцов.

Многие прочитавшие «Лекции по МППСС-72» пришли к заключению: издание нужное и крайне полезное. «Данная книга является современным комментарием к правилам МППСС-72 со многими свежими фактами и примерами, а самое главное — с описанием и применением вновь появившихся современных навигационных приборов, таких как АИС, ЭКНИС», — пишет в своей рецензии капитан т/х «Wilson Narvik» А. Яковлев.

Особое внимание читатели обратили на форму подачи материала. Руководитель аналитико-исследовательской группы УИП ОАО «НОВОШИП», профессор Ю. А. Песков пишет: «Материал лекций хорошо отработан методически, отличается серьезной глубиной (рассчитанной на уровень понимания старшего командного состава) и при

этом написан хорошим литературным языком».

Отмечают рецензенты и идеи автора: «Особенно интересно было познакомиться с предложениями о пересмотре Правил, в частности, в вопросах по организации движения судов», — пишет капитан С. Н. Парубец.

«В книге много внимания уделено статусу судов, работающих в ледовых условиях. В МППСС об этом упоминаний нет», — отмечает капитан Н. А. Плужников.

Не обошли стороной и тот факт, что книга содержит конкретные примеры из практики. «Автором проработан большой объем материала, использовано большое количество литературы. В тексте приводятся конкретные примеры, что делает чтение более интересным, содержание — привязанным к реальным жизненным ситуациям, которые могут встречаться в морской практике, а также способствует правильному пониманию и толкованию МППСС-72», — считает капитан В. Кузнецов. Это же подчеркивает и капитан дальнего плавания Г. А. Ларионов: «Ценность работы Е. Р. Климова состоит в том, что, во-первых, вопросы применения Правил тесно увязаны с использованием современных средств судовождения и связи, и, во-вторых, они иллюстрированы многочисленными примерами из практики плавания, как отечественного, так и мирового флота».

На «Лекции по МППСС-72» получены положительные отзывы. Ответ на вопрос, почему так произошло, есть в одной из рецензий: «Автор не только основывался на печатных данных различных организаций и обществ, но и учитывал взгляды и суждения действующих судоводителей и сложившиеся реалии на флоте. Материал, изложенный в книге, не оторван от действительного состояния дел на флоте», — считает капитан М. Соколов. 

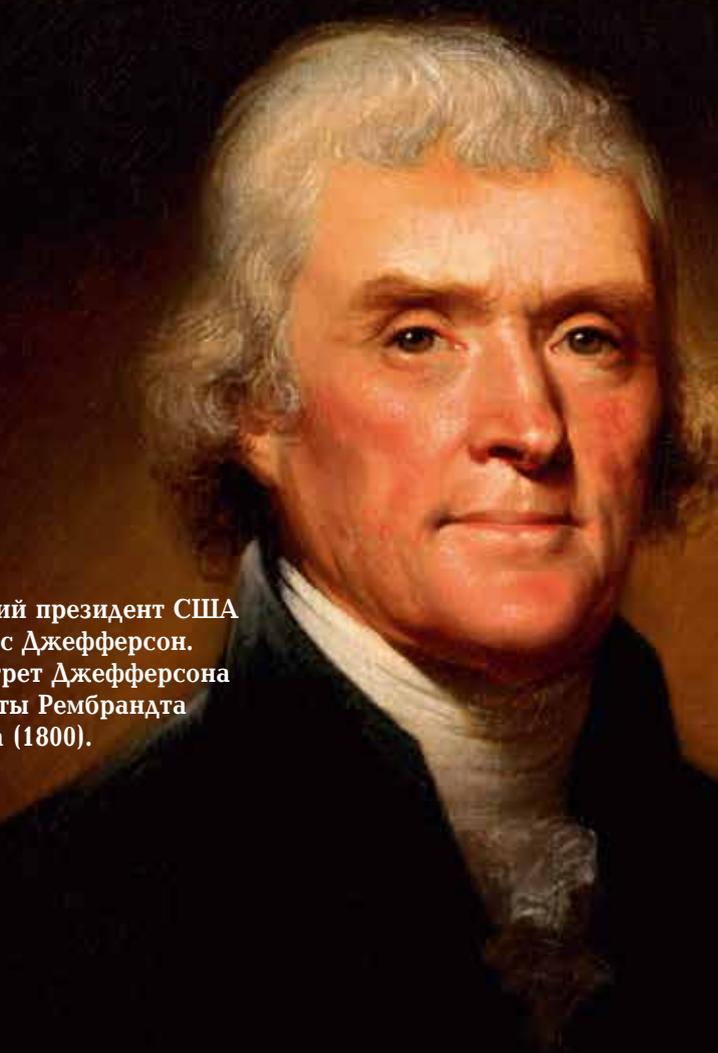
Работа на радиолокационных тренажерах ОАО «Северное морское пароходство» и Арктического морского института им. капитана В. И. Воронина, где пришлось много заниматься вопросами маневрирования судов, заставила капитана Евгения Романовича Климова, автора книги «Лекции по МППСС-72», по-новому взглянуть на международные Правила предотвращения столкновения на море.

