

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

WWW.SUR.RU

№ 5 (92) 2013



**КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ
В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ:
РОССИЯ НЕ ГОТОВА**

**ПРАВОВОЙ ВАКУУМ:
МЕДИЦИНА ОСТАЛАСЬ
ЗА БОРТОМ**

**ЛОЖНЫЙ КРУИНГ:
КАК НЕ ПОПАСТЬ
В ЛОВУШКУ МОШЕННИКОВ**

**СТРАХОВОЙ СЛУЧАЙ:
«RAETSMARINE» СТРАХУЕТ,
НО НЕ ПЛАТИТ**

В номере

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



стр. 24-27



стр. 30-32

КТМС MLC-2006

3 – 6 Россия не готова
«Конвенция не должна
превратиться в «бумажного
тигра»

ВРЕМЯ РПСМ SUR TIME

7 Первый и не последний!
8 От слов – к делу
18 – 19 «Cool Aster»: история повторяется

ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС PENSION ISSUE

13 – 17 Пенсионная реформа:
минусов больше, чем плюсов

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ ACTIONS WEEK

24– 27 Финские моряки не бегают
под удобные флаги

ВНИМАНИЕ: МОШЕННИКИ! WARNING: SCAMMERS!

28 – 29 Как не попасть в ловушку
мошенников

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ HISTORY PAGES

33– 36 «... Убиты и съедены дикими»

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА ADDRESS BOOK

**Журнал Федерации
профсоюзов работников
морского транспорта**

**Редакционная коллегия:
Павлов И. Н.,**

председатель Федерации
профсоюзов работников
морского транспорта

Сухоруков Ю. Ю.,
председатель Российского
профессионального союза
моряков

Бодня А. М.,
заместитель председателя РПСМ,
председатель совета Балтийской
территориальной организации
РПСМ

Фишов С. А.,
координатор Международной

федерации транспортников
в России

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
Наталья Куликова
Герман Петелин
Наталья Субаева
Роман Кануник
Ольга Лукина

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

При перепечатке
опубликованных материалов
ссылка на журнал «Морской

профсоюзный вестник»
обязательна.

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

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

Распространяется бесплатно.



Фото на обложке,
автор Н. М. Суханов

РОССИЯ НЕ ГОТОВА

На XXX Азиатском саммите морских профсоюзов, проходившем во Владивостоке на третий день после вступления в силу Конвенции МОТ 2006 о труде в морском судоходстве (КТМС), в присутствии 100 представителей 17 профсоюзов стран АТР и 10 профсоюзов стран Европы, Российский профессиональный союз моряков заявил: Россия хотя и ратифицировала этот важный для моряков документ, но полностью к соблюдению требований конвенции не готова.

Претензий у профсоюза много: компетентные органы, ответственные за ее выполнение, не назначены, отдельные положения российского законодательства не соответствуют конвенции, отсутствует механизм освидетельствования и проверок судов в портах на соответствие КТМС, равно как и юридическая ответственность за нарушения права плавания под российским государственным флагом. Это далеко не весь перечень замечаний, вызывающий серьезную озабоченность РПСМ.

Участники саммита поддержали РПСМ и сочли такое положение дел недопустимым для страны, являющейся признанной морской державой. Они единогласно приняли Резолюцию, в которой призвали все заинтересованные российские государственные органы власти

прислушаться к голосу морских профсоюзов и сделать все необходимое для обеспечения прав российских моряков в соответствии с требованиями КТМС.

– Трудно поверить, что мы столько лет работали вместе, – сказала Клеопатра Думбия-Генри, директор департамента международных трудовых стандартов Международной организации труда (МОТ), обращаясь к председателю РПСМ Юрию Сухоукову. – И особенно приятно, что Россия присоединилась к другим странам и ратифицировала конвенцию. Поистине это историческое событие. Я счастлива, что многие профсоюзные лидеры приветствуют вступление конвенции в силу, но это только начало. Теперь важно, чтобы страны действительно уважали и выполняли требования конвенции на практике. 



«КОНВЕНЦИЯ НЕ ДОЛЖНА ПРЕВРАТИТЬСЯ В «БУМАЖНОГО ТИГРА»

20 августа в морской отрасли произошло знаковое событие – Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве (КТМС) наконец вступила в силу. Возможно, на фоне множества новостей это событие прозвучало не слишком ярко, но оно широко обсуждалось в профессиональном сообществе. Какие пункты, прописанные в конвенции, России надо реализовать как можно быстрее? Что должно измениться в жизни моряков? Заместитель председателя Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Игорь Ковальчук рассказывает о российской ситуации вокруг КТМС.



