

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный
Вестник

www.sur.ru

№5 (86) 2012

ОДИНОКИЙ ГОЛОС КАПИТАНА



В НОМЕРЕ In this issue



Журнал Федерации профсоюзов работников морского транспорта

Редакционная коллегия:

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

Редакция:

Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
Наталья Соколова
Наталья Куликова
Герман Петелин
Роман Канунник
Ольга Лукина

Дизайн, верстка
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:
Виктор Никольский,
и.о. капитана на т/х «Faina»,
захваченном сомалийскими пиратами в 2008 году.

ВРЕМЯ РПСМ

SUR TIME

- Счастливого плавания, «Инженер Вешняков»! **4 – 5**
«Дорога с двухсторонним движением» **8**
Старлей Морочко проверками не «заморачивается» **10 – 11**
Роструд и ФМС дискредитировали себя **12 – 14**

ПИРАТСТВО

PIRACY

- Одинокий голос капитана **6 – 7**

Сводная конвенция

MLC-2006

- РМРС предупреждает: нормы MLC нужно выполнять **15**

В ЗОНЕ ВНИМАНИЯ

IN THE ZONE OF ATTENTION

- Спасение утопающих – дело рук самих утопающих? **20 – 22**

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

HISTORY PAGES

- Владимир Барзунов: «Как я вез бомбы. Ядерные» **36 – 38**

ВМЕСТЕ МЫ СИЛА! 32-34



БОЛЬНОЙ ВОПРОС ДЛЯ МОРЯКОВ

Суммы страховых взносов в Пенсионный фонд для моряков, работающих на иностранных судах, могут вырасти в три раза.

Правительство России преподнесло очередной сюрприз морякам – внесло в Госдуму проект Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обязательного пенсионного страхования». Документ предусматривает трехкратное повышение страховых взносов в Пенсионный фонд для так называемой категории самозанятых граждан. В эту категорию входят как мелкие предприниматели, так и адвокаты, и нотариусы, занимающиеся частной практикой. Повышение распространится на моряков, работающих на судах под иностранными флагами, которые имеют право добровольно застраховаться в Пенсионном фонде. Для них уровень взносов установлен такой же, как для самозанятых.

Сейчас законопроект прошел первое чтение в Государственной Думе. Если документ приобретет статус закона, то уже в следующем году размер взносов в ПФР для самозанятых будет определяться не из однократного минимального размера оплаты труда (МРОТ), как сейчас, а двукратного в 2013-м, 2,5-кратного – в 2014-м и 3-кратного – в 2015 году.

Это значит, что фиксированный страховой взнос в ПФР с 14386 рублей в 2013 году возрастет до 32479 рублей, а в 2015 году – до 46845 рублей.

Первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук, который является членом экспертного совета комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов считает, что из-за повышения страховых взносов самозанятые граждане могут уйти в тень и не производить отчисления взносов в ПФР.



Фото А. Гараева

Также это может отпугнуть и моряков, работающих у иностранных судовладельцев.

– Мы очень долго убеждали наших членов профсоюза, работающих под иностранным флагом, чтобы они становились на учет в ПФР, платили взносы и тогда имели право на минимальную трудовую пенсию, – рассказывает профсоюзный лидер. – В некоторых регионах РПСМ даже удалось выстроить централизованную систему по выплатам страховых взносов в ПФР. Суть ее заключается в следующем: моряки оставляют доверенность на профком, который их страхует и платит за них взносы. Но теперь моряки могут пересмотреть свое отношение к этой проблеме.

В качестве примера Ковальчук приводит статистику по самозанятым. Из 12 миллионов россиян, относящихся к этой категории, на учете в ПФР стоят только 2,9 миллиона человек.

– Когда же страховые взносы увеличатся в три раза, то получение минимальной трудовой пенсии в глазах моряков будет выглядеть не так привлекательно.

По словам Ковальчука, свое стремление повысить страховые взносы правительство связывает с дефицитом в ПФР.

– Еще одним новшеством, направленным на снижение дефицита ПФР, является увеличение ожидаемого периода выплаты трудовой пенсии по старости, применяемого для расчета страховой части трудовой пенсии, так называемого периода дожития, с 19 лет в 2013 году до 21 года в 2015 году. Соответственно, размер пенсии уменьшится.

По словам Ковальчука, на самом деле этот показатель не имеет ничего общего с реальностью. По статистике значительная часть мужчин до пенсии даже не доживают.

– Так что это довольно странная система расчета, – убежден Игорь Ковальчук. – Ведь на самом деле проблема дефицита ПФР лежит в другой плоскости – в России очень низкая собираемость страховых взносов. Потому что работодатели либо не оформляют трудовые отношения с работниками, либо официально платят своим подчиненным минимальную зарплату, а остальные деньги выдают в конвертах. 

СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ, «ИНЖЕНЕР ВЕШНЯКОВ»!

В порту Архангельск руководство Северного морского пароходства, профком плавсостава ОАО «СМП» Российского профсоюза моряков, моряки, городские власти и представители морской общественности приняли участие в торжествах по поводу приема в эксплуатацию теплохода «Инженер Вешняков». Мероприятия состояли из поднятия флага РФ, освящения теплохода и получения классификационных документов на право плавания от РМРС и Роспотребнадзора.

Т/х «Инженер Вешняков» – многоцелевое судно, предназначенное для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, крупногабаритных грузов, оборудовано также для перевозки контейнеров международного стандарта. Решением совета директоров компании судну было присвоено имя Анатолия Ивановича Вешнякова, бывшего главного инженера пароходства,



Т/х «Инженер Вешняков» – многоцелевое судно, предназначенное для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, крупногабаритных грузов.

старшего механика судов пароходства, Героя социалистического труда, Почетного гражданина города Архангельска, известного рационализатора и изобретателя.

Аккурат за день до начала официальных мероприятий по случаю пополнения флота пароходства, аттестацию рабочих мест на судне провели главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк, главный инспектор по труду Северной региональной организации РПСМ Игорь Козьмин и лидер профкома плавсостава ОАО «СМП» Сергей Портенко.

Как рассказал Е. Хижняк, несмотря на то, что судно было построено более двадцати лет назад, его состояние великолепное. «Условия труда на судне хорошие, – отметил он. – Необходимая для работы морякам спецодежда и спецбухвь есть, жилищные условия на «Инженере Вешнякове» отличные,

с рационом питания проблем нет. Коллектив на судне дружный: моряки уже сработались, поскольку знают друг друга не один год. Всего в экипаже 16 человек. Практически все они архангелогородцы, но есть моряки и из Ростовской и Куйбышевской областей, Красноярского края, Казахстана, Ставропольского края».

В салоне теплохода «Инженер Вешняков» будет установлен широкоформатный телевизор – подарок экипажу от Российского профсоюза моряков, который вручил председатель профкома Сергей Портенко.

РПСМ желает экипажу спокойных рейсов, достойной зарплаты и всегда возвращаться к родным и близким в полном здравии.

ЛЕД ТРОНУЛСЯ

Члены экипажа теплохода «Советская гавань» (флаг РФ) начали получать задержанную заработную плату: морякам вернули \$150 тысяч из \$200 тысяч долга. Об этом сообщил председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов.

Напомним, т/х «Советская гавань» с конца прошлого года стоит на ремонте в порту Тяньзинь. Контракты членов экипажа закончились еще весной 2012 года, но домой на Родину никто не мог вернуться из-за отсутствия денег. Родственники моряков обратились в Российский профсоюз моряков с просьбой помочь команде.

РПСМ забил тревогу, и о проблемах россиян узнали в Дальневосточном следственном управлении на транспорте, службе занятости и Федеральном агентстве морского и речного транспорта. Профсоюз настаивал на проведении



т/х «Советская гавань»

проверки в отношении работодателя моряков и круинга «Паллада». К сегодняшнему дню большая часть экипажа уже вернулась на Родину. Сейчас на танкере в Китае остаются шестеро российских моряков.

Несмотря на то, что лед тронулся, РПСМ продолжает требовать привлечь к ответственности российского владельца. С этой просьбой профсоюз повторно обратился в Ванинскую транспортную прокуратуру, Федеральную службу по труду и занятости, Государственную инспекцию труда в Хабаровском крае и Федеральную службу по надзору в сфере транспорта.

«Мы уверены, что были нарушены требования международных морских стандартов, – сказал лидер ДВРО. – Например, статья 94 Конвенции ООН по морскому праву и национальное законодательство о торговом мореплавании».

ВСЕМ СПАСИБО!

Бывшие члены экипажей судов кипрской компании «Admibros» празднуют победу: двадцать моряков получили задержанную заработную плату в общей сумме на \$111 тысяч. Колоссальную работу для этого проделали Московская первичная профсоюзная организация плавсостава Российского профсоюза моряков и ИТФ в России. «Огромное спасибо за участие, – написал моряк. – Приятно признать, что организации не зря существуют». Профсоюз в свою очередь говорит спасибо адвокатской конторе в Лондоне и лично Брюсу Хайлею, без которых эта долгожданная победа была бы невозможна.

Началась эта история больше года назад. Тогда компания «Admibros» обанкротилась, и сотни членов экипажей оказались брошенными в портах по всему миру. По иску банка-залогодержателя теплоходы компании были арестованы: часть моряков, в тот момент находившихся на борту судов, получила заработанные деньги за счет продажи теплоходов. Однако были и те, кто к тому времени списались



Сергей Фишов

на берег. Доказать право бывших членов экипажей на получение зарплат – вот в чем состояла самая большая сложность.

Как показало время, все решаемо: адвокаты моряков заключили соглашение с банковскими коллегами, что в случае, если первые смогут доказать факт задолженностей перед списавшимися членами экипажей, то банк погасит долг за счет вырученных средств от продажи судов.

«Процесс этот оказался нелегким, – рассказал координатор ИТФ в России Сергей Фишов. – Но наша команда работала слаженно, тем более что мы заручились поддержкой хороших адвокатов, которые и доказали, что компания «Admibros» имела задолженность, а значит, списавшиеся моряки тоже могли претендовать на выплату денег».

На прошлой неделе стало известно, что все моряки, написавшие заявления на выплату задолженностей, получили деньги. На этом громкое дело «Admibros» можно считать закрытым!

15 октября в территориальных водах Нигерии совершено пиратское нападение на буксир «Bourbon Liberty-249», принадлежащий французской компании «Bourbon». В качестве живого товара нигерийские бандиты утащили с судна моряков: эстонца и шестерых россиян. Это официальная информация, выданная МИД России. Больше не знает никто, или знает, да не говорит. А посему неизвестно, находятся ли наши ребята в руках национальных, если можно так выразиться, борцов за справедливость, имеющих хорошо оснащенные лагеря в джунглях, современные средства связи, банковские карты и более-менее цивилизованное отношение к заложникам. Или их похитили полуграмотные воинствующие отморозки, которые, обкурившись местного наркотика, развлекаются тем, что дают автоматные очереди поверх голов своих пленников. В Нигерии хватает и тех, и других, и в любом случае жизнь пленных моряков зависит от того, сторгуются ли бандиты и судовладелец. Каково жить у пиратов и месяцами гадать, выкупят тебя или нет, дадут достойную цену за твою голову и головы твоих товарищей, хорошо знает российский капитан Виктор Никольский. Когда вслед за сомалийскими пиратами западноафриканские ушкуйники* поставили на конвейер кражу моряков, капитан обратился к нашему гаранту – Президенту России. Ни в чем не обвиняя, не упрекая, как к отцу родному.



Виктор Никольский

ОДИНОКИЙ ГОЛОС КАПИТАНА

Уважаемый Владимир Владимирович! Я, капитан т/х «FAINA» Никольский Виктор Анатольевич, провел в плену у сомалийских пиратов 134 дня.

Обращаюсь к Вам как к гаранту нашей Конституции с просьбой взять на контроль ситуацию с захватом моряков бандитами в Гвинейском заливе.

Уже стало очевидно, что пиратские действия переместились в новый регион, а именно на Западно-Африканское побережье. Нападения на моих коллег происходят на глазах военно-морских сил суверенных государств Того, Нигерии. Моряки превратились в живой товар! Почему молчит наше Министерство иностранных дел? Где ноты протеста, требования к правительствам этих стран остановить бандитов, взять под контроль ситуацию, не допустить превращения Гвинейского залива в Аденский залив? К сожалению, мы не видим ни реальной озабоченности, ни конкретных дел по исправлению ситуации. Последний захват наших моряков на т/х «Bourbon Liberty-249» показал еще раз, что мировому сообществу и России наплевать на то, что власти Нигерии потеряли контроль

в своих внутренних водах. Пираты уже начали отбирать заложников по расовому принципу. Я бы хотел услышать Ваше мнение по этому вопросу.

Когда я был в плену и смотрел в дуло сомалийского автомата, я говорил их вожаку: «Зря ты связался с русскими, моя страна тебе не простит жестокого обращения с нами!» И тот верил, что это не пустые слова. На самом деле моей стране и эсминцу «Неустршимый», который курсировал неподалеку от места нашего плена, была, по крайней мере, безразлична моя судьба.

Прошу Вас, не совершайте еще раз ошибку – защитите наших граждан! Я не призываю бомбить этих несчастных злодеев, но Вы для того и взяли власть в свои крепкие руки, чтоб мы знали: «За нами Путин и Сталинград!»

Еще один немаловажный вопрос – почему до сих пор, как страшная тайна, скрываются имена моих товарищей? У захваченного в плен капитана есть имя, фамилия, место жительства так же, как и у членов его экипажа. Мои товарищи в беде, и их семьи вправе рассчитывать на моральную поддержку. Поверьте, это нужно

и семьям, и самим морякам – знать, что ты не один, за тобой великая страна. Это дорогого стоит!

Почему в нашем морском городе работает компания, которая направляет людей в опасные районы и уклоняется от общения с прессой? Не это ли одна из причин, что во всех публикациях, связанных с захватом моряков, масса домыслов, фантазий и откровенной чуши? С каких пор решение судеб моих товарищей стало личным корпоративным делом?

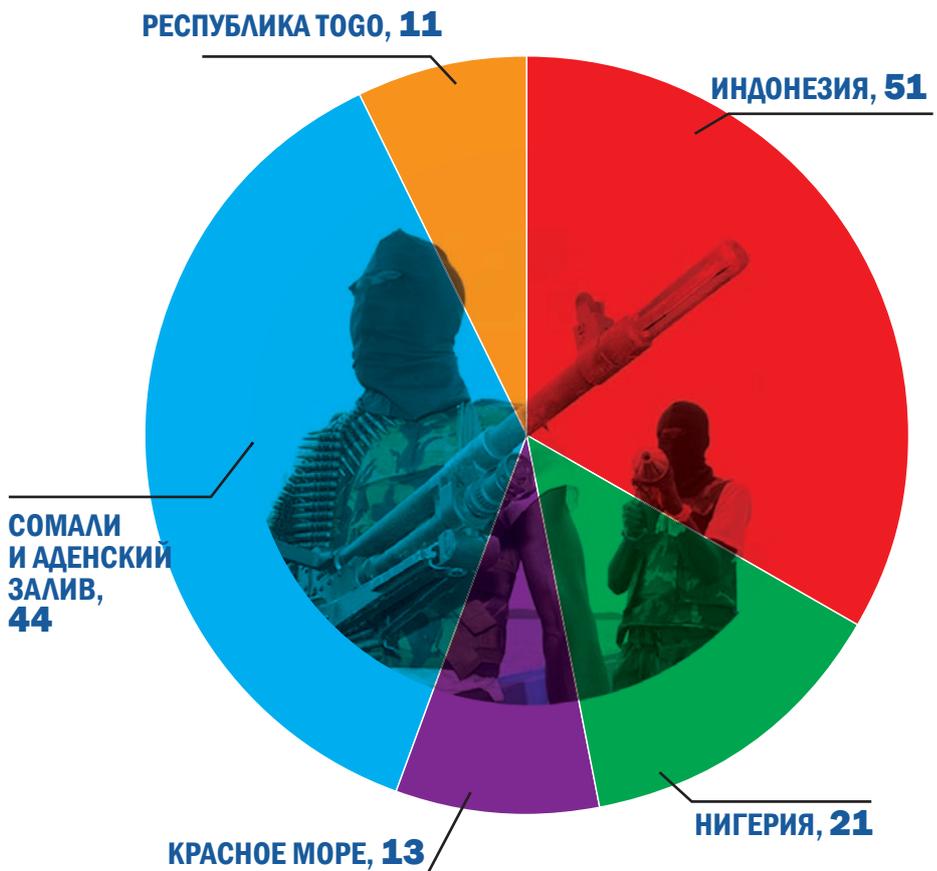
Я прошу Вас встретиться с теми, кто побывал в этих враждебных водах и испытал все «прелести» общения с пиратами. Вы же встречаетесь с представителями регионов, выслушиваете их наиболее проблемные, находите решения. Нас, моряков, очень много, и мы не меньше других вносим свой значительный вклад в экономику России. Российские моряки считаются высококвалифицированными профессионалами своего дела, это признается во всем мире! Профессия моряка должна стать снова привлекательной для нашей молодежи.

Я хочу гордиться своей страной и своим Президентом!

С уважением, капитан танкера
«Капитан Коваленко»
Виктор Анатольевич Никольский,
Санкт-Петербург

Позицию капитана понять не сложно – каждый российский моряк должен быть уверен: за ним стоит его страна, его народ, его Президент! Россия входит в Совет Безопасности ООН и активно участвует в мировом судоходстве – так давайте вместе сделаем моря свободными для плавания. Но голос капитана не был услышан. Более того, нашлись и такие, кто начал обвинять Никольского, которого бандиты пять раз выводили на расстрел, что он ничего не понимает в «пиратском деле», лучше не шуметь, иначе можно навредить пленникам!

Да наше молчание уже сто раз навредило, и не только пленникам-заложникам, а всем морякам, работающим в том районе. Ведь дождалось, что африканские адмиралы-коррупционеры, «профи» из тех, кто не может догнать и задержать баржу с ворованной соляр-



По данным отчета Международного морского бюро (ИМБ), всего по миру за период с января по сентябрь 2012 года было зарегистрировано 233 пиратских нападений на суда. На диаграмме отмечены регионы с наибольшей пиратской активностью.