Даже достаточно опытным судоводителям освоение Правил дается нелегко, не говоря о начинающих. Такое явление объясняется неконкретностью отдельных положений Правил, от которых зависит оценка ситуации, планирование маневра и его выполнение. Но как выйти на всю эту конкретику, если Правила не дают на это ответа?

На курсах повышения квалификации судоводителей и на занятиях в тренажерных центрах было много дискуссий среди судоводителей по наиболее спорным вопросам Правил, благодаря которым выяснилось: судоводители совершенно по-разному оценивают одни и те же ситуации, руководствуясь

«Миллионы на защиту, но ни цента на выкуп»

«От чертогов Монтесумы до берегов Триполи мы сражаемся за нашу страну в воздухе, на земле и на море». Это слова, ни больше не меньше, из гимна морской пехоты Соединенных Штатов Америки. «Причем здесь Триполи?» – спросит любой нормальный человек, посмотрев на географическую карту: «Не много ль будет?» Американцы считают, что не много, и основания для этой уверенности уходят корнями вглубь истории, к временам провозглашения Америкой своей независимости. Именно тогда в западной части Средиземного моря начинают происходить вооруженные столкновения между Соединенными Штатами и североафриканскими государствами: Алжиром, Тунисом, Марокко и Триполи. Американские историки эти столкновения громко именуют «войнами за свободу плавания на Средиземном море для всех наций», а в мировой истории эти события известны как **Берберийские* войны.**

A portrait of Thomas Jefferson, the third President of the United States, painted by Rembrandt Peale in 1800. He is shown from the chest up, wearing a dark coat and a white cravat, with his characteristic white powdered hair.

Третий президент США
Томас Джефферсон.
Портрет Джефферсона
работы Рембрандта
Пила (1800).

* От английского «Barbary»: Варварский берег (англ. Barbary Coast) – английское название средиземноморского побережья Северной Африки со времён позднего Средневековья (XV век) и до XIX века. К Варварскому берегу относили побережье стран Магриба: Алжира, Туниса и Марокко, иногда также побережья Ливии и Египта.



БЕРБЕРИЙСКИЕ ПИРАТЫ

Вообще, чтобы объективно оценить ситуацию, необходимо отметить, что за период с XVI по XIX век более одного миллиона человек, исповедующих христианство (граждане Испании, Голландии, Великобритании, даже Исландии, в общем, жители Старого Света), были захвачены пиратами-мусульманами, хозяйничавшими в Средиземном море. Головорезы, держа в каждой руке да еще в зубах по кинжалу, наводили ужас на беззащитный экипаж. Со своей добычей они, как известно, не церемонились: груз присваивали, моряков обчи-

щали до нитки. Далее членов экипажа ждал либо невольничий рынок, либо свобода в обмен на выкуп. Хотя, как вариант, моряков, приковывая к веслам, сажали в лодки, на которых пираты шли на очередное дело.

Берберийские, или, как их еще называли, берберские пираты не знали страха – европейцы пока были не способны защитить свои торговые суда, а божьего наказания пираты не боялись: убей «неверного» и попадешь в рай. Более того, одним из важных источников доходов правителей, расположенных на северных берегах Африки, было именно взимание торговых пошлин с судов, проходивших через

Гибралтарский пролив и посещавших Средиземное море. Поэтому корпорации корсаров были тесно связаны с беями, деями и султанами, управлявшими этими государствами, и играли значительную политическую роль. В общем, дело было налажено. Тронуть пирата Северной Африки или отказаться преподнести дары местному бею грозило серьезными последствиями для страны флага, вплоть до объявления войны. И биться с Алжиром автоматически означало, что придется иметь дело с Триполи, а заодно и с Тунисом, правители которых обязательно придут на помощь хотя бы из чувства солидарности.