– В конце августа во Владивостоке прошли две международные профсоюзные конференции: Азиатский саммит морских профсоюзов и Норвежско-азиатский комитет моряков. На этих встречах присутствовала директор департамента международных трудовых стандартов МОТ Клеопатра Думбия-Генри, которую участники в своих выступлениях в шутку называли «мамой конвенции», потому что она является одним из основных авторов документа. И на конференциях поднимались проблемы, связанные с реализацией конвенции. Наши иностранные коллеги неоднократно подчеркивали, что Россия была в числе первых 30 стран, которые ратифицировали документ и дали возможность вступить ему в силу. Более того, при реализации конвенции Россия будет играть очень важную роль, потому что протяженность морских границ у нас большая, а значит, и рычаг воздействия на мировое судоходство для приведения его в цивилизованное русло имеется серьезный.

Также на саммите азиатских профсоюзов было принято обращение морских профсоюзов Азии к российскому правительству с просьбой как можно быстрее внедрить стандарты КТМС в России, чтобы у нашей страны было не только законное, но и моральное право требовать выполнение этих стандартов от всех морских судов, заходящих в российские порты.

– Не мешает ли реализации конвенции тот факт, что российское законодательство еще не полностью приведено в соответствие с ее требованиями?

– Согласно Конституции РФ, международные договоры России имеют превалярующее значение перед внутренним законодательством. Любая ратифицированная конвенция должна выполняться независимо от того, изменены наши законы в соответствии с ее требованиями или нет. Это не проблема, если внутреннее законодательство противоречит международным договорам, которые одобрены и подписаны Российской Федерацией. Власти все равно должны ориентироваться на положения международного договора.

– Определилось ли правительство России с назначением так называемых компетентных органов, министерств и ведомств, которые будут отвечать за реализацию Конвенции?

– К сожалению, с назначением компетентных органов возникла проблема. Проект постановления правительства по данной конвенции был подготовлен еще полгода назад, но его не удалось согласовать со всеми ведомствами. В частности, Министерство иностранных дел и Федеральная миграционная служба не согласны с тем, как прописаны их полномочия по репатриации моряков. МИД не хочет нести ответственность за репатриацию российских моряков из-за рубежа, а ФМС не хочет отвечать за репатриацию иностранных моряков из Российской Федерации.

Мы ждем окончательного решения правительства РФ о распределении компетенций по ведомствам. Кроме того, в рамках существующих полномо-

чий Минтранс России уже дал поручение Российскому морскому регистру судоходства начать освидетельствование судов под флагом РФ на соответствие требованиям КТМС. Ведется работа и по приведению законодательства в соответствии с конвенцией.

– Помимо компетентных органов в конвенции говорится о признанных организациях, которые привлекаются для контроля за соблюдением положений и стандартов на судах. Предполагалось, что РПСМ может стать такой организацией для контроля за соблюдением трудовых прав и условий труда на судах. Решен ли этот вопрос?

– Так как компетентные органы не назначены, то и решение этого вопроса откладывается. Однако независимо от того, назначат РПСМ признанной организацией или нет, мы будем и дальше заниматься отстаиванием трудовых интересов моряков, действуя в рамках, предусмотренных законодательством.



На XXX Азиатском саммите морских профсоюзов. Директор департамента международных трудовых стандартов МОТ Клеопатра Думбия-Генри и первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук обсуждают детали Конвенции о труде в морском судоходстве.



Наши инспекторы труда имеют право посещать любые суда, на которых работают члены профсоюза, для проверки условий труда. Кроме того, РПСМ способен выступать в роли экспертной организации для ведомств, которые будут заниматься контролем выполнения требований КТМС в части условий труда моряков.

– Проверяют ли страны, ратифицировавшие конвенцию, в своих портах суда на соответствие ее требованиям? И не возникало ли в связи с этим проблем у российских судовладельцев?

– Одновременно с конвенцией была принята декларация Международной морской конференции труда о том, что первый год действия КТМС будет, так сказать, тестовым. Страны, которые ратифицировали конвенцию, могут позволить себе не требовать, чтобы на каждом судне было свидетельство, но при этом условия работы на судах должны соответствовать условиям конвенции. Проблем с российскими судами пока не было, однако в целом задержания судов согласно КТМС уже происходят, в частности, они были в Дании и Канаде. Также по настоянию РПСМ и Международной федерации транспортников задержано турецкое судно под молдавским флагом в Новороссийске в связи не выплатой заработной платы.