кой, оказались еще и врунами. Сначала всему миру объявили, что они догнали и освободили упомянутый буксир «Bourbon Liberty-249», который вообще-то был попросту брошен пиратами после того, как они утащили весь европейский комсостав. Теперь на борту специального судна «Myre Seadiver» обнаружили незаконное оружие и поэтому арестовали российский экипаж. Бравые симэны забыли рассказать, что за три недели до инцидента дали «добро» на заход «Myre Seadiver» в Лагос. Они были прекрасно осведомлены и о типе судна, и о наличии оружия, поскольку «Myre Seadiver» как раз и занимается тем, чем должны заниматься нигерийские ВМС – охраной судов и экипажей, работающих в Гвинейском заливе. На борту «Myre Seadiver» – наши ребята, бывшие спецназовцы, которые как частная охрана сопровождают российские суда, и в от-

личие от нигерийских охранников у них в автоматных магазинах всегда есть патроны.

А мы все молчим: как бы чего не вышло. Хотя Нигерия – это не Сомали, там есть государственный строй и власть. С этой властью у России дипломатические и всякие разные политико-экономические отношения. И товары мы туда ввозим, и у себя в стране обучаем и готовим нигерийских специалистов, между прочим, по государственной линии, то есть, за счет бюджета.

Глядя на это безобразие, и выступил капитан Никольский. И пусть те, к кому он обратился, его не услышали, но надежда умирает последней.

* Ушкуйники – в XI-XV вв. новгородская вольница, отправлявшаяся на разбойничьи завоевания по рекам на ушкуях (парусно-гребных лодках). Проникала далеко на Север и Восток, содействовала расширению торговли и колоний Новгорода. Это были профессиональные бойцы, имевшие первоклассное по тем временам доспехи и вооружение.

«Дорога с двухсторонним движением»

В Санкт-Петербурге состоялась V Международная конференция «Санкт-Петербург – морская столица России. Кадровая политика». Более 300 представителей транспортной отрасли собрались в городе на Неве, чтобы обсудить текущую ситуацию и поделиться опытом привлечения и удержания лучших кадров.

На этот раз морской тематике уделили-таки должное внимание – участниками стали представители судоходных компаний, учебных заведений и профсоюзов. Вместе с чиновниками из соответствующих ведомств они попытались найти оптимальное и эффективное решение проблемы острой нехватки кадров на флоте – как в количественном, так и в качественном отношении.

ЧИНОВНИКИ УСЛЫШАЛИ МОРЯКОВ

Открывая рабочую сессию, Олег Зборовский, начальник отдела безопасности на морском и речном транспорте Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ, упомянул: кампания, запущенная профсоюзом моряков против знаменитого приказа № 62, доставила ведомству немало хлопот. По его собственному признанию, чиновник был поражен огромным количеством писем от моряков, требовавших не допустить принятия Положения о дипломировании, которое запретило бы занимать командные должности на судах лицам со средним образованием. Он заверил присутствующих, что ни одно обращение не было проигнорировано, однако чиновничье видение системы морского дипломирования осталось прежним. «Учиться нужно, дипломирование моряков должно осуществляться по единому стандарту», – подчеркнул О. Зборовский.

СРЕДНЕЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ

На состоявшейся в рамках мероприятия пресс-конференции самым «востребованным» спикером стал председатель комитета ГД ФС РФ по образованию А. Дегтярев. Он заверил обеспокоенных журналистов: ни у кого даже в мыслях нет губить среднее образование! Напротив, СПО остается и в перспективе трансформи-

руется в стартовую площадку для получения бакалавриата. «Не будет ПТУ в привычном понимании, мы хотим сегодня уйти от этого, зато будут колледжи и техникумы, выдающие дипломы о среднем профессиональном образовании», – отметил он.

При этом, по словам чиновника, чтобы отвечать требованиям времени, образованию необходима тесная связь с бизнесом. «Инвестиции в систему образования у нас очень невелики, а ведь это должна быть «дорога с двухсторонним движением», – подчеркнул А. Дегтярев.

Другая важная задача – снижение оттока квалифицированных специалистов за рубеж. С резонансной инициативой на заданную тему выступил В. Тюльпанов, предложив приравнять работу на судне под российским флагом к службе в армии. Он заверил присутствующих, что со всей решимостью будет добиваться поддержки этого предложения.



Ю. Сухоруков: «При всем уважении к ЛИВТУ, из восьми факультетов шесть – не морские. Так почему же, стремясь создать единый морской ВУЗ, мы первое присоединяем ко второму?»

«ПРОБЛЕМА, О КОТОРОЙ МАЛО ГОВОРЯТ»

Так обозначил вопрос снижения дисциплины на флоте президент ГМА им. адм. С. О. Макарова И. Костылев. «Много лет в академии была военная кафедра, что позволяло поддерживать дисциплину на должном уровне, – отметил он. – А теперь мало того, что военную кафедру сократили, так мы еще и потеряли династийность в морских семьях. Зная сегодняшнего времени – это эгоизм. Но на флоте должен быть КУРСАНТ, а не СТУДЕНТ, это две большие разницы. И учить его, конечно, должен МОРЯК».

Что касается объединения двух «водных» ВУЗов Санкт-Петербурга, утверждалось: ничьи права не ущемлять, традиции не потеряют! Наоборот, при сохранении бренда «Макаровка» статус академии повысится до университета, и обновленный ВУЗ сможет оперативно реагировать на потребности рынка. Студенты СПбГУВК станут курсантами со всеми вытекающими последствиями, в частности, с повышением той самой пресловутой дисциплины, а курсанты ГМА вообще автоматически перейдут в объединенный ВУЗ.

Ложку дегтя в эту бочку меда внес председатель РПСМ Ю. Сухоруков – «человек, который знает все», как его шуточно представил И. Костылев. «В Макаровке есть четыре специализированных морских факультета, – подчеркнул Ю. Сухоруков. – При всем уважении к ЛИВТУ, из восьми факультетов шесть – не морские. Так почему же, стремясь создать единый морской ВУЗ, мы первое присоединяем ко второму? Я думаю, что если мы это сделаем, то лет через 10 поймем, какую величайшую ошибку совершили. Ведь качество морского образования от этого точно не повысится! Что нам действительно нужно, так это возрождение военной кафедры».



Докеры обратились в Общественную палату

Российский профсоюз докеров (РПД) просит Общественную палату защитить свою первичку от беспрецедентного давления силовиков.

Как рассказал председатель РПД Василий Козаренко, обращение подготовлено и направлено в Общественную палату. В нем профсоюз просит общественников провести слушания по ситуации в порту Восточный (п. Врангель, Приморский край), где в начале лета было возбуждено сразу восемь уголовных дел против профлидера первичной профсоюзной организации РПД Леонида Тихонова. Его обвиняют в растрате и присвоении денег на новогодние подарки. По мнению докеров, все дела против Тихонова были сфабрикованы, чтобы «задушить» несговорчивую организацию.

По словам Козаренко, сейчас на членов профсоюза оказывается жесточайшее психологическое давление.

Все докеры, состоящие в профсоюзе, уже по несколько раз были допрошены в полиции и прокуратуре.

— После рабочих смен к проходной приезжают на автобусах местные силовики и увозят членов первички для так называемых допросов в рамках уголовного дела против Тихонова, — рассказывает Козаренко. — Однако на этих допросах правоохранители не задают вопросов по существу. А только спрашивают докеров, зачем вам нужен этот профсоюз? Зачем вам надо платить взносы?

Некоторые докеры после таких бесед по душам с силовиками пишут заявление о выходе из профсоюза.

— За полгода, что прошли с момента возбуждения уголовного дела против Тихонова, профсоюзная организация «сократилась» на 25 процентов, — рассказывает Козаренко. — Так что теперь становится понятно, что уголовное дело было направлено не против Тихонова, а против всей первичной организации, которая мешала руководству порта.

Козаренко напоминает, что уголовное дело против Тихонова было возбуждено в конце июня 2012 года по заявлению директора Восточного порта Александра Лазарева. Он просил полицию проверить расходование средств на культурно-массовую работу — спортивные и другие праздники. После проверки полицейские возбудили сразу восемь уголовных дел

против Тихонова, обвинив его в присвоении и растрате денег, выделенных на новогодние подарки членам профсоюза. Однако еще с 24 ноября 2011 года по новому колдоговору деньги на культурные и спортивные мероприятия стал контролировать не профсоюз, а комиссия с участием дирекции порта.

Так что никакого отношения к этим деньгам Тихонов не имел. Более того, никто из членов профсоюза не жаловался, что ему якобы не хватило подарков.

— По российским законам профсоюзы ведут свою хозяйственную деятельность самостоятельно и не подотчетны работодателю. Финансово-хозяйственную деятельность профсоюза может проверять только ревизионная комиссия, — поясняет юрист Сергей Кручинкин. — Поэтому возбуждение уголовного дела против профлидера мог инициировать работодатель.

Между тем докеры утверждают, что все следственные действия проводились с грубейшими нарушениями закона, документация изымалась без описи и понятых. По словам Василия Козаренко, все действия полицейских были обжалованы в суде. Также было обжаловано постановление о возбуждении уголовного дела. Суды первой инстанции отказались удовлетворять требования докеров. Теперь эти решения будут обжалованы в вышестоящих инстанциях. [↗](#)

Старлей Морочко проверками не «замораживается»

Полицейские упорно не замечают жалоб профсоюза и не находят в махинациях судовладельцев состава преступлений.

Российский профессиональный союз моряков обжаловал отказ в возбуждении уголовного дела против предпринимателя из Владивостока Евгения Урсакия. По мнению профсоюза, бизнесмен грубо нарушал трудовое законодательство России, обманывая государство и моряков. За это его должны судить, как минимум, по двум статьям: «Мошенничество» и «Незаконное предпринимательство». Однако приморские стражи порядка не возбуждают уголовное дело, потому что бизнесмен отрицает свою вину! Корреспондент «МПВ» не исключает, что Евгений Урсакий обладает гипнотическими способностями, под воздействием которых приморские полицейские становятся самыми доверчивыми полицейскими в мире.



На бурную предпринимательскую деятельность гражданина Евгения Урсакия, который сейчас возглавляет ООО «Совгаваньский рыбопромышленный комбинат», РПСМ обратил внимание после жалобы Дмитрия Зимина. В мае 2011 года он через представительство иностранной компании «Hogla Far East Limited», которое располагается во Владивостоке, трудоустроился на российский траулер «Надежда». На этом судне Зимин проработал все лето, но зарплату ему за этот период – 3500 долларов – так и не заплатили. Моряк обратился в профсоюз за помощью.

– При рассмотрении этой жалобы были выявлены грубейшие нарушения российского законодательства, – рассказывают юристы РПСМ.

Во-первых, индивидуальный контракт Зимина не отвечал ни по форме, ни по содержанию приказу Минздравсоцразвития от 2009 года, который утверждает примерную форму трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником

для работы в составе экипажей морских судов под государственным флагом России.

Во-вторых, в соответствии с положениями Трудового кодекса РФ и Кодекса торгового мореплавания РФ работодателем для членов экипажа судов под российским флагом должен выступать непосредственный судовладелец, которым в данном случае является

российское юрлицо ООО «Совгаваньский рыбопромышленный комбинат». Однако в контракте Зимина в качестве работодателя была указана кипрская фирма «Hogla Far East Limited», под которым стояла подпись некоего гражданина Урсакия.

По мнению юристов РПСМ, гражданин Урсакий не имел законного права заниматься трудоустройством и подписывать договоры с моряками. Кроме того, схема эксплуатации траулера «Надежда», когда в качестве работодателя на судне под российским флагом выступают иностранцы, противоправна по своей сути и имеет явные признаки мошенничества и уклонения от уплаты налогов.

Обнаружив все эти нарушения, РПСМ обратился в прокуратуру Приморского края и полицию с заявлением о проведении проверки в отношении гражданина Урсакия и возбуждении против него уголовного дела по статьям 159 УК РФ «Мошенничество» и 117 УК РФ «Незаконное предпринимательство».

Все доводы профсоюз подкрепил соответствующими документами: заявлением Зимина о нарушении его трудовых прав, его индивидуальным контрактом и обращением в Роструд. Также в своем заявлении РПСМ подробно перечислил все законы РФ, которые нарушил бизнесмен. Одним словом, профсоюз проделал всю ту работу, которой должны заниматься надзорные и правоохранительные органы. Стражам правопорядка оставалось только взять гражданина под белые ручки, но не тут-то было. Вначале отечественные Шерлоки Холмсы целых полгода не могли найти предпринимателя, хотя в заявлении РПСМ были указаны адрес представительства компании «Hogla Far East Limited» во Владивостоке (улица Станюкевич, дом 52) и даже мобильный телефон господина Урсакия.

Когда же полицейские разыскивали бизнесмена, то оказалось, что поводов для привлечения его к ответственности нет. Формальным поводом для вынесения постановления об отказе в возбуждении уголовного дела стал опрос бизнесмена, в ходе которого он заявил, что никаких трудовых договоров ни от имени «Hogla Far East Limited», ни от имени комбината никогда не подписывал. Также бизнесмен сообщил полицейским, что на должность директора ООО «Совгаванский рыбопромышлен-

ный комбинат» его назначали только 27 февраля 2012 года. Работодателем же Зимина с мая по август 2011 года, по словам предпринимателя, являлась кипрская компания «Hogla Far East Limited», которая на тот момент владела судном «Надежда».

В качестве подтверждения своих слов господин Урсакий предоставил внешнеэкономический договор между «Hogla Far East Limited» и ООО «Совгаванский рыбопромышленный комбинат» о пользовании судном «Надежда», а также копию фирменного бланка компании «Hogla Far East Limited» о якобы погашенной задолженности по зарплате перед Зиминным.

И как это ни странно звучит, словам бизнесмена полицейские поверили безоговорочно и даже не удосужились их хоть как-то проверить.

«В виду указанного в настоящий момент данные факты не выявляют оснований для возбуждения уголовного дела», – вынес заключение старший лейтенант полиции Морочко.

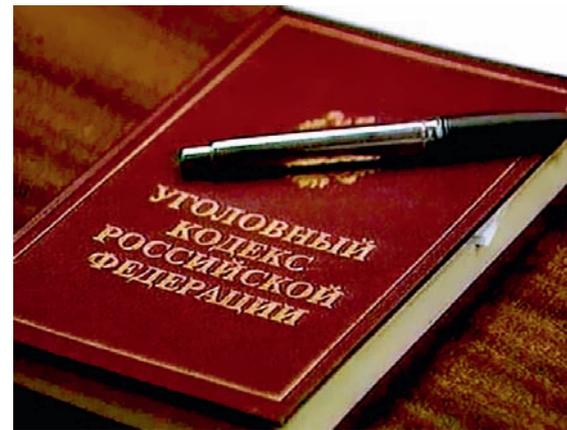
Эксперты горько шутят: «либо Урсакий владеет даром внушения, либо полицейского Морочко можно вносить в книгу рекордов Гиннеса как самого доверчивого полицейского в мире».

Хотя, скорее всего, полицейские просто не захотели утруждать себя поисками истины, и в таком случае

в книгу рекордов Гиннеса надо заносить не доверчивость отечественных пинкертонов, а их дремучую правовую безграмотность и беспросветную лень, граничащую с халатностью.

Ведь чтобы выяснить, кому в реальности принадлежит судно, достаточно было направить всего один запрос капитану морского порта, к которому написано судно.

По данным электронного модуля «Информационно-справочная система по регистрации судов» Росморречфлота, транспортный рефри-



Урсакия должны судить, как минимум, по двум статьям: 159 УК РФ «Мошенничество» и 117 УК РФ «Незаконное предпринимательство».

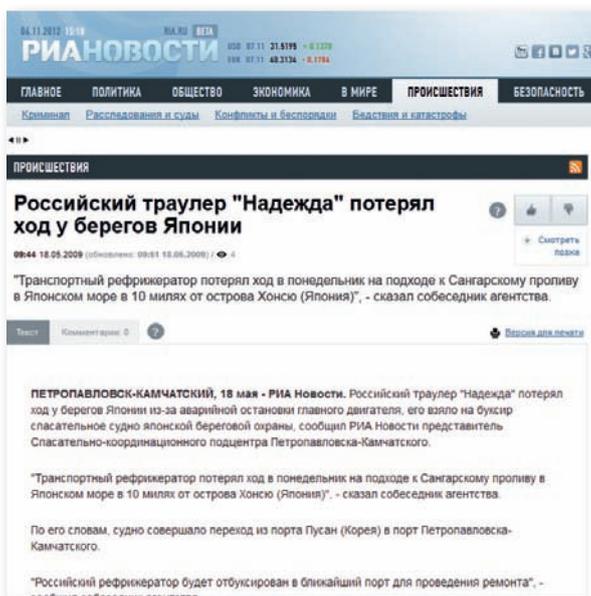
жератор «Надежда» с 2010 года зарегистрирован в государственном реестре морского порта Советская гавань, его судовладельцем является ООО «Совгаванский рыбопромышленный комбинат».

– Соответственно комбинат должен был выполнять функцию работодателя – заключать от своего имени трудовые договоры, выплачивать зарплату, обеспечивать условия безопасного труда и осуществление обязательного социального страхования членов экипажа, – поясняют юристы. – Кипрская компания эксплуатировать судно «Надежда» не могла. Так что показания Урсакия не соответствуют действительности.

Также, по словам юристов, информация о том, что гражданин Урсакий назначен был на должность директора в феврале 2012 года, не исключает возможности подписания им трудового контракта с Зиминным и требует отдельной проверки. Но ее также никто не проводил.

– Принятое решение об отказе возбуждения уголовного дела является поверхностным и незаконным, так как строится исключительно на объяснениях самого господина Урсакия, – считает в РПСМ.

Профсоюз уже обратился в прокуратуру Приморского края с просьбой об отмене данного постановления и проведении дополнительной проверки с целью возбуждения уголовного дела. [⚓](#)



«Надежда» с давних пор не отличается хорошей репутацией.

РОСТРУД И ФМС ДИСКРЕДИТИРОВАЛИ СЕБЯ

ЗАКРЫВАЯ ГЛАЗА НА НОВУЮ УЛОВКУ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ – АУТСОРСИНГ. ПРИ ПОПУСТИТЕЛЬСТВЕ РОСТРУДА В РОССИИ НАЧИНАЕТ ПРОЦВЕТАТЬ МОШЕННИЧЕСКАЯ СХЕМА ТРУДОУСТРОЙСТВА МОРЯКОВ. УЖЕ ЕСТЬ ПЕРВЫЕ ПОСТРАДАВШИЕ.