Во всяком случае, такое положение дел на Средиземном море сохранялось до конца XVIII века, и никто из европейцев не мог ничего противопоставить этому союзу в силу самых разных обстоятельств. Например, для Великобритании, самой сильной морской державы на тот момент времени, такая ситуация была попросту выгодна: англичане еще и сами приплачивали корсарам, чтобы те не трогали британский флаг и досаждали «конкурентам» купцов Туманного Альбиона. Как бы долго это продолжалось, неизвестно, но тут, как говорится, на международной арене появились американцы.

ВОЕВАТЬ ИЛИ ПЛАТИТЬ?

В 1783 году после провозглашения независимости Америка начинает торговую экспансию, и Средиземное море на тот момент имеет для США огромное значение. Предприимчивые торговцы Нового Света успешно продвигаются на Восток и даже теснят британцев на занимаемых ими рынках. Понятно, что Великобритании это не нравится, и она перестает защищать американские торговые суда, да и Франция, оказывавшая поддержку на первых порах, тоже отстраняется. Так что пираты, почуяв прибыль, сразу же берут суда под флагом США в разработку. У американцев выбор небольшой: или воевать, или платить дань, чтобы суда не трогали.

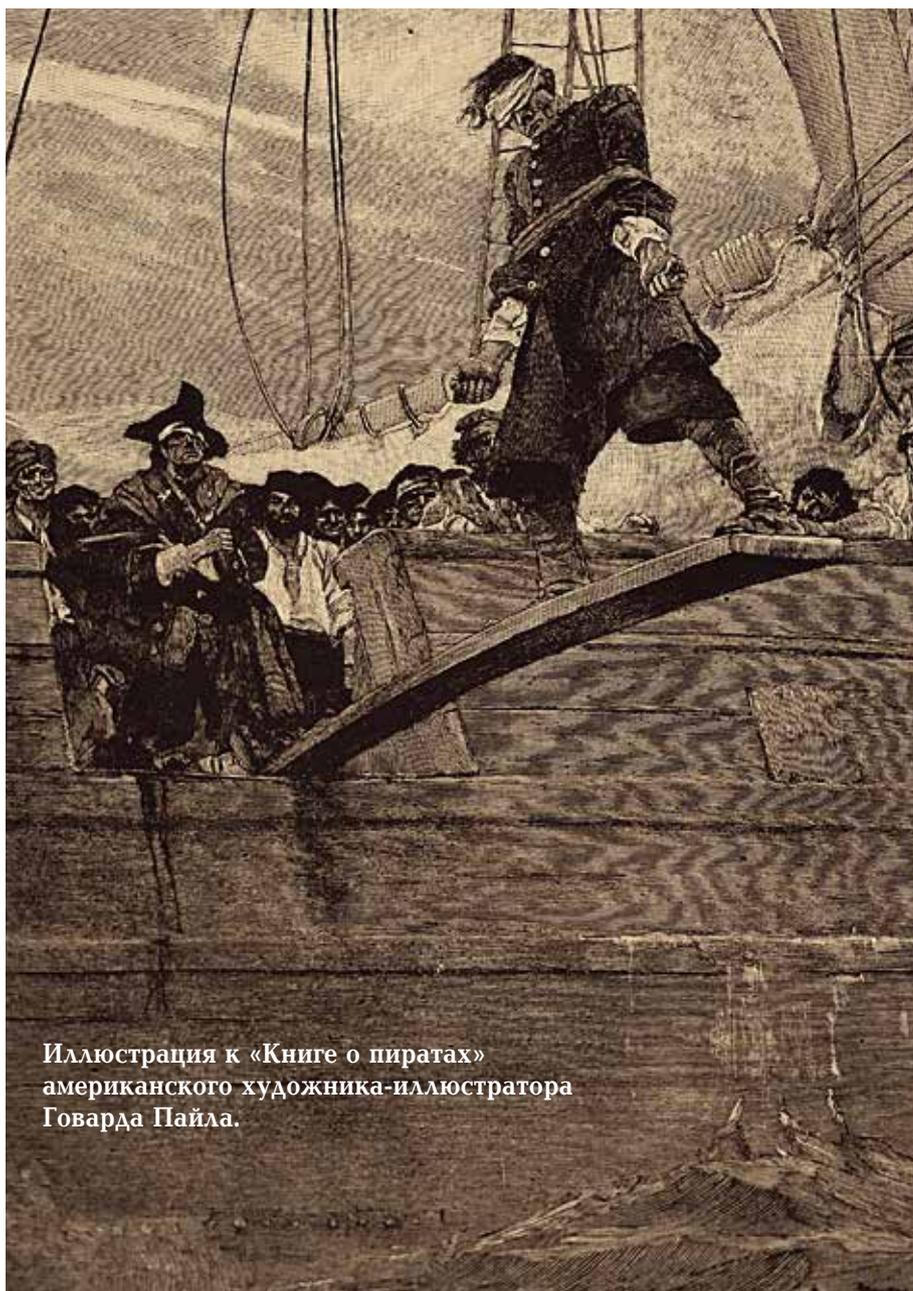
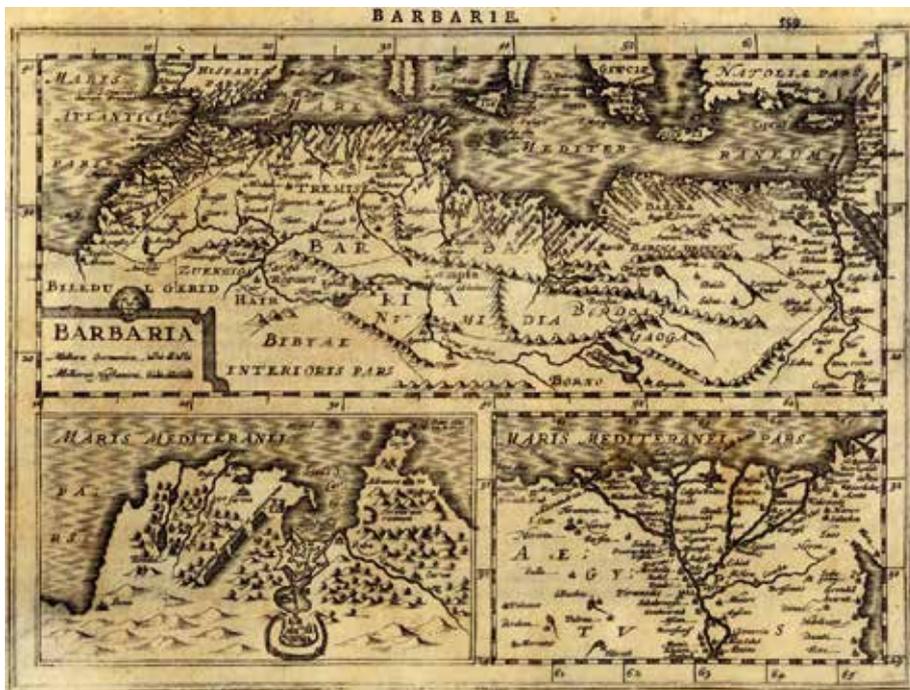