– Какие пункты, прописанные в конвенции, России надо реализовать как можно быстрее?

– У нас было очень серьезное расхождение со статистикой по несчастным случаям и профессиональным заболеваниям моряков. Дело в том, что существующая система учета в нашей стране отличается от той, которую предусматривает конвенция. На федеральном уровне у нас учитываются только тяжкие несчастные случаи, повлекшие за собой смерть. Остальные ЧП отслеживаются в регионах. Конвенция требует, чтобы все данные поступали на федеральный уровень.

Очень большие трудности с морской медициной, которая была фактически ликвидирована в 90-е годы в угоду какой-то непонятной и призрачной бюджетной экономии. А это была целая система со своими больницами поликлиниками

и НИИ. И сейчас ее надо восстанавливать. Потому что труд моряков имеет свои особенности. Они вынуждены долгое время находиться в отрыве от дома и семьи. На здоровье моряков сказывается и смена климатических условий, и часовых поясов, и условия труда на судне: шум и вибрация. Раньше влияние всех этих факторов на здоровье моряков изучалось в специализированных НИИ. Сейчас эта работа вообще не ведется.

Есть проблема с медицинским освидетельствованием моряков. Приказ Министерства здравоохранения СССР, который регламентировал медицинские осмотры моряков, отменен Минздравом, а новый до сих пор не принят. Даже форма медицинского сертификата моряка все еще не утверждена.

Также имеются расхождения по продолжительности отпусков для плавсостава. По конвенции минимальная продолжительность отпуска должна составлять 30 дней, а по российскому законодательству 28.

– РПСМ по всем этим вопросам направлял свои предложения. Их услышали чиновники?

– Иногда возникает такое чувство, что мы пытаемся разговаривать со стеной. Все наши предложения отвергаются под любыми предлогами. Например, РПСМ уже давно поднимает вопрос введения ответственности за нарушения законодательства о праве плавания под российским флагом. По российскому законодательству и согласно конвенции, судовладелец является работодателем, а значит он и несет ответственность за все происходящее на борту его судна. Но на практике все иначе.

Например, мы ведем длительную переписку с правоохранительными и надзорными органами по поводу Восточной судоходной компании. На свои суда, которые ходят под флагом РФ, эта фирма нанимает по трудовому договору только капитана. Остальных членов экипажа они принимают на работу через посредника – иностранную круизную компанию. Причем эта компания, которая не может быть плательщиком в Пенсионный фонд, в Фонд обязатель-


ного медицинского страхования и другие внебюджетные фонды, заключает с моряками трудовые договоры.

В итоге на судах Восточной компании постоянно нарушаются трудовые права моряков, и существуют многомесячные задолженности по зарплате. Однако правоохранительные органы утверждают, что не могут привлечь к ответственности судовладельца, потому что в его деятельности не усматриваются нарушения закона. То есть, в нашем законодательстве нет санкций для судовладельца, если на его судне нарушаются российские законы.

– Возвращаясь к конвенции, какие плоды она должна принести?

– Главная цель КТМС – максимально защитить моряков от нарушений их трудовых прав, сделать непростую жизнь моряков более предсказуемой. Когда конвенция разрабатывалась и принималась, было очень много разговоров о том, что этот документ ни в коем случае не должен стать «бумажным тигром», которого никто не боится. Именно поэтому была принята система контроля, согласно которой страна, ратифицировавшая конвенцию, должна требовать ее соблюдения на всех судах, заходящих в ее порты. Такой контроль позволит существенно снизить случаи самых наглых и злостных нарушений прав моряков.

Например, невыплата заработной платы является серьезным нарушением конвенции и должна приводить к немедленному задержанию судна. Если это положение будет реализовываться, то судовладельцы будут вынуждены платить морякам вовремя и без задержек. И таких историй, как та, что недавно приключилась на Канарских островах с судном «Cool Aster», где российским морякам не платили 4 месяца, больше не будет.

Также конвенция должна способствовать улучшению условий труда и проживания на борту судна. И мне хочется надеяться, что конвенция поможет возрождению морской медицины в нашей стране. Потому что моряки, работающие на судах, должны иметь возможность не только тратить свое здоровье, но и восстанавливать его. 

ПЕРВЫЙ И НЕ ПОСЛЕДНИЙ!

Российский профсоюз моряков подписал первый коллективный договор МФТ по Черному морю с компанией «Seatrans ConsaltingLtd.».
Отныне по соглашению работают два судна – «Rada» и «Rapida», а их экипажи, состоящие из российских моряков, имеют гарантии достойных условий труда, выплаты заработной платы и находятся под защитой РПСМ.