Судовладельцы придумали новую схему для обмана моряков. Ушлые бизнесмены переключают функции работодателя на круинговые агентства, которые берут на свое обслуживание суда под российским флагом по договорам аутсорсинга. Таким образом судовладельцы снимают с себя обязательства перед экипажами по выплате зарплаты и страхованию. В Российском профессиональном союзе моряков считают, что эта схема незаконна и вступает в противоречие с Трудовым кодексом России, Кодексом торгового мореплавания и целым рядом нормативных актов правительства. Однако надзорные органы, в частности Роструд, не принимают никаких мер и фактически попустительствуют правовому произволу.



Ярким примером подобного беззакония служит история моториста судна «Святой Павел» Романа Волкова.

В августе 2012 года во время стоянки в калининградском порту моряк тяжело заболел. Но капитан судна отказался рассчитать заболевшего члена экипажа и... бросил его на берегу на произвол судьбы без средств к существованию. К счастью, инцидент произошел не в Африке, моряк добрался до дома. Но уже четвертый месяц он не может взыскать с владельцев судна свою зарплату и компенсацию за дорогу.

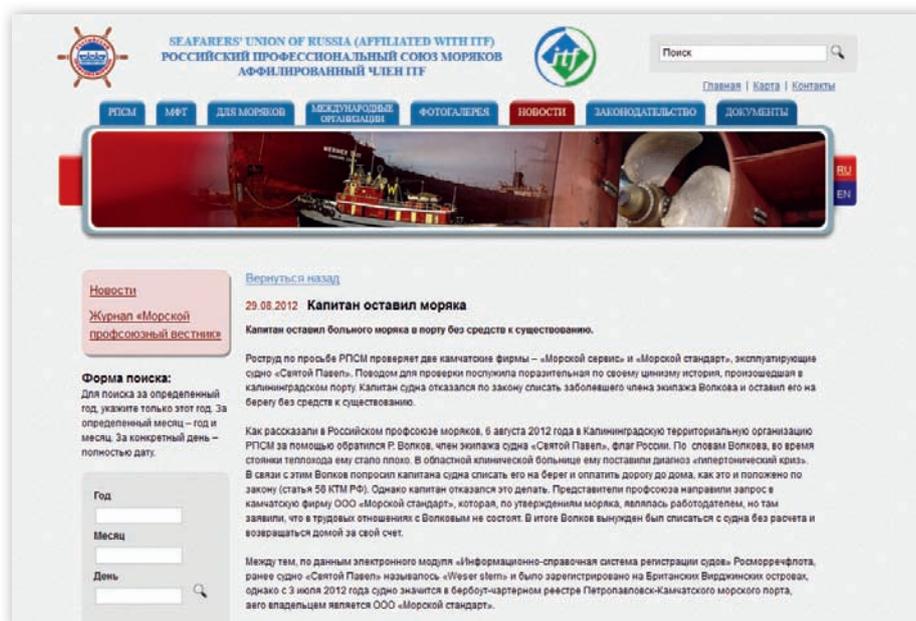
Российский профессиональный союз моряков взял ситуацию с Волковым под свой контроль. Однако в профсоюзе отмечают, что применению «аутсорсинговых схем» способствует бездействие Федеральной службы по труду и занятости (Роструд), которая фактически не контролирует посредническую деятельность по трудоустройству моряков на морские суда под государственным флагом России в качестве членов их экипажей.

Как рассказали в РПСМ, моторист Волков обратился за помощью в Калининградскую территориальную организацию РПСМ еще 6 августа 2012 года. Однако тогда попытка оказать моряку содействие в защите его трудовых прав не принесла результата.

В компании ООО «Морской стандарт», которой принадлежит судно «Святой Павел» заявили, что ничего моряку не должны, поскольку трудовые отношения с ним не оформляли.

Между тем, по данным электронного модуля «Информационно-справочная система регистрации судов» Росморречфлота, ранее судно «Святой Павел» называлось «Weser stern» и было зарегистрировано на Британских Вирджинских островах, однако с 3 июля 2012 года судно значится в бербоут-чартерном реестре Петропавловск-Камчатского морского порта, а его владельцем является ООО «Морской стандарт».

— Следовательно, работодателем Волкова должен был являться «Морской стандарт», — поясняют в РПСМ. — Поэтому мы обратились в Государственную инспекцию труда в Камчатском



“

СХЕМА ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА СУДНА «СВЯТОЙ ПАВЕЛ» В ПОРЯДКЕ ДОГОВОРА АУТСОРСИНГА С ООО «ВАЛКУР» ПРОТИВОРЕЧИТ ТРЕБОВАНИЯМ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА. В ЧАСТНОСТИ, В СТАТЬЯХ 58, 60 И 416 КТМ РФ, А ТАКЖЕ В ЧАСТИ 4 СТАТЬИ 228-1 ТК РФ ГОВОРИТСЯ, ЧТО НЕПОСРЕДСТВЕННЫМ РАБОТОДАТЕЛЕМ ДЛЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ ПОД ФЛАГОМ РОССИИ ЯВЛЯЕТСЯ СУДОВЛАДЕЛЕЦ.

”

крае с просьбой провести проверку компании, обратив особое внимание на соблюдение требований приказов Минздравсоцразвития России, которые регламентируют трудоустройства членов экипажей российских морских судов.

Но у Госинспекции труда в Камчатском крае, очевидно, есть свое особое видение российского законодательства. Деятели, окопавшиеся в надзорном органе, заявили, что претензии Волкова к судовладельцу не могут быть удовлетворены, поскольку моряк официально числился работником агентства «Валкур», которое обслуживало судно по договору аутсорсинга.

«В соответствии с договором аутсорсинга, заключенного между ООО «Морской стандарт» и ООО «Валкур», последний оказывает услуги по подбору членов экипажа на судно «Святой Павел». При этом члены экипажа судна не являются работниками ООО «Морской стандарт», а трудоустроены в ООО «Валкур», — говорится в материалах проверки Роструда.

В связи с этим требовать компенсации за дорогу и причитающую ему зарплату Волков должен не у судовладельца, а у круингового агентства.

«За разрешением вопросов, обозначенных в обращении РПСМ, Волков должен идти к непосредственному работодателю — ООО Валкур», — говорится в заключении Роструда. ►►►



То есть, с одной стороны, экипаж вроде на судне есть, а с другой, — его нет.

В РПСМ считают, что камчатские инспекторы Роструда подошли к проверке судовладельца, мягко говоря, поверхностно.

— Схема по использованию членов экипажа судна «Святой Павел» в порядке договора аутсорсинга с ООО «Валкур» противоречит требованиям российского законодательства, — поясняют юристы РПСМ. — В частности, в статьях 58, 60 и 416 КТМ РФ, а также в части 4 статьи 228-1 ТК РФ говорится, что непосредственным работодателем для членов экипажей судов под флагом России является судовладелец.

По словам юристов РПСМ, в пользу этого довода также свидетельствует установленный Минздравсоцразвития России (МЗСР) организационно-правовой механизм регулирования посреднической деятельности по трудоустройству моряков на морские суда под государственным флагом России.

— Будучи компетентным органом по реализации Конвенции МОТ № 179 «О найме и трудоустройстве моряков», МЗСР разработало типовой договор для моряков и работодателей, а также издало приказы № 939 и № 962, которые запрещают агентствам по найму брать на себя обязанности судовладельцев, как работодателей, — поясняют в РПСМ. — Более того, судовая роль по теплоходу «Святой Павел», в которой Волков значится мотористом под номером 15, только

Роструд, отвечающий за исполнение установленного им же механизма контроля за посреднической деятельностью по трудоустройству моряков на морские суда под государственным флагом России в качестве членов их экипажей, за два года так и не смог провести полноценную проверку компаний «Балтречфлот» и «Топсейл». Хотя обе компании явно нарушают российское законодательство и законные права моряков.

лишний раз доказывает, что он являлся членом экипажа этого судна — то есть работником ООО «Морской стандарт».

В связи с этим РПСМ вновь обратился в Роструд с требованием провести повторную проверку компании ООО «Морской стандарт».

В РПСМ отмечают, что это не единственный случай, когда судовладельцы используют схему аутсорсинга, чтобы переложить с себя обязанности судовладельца.

Например, специалисты ГУ Санкт-Петербургского регионального отделения ФСС РФ в ходе камеральной проверки

компании ООО «Балтречфлот», которой принадлежат морские суда «Кирстен» и «Леди Ольга», установили, что члены экипажей этих теплоходов не состоят в штатном расписании их владельца. Потому что эти теплоходы якобы находятся на комплексном обслуживании флота по трудовому аутсорсингу на основании Агентского соглашения (договора о предоставлении персонала) с ООО «Топсейл».

РПСМ ранее уже не раз обращал внимание Роструда на эти нарушения. Однако, как уже ранее писал «Морской профсоюзный вестник», Роструд, отвечающий за исполнение установленного им же механизма контроля за посреднической деятельностью по трудоустройству моряков на морские суда под государственным флагом России в качестве членов их экипажей, за два года так и не смог провести полноценную проверку компаний «Балтречфлот» и «Топсейл». Хотя обе компании явно нарушают российское законодательство и законные права моряков.

— Сейчас ситуация вокруг судна «Святой Павел» развивается по аналогичному сценарию, — рассказывают юристы РПСМ. — Мы пишем обращения в Роструд, апеллируя к законодательству РФ, а Госинспекции по труду на местах не замечают очевидных нарушений.

По мнению юристов, все это лишний раз свидетельствует о том, что Роструд не справляется с выполнением полномочий компетентного органа в области трудоустройства на суда под российским флагом. РПСМ уже не раз заявлял, что функции компетентного органа по реализации положений Конвенции МОТ 2006 о труде в морском судоходстве должен взять на себя в полном объеме Минтранс России.

— Соответствующие предложения уже направлены министру транспорта Соколову в плане его предстоящей встречи с руководителями транспортных профсоюзов, потому что Роструд и ФМС на этом поприще уже полностью дискредитировали себя, показав свою неэффективность, — поясняют в РПСМ.

По мнению РПСМ, заниматься этой проблемой должно профильное ведомство, в котором работают специалисты, разбирающиеся в морской специфике. 

РМРС ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: НОРМЫ MLC НУЖНО ВЫПОЛНЯТЬ!

1 октября в Санкт-Петербурге состоялся семинар Российского морского регистра судоходства «Международная конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве. Выполнение требований». В работе семинара приняли участие руководители судоходных компаний, круинговых компаний, морских учебных заведений. Причем не только Северо-Западного региона, но и Новороссийска, Астрахани и даже Казахстана.

Стоит отметить, что Российский профсоюз моряков с самого начала участвовал в обсуждении норм этого важнейшего для моряков документа и подготовке к ратификации Конвенции в России, а теперь является участником процесса внедрения ее положений в жизнь. В связи с этим ни один форум или конференция, посвященные вопросам MLC-2006, не обходятся без приглашения представителей РПСМ. Не стал исключением и семинар Регистра.

Специалисты РМРС поставили цель ознакомить участников семинара с основными положениями Конвенции, рассказать о методах выполнения требований, разъяснить систему контроля и определить основные обязанности судовладельца по выполнению конвенционных норм. Можно говорить о том, что уже в следующем году на судах появятся государственные инспекторы, которые будут проверять условия работы экипажа больше, чем по десяти параметрам, начиная от квалификации моряков и легитимности круинговой компании, через которую они получили работу, и заканчивая трудовыми договорами моряков и их заработной платой.

По мнению представителей РМРС, которое профсоюз моряков разделяет, применение норм Конвенции открывает ряд преимуществ не только для моряков, га-

ОСНОВНЫЕ ПРАВА МОРЯКОВ

Каждое государство-член обеспечивает в пределах своей юрисдикции полное уважение трудовых и социальных прав моряков в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.

Каждый моряк имеет право:

- на безопасное и надежное рабочее место, которое соответствует нормам безопасности;
- на справедливые условия занятости;
- на достойные условия труда и жизни на борту судна;
- на охрану здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и на другие формы социальной защиты

рантируя обеспечение их прав, контроль за соблюдением и приведение положения моряков в соответствие с общим для всех признанным минимальным стандартом, но и для судовладельцев. Ведь для них соответствие международным стандартам означает устранение недобросовестной конкуренции, повышение уровня мотивации команды (что увеличивает производительность труда), а также повышение эксплуатационной безопасности вследствие устранения негативного влияния человеческого фактора. Уже сейчас Регистр проводит добровольное освидетельствование судов, судоходных и круинговых компаний на соответствие требованиям Конвенции с тем, чтобы помочь российскому морскому сообществу заранее подготовиться к вступлению Конвенции в силу.

Вместе с тем нельзя не обратить внимание на тот факт, что в отношении защиты прав моряков возникает немало вопросов в связи с применением положений Конвенции на практике. Ряд государств уже подправили свое законодательство, а у нас еще даже не решили, в какой форме это будет проходить: то ли в Трудовом кодексе появятся отдельные главы о труде моряков, то ли внесут изменения в Кодекс торгового мореплавания, то ли подготовят отдельный «Закон о моряках», как это сделали в некоторых европейских странах.

Конвенция о труде в морском судоходстве вступит в силу в России 20 августа 2013 года. И очень хочется надеяться, что наше государство успеет к этому

сроку принять необходимые меры: не только назначит компетентный орган по обеспечению государственного контроля за соблюдением выполнения Конвенции, но и предоставит этому органу необходимый правовой инструмент для реальной работы. Иначе требования «Билля о правах моряков» будут носить чисто декларативный характер, как это уже случалось у нас с некоторыми морскими конвенциями. 

14 ОБЛАСТЕЙ ИНСПЕКЦИИ

- минимальный возраст;
- квалификация моряков;
- медицинское освидетельствование;
- трудовые договоры моряков;
- пользование услугами любой подлежащей лицензированию, сертификации или иным формам регулирования частной службы набора и трудоустройства;
- продолжительность рабочего времени или отдыха;
- уровень укомплектования судна экипажем;
- помещения для экипажа;
- условия для отдыха на борту судна;
- питание и столовое обслуживание;
- охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев;
- медицинское обслуживание на борту судна;
- процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;
- выплата заработной платы



БАЛТИКА – ЗОНА ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

Балтийская неделя действий ITF (The Baltic Week of Action), проходившая с 3 по 7 сентября 2012 года, в особом представлении не нуждается. Она ежегодно проводится Международной федерацией транспортных рабочих и широко освещается СМИ. Под пристальное внимание профсоюзных активистов попадают суда в портах Дании, Польши, Германии, Швеции, Финляндии, России (Санкт-Петербург и Калининград), Эстонии, Литвы и Латвии. Вот уже несколько лет в состав групп, инспектирующих паромы, входят представители национальных профсоюзов моряков и докеров – членов МФТ из других стран.

В этом году в Санкт-Петербург для участия в Неделе действий приехали представители финского профсоюза докеров АКТ – Juhani Autio, Pasi Suonraa и Juha Anttila. Посещение ими питерского порта было организовано с соблюдением всех навороченных формальностей, начиная от получения особой бизнес-визы и заканчивая многодневными согласованиями с пограничными властями, таможенниками и т. д. Когда финны узнали, с какими сложностями поневоле сталкиваешься при оформлении пропусков для прохода в питерский порт, получения разрешения на фото- и видеосъемку, они опешили. Даже

подумали, что их разыгрывают. Однако когда им не дали сфотографировать понравившееся судно на мобильный, наши иностранные коллеги поняли – все правда. У них, в отличие от нас, достаточно местному председателю профсоюза поручиться за российского брата на проходной, и путь свободен. Фотографировать в портах Финляндии не возбраняется: пожалуйста, сколько хочешь, что, собственно говоря, финские докеры с удовольствием делают, а потом выкладывают удачные снимки на популярных сервисах типа Flickr.

– Нет, конечно, по правилам надо бы иметь специальное разрешение, – признались финны. – Но знаете, даже



На снимке(слева направо): Pasi Suonraa, председатель совета БТО РПСМ Александр Бодня, Juhani Autio и Juha Anttila, координатор МФТ в России Сергей Фишов

если вы окажетесь у нас в порту – неважно, во время Недели действий или просто по служебной надобности, никто вас не скрутит за фото- и видеосъемку.

А еще парни рассказали, что с их профессией в Финляндии не пропадешь, она очень популярна среди молодежи. Средний возраст финских докеров – 40 лет, на заслуженный отдых они уходят в 63 года, хотя при желании можно работать до 68 лет.

ПОЧЕМУ В РОССИИ МАЛО ПЛАТЯТ?

В ходе Недели действий в питерском порту особое внимание уделялось судам под удобными флагами, особенно тем, где нет коллективного договора, одобренного ИТФ. Понятно почему: без договора моряки рискуют столкнуться с серьезными проблемами: невыплатой заработной платы, компенсаций и т. д. Доказать потом свою правоту на основании контрактов, порой уместающихся на одном бумажном листе, весьма трудно. Поэтому естественно, что одна из задач Балтийской недели – заключение колдоговоров.

На судах под российским флагом моряков интересовало, почему в России так мало платят? Экипаж с небольшого парохода «Борис Марисов» (порт приписки – Кимры) особо нам не жаловался.

– Начальство у нас хорошее, и порт работает хорошо, – рассказывали моряки. – Еще бы зарплату прибавили, так вообще было бы здорово! Хотя бы чуть-чуть...

Команда «Бориса Марисова» практически из одной деревни: летом плавают, зимой – отстой. Судно чистое, ухоженное. Держим в руках штатное расписание: капитану полагается 8700 рублей, мотористу-матросу – 4700. Где вы еще в Кимрах заработаете больше?! А кормят моряков аж на целых 250 рублей!

Дальнейшая инспекция показала, что члены экипажа были приняты на работу с нарушением действующего законодательства РФ. К тому же в штатном расписании тарифная ставка (оклад), предусмотренная для 2-го помощника механика по электрооборудованию, моториста-рулевого, моториста-матроса, повара 2-ой категории ниже величины прожиточного минимума по Российской Федерации для трудоспособного насе-



Экипаж с небольшого парохода «Борис Марисов» (порт приписки – Кимры) особо нам не жаловался.

ления, установленного Постановлением Правительства РФ от 19.06.2012 г. № 613. Так что мы решили: будет лучше, если с зарплатами и условиями труда моряков на борту т/х «Борис Марисов» разберутся компетентные органы. Подготовили соответствующее обращение и направили Кимрскому межрайонному прокурору С. В. Михееву. Прокурору и судовладельцу найдется, о чем побеседовать.

На т/х «Волго-Балт 195» капитан стал уклоняться от общения с технической инспекцией РПСМ. Однако назначенное лицо компании посоветовало ему этого не делать. В результате выяснилось, что у моряков на судне зарплата не ахти: матрос получает около 600 евро. Конечно, больше, чем на т/х «Борис Марисов», но скажем честно – все равно мало.