Иллюстрация к «Книге о пиратах» американского художника-иллюстратора Говарда Пайла.

В октябре 1784 года Алжир прихватил судно «Betsey», 25 июля 1785 года – «Maria of Boston». Спустя несколько дней в лапы пиратов угодила «Dauphin of Philadelphia». Все – под флагом США. Всего же с 1785 по 1793 годы Алжир разжился 13 американскими судами и 119 моряками. Все это время американцы лихорадочно старались выйти из положения, но за неимением боееспособного флота были вынуждены выкупать заложников, то есть, по сути, платить дань, и не столько самим пиратам, сколько их правителям. Последние не гнушались брать мзду даже кафтанами, швартовыми тросами, якорями и мачтами. В общем, ничего личного, просто бизнес. Взамен они обещали не трогать американские суда и членов их экипажей. Все бы ничего, да только аппетиты росли, причем с обеих сторон: пиратам хотелось больше денег и подарков, американцам – развивать торговлю. В качестве примера «цены вопроса» можно привести попытку договориться с Алжиром о заключении мира: американцы предложили 40 тыс. долларов единовременно, плюс по 25 тыс. долларов в качестве ежегодной дани, и еще 40 тыс. долларов за заложников. Корсары отвергли предложение, посчитав его недостойным. В результате остановились на сумме в 642 тыс. долларов, которая выплачивалась ежегодно, и с учетом подношений составила почти миллион долларов. В реалиях сегодняшнего дня этот «мир» стоил бы 14 миллионов.