Подписанию колдоговора предшествовали сложные переговоры. Компания на протяжении долгого времени отказывалась подписать стандартное соглашение МФТ по причине высоких зарплат, не характерных для черноморского региона, где ставки фрахта ниже чем на океанских перевозках. Однако после того, как весной этого года единый коллективный договор МФТ по Черному морю был одобрен руководящей группой Комитета справедливой практики МФТ, ситуация начала меняться.




Заместитель председателя РПСМ Александр Агеев:

– Для черноморского региона характерны низкий фрахт, короткое время работы, через каждые 5-6 дней заходы в порты, где взимаются портовые сборы, все это – большая нагрузка на компании. По этим и многим дру-

гим причинам заработная плата в этом районе плавания гораздо меньше, чем на той же Балтике, и было очень трудно требовать от компаний подписания стандартного договора МФТ. Так назрела необходимость разработать новый единый документ с более низкими ставками, что и было сделано. Сейчас общий язык с судовладельцами найти гораздо проще. Во-первых, в договоре по Черному морю прописаны приемлемые для моряков и судовладельцев ставки, четко обозначены компенсации по потере трудоспособности и смерти. Во-вторых, наличие на борту судов коллективного договора просто необходимо в связи со вступившей в силу Сводной Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года.

Добавим, что черноморский регион находится под пристальным вниманием МФТ и ее членских организаций, в том числе Российского профсоюза моряков, цель которых – сделать судоходство здесь цивилизованным. В поддержку в мае этого года была запущена кампания «Черное море позора» для привлечения внимания общественности к методам ведения бизнеса работодателей и тем условиям, в которых приходится работать морякам.

Так, по данным МФТ, сегодня на Черном море работают около двух с половиной тысяч судов. Полторы тысячи из них старше 20 лет, среди которых 800 – старше 30 лет. Средний заработок членов экипажей значительно уступает оплате труда в других регионах, а защита для экипажей в виде коллективного договора МФТ пока еще редкость. Но как мы видим, начало положено!

– Сейчас мы ведем переговоры о подписании второго коллективного договора МФТ по Черному морю, – говорит зампреда РПСМ. – Но раскрывать карты раньше времени не будем. 



ОТ СЛОВ – К ДЕЛУ

В Новороссийске инспекторы портового контроля (PSC) задержали сухогруз «SHT Husseyun Akil» (флаг Молдавии) из-за несоответствия требованиям Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) в части трудовых прав моряков. У интернациональной команды теплохода не оказалось на руках контрактов о найме и платежных документов. К тому же причинами для запрета на выход из порта стали замечания, относящиеся к техническому состоянию судна.

По приходу в порт члены экипажа судна – двое турок и шестеро индийцев – обратились к инспектору МФТ Ольге Ананьиной с просьбой посетить судно и помочь вернуть задолженность по зарплате.

«Во время проверки обнаружилось, что контракты о найме есть только у граждан Турции, и им платят с задержкой в месяц, – рассказала О. Ананьина. – В документах капитана и старшего механика была масса любопытных пунктов. Например, моряки брали на себя обязательство ни в коем случае не обращаться в Международную федерацию транспортников. Что касается индийских моряков, то они на протяжении четырех месяцев не видели денег и работали без

трудовых контрактов. Зарплата рядового состава – \$400! Мало того – в письме от судовладельца, полученного накануне проверки на сухогрузе, сообщалось, что экипаж согласен получать деньги в конце рейса, и якобы все моряки на борту довольны условиями труда, и работодатель искренне удивлен обращением команды «SHT Husseyun Akil» в МФТ».

Пока инспектор МФТ проводила проверку на судне, касающуюся трудовых прав моряков, на борт теплохода поднялись представители PSC, чтобы осмотреть сухогруз на предмет технического состояния: как ни крути, а «SHT Husseyun Akil» 1983 года постройки, и в прошлом году судно уже задерживалось в Новороссийске. Тогда все замечания были устранены в течение недели.


«Я проинформировала инспекторов PSC, что на судне отсутствуют контракты о найме, а также какие-либо платежные документы, и имеется задолженность по зарплате, – сказала Ольга Ананьина. – С момента вступления в силу КТМС этих замечаний вполне достаточно для задержания судна». Однако поводом для запрета на выход стали не только эти проблемы. Инспекторы PSC в общей сложности предъявили турецкому судовладельцу 21 замечание, из которых 7 – серьезных, включая долг по зарплате и отсутствие контрактов.