На судне второго немецкого регистра «Transeuropa» ситуация прямо противоположная: повар получает 1600 евро. Все контракты, как и положено, в папочках, колдоговор размножен и доступен каждому моряку. Экипаж состоит из немцев, русских и финна.

ПРОСЬБЫ БЫВАЮТ РАЗНЫЕ

Неожиданную просьбу мы услышали от члена экипажа с т/х «Ice Runner» под флагом Антигуа и Барбуды. Дело

в том, что судно неоднократно заходит в Санкт-Петербург, но капитан каждый раз не успевает оформить пропуск своей жене для посещения парохода: стоянки очень короткие, и очень много сложностей с документами. Что и говорить – проблема, которая впоследствии, все же была решена. Агент судна, потратив несколько часов своего драгоценного времени, оформил пропуска для близких родственников моряка. Причем мастер встретился не только с супругой, но и любимой дочкой, для которой была организована небольшая экскурсия по т/х «Ice Runner». Несомненно, ей надолго запомнится новенькое судно 2008 г. п. Ведь это все равно, что сходить в музей, куда посторонним вход воспрещен. Мы же со своей стороны обещали агенту необходимое содействие в любое время дня и ночи по преодолению бюрократических преград, которые необходимо пройти, чтобы родные и близкие членов экипажей смогли встретиться с моряками на борту судов во время коротких стоянок.

В период проведения Недели действий завершились судебные дела старшего помощника капитана т/х «СТК- 1001» А. А. Платонова с работодателем. Приводим его слова, сказанные в адрес РПСМ: «... хочу выразить благодарность всем работникам вашей организации



Ну что, проверим?

за помощь и поддержку, оказанные нам в трудной жизненной ситуации. Приятно видеть и чувствовать, что российские моряки не остаются брошенными без грамотной юридической помощи, без человеческой поддержки один на один со своими проблемами!»

ШАРМ НАСТОЯЩЕГО «МАСТЕРА»

Все активисты, кто инспектировал в Петербурге суда вместе с Петром Осичанским, капитаном и инспектором ИТФ на Дальнем Востоке, отмечали его особое умение найти подход к членам экипажей. И дело не только в богатом капитанском опыте. В нем подкупает общительность, доскональное знание морского дела, безукоризненное владение английским языком. Это, знаете, как шарм настоящего «мастера».

Капитан т/х «С.S Rainbow» под панамским флагом Ким Чанг Ин после небольшого предварительного разговора с П. Осичанским в ходе проверки судна принял правильное решение, сразу выложив все карты на стол: контракты, судовую роль, сертификат ИТФ и т. д. Он рассказал о работе своей команды. Всего на борту 20 человек: двое, включая капитана, – граждане Южной Кореи, остальные – бирманцы или, точнее, мьянманцы. Трудолюбивые, непьющие и тихие люди. В свободное от вахты время в основном сидят по каютам, играют в игры или смотрят фильмы на ноутбуке. Да и запросы у них по зарплате небольшие. По их признанию, на других

пароходах они были готовы работать за меньшие деньги: 700-800 баксов.

Мы поговорили с корейцами про ИТФ, зарплату и объединение Кореи, а еще выяснили, зачем они пошли под удобный флаг. «Да стары мы уже для южно-корейского флота, – услышали мы в ответ. Ким Чанг Ин, например, 1947 года рождения.

Идя на т/х «ANATOLIY LYAPIDEVSKIY», мы уже знали, что ничего хорошего там предвидится: на всех судах «NB SHIPPING LTD» (Мурманск) проблемы с зарплатами. Так оно и получилось. Не успели подняться на борт, как к нам обратился старший помощник: «Списываюсь, а деньги еще не заплатили!» Выясняем, что колдоговор ИТФ на этот год пока не продлен. Да, ситуация...



Капитан т/х «С.S Rainbow» под панамским флагом Ким Чанг Ин сразу выложил все карты на стол.

Связались с финансистами на Кипре. Те сказали, деньги пошли.

Т/х «Lister» под гибралтарским флагом – очередной сюжет про FRIENDLY PORTS (дружеские порты). На самом видном месте красуется пограничная бумага. Она про то, как правильно себя вести, чтобы не напороться на неприятности в Санкт-Петербурге. Цитируем: «Морякам с судов, стоящих в питерском порту, нельзя ходить с парохода на пароход без специального разрешения». Да уж, поневоле запоешь: «Над нашей зоной голуби летают!»

НА БАЛТИКЕ ВСЕ СПОКОЙНО

В заключение хотелось бы отметить, что в целом Балтийская неделя действий в Санкт-Петербурге и Калининграде прошла спокойно: особых жалоб от моряков мы не услышали. Если говорить языком цифр, то итоги Недели таковы:

- проверено 53 судна: 45 в Петербурге, 8 в Калининграде;
- 3950 долларов составляла задолженность судовладельца перед моряком с судна, стоявшего в питерском порту. Она была погашена в ходе «Недели действий»;
- в первые дни «Недели действий» моряки получили 125 000 долларов – такова сумма компенсаций за полученные травмы;
- заключен 1 коллективный договор;
- 644 человека – общая численность экипажей проверенных судов. [⚓](#)

«КРУТО ТЫ ПОПАЛ НА TV!»

Российский профсоюз моряков покоряет телевидение.

В России появилось первое интерактивное телевидение, освещающее деятельность профессиональных объединений, – Профсоюз-ТВ. Теперь в круглосуточном режиме на портале profsouztv.ru можно послушать новости с комментариями экспертов, посмотреть документальные фильмы о профсоюзном движении в стране, посмеяться над юмористическими роликами. Передачи разведены по темам: региональная жизнь, зарубежные новости, молодежка, персоналии, профсоюзный юмор, забавные ролики, хронограф, – все, что душе угодно!



« Первое честное телевидение» – так позиционируют свое совместное «детище» профсоюзы нефтегазовой, строительной, лесной, атомной промышленности и многих других отраслей. Сомневаться в этом не приходится: так, в рубрике «События» транслируется специальное расследование о причинах крушения платформы «Кольская» и независимое мнение представителя Нефтегазстройпрофсоюза России по Мурманской области Ростислава Загороднего, автора ряда профессиональных статей о системном кризисе в организации работ на шельфе. Его, как бывшего моряка, мучает вопрос: до каких пор будут гибнуть люди на море, прежде чем власть имущие обратят внимание на устаревшие нормы и требования по безопасности?..

Кстати, именно с Ростислава Анатольевича, в прошлом судоводителя, началась крепкая дружба Российского профсоюза моряков и Нефтегазстрой-

профсоюза. С развитием нефтедобычи на шельфе общих вопросов все больше, их можно и нужно решать сообща. Вот и родилась идея: а почему бы не сформировать общую платформу совершенно нового формата, чтобы доносить свою позицию до широкой общественности?

Нефтегазстройпрофсоюз, один из основателей Профсоюза-ТВ, предложил коллегам из РПСМ принять участие в проекте, ведь им тоже есть, о чем рассказывать неравнодушным зрителям. И спустя некоторое время, после решения технических задач, на портале profsouztv заработал аккаунт Российского профсоюза моряков.

Возможности ресурса очень широки, это своего рода «социальная сеть» для профсоюзного движения. Здесь можно размещать, скачивать и комментировать фотоальбомы и видео, которые заслуживают внимания аудитории, голосовать за понравившиеся ролики, общаться с коллегами из профсоюзно-участников сообщества, следить за их

новостями. Но самое главное – предоставляется возможность транслировать интервью с руководителями и рядовыми членами профсоюзов, сделанные в профессиональной студии. В наш век визуализации информации такая возможность дорогого стоит!

Пока проект в самом начале своего пути, но развивается он семимильными шагами. Среди его участников такие гиганты, как Профсоюз работников связи России, Профсоюз строителей РФ, Профсоюз работников лесных отраслей РФ, Всероссийский электропрофсоюз, газета «Солидарность», Нефтегазстройпрофсоюз и, конечно, Российский профсоюз моряков. Посещают портал уже около 35 тысяч человек в месяц, и перспективы для увеличения аудитории, равно как и для расширения сетки вещания, безусловно, есть.

Так что смотрите и комментируйте наши трансляции на первом профсоюзном телевидении в Интернете по адресу: <http://video.profsouztv.ru/>

СПАСЕНИЕ УТОПАЮЩИХ – ДЕЛО РУК САМИХ УТОПАЮЩИХ?



В распоряжение PR-службы Российского профсоюза моряков поступил эксклюзивный материал о печальных уроках, которые должны быть вынесены после гибели СПБУ «Кольская». Автор – Ростислав Загородний, представитель Нефтегазстройпрофсоюза РФ по Мурманской области, написал ряд профессиональных статей о причинах крушения буровой платформы. Его, как бывшего моряка, мучает вопрос: до каких пор будут гибнуть люди на море, прежде чем власть имущие обратят внимание на устаревшие нормы и требования по безопасности, на системный кризис в организации работ на шельфе? Вывод, к которому приходит Загородний: «Спасение утопающих – дело рук самих утопающих».

“ Ростислав Загородний: Несколько лет “Кольская” стояла напротив моего дома. Это фотографии 2011 года. На одной СПБУ стоит у причала “Арктикморнефтегазразведки”, на второй – она погружена на специальное судно для транспортировки на Камчатку. Было собрание родственников экипажа, за погибших пообещали компенсацию в 3 млн рублей. По нашему Отраслевому соглашению (Нефтегазстройпрофсоюза) выплата должна составлять 10 годовых зарплат. А это уже 5-8 млн рублей в зависимости от должности. Так что уже сейчас необходимо нам обосновать и заявить свою позицию. ”

В августе в телевизионных новостях представители Гринпис в стремлении воспрепятствовать началу добычи нефти в российском секторе Арктики атаковали СБУ «Приразломная», находящуюся на шельфе Печерского моря. Профсоюз не приемлет таких экстремистских методов достижения цели, но руководство Гринпис своего добилось, обратив внимание на проблемы безопасности при добыче нефти на шельфе морей.

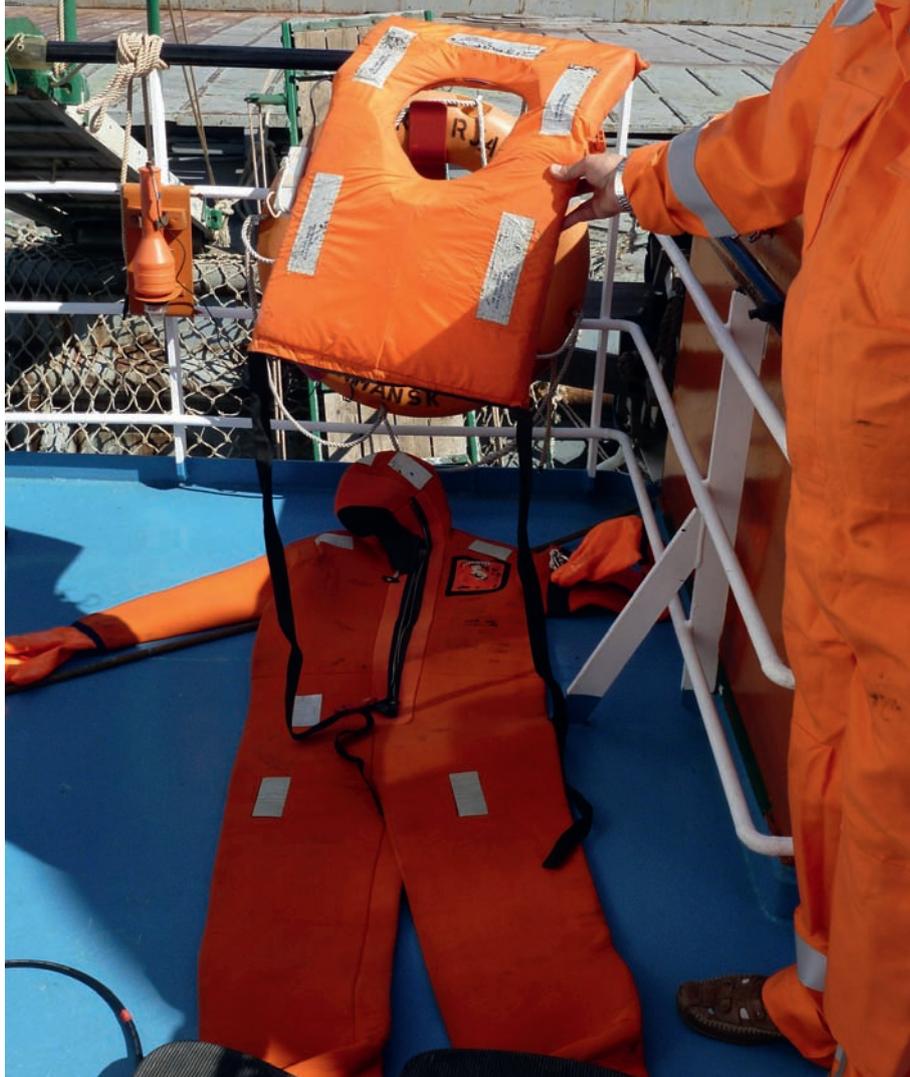
Это экологическая сторона вопроса. Нас же больше интересует безопасность людей, работающих на судах и морских буровых установках, осваивающих российский арктический шельф. И мы в свою очередь тоже должны делать все возможное и даже невозможное, чтобы привлечь внимание общества к вопросам безопасности работ и спасения моряков в аварийных ситуациях.

В сентябре этого года Роснефть и Газпром заключили соглашение о сотрудничестве в создании и совместном использовании инфраструктуры при освоении шельфовых месторождений. А это значит, что в Арктике появятся не только новые морские буровые установки, но и новые терминалы, с которых будет отгружаться на суда добытая нефть. Северный морской путь превратится в нефтегазовую магистраль, по которой начнется интенсивное движение судов.

Известно, что Арктика не прощает ошибок, предъявляя особые требования как к людям, так и к технике. Поэтому надо заранее принимать меры по повышению безопасности морского персонала, работающего в таких условиях.

Расследование аварии с СПБУ «Кольская» вскрыло много недостатков в организации спасения пропавших в море людей. В том числе и то, что индивидуальные спасательные средства, соответствующие требованиям нормативных документов, не отвечают возросшим возможностям современных технических средств. Только отсутствием современных средств спасения и обнаружения людей в море можно объяснить то, что более половины людей (или их тел) не удалось обнаружить при наличии двух судов в районе аварии!!!

Можно выделить три уровня требований к обеспечению безопасности на море: международный, националь-



Такие гидрокостюмы мы используем сегодня в России. Без жилета использовать нельзя!

ный и внутренний, и самих судовладельцев. В большинстве европейских стран требования к безопасности на уровне компаний выше, чем национальные. Это связано с конкуренцией за рынок услуг, а также с большой суммой выплат в случае гибели людей. У нас этот механизм не работает. Исполняются только международные требования, поскольку без этого не выйдешь в море. А этим требованиям не один десяток лет.

Так, в 1974 году ИМО, в целях обеспечения безопасности жизни людей, был принят свод правил СОЛАС 74 («Безопасность жизни на море»), где глава 3 определяет общие требования к спасательным средствам на судах, в том числе и к индивидуальным спасательным средствам.

В развитие этой главы в июне 1996 года комиссией ИМО был принят Международный кодекс по спасательным средствам (LSA), вступивший в действие с июля 1998 г. Эти международные требования устарели еще в процессе согласования.

В связи с этим считаю, что профсоюзам надо не только отслеживать исполнение действующего законодательства по обеспечению безопасности на море, но и выступать инициатором пересмотра старых норм с целью обеспечения сохранности жизни моряков при возникновении аварийных ситуаций. Думаю, что такую дискуссию можно и нужно развернуть на страницах наших профсоюзных изданий с целью выработки конкретных предложений. А затем выходить и на международный уровень, поскольку на национальном уровне в России вряд ли что получится.



Индивидуальный радиобуй

Прежде всего, вопрос идет о кодексе LSA, определяющем требования к индивидуальным спасательным средствам. Что бы мне хотелось видеть сегодня в этих требованиях: во-первых, обязательное наличие спасательных водонепроницаемых гидрокостюмов с соответствующей району плавания термозащитой и 100%-ной плавучестью. Чтобы не было необходимости поверх них натягивать жилеты, которые создают массу проблем при прыжках в воду с высоких палуб, попытках взобраться на спасательный плотик, в спасательный круг или на борт судна. И чтобы костюмы были укомплектованы поясами с кольцом для подъема тела из воды спасательным вертолетом.

Во-вторых, чтобы все костюмы в качестве дополнительного оборудования были обеспечены радиобуями, в том числе с GPS определителями, подающими автоматически сигнал бедствия и координаты нахождения человека при попадании в воду, независимо от его физического состояния. Благо такая аппаратура уже выпускается серийно.

И в-третьих, чтобы были пересмотрены требования по силе света аварийного «маячка» 0.75 Кд. Светодиодные матрицы сегодня при том же токе дают интенсивность света в несколько раз большую. Кроме того, огонь обязательно должен быть проблесковым, поскольку проблесковые огни заметнее в темноте. Все эти предложения не повлекут для судовладельцев значительного увеличения расходов, но позволят сохранить больше человеческих жизней при морских авариях.

В качестве первого шага профсоюзов в этом направлении можно сделать попытку включать такие требования в Отраслевые соглашения. А далее привлечь к этой идее ИТФ и выйти на уровень ИМО с предложением пересмотреть требования LSA.

Не менее важный аспект спасения жизни моряка в случае гибели судна – организация спасения людей, покинувших судно. Трагедия с СПБУ «Кольская» показала, что у нас в России нет эффективных технических средств спасения людей в открытом море. Спасательные буксиры со средней скоростью не более 12-14 узлов спасают технику. А людей спасают только в том случае, если они остались живы на этой технике. Сегодня в России нет скоростных судов для



Учение норвежских спасателей



В таком костюме комфортно!

оперативного снятия людей с гибнущего судна или буровой, нет морских спасательных вертолетов, оборудованных современными средствами поиска, нет соответствующих береговых мест их базирования. В случае с СПБУ «Кольская» ближайшее место нахождения спасательных вертолетов МЧС был Хабаровск. А авария произошла в районе о. Сахалин. В последние годы правительство РФ начало выделять МЧС средства для строительства центров спасения в Арктическом секторе. Но первый же центр планируют построить не на побережье, а в Дудинке. Где Северный морской путь, для обеспечения безопасности плавания по которому этот центр создается, а где Дудинка? И каково будет расчетное время полета, хватит ли горючего у вертолета для этого? А ему надо летать хотя бы 2 часа в районе аварии, чтобы найти и поднять людей на борт.