ДОЛГ МУСУЛЬМАНИНА – ВОЕВАТЬ С «НЕВЕРНЫМИ»

При этом, несмотря на развитие международных отношений, экономики, культуры, искусства и цивилизации в целом, отношение государственных чиновников «варварского берега» к пиратству как таковому не изменилось ни на йоту. В 1786 году будущие президенты США Томас Джефферсон и Джон Адамс, занимавшие на тот момент посты послов, соответственно, во Франции и Великобри-



Карта Варварского берега, 1630 год.

тании, встретились в Лондоне со своим коллегой Сиди Хаджи Абдулом Рахманом Аджа, представлявшим интересы Триполи, как раз по вопросу заключения мира между странами. Они спросили его напрямую: «Почему к американцам такое отношение? Ведь США ничего плохого североафриканским государствам не сделали». В ответ араб сказал почти слово в слово то, что сейчас говорят ваххабиты в оправдание действий террористов различных организаций, в том числе и Аль-Каиды: «Долг мусульманина – воевать с «неверными», где бы они не находились, и обращать их в рабство. Погибнуть во время «Святой войны» означает попасть в рай». Сказав это, посол Триполи сразу же озвучил тарифы на выкуп заложников, условия заключения мирного соглашения между странами и свою таксу за посреднические услуги.

Однако договоренности зачастую не соблюдались. К тому же смена власти в североафриканских странах автоматически означала и пересмотр ранее заключенных соглашений. Поэтому надо отдать должное американцам, которые, собственно, не были кровожадными, и не горели желанием именно воевать,

но им просто не оставили выбора – слишком высокую цену приходилось платить за «свободу плавания».

«МЫ ВСЕГДА ГОТОВЫ К ВОЙНЕ»

Первый президент США Джордж Вашингтон в своем выступлении перед Конгрессом в декабре 1793 года, по сути, дал старт подготовке к войне с пиратами: «Кто бы нам ни грозил, он должен получить достойный отпор. Мы за мир, но все должны знать, что мы всегда готовы к войне». 18 марта 1795 года Сенат ратифицировал закон о военно-морском флоте, который создавался с целью защиты американских торговых судов и моряков от пиратов. На строительство шести фрегатов выделили 700 тыс. долларов. Любопытно при этом, что весь годовой бюджет США на следующий, 1796 год, составлял 5,7 млн.

В 1801 году президентом США становится Томас Джефферсон. Как человек, считавший, что проще будет дать бой, нежели платить, он сразу же приступает к активным действиям на море.



Иллюстрация к «Книге о пиратах» американского художника-иллюстратора Говарда Пайла.

Джефферсон отказывается платить дань паше Триполи Юсуфу Караманли, который запросил 225 тыс. в качестве единовременной выплаты и еще по 25 тыс. ежегодно. Причем президент пустился на хитрость и, чтобы не тратить время на согласования, просто поставил Конгресс перед фактом: «Нам выставили неприемлемые требования и пригрозили войной, если мы их не выполним. Нам не оставили выбора. По моему распоряжению в Средиземное море посланы фрегаты».

Корабли находились далеко, возвращать их обратно уже не имело никакого смысла. Конгресс поддержал действия президента. Так началась Первая берберская война (1801-1805 гг.).

Корабли США устроили сумасшедшую бомбардировку прибрежных городов Марокко, Туниса и Алжира, блокировав при этом их порты. Тем пришлось клятвенно пообещать сидеть спокойно

и не оказывать помощь Триполи. Юсуф Караманли, лишившись поддержки союзников, не сдался. Однако стычки на море между американцами и пиратами носили эпизодический характер в том смысле, что корсары больше бегали, нежели сражались. Переломным же моментом стала блестяще проведенная операция на суше, ставшая возможной благодаря дипломатии США. Уильям Итон, в недавнем прошлом американский консул в Тунисе, заручился поддержкой родственника Караманли – Хамета. Тот во главе отряда из пяти сотен наёмников пересек Ливийскую пустыню, к ним присоединился корпус морпехов США, и совместными усилиями они захватили Дерну, после чего дорога на Триполи была открыта. Впервые в истории звездно-полосатый флаг водрузили над городом, находящимся на чужой территории.

Юсуфу Караманли ничего не оставалось, как подписать мирный договор. Армия и флот США, способные дать отпор врагу, получили всеобщее признание в мире. Самое интересное, что присутствие военных кораблей в Средиземном море в принципе оживило торговлю со странами Средиземноморья. Даже во время боевых действий здесь просто все кишело судами, снующими туда-сюда, хотя в любой момент на горизонте могли показаться пираты.

ВТОРАЯ БЕРБЕРСКАЯ ВОЙНА

Несмотря на достигнутые успехи, до полной победы еще было далеко. Джефферсон понимал, если военный флот уйдет из Средиземного моря, то пираты снова возьмутся за старое. Так оно и произошло, поскольку отношения с Францией и Великобританией у США к тому моменту ухудшились, и военные корабли пришлось перебросить в другой регион для защиты американских интересов. Пираты, естественно, сразу же вернулись на сданные позиции, и США снова пришлось платить им отступные, так как воевать на два фронта в сложившейся ситуации

было невозможно. Но закончилась англо-американская война, и в 1815 году американцам уже ничто не мешало окончательно покончить с корсарами. К побережью Алжира отрядили флот из десяти кораблей под командованием Стивена Декейтера и Уильяма Бэйбриджа. Вторая берберская война продолжилась недолго, благодаря успешным действиям эскадры США на море. Таким образом, проблема обеспечения безопасности мореплавания в Средиземном море была решена окончательно...

Берберийские войны часто называют «забытыми войнами Америки». Они успели стереться в памяти американцев и представляют интерес, в большей степени, только для специалистов-историков. Но очевидно, что американцы умеют делать соответствующие выводы, и уж их-то не забывают. Демократическо-республиканская партия, имеющая большинство в Конгрессе в описываемый период времени, провозгласила основной принцип американских международных отношений: «Миллионы на защиту, но ни цента на выкуп». Партия была распущена в 1824 году, но этому принципу Америка следует и по сей день. 



Триполитанский монумент (англ. «The Tripoli Monument») – старейший из всех военных мемориалов США.



АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

Председатель
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

Первый заместитель
председателя

КОВАЛЬЧУК Игорь
Васильевич

Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация

И. О. председателя

КЛИНДУХОВ Петр Иванович
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, пом. 1

Тел./факс: (8152) 42-28-60

E-mail: murmansk@sur.ru

Почтовый адрес: 183038,
г. Мурманск, а/я 123

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация

Председатель совета,
заместитель

председателя РПСМ

БОДНЯ Александр Михайлович
Санкт-Петербург,

ул. Двинская, д. 10,

корп. 2, 7-й этаж

Тел./факс: (812) 251-18-07

E-mail: spb@sur.ru

Почтовый адрес: 198035,

г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

региональная организация

Председатель совета

СТАХОВ Игорь Степанович

Ростов-на-Дону,

ул. Социалистическая,

д. 184, 3-й этаж, офис 3

Тел./факс: (8632) 63-39-12

E-mail: rostov@sur.ru

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация

Председатель совета,

заместитель

председателя РПСМ

СУХАНОВ Николай Михайлович

Находка, ул. Ленинская,

д. 2, офис 10

Тел./факс: (42366) 5-51-44,

5-61-00

E-mail: nakhodka@sur.ru

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

региональная организация

Председатель совета

МАМОНТОВ Вадим

Владимирович

Калининград,

ул. Серпуховская, д. 30, офис 1

Тел./факс: (4012) 65-63-72,

65-68-40

E-mail: kaliningrad@sur.ru

КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация

Председатель совета

ДАВИДЕНКОВ Михаил

Яковлевич

Петрозаводск, ул. Ригачина,

д. 8, офис 1

Тел.: (8142) 57-58-56,

факс: (8142) 57-73-10

E-mail: petrozavodsk@sur.ru

Почтовый адрес: 185005,

г. Петрозаводск, а/я 105

СЕВЕРНАЯ

региональная организация

Председатель совета

КРАШОШТАН Александр

Анатольевич

Архангельск, пр. Ломоносова,

д. 58, корп. 1, стр. 1

Тел./факс: (8182) 63-72-60

E-mail: srorms@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

Председатель совета

ЗАДОЯНОВ Николай

Григорьевич

Владивосток, ул. Алеутская, д. 15

Тел./факс: (4232) 49-54-06

E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация

Председатель совета

БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич

Новороссийск, ул. Кутузовская,

д. 17 Тел./факс: (8617) 67-00-

19, 61-45-59

E-mail: novorossiysk@sur.ru

Почтовый адрес: 353907,

г. Новороссийск, а/я 117

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация

Председатель совета

АНОХИН Вячеслав Сергеевич

Самара, ул. Горького, д. 82,

оф. 18

Тел./факс: (846) 221-24-11

E-mail: samara@sur.ru

Почтовый адрес: 443099,

г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ

территориальная организация

Председатель совета

ПОПОВ Николай Яковлевич

Новороссийск, ул. Победы, д.