Необходимо вводить понятие «время спасения» в зависимости от района судоходства, по аналогии со «скорой помощью», где нормируется время реагирования на вызов. Жизнь не стоит на месте. Наступил 21 век. Меняется техника, появляются новые возможности.

Надо ломать стереотипы, и на деле, а не на словах доказывать, что самое ценное, что есть у человека, – это его жизнь.

Вот свежий пример из спасательной операции наших северных соседей. Пресса сообщает: «7 ноября 2012 г. в Норвежском море произошла авария на полупогружной буровой установке «Floatel Superior» компании «Statoil». 334 работника эвакуированы вертолетами. Эвакуация связана с пробойной, которая образовалась в поврежденной якорем балластной цистерне и вызвала крен платформы на 3-4 градуса».

Масштаб эвакуации поражает!!! 334 человека вывезены вертолетами, и ни одного пострадавшего. Хотя сама эвакуация являлась превентивной, буровая находится на плаву, проводятся аварийно-спасательные работы по заделке пробоины!

Вопрос организации и технического обеспечения спасения на море – это то, что необходимо решать на государственном уровне. Действуя сообща, нашим профсоюзам надо добиваться от правительства принятия соответствующих технических регламентов. Иначе мы останемся в этом вопросе на уровне середины прошлого столетия. 🚢

Поддержать молодых моряков и речников

В Гомеле (Беларусь) прошел V отчетно-выборный съезд Международной конфедерации профсоюзов работников морского транспорта (МК ПРВТ). Делегаты из Азербайджана, Белоруссии, Грузии, Киргизии, Туркменистана, Украины, России, Латвии, Эстонии и Литвы подвели итоги работы за 2007-2012 годы, обозначили приоритетные проблемы, требующие скорейшего решения. Председателем МК ПРВТ на следующие пять лет выбран Георгий Филиппович Столяренко.

Особое внимание делегаты уделили вопросу поддержки молодых моряков и речников, сойдясь во мнении, что сегодня престиж профессии упал. Это связано как с отсутствием достойных рабочих мест, так и с ограниченными возможностями карьерного роста. В основном эти проблемы касаются речников, что подтвердил нам 27-летний помощник капитана теплохода «Брест», курсирующий по реке Сож, Евгений: «Сейчас для молодежи эта работа не привлекательна: виной тому – низкая заработная плата». По признанию речника, его ежемесячный доход не дотягивает и до \$200. Однако несмотря на это, Гомельское речное училище не испытывает проблем с набором. По словам Евгения, получив образование и столкнувшись с реальностью, молодежь спешно оставляет «речку» и находит работу в более высокооплачиваемых отраслях, например, в строительстве: зарплаты здесь выше среднего заработка по Белоруссии. Учитывая серьезность этого вопроса, делегаты V съезда считают необходимым поднимать имидж профессий моряка и речника и оказывать практическую помощь молодежи по прохождению учебной практики. Развитие молодежного движения было отмечено как приоритетное направление деятельности МК ПРВТ в период с 2012 по 2017 годы.

Другая проблема – долговременное пребывание моряков на борту судов. Этот срок не должен превышать шести



месяцев, однако сейчас широко распространена практика одновременного пребывания на борту более продолжительное время, особенно на судах под удобными флагами. Следствием столь долгой работы могут быть аварии, ставящие под угрозу жизнь и здоровье членов экипажей, а также экологию. По этому вопросу делегаты приняли резолюцию, призывающую судовладельцев отказаться от практики чрезмерного пребывания моряков на борту судов.

Делегаты не обошли вниманием проблему украинского капитана Сергея Масленникова. Членские и ассоциированные профсоюзы, входящие в состав МК ПРВТ, обратились к испанским властям с просьбой проявить гуманность по отношению к моряку и освободить его из тюрьмы.

История украинского моряка началась зимой 2003 года. Тогда в феврале он ушел в рейс капитаном буксира «Zudar Sexto» из Ильичевска к островам Зеленого Мыса, где судно встало на ремонт, а после устранения неполадок начало работать. В сентябре того же года по распоряжению властей буксир «Zudar sexto» вышел в море спасать катер «Nautilus», выполнил операцию, а пару недель спустя члены экипажа судна были арестованы правоохрани-

тельными органами Республики Кабо-Верде и отправлены в местную тюрьму, где провели восемь месяцев по обвинению в перевозке наркотиков.

После экстрадиции в Испанию экипаж находился в заключении все время следствия. Осенью 2005 года моряки были освобождены до суда под подписку о невыезде из страны, однако члены экипажа из-за невозможности проживания в Испании все же покинули страну. Все, кроме капитана. Как пишет сам Сергей Масленников, он не захотел нарушать закон и поставить под сомнение свою невиновность.

В 2009 году капитан Масленников был осужден на 9 лет и 1 день, а также приговорен к огромному денежному штрафу по обвинению в содействии транспортировки наркотиков в особо крупных размерах. Сегодня моряк по-прежнему находится в тюрьме и смертельно болен – еще в 2005 году у него обнаружился рак горла. На родине в Украине у него осталась жена, которая сейчас, по сути, бедствует. Сын капитана погиб. У жены только одно желание – чтобы мужа отпустили, и он смог вернуться домой, дожил остаток дней среди близких и был похоронен рядом с сыном... 

Размышления у парадного подъезда Пенсионного фонда

Сомнения в успехе подготавливаемой пенсионной реформы имеют под собой основания, ведь первый этап пенсионной реформы предлагается начать с 1 января 2013 года, однако никто из авторов реформы не говорит об общем количестве этих этапов, о том, когда наступит завершающий этап, о ясной формуле для расчета будущих пенсий, а самое главное – об ответственности государства перед своими гражданами за провал реформы, ее ошибочность и несостоятельность. За счет чего конкретно собираются пополнять «казну» Пенсионного фонда – также непонятно.

С одной стороны, предлагается существенно увеличить страховой стаж для выхода на пенсию и пересмотреть подход к накопительной части трудовой пенсии, с другой – сократить, а то и вовсе отменить досрочные пенсии, увеличить страховые отчисления с работодателей в Пенсионный фонд и установить повышенные взносы с трудовых мигрантов.

Все эти далеко не праздные вопросы стали предметом жарких дебатов среди политиков, правозащитников и представителей общественных организаций, многие из которых уже назвали курс, проводимый реформаторами, антисоциальным. Как следует из заявлений, сделанных президентом России, министром труда и социально-го развития России и руководителем Пенсионного фонда РФ, пенсионная реформа рассчитана на будущее поколение. Людей, которые уже находятся на пенсии, она не затронет. Однако представители власти при этом немного лукавят – изменения затронут практически всех людей безотносительно их возраста, специальностей и должностей. И российские моряки – не исключение.

Стратегия развития пенсионной системы до 2030 года – один из самых обсуждаемых проектов, разрабатываемых новым правительством президента Путина. Нынешней весной и летом в СМИ довольно часто появлялась информация то о повышении пенсионного возраста, то об увеличении страхового стажа. Надо отметить, Пенсионный фонд России с некоторыми оговорками ее опровергал: окончательная схема реформы будет готова к апрелю 2013 года. Тем не менее, к октябрю стало ясно – реформы нам не избежать, к ее проекту в том виде, который она имеет сейчас, следует относиться с опаской.

СИТУАЦИЮ КОММЕНТИРУЕТ ПРАВОВОЙ ИНСПЕКТОР БАЛТИЙСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ ДМИТРИЙ ИВАНОВ:

«Реформаторы много говорят о том, что наличия обязательного пятилетнего страхового стажа недостаточно: для назначения работнику более-менее приемлемой пенсии необходимо увеличить трудовой стаж. И не на пять-десять лет, а в разы. Однако сможет ли работник в реальности выполнить такое требование, в расчет не берется. Замечу, что здесь и далее мы говорим об официальном стаже работы по трудовому договору с соблюдением работодателем всех требований налогового и пенсионного законодательства.

Недавно президент России В. Путин дал указание министру труда и социального развития сократить предло-

женный трудовой стаж, необходимый для назначения минимальной трудовой пенсии по возрасту, с 40 лет до 35 лет, проявив таким образом заботу о гражданах. Но наработать тридцать пять лет стажа очень непросто даже на берегу, не говоря уже о работе в море.

По действующим в настоящее время законам, на минимальную трудовую пенсию по возрасту можно претендовать при наличии страхового стажа в пять лет и достижении соответствующего возраста: 55 лет для женщин и 60 лет для мужчин. Для назначения пенсии в максимальном размере мужчинам необходим трудовой стаж в размере 25 лет, женщинам – 20. Это логично и устраивает большинство населения, так как выполнить эти условия обычным людям вполне возможно. Набрать же 35 календарных лет трудового стажа в настоящее время под силу не всем, а морякам практически невозможно. И в первую очередь это связано с особенностями оформления трудовых отношений.

Во-первых, ни для кого не секрет, что многие российские работодатели, желая сократить расходы на налоги и отчисления, попросту не оформляют трудовые отношения с работниками, выплачивая им заработную плату в конвертах. Многие работники вынуждены с этим мириться по разным причинам, одной из которых, например, является возраст, по достижении которого возникают трудности с получением нормально оплачиваемой работы вообще.

Во-вторых, что тоже не является большой тайной, российских судовладельцев можно пересчитать по пальцам. В основном наши моряки работают на судах под удобными флагами, и пусть даже эти суда принадлежат российским хозяевам, но их фирмы зарегистрированы за рубежом. А это

значит, что «хозяин» не платит за своих моряков в российскую казну ни налогов, ни пенсионных взносов. Да, такие моряки вправе оформить самостоятельные отношения с Пенсионным фондом, и оформляют, но при этом фонд учитывает только то время, которое моряк отработал по контракту. Грубо говоря, моряк за год отработал семь месяцев, и фонд зачет только эти семь месяцев и только за этот период удержит с моряка взносы. Так сколько придется работать такому моряку, чтобы набрать положенные 35 лет? При этом Пенсионный фонд, прямо говоря, чинит препятствия моряку, не давая возможность платить за себя после завершения контракта, и принимает взносы только за текущий контракт. Чиновники никак не могут понять, что моряк, находясь за тысячи миль от России, не может вносить платежи ежемесячно. Моряк должен иметь право платить взносы после окончания контракта по прибытию в Россию и в размере полной стоимости страхового года!

Далее – отмена досрочных пенсий. Как известно, досрочная пенсия морякам положена за вредные условия труда. Вредные факторы воздействуют на моряка на судне постоянно, и нигде не денутся, как бы ни реформировалось соответствующее законодательство и совершенствовались морские суда. Более того, с обновлением флота и повышением уровня автоматизации и компьютеризации, а также усилением требований надзорных органов, увеличилась и усталость плавсостава. Например, по статистике Р&I клубов, почти 75% аварий на флоте – результат утомляемости моряков. Ведь моряк кроме того, что несет восьмичасовую вахту, вынужден несколько часов в сутки тратить на составление всякого рода отчетов и работу с документами. Все это происходит, заметьте, в условиях минимального состава экипажа.

В настоящее время государство компенсирует эту вредность назначением досрочной пенсии. И вот сейчас мы слышим, что авторы реформы предлагают переложить ответственность за досрочный выход моряка на пенсию на работодателя, который, по их мнению, должен увеличить зарплату «вредному» работнику плюс увеличить

отчисления в ПФ РФ. А признает ли правительство после таких нововведений работу в море вредной?

Например, замглавы Минфина Татьяна Нестеренко заявляла ранее, что работодатель должен или платить за тяжелый труд работника, или создать ему другие условия труда, при которых не будет необходимости в досрочном выходе на пенсию. Но у меня, например, не хватает фантазии представить, как можно будет заставить компании нести дополнительные расходы за досрочный выход моряков на пенсию, тем более, если из пенсионного законодательства будет исключен такой вид пенсии, как досрочная трудовая пенсия по старости, или если этот вид пенсии будет поставлен законодателями в зависимость от каких-либо действий работодателя...»

Остается добавить, что наша страна уже не раз видела примеры поспешности в проведении тех или иных реформ. Однако последствия этой поспешности катастрофически велики. Банкротятся и ликвидируются организации, которые

не способны нести новые, требуемые от них расходы, растет социальная напряженность в обществе, когда люди теряют место работы, стабильный заработок, а иногда и профессию.

Как известно, президент вернул предлагаемый проект реформы на доработку и намекнул, что лучше бы это дело отложить до весны будущего года. Однако вице-премьер О. Голодец заявила: пересмотренный профильными министерствами и ведомствами документ будет готов к 15 ноября.

Со своей стороны, выражая интересы моряков, мы предлагаем президенту, правительству и Пенсионному фонду не спешить с принятием окончательного решения и провести дополнительные обсуждения стратегии с участием общественных организаций и учетом мнения людей различных возрастов, профессий и социального статуса. Потому что от реформы в том виде, в котором ее предлагают провести сейчас, впечатление таково, что реформисты преследуют одну цель – чтобы человек до пенсии попросту не дожил. 



- Это моряк – одежда у него была морская...
- Э, да это Аллардайс, накажи меня, Бог! Ты помнишь Аллардайс, Том Морган?
- Еще бы, конечно. Он так и не успел поработать 35 лет трудового стажа!

ЧЕМ РОССИЯ ХУЖЕ АФРИКИ?

История экипажа т/х «COOL ASTER» (IMO 8205319, MLT), оставленного летом судовладельцем в порту Калининград без зарплаты, питания и надежды на репатриацию, имела продолжение. С одной стороны, люди получили судебное решение, гарантию зарплаты и вернулись домой с помощью МФТ. С другой, после захода в Калининград регистрационный судовладелец испарился, его оператор известил Мальту, государство флага, о выходе из бизнеса, а «представитель интересов» как бы со стороны банка стал выкручивать руки: пусть экипаж перегонит судно в другой порт.

Для гарантии ИТФ предложила принять на банковский счет зарплату экипажа. Представитель интересов сказал, что отзовет перечисления, если судно не станет к причалу в оговоренный период. То есть работодатель, не исполнив обязательства по трудовому контракту и не расплатившись, предъявил дополнительные условия и без того пострадавшей стороне. Моряки отказались считаться «терпилами», и переговоры завершились.

Права моряков неспроста составляют специальный свод в Конвенциях МОТ. Этим людям требуется особая опека не потому, что они хрупки и ранимы, а совсем наоборот.

«О трудовых договорах», «О компенсации в случае потери работы», «О репатриации», «О рабочем времени» и «О минимальном составе экипажа», «Об оплачиваемых отпусках», «О страховании по болезни» – такие конвенции МОТ пошли косяком в 20-е – 30-е годы. Была эпоха социальных бунтов, занималась заря Великой Депрессии. Когда она грянула, на рейде портов мира стояли



«COOL ASTER»: как все начиналось, читайте в МПВ № 4/2012, «Африка в Калининграде» или на сайте КРО РПСМ www.surpr.ru

сотни брошенных судов с экипажами. Тогда моряки выбивали свою зарплату, как могли. Очевидцы вспоминают, как по матушке по Эльбе плыли кипы распотрошенного груза. Как экипажи под фальшивым предлогом пожарной тревоги загоняли судно на мелководье и заливали трюмы, если зарплаты не было. Появлялись настоящие плавгородки, отбивающиеся от водной полиции баграми и из брандспойтов.

РЕПАТРИАЦИЯ ПО-КАЛИНИНГРАДСКИ

«Если судовладелец не оплачивает расходы, то государство флага берет на себя эту обязанность. Если оно не делает этого, репатриацию должен организовать ваш консул и взыскать оплату расходов у государства флага. Государство порта также должно помочь вам вернуться домой». (Сводная конвенция о труде в морском судоходстве, 2006 г.)

Перед репатриацией моряков за счет профсоюза мы попытались посотрудничать с рядом министерств иностранных дел сообразно гражданству моряков. Ведь «родин» у этих русскоязычных ребят было несколько: кто с паспортом Эстонии, кто с украинским, кто совсем без гражданства, а пятеро были с краснокожим паспортом РФ. Интерес к судьбе своих проявило лишь консульство Латвии: попросило судовую роль, выявило своих и переговорило с ними насчет возможной оплаты репатриации. МИД Украины не ответил вообще. МИД Эстонии тоже.

Интересный вопрос был насчет граждан РФ, проживающих на Украине, им-то куда обращаться? По идее следовало идти в местное представительство МИД РФ, писать бумаги, молить и кланяться, однако не факт, что государство купит тебе билет. Какой там билет!

Вот случай с судном «AL ZUHRA», флаг Гондураса, в Объединенных Эмиратах, когда пришлось уговаривать консула посетить судно по жалобе экипажа – все граждане РФ, а тот все равно

не пошел. В случае с судном «SALUS» (флаг Сент-Винсента) в Дании консульские работники были последними любопытствующими из всех людей доброй воли, уже месяц кормившими брошенных русских. Впрочем, визит состоялся, когда попали под суд двое бандитов, присланных судовладельцем навести порядок. Максимум, на что способны консульские учреждения МИД РФ, исходя из нашей практики, – исключительно «информационное содействие». Поэтому мы избавили граждан РФ от общения с представителями МИДа, репатрировав их за счет профсоюза.

И правильно, ибо при попытке оформить транзитную визу РФ по маршруту Калининград-Таллин для моряка, гражданина Эстонии, случился скандал по пустому поводу. Прозвучали дипломатические выражения «вы здесь штаа?» и «не надо мне этава». Проблемка была лишь в автобусном билете, который продавали в позднее время и предъявить не могли. Позвонить по телефону и убедиться, что так оно и есть, наверное, ущемляет достоинство госучреждения. И двое наших сотрудников колесили туда и обратно, чтобы привезти справку.

Смешная деталь. В день, когда украинцы улетели домой, МИД Украины выступил с заявлением, что экипаж возвращается «усилиями консульства». На самом деле через несколько дней, когда на судне остался один капитан для сдачи дел, усилиями консульства на борту появились 80 банок рыбных консервов, сахарный песок, сгущенка и печенье.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ДОЛГ

По сути, такое судно превращается в необитаемый остров. Но мы не стали развешивать лозунги «Помогите, кто может!» или «Услышь нас, Родина!». Не было и голодовки на палубе, и шествий с плакатами по причалу. Ребята просто подписали доверенность адвокату, сказали «спасибо» и разъехались-разлетелись по домам за счет профсоюзов МФТ. Да, пока без зарплаты, зато живые и здоровые. Теперь проблемы, как сохранить арестованное имущество в виде транспортного рефрижератора и обеспечить безопасность плавучего инженерного сооружения легли на власти порта. Головной боли можно

было избежать, если не выдергивать штепсель из розетки, создавая соответствующие условия. Если обеспечить продовольственное снабжение и официально высказать отношение к проблеме брошенного экипажа.

Вот, например, позиция морских властей бельгийского порта Гент, капитан Дирк Вернаеве (Dirk Vernaeve): *«У нас перед моряками брошенных судов нет обязательств, потому что нет такого закона. Есть наш человеческий долг. Порт – это не только коммерческое предприятие. Поэтому мы оказываем всяческое содействие и осуществляем давление по линии круинг-оператор-судовладелец-фрагтователь».*



Постановлением по порту Гент судовые агенты обязаны обеспечивать питание и снабжение брошенных экипажей не менее 30-ти дней. Считается, что в течение этого времени – и так оно и бывает – судебные власти успеют арестовать и выставить судно на аукцион. В Бельгии проблема моряков, оставшихся без еды, денег и возможности возвращения домой, считается проблемой высочайшего приоритета.

Именно такими словами насчет высочайшего приоритета прав «abandoned crew» обосновывается процедура ускоренного судопроизводства в Сингапуре,

Судно можно было считать брошенным – «abandoned» по критериям Международной организации труда (ILO), если отсутствует судовладелец-работодатель; нет питания и снабжения; нет зарплаты. Случай с «COOL ASTER» уже зарегистрирован в Бюро МОТ, Женева, и будет включен в доклад о моряках, брошенных судовладельцами по всему миру.

в год рассматривается 30-50 подобных случаев. По этой причине в странах Евросоюза арест имущества судовладельца, задолжавшего моряку, происходит в тот день, когда подается исковое заявление. В Нидерландах, например, в течение нескольких часов.

В случае с «COOL ASTER» в Калининграде суд Московского района решил дело оперативно, признал иск о зарплате морским требованием и обеспечил задержание в течение нескольких дней. Хотя бы этим порт Калининград отвечает международной практике.

НЕСТЫКОВКА ТРЕБОВАНИЙ

По данным Бюро МОТ, ежегодно происходит от 130 до 150 таких случаев. Например, в Калининграде случай с «COOL ASTER» – пятый за последние три года. В случае самом тяжелом, с т/х «YAMBURG» (флаг Грузии, судовладелец Санкт-Петербург, экипаж – граждане РФ) наблюдалась та же картина: моряки сидели без электропитания полтора месяца зимой, а власти порта (по-английски красиво – «Port Authority», а по-русски скучно – «Федеральное государственное учреждение администрация морского порта») также разводили руками, ссылаясь на нестыковку международных требований с министерскими инструкциями. Судебное решение было оперативным, внимание власти – никаким, хотя Людмила Зелинская от имени Администрации Калининградской области смогла выдать морякам по 3 тыс. рублей.

И в случае с «COOL ASTER» помогла стивидорная компания ООО «Калининградский морской торговый порт»: двое моряков, сдающих судно на хранение, получили питание в столовой порта и доступ в душевую. Вот так, что доступно любому дальнбойщику на автостоянке, является дефицитом в морском порту РФ. Конечно, на бумаге имеется ратифицированная Конвенция «О межрейсовом социально-бытовом обслуживании», где государство под многим подписалось. И обеспечить «легкодоступность» условий для занятий спортом и обучения, для удовлетворения религиозных потребностей и личных консультаций, и для бла-бла-бла. А на деле – отсутствует простой галльюн, и на три десятка причалов ни одной телефонной будки.



В Калининграде случай с «COOL ASTER» – пятый за последние три года.

Мы все понимаем. Капитан порта Гент работает на планете с нормальными законами, где морские власти – это действительно власти. А у нас в РФ под англоязычной терминологией «Port Authority», компетентного и обладающего полномочиями представителя государства порта, сразу две структуры: одна – вроде как морская администрация с функциями надзора-контроля, другая, ОАО «Росморпорт», с бюджетом и хозяйственными полномочиями. И насчет соблюдения международных обязательств РФ по правам моряков эти двое никак не пересекаются.

В таком случае, пора создавать еще одну госструктуру с целью реализации норм и требований МОТ. Назвать ее «Федеральный фонд спасения на водах», наделить бюджетом с целью освоения – и вперед, превращая порт в дружелюбный и международный.

КЕНИЯ ПОМОГЛА УКРАИЦАМ

Вот посмотрите беглым взглядом на ситуацию с брошенными в портах мира.

Африка, Кения, порт Момбаса. Застрял балкер «BLIDA», около года был в плену у пиратов Сомали, потом стоянка на рейде, теперь диагноз: «судовладелец не отвечает, зарплаты нет». В экипаже граждане Кении, которыми занимается адвокат и десять иностранцев, граждан Украины, которыми занимается местный Национальный благотворительный фонд моряков (учреждение, финансируемое профсоюзом, судовладельцами и морскими властями – такое же учреждение работает в порту Харкорте, Нигерия, тоже помогая иностранцам). Украинцев переселили в гостиницу, после судебного слушания ожидается репатриация, спор за оплату будет между министерствами иностранных дел.

Снова Африка, хотя и испанская, порт Сеута. Экипажу брошенного танкера «RENO» (в составе турки, русские, украинцы) оказывают помощь, обратитесь внимание, «власти порта, а также местные благотворительные организации».

Случай на Мальте. Болгарский экипаж 6 месяцев сидел на судне удобного флага, потом был изгнан новым судовладельцем и пошел по улицам с криком: «Куда смотрит ИТФ?» Для справки, ИТФ на Мальте нет. Изгнанников приютил Русский культурный центр, адвоката предоставил местный профсоюз докеров.

Британия, порт Ливерпуль. Из рапорта инспектора ИТФ Томми Малоя (Tommy Molloy): «Местный телеканал сообщил, что брошенному на рейде русскому экипажу нужна помощь. В тот же день с утра толпились люди с одеждой и продуктами. Приношений было так много, что рейдовый буксир сделал несколько рейсов, при том что экипаж буксира вез посылки и от себя».

Как видим, морские власти государства порта – на первом месте, а помощь общественных организаций – по мере сил. Конечно, законы везде разные, но в порту Гент морская власть поддерживает моряков, не жалуясь на несовершенство законодательства. А государства Африки, где вроде никаких законов нет, помогают через внебюджетные фонды.

Наконец, есть выражение «действовать в духе и смысле закона». Еще в советские времена нас учили, что судно самим фактом захода подчиняется юрисдикции государства порта. И значит, это самое государство обязано быть гостеприимным, если оно не находится в состоянии войны, хотя интерклубы имеются в каждом порту Северной Кореи.

И нам объясняли, что некоторые законы типа морского братства могут



M/v «BLIDA» (IMO 7705635, флаг Алжира) GRT 12 929, судовладелец – «Sekur Holdings Inc», Греция

быть неписанными. А теперь государство, много всего наратифицировавшее, разъясняет, что мы это самое наратифицированное понимаем неправильно.

А ЧТО ТУТ ПОНИМАТЬ?

Если конвенция «О найме и трудоустройстве» обязывает РФ обеспечить государственный контроль за службами найма и трудоустройства с тем, чтобы заключались контракты, соответствующие международным нормам, то где реальный контроль, кто конкретно отвечает и где эти нормы прописаны?

Если конвенция «О межрейсовом обслуживании моряков» обязывает государство обеспечить элементарные условия, то почему у нас по сугробам бегают филиппинцы в поисках телефонной будки, а ближайшая – в центре города?

Само же государство читает международные морские конвенции по своему. Ни с того ни с сего затеяли пересмотр требований «О правилах дипломирования командного состава». То есть установили дополнительное и, конечно, платное обучение непонятым нанотехнологиям. И здесь на вопросы «зачем и почему?» какой-то умывальников начальник из Минтранса РФ заявил: «Мы как государство, ратифицировавшее Конвенцию, имеем право ужесточить национальные требования».

Золотые слова! Международные конвенции действительно устанавливают лишь планку минимальных требований. Так ужесточите или хотя бы приведите к минимальным нормам систему трудоустройства, обеспечения репатриации, страхования ответственности за невыплату зарплаты, социально-бытового обслуживания в порту и прочее, соответствующее обязательствам.

Вспоминается старый советский фильм. Большевики закрывают оппозиционную газету, редактор недоволен и оправдывается, что всему виной отдельные опечатки. Его и спрашивают: а есть у вас хотя бы одна опечатка за советскую власть?

Так и здесь. Где в морской политике РФ хотя бы одна опечатка «за» международные права моряков? Ведь случай с экипажем «COOL ASTER» вряд ли будет последним. 

Ударил по лицу в Румынии – ответишь в Находке

Так, по крайней мере, рекомендует Конституционный суд РФ.

В БТО РПСМ периодически за юридическими консультациями обращаются моряки, которые были участниками различного рода конфликтов, произошедших на судах под иностранными флагами, за пределами Российской Федерации. Как правило, суть задаваемых вопросов одна: как наказать обидчика и восстановить справедливость?

Когда конфликты происходят в портах России и на судах под флагом России – здесь все просто. Надо обращаться в Линейный ОВД на транспорте, который находится, как правило, рядом с морским портом, в котором находится судно.

Когда конфликт происходит в иностранных портах или на судах под иностранными флагами, то в этих случаях добиться справедливости и наказать обидчика в России достаточно сложно, практически невозможно.

И вот теперь, похоже, у моряков, попавших в конфликтную ситуацию за рубежом, появится реальный шанс наказать злодеев.

Анализируя текущую прессу, на глаза попала статья в «Российской газете» от 17 октября 2012 года о том, что судьи Конституционного суда, оглашая постановление по делу моряка Красноперова, призвали законодателя внести поправки в Уголовно-процессуальный кодекс России. Эти поправки и изменения, по логике судей, помогут в будущем удержать граждан России от драк, скандалов и клеветнических заявлений, когда наш человек выезжает за рубеж. Так, судьи Конституционного суда, исследуя жалобу Сергея Красноперова из Находки, пришли к выводу, что часть первая статьи 32 УПК РФ не соответствует действующему законодательству.

Дело в том, что часть первая данной статьи определяет территориальную подсудность при рассмотрении уголовного дела. В частности, она предусматривает, что уголовное дело подлежит рассмо-

трению в суде по месту совершения преступления за несколькими исключениями, которые предусмотрены уголовно-процессуальным законодательством.

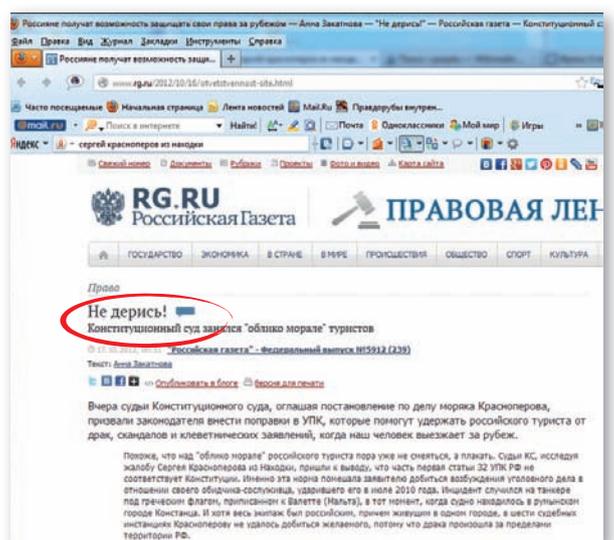
Практика рассмотрения правоохранительными органами обращений и заявлений граждан о совершении в отношении них преступлений за границей РФ полна отказов в возбуждении уголовных дел по разным основаниям.

Вместе с тем ст. 12 Уголовного кодекса России предусматривает, что гражданине Российской Федерации и постоянно проживающие в Российской Федерации лица без гражданства, совершившие вне пределов Российской Федерации любые преступления против интересов, охраняемых настоящим Кодексом, подлежат уголовной ответственности в соответствии с настоящим Кодексом.

Как говорится, налицо противоречие, вытекающее из применения двух кодексов.

Таким образом, статья 32 УПК РФ стала препятствием для возбуждения уголовного дела в отношении обидчика-моряка, ударившего его в июле 2010 года. Конфликт произошел на танкере, приписанном к Валетте (Мальта), в тот момент, когда судно находилось в румынском городе Констанца. Весь экипаж был российским, преимущественно проживающим в одном городе. В шести судебных инстанциях Красноперову не удалось добиться желаемого, так как драка произошла за пределами территории РФ.

Конституционный суд огласил постановление, которое коснется не только моряков, но и любого россиянина, совершившего преступление небольшой тяжести в отношении соотечественника



по делам частного обвинения (например, побои, клевета, оскорбление).

Судья-докладчик по этому делу пояснил, что в этом деле Конституционный суд «установил явную несогласованность норм уголовного и уголовно-процессуального законов», а в результате это «приводит к неопределенности в правоприменительной практике».

Признав норму несоответствующей Конституции, КС рекомендовал законодателю внести изменения. «Мы надеемся, что федеральный законодатель, когда будет вносить изменения, обратит внимание не только на эту категорию дел частного обвинения, а и вообще на все категории уголовных дел о преступлениях, которые совершаются за пределами РФ гражданами, иностранцами, лицами без гражданства, проживающими либо не проживающими на территории РФ», – заявляет судья-докладчик.

Теоретически уже в следующем году моряки, оказавшиеся в подобных конфликтных ситуациях за пределами России, смогут обращаться в российские суды и полицию за наказанием виновных и надеяться, что все драчуны и обидчики понесут соответствующее наказание. ⚓

«ВАЛМАРС» КИДАЕТ МОРЯКОВ

ТРУДОУСТРОЙСТВО ПО «ВАЛМАРСУ»

Знакомство инспектора ИТФ в Новороссийске Ольги Ананьиной и руководителя одного из местных круингов Валерия Волкова состоялось при весьма неприятных обстоятельствах. В профсоюз моряков поступил сигнал о помощи из Абхазии, от экипажа теплохода «Филия». Шестеро россиян сутками работали без перерывов и делили скудный паек с крысами. Моряки даже переслали инспектору фотографии, иллюстрирующие условия работы на «Филии».

— Когда я увидела снимки, то сначала не поверила своим глазам, — вспоминает О. Ананьина. — Судно 1965 года постройки, за его состоянием никто не следил, на борту ни боцмана, ни старпома, нет инструментов, снабжения. На леерах не меньше 30-ти слоев краски!



Андрей Дмитритченков, 2-й механик:

«На входе в МКО табличка. Я сначала не поверил своим глазам – 1965 года постройки. Везде надписи на греческом, никакой документации нет, даже вахтенного журнала. По трубам пролезли, а вот с электрикой посложнее – электромеханика на судне нет, да и греческо-русского словарика тоже».

Инспектор стала разбираться во всех деталях дела и выяснила, что новороссийский круинг «Валмарс» трудоустроивал моряков на «Филию» за деньги, причем немалые. Так, в обход всех международных и национальных морских норм за «услуги по подготовке к интервью с работодателем» с офицеров брали по 18 тысяч рублей, рядовые платили по 30 тысяч.

ЛИХА БЕДА НАЧАЛО

Немного погодя выяснилось, что даже за деньги «Валмарс» не смог обеспечить моряков нормальной работой.

— В каютах не было вентиляции, приходилось очень туго, когда в порту грузили уголь по самые иллюминаторы, —



Андрей Дмитритченков, 2-й механик:

«Бункеровка. На лодке подвозим 5 бочек с топливом, которое вручную грузим, причем заправляемся даже не на заправке (!), а в частном гараже местного жителя».

В рамках новой кампании «Черное море позора» ИТФ (Международная федерация транспортных рабочих) формирует «black list» неблагонадежных судовладельцев и компаний, систематически задерживающих заработную плату, отказывающих в репатриации морякам за счет работодателей и совершающих иные противозаконные действия в отношении членов экипажей. На призовое место в черном списке упорно претендует новороссийское круинговое агентство «Валмарс».

рассказывали инспектору ITF члены экипажа «Филии». — Вспомогательные двигатели автомобильные, несоразмерные по мощности. При выборке якоря в машинном отделении гас свет. Синхронизации нет, все на слух и на ощупь.

Особенно тяжело, по словам самих же моряков, приходилось механикам, которые должны были успевать и в машину бегать, и канаты тягать. Самые талантливые параллельно осваивали азы греческого языка — все надписи на борту исполнялись по-гречески, но команду элементарно не обеспечили словарем! Покидать старый теплоход не желали только крысы, которые после каждой протравки с завидным постоянством возвращались в каюты и на камбуз.

Положение россиян еще больше усугублялось натянутыми взаимоотношениями с греческим капитаном. Когда возник вопрос о заработной плате, он встал на сторону компании. В общем, помощь морякам требовалась здесь и сейчас.

Вытащить россиян из Абхазии стоило инспектору ITF немало усилий. Ей удалось вернуть моряков на Родину и частично «выбить» для них заработную плату. Однако проститься с «Валмарсом» инспектору пришлось ненадолго...

ВРАГИ СТАНОВЯТСЯ ДРУЗЬЯМИ

Когда в РПСМ за содействием обратился журналист М. Войтенко, известными публикациями о «международной мафии под названием ITF и ее «дочками» — национальными морскими профсоюзами», нашему удивлению не было предела. Однако беда, в которую благодаря «Валмарсу» попал российский моряк, заставила г-на Войтенко забыть о личной неприязни.

Греческая компания «Commercial SA» за систематическую невыплату зарплаты экипажам угодила в черный список ITF еще летом. Тем не менее это не помешало сотрудникам «Валмарс» трудоустроить астраханского механика на рефрижератор «Magellanic». В итоге российский моряк в компании двух бирманцев застрял на обесточенном теплоходе. Вот и получилось: ехал в Таиланд, чтобы заработать, а оказался на голодном пайке и без возможности вернуться домой.

В телефонном разговоре механик рассказал нам, что поначалу пытался решить проблему в одиночку и несколько раз самостоятельно звонил в круинг с просьбой вернуть его на Родину. Однако такая настойчивость вызывала у сотрудников «Валмарса» только раздражение.