16Б

Тел./факс: (8617) 61-38-44,

61-18-05

E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная

организация плавсостава РПСМ

Председатель профкома

КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич

Москва, Большой Коптевский

проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж

Тел.: (495) 229-91-19

факс: (495) 234-43-68

E-mail: moscow@sur.ru

Почтовый адрес: 125315,

г. Москва, а/я 61

КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная

организация РПСМ

Председатель профкома

МОСКАЛЕНКО Анатолий

Иосифович

Петропавловск-Камчатский,

пл. Щедрина, д. 1

Тел./факс: (4152) 42-51-73

E-mail: kamchatka@sur.ru

Почтовый адрес:

683004,

г. Петропавловск-Камчатский,

а/я 12

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Астрахань

Представитель

СОЛОПОВ Алексей Петрович

Астрахань, ул. Белгородская,

д. 15а, литер строения А,

пом. 5

Тел./факс: (8512) 30-72-35

E-mail: astrakhan@sur.ru

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород

Представитель

ГОРИН Сергей

Вениаминович

Нижний Новгород,

пр. Ленина, д. 16Б, оф. 516

Тел./факс: 8 (831) 240 00 20,

моб.: +7 920 257 94 24

КРАСНОДАРСКОЕ

региональное общественное

учреждение «Центр информации

и аналитики РПСМ»

Директор, заместитель

председателя РПСМ

АГЕЕВ Александр

Евгеньевич

Новороссийск, наб. им. адм.

Серебрякова, д. 15

(Международный

центр моряков)

Тел./факс: (8617) 61-33-55

E-mail: cia@sur.ru

Почтовый адрес:

353922, г. Новороссийск,

а/я 439





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, КАК НАС НАЙТИ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ПОМОЩЬ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большая Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.
Тел.: (499) 151-24-78,
151-24-90,
факс: (495) 234-43-68
Почтовый адрес: 125315,
Москва, а/я 61

Председатель Федерации
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

Председатель профсоюза
СУХОРОУКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большая Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.
Тел.: (499) 151-24-78,
151-24-90, (495) 229-91-19,
факс: (495) 234-43-68
E-mail: union@sur.ru
Почтовый адрес: 125315,
Москва, а/я 61

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

Председатель ЦС
профсоюза

СИРОТЮК Валентин
Михайлович
109004, Москва, Земляной вал, д. 64, стр. 2, к. 324
Тел./факс: (495) 915-80-58

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

Председатель профсоюза
КОЗАРЕНКО Василий
Васильевич
198035, г. Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 11, оф. 2
Тел./факс: (812) 490-97-74,
моб.: (911) 966-12-56
E-mail: ktprim@mail.ru

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

Председатель профсоюза
КУДИШКИН Владимир
Александрович
183038, Мурманск,
ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: prof@mtf.ru

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

Председатель профсоюза
КАБАНОВ Владимир
Александрович
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, корп. 2, оф. 10-Н, лит. «А»
Тел./факс: (812) 380-70-52,
моб.: (911) 947-03-37
E-mail: unionpilots@mail.ru
Почтовый адрес: 198035,
Санкт-Петербург, а/я 8

АРКТИЧЕСКАЯ территориальная организация

Председатель
КЛИНДУХОВ Петр Иванович
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 1. Тел./факс: (8152)
42-28-60, 42-28-15
E-mail: murmansk@sur.ru
Почтовый адрес: 183012,
г. Мурманск, а/я 123

КАМЧАТСКАЯ региональная организация

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

МАГАДАНСКАЯ региональная организация

Председатель совета
СЕМЧУК Татьяна Константиновна
685000, Магадан, Портовое
шоссе, ОАО «Магаданский
МТП», профком докеров
Тел./факс: (4132) 69-21-49