Готовность помочь выразило наше консульство, как обычно, с оговоркой «любой каприз за ваши деньги». А за бесплатно послы смогли лишь порекомендовать россиянину связаться с М. Войтенко, проживающим в Таиланде. Журналист оперативно посетил судно, предоставил соотечественнику возможность выйти в Интернет, опубликовал подробный фоторепортаж о ситуации на борту и вышел на О. Ананьину.

После звонков от уже знакомого инспектора в «Валмарсе» засуетились. Моряка репатриировали, а в адрес неугомонного представителя ITF посыпались угрозы. В ответ на это РПСМ пообещал сделать все, чтобы прекратить подобное беззаконие. «Методы работы, которые существовали в лихие 90-е, не могут использоваться сегодня, это недопустимо, неэффективно и незаконно», — подчеркнули в профсоюзе.

Заметим, что к моряку круинг «Валмарс» продолжает проявлять полнейшее равнодушие: компания до сих пор отказывается содействовать в выплате зарплаты механику.

НЕОЖИДАННЫЙ ФИНАЛ

Чтобы на практике отбить у «Валмарса» охоту обманывать моряков, специалисты РПСМ направили обращение в Федеральную миграционную службу с просьбой проверить деятельность круинга и обязать руководство вернуть



Андрей Дмитритченков, 2-й механик:

«Крысы — почти как домашние животные. Полностью вывести их не удастся, после очередной потравки вонь в трюме стоит неимоверная. И в каютах появляются, и в провизионке, продукты портят. Вот она, красотка. За хлебом пришла. Наглет...»

морякам незаконно собранные с них деньги за трудоустройство. Основывался документ, составленный юристами профсоюза, естественно, на письменных заявлениях обманутых членов экипажа — иначе законодательством не предусмотрено. Но не прошло и месяца, как моряки вдруг стали требовать отзыва своих жалоб на «Валмарс»!

Причиной такой перемены, по словам ребят, стало то, что коллективное заявление о методах работы в «Валмарсе» они якобы подписали не читая. Хотя на самом деле ответ на поверхности: новороссийский круинг пообещал им новую работу.

Будем надеяться, что на этот раз сотрудничество моряков с печально известным круингом увенчается успехом. Однако, как показывает 20-летняя практика работы РПСМ, риск слишком велик. Поживем-увидим. 

ПОКА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

Руководитель «Валмарс», видимо, совсем не дорожит ни репутацией компании, ни ее местом на рынке: не успели разрешиться конфликты на «Филии» и «Magellanic», как за помощью к инспектору О. Ананьиной обратились члены экипажей с двух других теплоходов, комплектацией которых занимались сотрудники «Валмарса», — «Алтай» и «Кора». Претензии моряков аналогичны — условия труда на борту оставляют желать лучшего, зарплата не выплачивается в срок. Похоже, отправка россиян на проблемные суда становится визитной карточкой круинговой компании с многолетним опытом работы. И пока ФМС и Генпрокуратура будут выяснять, достоин ли «Валмарс» права на ведение подобной деятельности впредь, советуем морякам из Южного федерального округа обходить контору стороной.



ВМЕСТЕ МЫ СИЛА!

В Касабланке состоялся Морской круглый стол ИТФ. В течение трех дней моряки и докеры практически со всех континентов (исключением стала лишь Антарктида!) познакомились, учились друг у друга, обращались за помощью в решении вопросов к руководству ИТФ.

Арабский мир впервые стал местом проведения столь масштабного форума. Естественно, не просто так. Во-первых, все чаще власти оказывают давление на профсоюзы и всячески препятствуют нормальному развитию профсоюзного движения. Ярким примером служит «показательная порка» лидеров докерского и морского профсоюзов Марокко Саида и Мухаммеда. Ну а во-вторых, в странах, где прошла Арабская весна, зарождаются новые демократические профсоюзы, которые нуждаются в поддержке более опытных коллег. Поэтому лейтмотивом Морского круглого стола стала необходимость укрепления международной солидарности трудящихся.

ФОС КАМПАНИЯ: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

Ежегодно 53 тыс. судов и 1,5 млн моряков вносят в мировую экономику порядка 380 млрд. долларов, обеспе-

чивая тем самым 90% международной торговли и удовлетворяя каждодневные нужды 6-тиллиардного населения планеты. Вдумайтесь, какие это колоссальные цифры! При этом 70% мирового торгового флота работает под удобными флагами, что дает судовладельцам возможность обойти требования национального законодательства.

Чтобы бороться с эксплуатацией, более полувека назад морские профсоюзы ИТФ запустили кампанию против удобных флагов FOC. Ежегодно, а иногда и чаще, в разных регионах мира в одно и то же время проходят массовые проверки условий, в которых трудятся моряки. Как показывает практика, вместе легче и эффективнее решать проблемы: «выбивать» задолженность по зарплате, возвращать экипажам компенсации, вынуждать работодателей повышать нормы оплаты питания. К примеру, в прошлом году в рамках кампании FOC инспекторы посетили более 8000 судов и вернули морякам порядка \$26 млн! Естественно, такой успех был бы не-

возможен без тесного взаимодействия морских и докерских профсоюзов.

НАШЕ БУДУЩЕЕ – ЗА FACEBOOK!

На панельной дискуссии об использовании коммуникации в укреплении роли профсоюзов руководители ИТФ призвали членские организации активнее использовать в работе социальные медиа. Ведь коммуникация – это главный «кит», на котором держится все профсоюзное движение! В основе ее должен быть, прежде всего, контакт «face-to-face», то есть живое активное и свободное общение между членами профсоюзов и их руководителями. Только так организация будет обладать реальной силой, а работодателям придется считаться с мнением трудового коллектива.

Участники с готовностью поделились друг с другом опытом коммуникации с членами своих профсоюзов. Так, докеры финской Котки регулярно организуют неформальные встречи

для портовиков. В Индии, например, принято оповещать членов профсоюза о новостях своей организации по SMS и электронной почте. А в Бельгии и Франции отсутствие у профорганизации странички в Facebook вообще считается «вчерашним днем».

Кроме того, коммуникации имеют ключевое значение для будущего профсоюзов, ведь трудности с вовлечением молодежи испытывают практически в каждой стране. Правда, причины у всех разные: во Франции, например, членство в профсоюзе воспринимается как принадлежность к политической партии, в Великобритании организовать людей – целая проблема, и даже на Филиппинах, где моряки традиционно легко объединялись, в последние годы наблюдается законодательный «перекосяк» в сторону бизнеса, что влияет на снижение доверия к профсоюзам. Удивительно, но вопрос о взносах возникает лишь в самых далеких от цивилизации странах и в России.

В закулисной беседе координатор ITF по Германии и Нидерландам Рут Тауэн рассказал нам любопытную историю. Оказывается, его собственный путь в профсоюз выдался весьма тернистым: «Я работал механиком на одном теплоходе, и мне потребовалось разъяснение от профсоюза. Я написал им, но не дождался ответа. Тогда я повторно изложил свою просьбу, а мне ответили совсем не по теме. В конце концов я начал злиться и подумал: «Да за кого, черт возьми, они меня принимают!» Не в моем характере опускать руки, и я пришел к ним между рейсами. А потом затянуло, и в итоге связал с профсоюзом свою жизнь».

FREE SAID!

Безусловно, самым ярким воспоминанием, увезенным из Касабланки, стала масштабная акция профсоюзной солидарности «Free Said» под руководством президента ITF, австралийского докера Пэдди Крамлина, прямо в центре города. Ей предшествовало несколько митингов и пресс-конференций, на которых генсек ITF Давид Кокрофт рассказал участникам о прессинге на профсоюзных лидеров в Марокко и подчеркнул: «Позорно, что за стремление к социальной справедливости наших братьев поместили в тюрьму. Но те, кто поступил так,



Благодаря участникам круглого стола марокканские власти выпустили из тюрьмы Саида Эль-ай Решу, председателя докерского профсоюза страны, который находился в заключении несколько месяцев. Тем самым ITF в очередной раз доказала: когда мы вместе, мы сила!

должны знать: они выбрали не тех людей. ITF – это сильнейшая организация, и мы обязательно добьемся своего».

В подтверждение этих слов более ста человек разных национальностей вышли на площадку перед отелем, где проводилось мероприятие, и в едином порыве стали скандировать: «Свободу Саиду!» Воспрепятствовать акции попыталась администрация отеля. Несколько человек со словами: «Не втягивайте нас в это!» тщетно старались утихомирить демонстрантов, однако их недовольство быстро утонуло в одном мощном голосе профсоюзной солидарности.

Пару дней спустя, после того, как все разъехались по домам, Давид Кокрофт написал на своей странице в Facebook короткую фразу: «Said is free!» и буквально взорвал равнодушную общественность. Эмоции и поздравления

полетели с Турции и Бельгии, Канады и Австралии, России и Сингапура, Украины и Латвии, не говоря уже об арабских странах, ведь еще неделю назад это казалось невозможным. Но ITF подтвердила: у нее действительно есть мускулы!

«У МОРЯКОВ И ДОКЕРОВ ОСОБАЯ РОЛЬ В ITF!»

В рамках мероприятия состоялась рабочая встреча представителей докерских профсоюзов стран Европы. Как рассказали финские коллеги, на повестке дня стоял вопрос об условиях труда португальских докеров – в стране собираются принять новый закон, по которому портовики потеряют статус, а вместе с ним целый ряд преимуществ. Докеры Финляндии, Швеции, Дании, Норвегии, Бельгии и Голландии выразили соли-



дарность с португальцами в их борьбе и обещали им всестороннюю поддержку. Кстати, слово свое профактивисты сдержали и по возвращению домой провели в своих странах митинги в защиту трудовых прав докеров Португалии. Вот как работает профсоюзная солидарность!

Другой немаловажный вопрос касается «разделения труда» в порту. Несмотря на все усилия ITF, все еще распространена порочная практика выполнения работы докеров моряками. В качестве примера был рассмотрен опыт одного из норвежских портов, когда за 250 долларов наличными члены экипажа в нарушение техники безопасности занимались погрузо-разгрузочными работами. В случае отказа им грозило бы досрочное прекращение контракта и списание с судна. Из страха потерять работу люди вынуждены идти на поводу у экономных судовладельцев. А, например, для выходцев из азиатских или африканских стран 250 долларов – это вообще солидная прибавка к зарплате. Борьба с негативной тенденцией, по мнению представителей ITF, можно только с помощью сильных профсоюзов.

Особое внимание уделили развитию кампании против удобных портов РОС. Формально Россия в ней пока не участвует, однако все предпосылки к этому уже сформировались. Так, на Балтике активно развивается сотрудничество между докерами России и стран Прибалтики. На Черном море профсоюзы из стран региона в рамках кампании «Black Sea of shame» совместно работают над повышением трудовых стандартов. Организаторы Морского круглого стола рекомендовали дальневосточным докерам России и Японии расширять взаимодействие и помогать друг другу в становлении и развитии кампании РОС.

ГОРОД-ПОРТ

В один из дней проведения круглого стола участникам представилась возможность организованно посетить сименс-клуб Касабланки «United Seamen's Service», а также посмотреть, что представляет собой город за пределами цивилизованного центра.

Вообще представление о Касабланке как о курортном местечке развеялось еще по дороге из аэропорта. Это



Касабланка совсем не похожа на восточную сказку

промышленный центр, совсем не похожий на восточную сказку. Хотя и здесь есть, на что посмотреть: прежде всего, мечеть Хассана II, здание Префектуры, площадь Мухаммеда V, маяк и Старый город. В Медине, правда, стоит быть предельно внимательным – могут надоедать «приставалы», и легко потеряться в лабиринтах узких улочек. Зато именно здесь можно почувствовать национальный колорит, а заодно сторговаться и недорого купить сувениры, ткани, традиционные марокканские платья и тапочки. Кстати, цены для иностранцев взвинчивают в 2, а то и 3 раза.

На рынке нам удалось разговорить продавца шарфов. Мунир оказался на редкость общительным и дружелюбным и рассказал, что жить в Марокко сейчас стало намного лучше, в стране почти демократия и свобода слова. Нынешний король Мухаммед VI учился за границей и стал прогрессивно мыслить, благодаря чему местному населению стало проще и легче. Но дороговизна жизни все еще является той чертой, которая отделяет очень богатых от очень бедных. По словам Мунира, на нормальную, отнюдь не роскошную жизнь в Марокко в месяц потребуется около тысячи долларов, а такой заработок у меньшинства.

Как в любой небогатой стране, на улицах Марокко приходится пристально следить за своими вещами, лучше не надевать ничего блестящего. Прямо из банкомата на наших глазах у женщины выхватили банковскую карту, у другой стащили кошелек. Движение транспорта совершенно не организовано: каждый едет как душе угодно, светофоров в городе мало, дорогу в прямом смысле приходится перебегать на свой страх и риск.

Морской клуб расположился недалеко от порта. Он редко пустует, поскольку славится низкими ценами. По вечерам здесь устраивают турниры по бильярду и танцы, иногда играет живая музыка.

«VIVA, ITF!»

В перерывах между сессиями мы расспросили наших зарубежных коллег, как живет трудящимся в других странах. Судя по всему, печальнее всего дела обстоят в Нигерии: месячный заработок матроса составляет всего \$300-400. В Италии законы, напротив, на стороне работников: так, за задолженность по зарплате экипажу легко наложить на судно арест. То же самое в Сингапуре, и если моряки решат остаться на борту, профсоюз организует для них поставку продовольствия. Как всегда, в хорошем смысле удивили финны: оказывается, обучение профактива докеров оплачивает сам работодатель!

Активист из США сообщил, что судов под национальным флагом осталось совсем немного, порядка 400, однако профсоюзу все равно работы хватает – молодым ребятам оказывается помощь в устройстве на плавпрактику. Невпроворот дел и у Индийского профсоюза моряков: как рассказал генсек Абдугани Серанг, профсоюз совместно с судовладельцами выступает организатором обучения для рядового состава. Процесс длится порядка 6-ти месяцев и стоит около \$2000, которые за моряка платит профсоюз, а он позже компенсирует затраты.

Ну а тех, кто еще только в начале пути становления, приободрила на финальной сессии Морского круглого стола Шаран Барроу, генеральный секретарь Международной конфедерации профсоюзов ITUC:

– ITF на пороге замечательных открытий, многое впереди. Почти три миллиарда трудящихся непосредственно заняты в мировых экономических процессах, их надо организовать, дать им и их детям уверенность в завтрашнем дне. Социальный демпинг не работает на рост экономики, сегодня это понятно каждому. Все чаще трудящиеся по всему миру встают на путь борьбы за свои права, за безопасность на рабочих местах, за медицинское обеспечение. И вместе мы победим! Viva, ITF! 🇮🇹

«Все это – не героизм...»

В профсоюзных изданиях «Морской профсоюзный телеграф» и «Морской профсоюзный вестник» уже рассказывалось, как экипажи советских судов спасали моряков-подводников с атомной подводной лодки «К-219», затонувшей 6 октября 1986 года в Саргассовом море. Они вовремя подошли на помощь, ненамного опередив буксир «Паухэтэн» под флагом ВМФ США. Встав в круг, пароходы прикрыли собой израненную подлодку, не давая «чужаку» ее отбуксировать. А потом началась операция по спасению команды АПЛ.

Эвакуация проходила на пределе человеческих возможностей, поскольку многие из моряков-подводников надышались ядовитыми газами, им срочно требовалась медицинская помощь. К тому же подлодка, над которой тянулся след оранжевого токсичного дыма, могла в любой момент взорваться. Несмотря на это моряки до последнего боролись за жизнь членов экипажа «К-219»: спасательные шлюпки нагружались так, что верх борта оказывался вровень с водой. Приходилось рисковать – промедление было равносильно смерти для команды АПЛ. Только на один «Красногвардейск» Балтийского морского пароходства доставили 94 человека!

Как это ни парадоксально выглядит, родина до сих пор не отметила мужество и героизм моряков. Многочисленные обращения профсоюза в различные инстанции, президенту России Владимиру Путину и премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву с тем, чтобы справедливость наконец восторжествовала, и моряки получили заслуженные награды, ни к чему не привели. Чиновники закрывают глаза на свидетельства непосредственных участников той спасательной операции, редкие документы, включающие в себя РДО, докладные записки и т. д. и под разными предлогами отказывают в награждении моряков.

Из последних ответов особенно «порадовал» тот, что пришел от заместителя начальника Управления президента РФ по государственным наградам Р. Латыпова: «В ходе проведенной работы выяснилось, что никаких достоверных сведений о героических действиях моряков т/х «Красногвардейск» и «Анатолий Васильев» в документах Главного командования ВМФ не имеется. Вместе с тем награждение экипажей судов Балтийского морского пароходства возможно в случае обнаружения документов, подтверждающих их заслуги, для этого мы продолжим поиски в государственных и ведомственных архивах».

Такой подход, мягко сказать, возмущает не только нас. Историей о членах экипажей судов, пришедших на помощь тонущей подлодке «К-219», заинтересовались многие средства массовой информации. Не остался в стороне и писатель, офицер-подводник Александр Покровский, автор таких произведений как «72 метра», «Расстрелять», «Каюта». По его признанию, для него стало настоящим открытием, как на самом деле проходила спасательная операция.



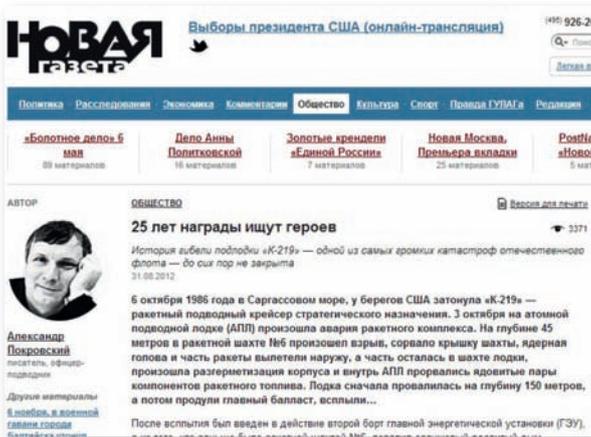
Александр Покровский:
ЗА ПРОЯВЛЕННОЕ МУЖЕСТВО ВЗАМЕН ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ НАГРАД ВСЕМ ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖЕЙ БЫЛА ОБЪЯВЛЕНА БЛАГОДАРНОСТЬ, ОСОБО ОТЛИЧИВШИМСЯ ВЫДАЛИ ПРЕМИЮ: ПО ДВУХНЕДЕЛЬНОМУ ДОЛЖНОСТНОМУ ОКЛАДУ (ОТ 50 ДО 75 РУБЛЕЙ) И ПОЧЕТНЫЕ ГРАМОТЫ КАЖДОМУ КОЛЛЕКТИВУ.