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель совета
СУХОРОУКОВ Юрий Юрьевич
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10/2, 7-й этаж.
Тел./факс: (812) 718-63-80.
E-mail: petersburg@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 210

СЕВЕРНАЯ региональная организация

Председатель совета
КРАШОШТАН Александр
Анатольевич
163061, Архангельск,
пр. Ломоносова, д. 58,
корп. 1 стр. 1.
Тел./факс: (8182) 63-72-60

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

Председатель совета
ДРОБАХИН Николай Михайлович
Астрахань, ул. Краснова, д. 31
Тел./факс: (8512) 58-55-97
Почтовый адрес: 414016,
г. Астрахань, а/я 2

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

Председатель
координационного совета
ПОПОВ Николай Яковлевич
353900, Новороссийск,
ул. Победы, д. 16 Б
Тел./факс: (8617) 61-18-05,
61-38-44.
E-mail: ugmor@nvrsk.ru



ITF В РОССИИ

ITF координатор
ФИШОВ Сергей Алтерович
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2,
7-й этаж, оф. 725
Тел./факс: (812) 718-63-80,
моб.: +7 911 096 93 83
E-mail: fishov_sergey@itf.org.uk

ITF инспектор
ОСИЧАНСКИЙ Петр Иванович
690019, Владивосток,
ул. Стрельникова, д. 3А
Тел./факс: (4232) 512-485,
моб.: +7 914 790 6485
E-mail: osichansky_petr@itf.org.uk

ITF инспектор
АНАНИНА Ольга Федоровна
353900, Новороссийск,
Набережная им. адмирала
Серебрякова, д. 15/2,
Международный центр
моряков, офис 32, 3 эт.
Тел./факс: +7 (8617) 612-556,
моб.: +7 988 762 12 32
E-mail: ananina_olga@itf.org.uk

ITF инспектор
МАМОНТОВ Вадим
Владимирович
236039, Калининград,
ул. Серпуховская, д. 30, офис 1.
Тел./факс: (4012) 65-63-72,
65-68-40,
моб.: +7 906 238 68 58
E-mail: mamontov_vadim@sur.ru

ITF Инспектор
ПАВЛОВ Кирилл Игорьевич
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10/2,
7-й этаж, офис 725.
Тел./факс: (812) 718-63-80,
моб.: +7 911 929 04 26
E-mail: pavlov_kirill@itf.org.uk



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

Электромеханик земснаряда «Gibraltar» (флаг Кипр)

Алексей КОБЫЛКИН

– Алексей, почему Вы решили стать моряком?

– Я из Архангельска, а это морской город. Все мои друзья и знакомые так или иначе связаны с морем. Это и предопределило мою будущую профессию.

– Что Вы заканчивали?

– Высшее военно-морское училище в Пушкине, диплом инженера-электрика. Кроме того, Поморский государственный университет (САФУ), получил юридическое образование.

– С каким судном связаны самые яркие впечатления и почему?

– С этим судном и связаны. «Gibraltar» намывает песок в районе будущего порта Solamaju, это в Малайзии. Раньше я никогда так далеко не забирался, работал на судах «Северного морского пароходства». Впечатлений полно.

– Какие качества, на ваш взгляд, присущи моряку?

– Всегда необходимо сохранять спокойствие. Бывает, что все разом навалится, и хочется все забросить. Плюс работа вдали от дома, семьи, близких. Не каждый выдержит долгую разлуку.

– Ваши интересы и увлечения?

– Читать люблю, увлекаюсь индийской философией, спортом.

– Что надо сделать, чтобы привлечь молодежь на флот, а профессия моряка обрела былую славу?

– Без государственной программы в этом вопросе не обойтись. Проблем действительно немало. Я недавно продал рабочий диплом, что, включая медицинскую справку, обошлось мне

более 20 тысяч рублей. Разве это дело? Посмотрите, какие у нас суда под российским флагом! Очевидно, что флот стареет. Вот попадешь на подобное судно, только замучаешься с ремонтом постоянно выходящих из строя механизмов.

– Что для вас значит профсоюз?

– Профсоюз всегда поможет – где советом, где вмешательством в ситуацию, возьмет на себя урегулирование проблем с моим работодателем. Поэтому я являюсь членом РПСМ. 





7 ИЮЛЯ

*С Днем
работников
морского
и речного
флота!*



WWW.SUR.RU