Еще больше он удивился, когда узнал об отношении современных чиновников к настоящему примеру самоотверженности и гражданского мужества.

Александр Покровский считал своим долгом привлечь общественное внимание к этим фактам. На основе собранного профсоюзом материала, связанного с теми трагическими событиями, в «Новой Газете» вышла статья под названием «25 лет награды ищут героев». Она несомненно вызовет интерес, потому что изложена человеком, служившим на Северном флоте на ракетных атомных подводных лодках. В ней приводятся ответы на обращения профсоюза в Минобороны, Администрацию президента РФ и т. д., которые Покровского «удивляют», «обескураживают», и где, по его признанию, «скользит издевка». Ведь для тех, кто их сочинял, «подвиг имеет срок давности, а палуба, уходящая из-под ног, люди, задыхающиеся в дыму, разорванные на куски, сваренные живо, — все это не героизм...»

Фотографии и видео с интервью ветеранов БМП, принимавших участие в спасении моряков-подводников «К-219», редкие документы смотрите здесь:

www.bro.sp.ru/mug/ad.html



Читайте «25 лет награды ищут героев» Александра Покровского в «Новой газете».



ВЛАДИМИР БАРЗУНОВ: «КАК Я ВЕЗ БОМБЫ. ЯДЕРНЫЕ»

**Ровно полвека назад
правительства двух супердержав стояли
на пороге ядерной войны.**

В октябре этого года исполнилось пятьдесят лет «Карибскому кризису» – противостоянию СССР и США, достигшего такого накала, что мир находился в полушаге от катастрофы. Куба стала яблоком раздора для двух государств, каждое из которых преследовало свои политические интересы и в погоне за ними не жалело ресурсов – ни экономических, ни человеческих. И у моряков советских пароходов была возможность это прочувствовать. «Над миром нависли черные тучи военной угрозы! Американский империализм угрожает малой республике Куба. Советские моряки, как один, готовы выполнить задание Родины и протянуть руку помощи братскому народу и его революционному вождю Фиделю Кастро!» Подобные слова печатались в газетах, звучали на комсомольских и партийных собраниях. А как было на самом деле, и какие именно задания давала Родина? Доставить продовольствие, сельскохозяйственную технику или?..

Сейчас многие, до сих пор неизвестные подробности «Карибского кризиса», постепенно предаются огласке благодаря воспоминаниям непосредственных участников тех событий. На этом фоне выделяется история с доставкой на Кубу ядерных боеголовок на т/х «Александровск» Балтийского морского пароходства. Услышали мы ее от старшего механика БМП Владимира Павловича Барзунова. И хотя Владимир Павлович находится уже в преклонном возрасте, тот рейс, который вполне мог стать для него последним, он помнит так, как будто вернулся из него вчера.

На «Александровск» Владимир Барзунов попал дублером старшего механика. Туда его «перетащил» капитан Николай Сергеевич Никонов, принимавший судно у финнов в 1960 году. До этого Барзунов работал на т/х «Аскольд», сухогрузе типа «Либерти», вместе с легендарным балтийским капитаном Арамом Михайловичем Огановым. Как вспоминает Владимир Павлович, «рысак» «Александровск» был, что называется, «блатным» пароходом. Само судно с иглочки, рейсы – просто сказка: Европа, Южная Америка! У моряков считалось большой удачей попасть на такой пароход. Однако во время «Карибского кризиса» эта удача превратилась в смертельную опасность – ведь было вполне официальное указание: при угрозе захвата американцами советских судов, перевозящих на Кубу военные грузы, суда взрывать вместе с людьми.

В 1962 году «Александровск» ходил на Кубу три рейса подряд. В первый раз

везли солдат из Вентспилса, при этом порт назначения – Мариэль – узнали только в Ла-Манше, когда капитан вскрыл секретный пакет, такое было предписание. Потом перевозили военную технику, танки, боеприпасы, но никто уже не скрывал, куда идет судно и зачем. А потом моряки «Александровска» получили еще одно опаснейшее задание почти в самый разгар «Карибского кризиса» – доставить на Остров Свободы ядерные боеголовки.

... На обратном пути из второго кубинского рейса капитан «Александровска» получил приказ следовать в Североморск. Североморск в то время – закрытый город. Именно здесь «Александровску» предстояло получить опасный груз. По приходу судна в порт собрали экипаж, от которого не стали скрывать, что будет находиться в трюмах. Пришел генерал-лейтенант из местных и толкнул пламенную речь, смысл которой сводился к тому, что у моряков впереди самый ответственный в их жизни рейс, после выполнения которого их ждут правительственные награды. Отбарабанив напутственные слова, генерал откланялся, а моряки стали готовиться к рейсу. Кстати, жен моряков, приехавших, чтобы повидаться с мужьями перед рейсом, в порт не пустили.

Начали грузить судовыми стрелами. Военные сразу же забегали, боясь, что боеголовки рванут. Дело в том, что когда на лебедочный барабан наматывался штемпель, то случался перехлест, после чего происходило соскакивание. Толчок отдавался на стрелу и соответственно на груз.

Решение проблемы нашлось довольно быстро: подогнали береговой автокран. Вот с его-то помощью наконец боеголовки общим весом около 500 тонн в целости и сохранности погрузили на борт «Александровска».

Опасный груз, занявший все нижние трюма, представлял собой несколько упаковок. Механик Барзунов успел рассмотреть одну из них: «Нельзя сказать, что это – мешок или ящик. Что-то навроде цилиндра по форме, покрыт такой плотной краской». Добросовестный отправитель постарался на славу, приложив к грузу все необходимое для крепления в трюмах – бандажки, оттяжки и т. д. В общем, закрепили, и сто раз перепроверили. После этого трюма опечатали. Груз никто не охранял, но пломбы на трюмах, где он находился, ходили проверять по несколько раз в сутки. Примечательно, что когда Барзунов делал замеры дозиметром – все-таки ядерный груз, прибор показал меньше верхней границы нормы.

Если в одних трюмах «Александровска» находились боеголовки, то в других – солдаты и офицеры действующей армии. Однако с виду они больше смахивали на колхозников или простых рабочих: все в одинаковых штанах, рубашках одного цвета. Маскировка!

Кстати о маскировке. Возникает закономерный вопрос, а организовали ли судну с таким ценным грузом хоть какое-либо прикрытие? Поначалу такая возможность рассматривалась. Во время погрузки Владимир Павлович как раз делал обход и зашел в румпельное отделение. К своему удивлению моряк обнаружил, что там полно народа в военной форме, тянущих какие-то провода. Оказалось, что подключают аппаратуру для связи с подводными лодками, которые должны были сопровождать «Александровск». Однако потом провода, а вместе с ними и те, кто их прокладывали, таинственным образом исчезли. Решили, что ни к чему такое прикрытие, которое позволит врагу заподозрить неладное. Пусть лучше думают, что на борту картошка.

Перед самым выходом судна солдаты затащили на борт какие-то ящики. Барзунов поинтересовался у первого помощника Бориса Шевченко, что происходит. Тот лишь приложил указатель-

ный палец ко рту. Но потом не выдержал и признался, что это взрывчатка. Зачем, спрашивается? А затем, чтобы в случае захвата американцами не сдаться, а взлететь на воздух!

Взрывчатку заложили, протянули провода к «адской» машинке, но ключи от нее военным забрать не позволили – один ключ был у капитана, другой – у первого помощника. Именно они должны были взорвать пароход. Родина верила, что моряки не подведут, и их рука не дрогнет в самый последний момент...

Принявший на борт ядерный груз «Александровск» простоял в Североморске несколько суток, ожидая команды сверху. Так и хочется написать – лично от Хрущева, что, в общем-то, недалеко от истины. Со всей определенностью можно сказать, что капитан находился в постоянном контакте с парокорпусом, откуда поступали соответствующие указания. Наконец команду дали, и «Александровск» взял курс на Остров Свободы.

Переход на Кубу, продолжавшийся четырнадцать суток, оказался непростым.

Т/х «Александровск»:
Проект разработан концерном «Вяртсиля» (Финляндия). Серия строилась с 1952 по 1961 годы на верфи «Kreiton-Vulkan» (г. Турку).

Дедвейт: 8290 т
Длина: 139,40 м
Ширина: 17,68 м
Высота борта: 8,70 м
Осадка: 7,83 м

Для ММФ СССР построили 16 судов данной серии.

Когда вышли в Северное море, начался шторм. «Александровск» же, считайте, шел в балласте. Ну, что такое для судна пятьсот тонн груза, да пара сотен душ? Ноль. Помотало, конечно, будь здоров! Барзунову, как и всем находившимся на борту, оставалось уповать на то, что крепления, удерживающие боеголовки, выдержат. Что делать, «штормовали» испытанным способом: носом на волну и малый ход. Хотя штивало так, что мачты дрожали. Но все обошлось, за что опять-таки следует благодарить добросовестного отправителя. С выходом в Атлантический океан стихия поутихла, и «Александровск» на полных парах продолжил свой путь.

На судне тяжелее всего приходилось «колхозникам». Моряки с ними почти не общались: придерживались негласной установки – «меньше знаешь, крепче спишь». В трюмах, где находились «работяги», стояла адская жара: никаких кондиционеров и в помине не было. В тропиках палуба из-за высокой температуры буквально раскалялась. Одним словом, трюма представляли собой самую настоящую душегубку. Но днем все равно никого наверх не выпускали – только по ночам. Не исключено, что кто-то и не выдержал.

Военные питались отдельно: сами варили себе суп, кашу. На корме стояла походная кухня с солидным запасом угля. А нужду справляли в море. На корме соорудили импровизированный галюн – несколько навесных ящиков с отверстиями, заходившими внешней стороной за фальшборт. Туда-то их и приводили группами по несколько человек под надзором «старшего».



«Александровск» оказался в числе девяти советских судов, находившихся на подходе к Кубе, когда американцы ввели карантин. Попросту говоря, взяли подходы к Кубе в радиусе пятисот миль под свой контроль, включавший в себя досмотр подозрительных с их точки зрения судов.

Москва в срочном порядке отправила директиву, в итоге три из девяти пароходов развернулись в сторону родного берега. Остальным, включая балтийского «рысака», дали указание продолжить следовать на Кубу. Причем вопрос об «Александровске» ввиду характера груза решался в особом порядке на Политбюро ЦК КПСС. Экипажу дали команду вместо порта Мариэль направиться в ближайший кубинский Ла-Исабель. Первое, что моряки там увидели, так это кубинца в рваных шортах вместе с советским майором, стоящими в какой-то лодчонке и орущими во все горло: «Куда прете?! Сейчас здесь все разнесете!» Судно-то здоровое, да еще в балласте, несется словно глыба. Но тут слово взяли, так сказать, члены военного экипажа, находившиеся на «Александровске», и объяснили, в чем дело. Судно ошвартовалось рядом со «Льговом», у которого каюта под шлюпками была вся в дырках от пуль. Так поприветствовал пароход один из самолетов ВВС США.

«Александровск» простоял в порту несколько дней. Все это время Москва и Вашингтон вели напряженные переговоры по урегулированию конфликта. 28 октября 1962 года начался демонтаж советских ракет. Все, войны не будет! Однако «Александровску» было рано расслабляться: впереди предстоял еще один не менее опасный рейс обратно в Североморск, и он тоже не обошелся без происшествий. К уже имевшемуся на борту опасному грузу подкинули еще пару десятков ядерных боеголовок. Также добавили несколько военных машин специального назначения.

Не успел «Александровск» с таким вот снаряжением далеко отойти от Кубы, как его догнал американский военный корабль. Нашему судну было совершенно бесполезно соревноваться с ним в скорости: 15 узлов против 30 явно не в пользу «рысака». Притаившийся на борту военный экипаж уже



Владимир Павлович Барзунов находится уже в преклонном возрасте, но тот рейс, который вполне мог стать для него последним, он помнит так, как будто вернулся из него вчера.

держал на мушке американских моряков. Расстояние до корабля ВМФ США составляло 25-30 метров. У зачехленных орудий спокойно сидели, попивая кофе, американцы в белых робах и шапочках такого же цвета. Все смеются, показывают пальцами на советских моряков. Вдруг с мостика на чистом русском языке один из них орет: «Прошу остановиться и предъявить трюмы к досмотру!» Что делать? Шифровать? Но это полдня. Дали открытым текстом РДО в Москву. Ответ пришел моментально: «Вас в списках на досмотр нет. Просим следовать по назначению». Ну, нет и нет. Какие тогда вопросы? Капитан американцам так и сказал: «Раз списка нет, то отвалите!»

Если моряки «Александровска» практически никак не общались с военным народом, когда судно шло на Кубу, то при возвращении в Североморск ситуация изменилась. Дело в том, что некоторые офицеры делили каюты с моряками. Естественно, в такой обстановке весьма нелегко хранить гордое молчание и тем, и другим.

К Барзунову подсадили старшего лейтенанта по имени Феликс. Он оказался сыном какого-то крупного министерского чиновника. Однажды Барзунов поинтересовался, как Феликс поступит, если американцы возьмут «Александровск» на абордаж. В шутку механик сказал, что члены экипажа сели бы в шлюпку с другого борта и отгребли. А что? Имеют полное право: они свое дело сделали, дальше

Неизвестные подробности операции «Анадырь», в которой участвовали моряки Балтийского, Черноморского и Дальневосточного пароходств, в материале совместного выпуска «Морского профсоюзного вестника» и «Морского профсоюзного телеграфа», февраль-март 2009 г., («Еж в штаны дяди Сэма», стр. 14): http://www.maritimeuniontelegraph.narod2.ru/tele2_43.pdf



не их проблемы. Феликс на это ответил просто: «Ага, уйдете вы, как же! Всех положим из автоматов. Мы тут будем погибать, а вы? Хрен вам!»

После того, как моряки отвязались от корабля ВМФ США, «Александровск» уже больше никто не останавливал. Правда, несколько раз очень низко пролетали американские самолеты. Но это не помешало «Александровску» добраться до Североморска и ошвартоваться у того же самого причала, где грузили ядерные боеголовки для Фиделя. На весь рейс ушло чуть более четырех недель.

А вот генерал-лейтенант, обещавший морякам госнаграды, вручить их, видимо, позабыл. «Обидно, что нас никак не отметили, – вздыхает Барзунов. – Его же никто за язык не тянул!» Хотя, нет, отметили. За тот «ядерный» рейс экипаж получил денежное вознаграждение в размере сорока рублей. 



РПСМ

МФТ

ДЛЯ МОРЯКОВ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

ФОТОГАЛЕРЕЯ

НОВОСТИ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 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
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10,
корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 718-63-80,
718-63-81
E-mail: sukhorukov@sur.ru

Председатель профсоюза

СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Первый заместитель председателя
КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич
Заместитель председателя
АГЕЕВ Александр Евгеньевич

АЗОВО-ДОНСКАЯ

региональная организация
Председатель совета
СТАХОВ Игорь Степанович
344022, Ростов-на-Дону,
ул. Социалистическая, д. 184,
3-й этаж, офис 3
Тел./факс: (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация
Председатель совета
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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация
Председатель совета
СУХАНОВ Николай Михайлович
692926, 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
236039, 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
ДАВИДЕНКО 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
КРАШНОШТАН Александр Анатольевич
163061, Архангельск,
пр. Ломоносова, д. 58,
корп. 1, стр. 1
Тел./факс: (8182) 63-72-60
E-mail: srorpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация
Председатель совета
ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич
690019, 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, офис 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
353900, 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. 6,
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, 1
Тел./факс: (4152) 42-51-73
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в Нижнем Новгороде
Представитель
ГОРИН Сергей Вениаминович
603140, Нижний Новгород,
пр. Ленина, д. 16 Б, оф. 516
Тел./факс: 8 (831) 240 00 20,
моб.: +7 920 257 94 24

РПСМ

МФТ

ДЛЯ МОРЯКОВ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

ФОТОГАЛЕРЕЯ

НОВОСТИ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

С Новым годом и Рождеством! Merry Christmas & Happy New Year!

Уважаемые друзья!

В канун светлых и радостных праздников Нового года и Рождества Христова мы всегда ждем добрых перемен, верим в наше лучшее будущее.

Как и во все годы, в 2012 году все наши организации от Владивостока до Калининграда, от Мурманска до Новороссийска работали в интересах защиты трудовых и социальных прав членов профсоюза, да и не только членов, а тех, кто еще раздумывает, нужно ли им вливаться в наши ряды.

Задачи перед нами стоят самые сложные: в первую очередь — повышение уровня заработной платы и защищенность рабочих мест. Мы не допустили замораживания или уменьшения заработной платы. Более того, по многим коллективным договорам, действующим в различных компаниях, мы добились увеличения денежных и страховых выплат по всем случаям. Количество судов, охваченных нашим коллективным договором, увеличилось на 10%.

Мы готовимся к введению в силу Сводной конвенции, которая будет своего рода «Трудовым кодексом» для всех, кто выходит в море.

Профсоюз проделал огромную работу по совершенствованию «Положения о дипломировании», в результате десятки тысяч моряков получили возможность карьерного роста при наличии дипломов средних мореходных училищ. Но мы на этом не прекращаем работу и ставим перед собой задачу до минимума сократить расходы моряков при обмене и получении дипломов, дающих право на работу в море.

Российский профсоюз моряков поставил перед собой задачу по страхованию жизни и здоровья всех наших членов: 8000 моряков уже получили полисы ДМС, мы ведем работу с судоходными компаниями, чтобы они подключались к этой программе.

Наш профсоюз завоевал высокий авторитет среди братских профсоюзов как в России, так и на международном уровне. Членство РПСМ в Международной федерации транспортников позволяет нам оказывать помощь морякам в любой точке мира, что мы успешно и делаем — вырываем моряков, брошенных на произвол судьбы, из лап нерадивых судовладельцев, и потом добиваемся справедливого решения в очень непростых судебных баталиях.

Мы заверяем вас, что вы не ошиблись в своем выборе, оказавшись в рядах РПСМ.

От имени моих коллег и от себя лично желаю, чтобы в каждую морскую семью под бой курантов пришли любовь, понимание и взаимное уважение. Чтобы отважных тружеников моря всегда ждали на берегу, а каждый новый рейс приносил моральное и материальное удовлетворение от работы и гордость за свою профессию. Пусть в новом году обязательно сбудется ваше самое заветное желание!

Председатель РПСМ

Сухоруков Ю. Ю.

WWW.SUR.RU