«При проверке был составлен акт, и руководство судоходной компании поставлено в известность о том, что «SHT Husseyun Akil» останется в Новороссийске до тех пор, пока все замечания не будут устранены, – рассказал главный государственный инспектор-начальник отдела по контролю судов администрации порта Новороссийск Владимир Анищенко. – Задержание судна на основании несоблюдения трудовых прав моряков для нас в новинку. Раньше при проверках мы в основном уделяли внимание техническому состоянию судов. Теперь же мы должны учитывать и другие факторы,

о которых говорится в Сводной конвенции. Что касается защиты трудовых прав членов экипажей, то здесь мы, безусловно, будем опираться в первую очередь на знания и опыт инспекторов Российского профсоюза моряков и Международной федерации транспортников: грамотнее специалистов в этой области нет».

Он добавил, что задержание теплохода «SHT Husseyun Akil» на основании несоответствия нормам КТМС – не первый случай в южном порту. Так, 1 сентября 2013 года инспекторы портового контроля задержали судно типа комета «Владимир Комаров» (флаг России), курсирующее между Новороссийском и Сочи, из-за высокой температуры в салоне для пассажиров. Согласно нормам MLC, отсылающим к национальному законодательству, то есть к Санитарным Правилам на судах морского флота, температура должна быть не выше 25°C, а во время проверки теплохода она достигла 35-градусной отметки по Цельсию.

Что касается сухогруза «SHT Husseyun Akil», судовладелец устранил практически все замечания, предъявленные ему инспекторами портового контроля (PSC) и Российского профсоюза моряков (РПСМ). М моряками расплатились в присутствии инспектора МФТ Ольги Ананьиной и судового агента: рядовым выдали по \$2000, второму помощнику – \$1800, старпому – \$3600. И что немало важно, теперь у всех моряков есть на руках контракты о найме: их тоже прислал владелец теплохода. Также из Турции приехал представитель классификационного общества для проверки устранения серьезных проблем, поскольку он несет ответственность за техническое состояние судна. Остальные незначительные замечания работодатель обещал исправить до 3 ноября 2013 года.

14 сентября капитан порта Новороссийск дал добро на выход судна из порта. Сухогруз «SHT Husseyun Akil» взял курс на Констанцу. 



Инспектор МФТ Ольга Ананьина



МЕДИЦИНА ОСТАЛАСЬ ЗА БОРТОМ

Российское законодательство в сфере медобслуживания моряков придется приводить в соответствие с Конвенцией МОТ 2006 после ее вступления. Нормативы по медицинскому обслуживанию моряков не приняты, фактически морская медицина в стране находится вне правового поля.

Правовой вакуум в этой сфере возник после признания Минздравом России (приказ № 587 от 07.11.2012) недействующим приказ № 511 Минздрава СССР от 6 сентября 1989 года «Об улучшении организации медико-санитарного обеспечения морского, речного флота и рыбного хозяйства». В документе были определены медицинские учреждения, уполномоченные оказывать медпомощь морякам и проводить медосмотры. Также в нем подробно описывался порядок освидетельствования моряков на пригодность для работы на судах в море, пере-

чень медицинских противопоказаний к допуску моряков и список лекарств, которые должны быть на борту судов.

Надо признать, что приказ этот был устаревшим и во многом не отвечал современным требованиям, но до последнего времени он был единственным документом, регламентировавшим медобслуживание моряков. Вместо него никаких новых нормативно-правовых актов принято не было. В итоге морская медицина оказалась вне правового поля.

Между тем Конвенция МОТ 2006 уделяет особое внимание медицинскому обслуживанию моряков.

ЧТО ТРЕБУЕТ КОНВЕНЦИЯ?

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ



Стандарт А 1.2 предусматривает, чтобы перед началом работы на борту судна моряки имели действительное медицинское свидетельство, удостоверяющее их пригодность по состоянию здоровья к выполнению обязанностей, связанных с работой в море. В рамках мероприятий по реализации



конвенции уполномоченный компетентный орган должен определить: перечень медицинских организаций, осуществляющих освидетельствование моряков, характер освидетельствования моряков, а также утвердить форму свидетельства о состоянии здоровья моряков.

После отмены 511-го приказа Минздрава СССР единственным документом, регламентирующим порядок медосмотра, является приказ Минздрава от 12.04.2011 года № 302-н «Об утверждении перечней вредных и опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медосмотры работников». В этом приказе есть упоминание и о работе на морских судах в Перечне работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические осмотры, который может быть применен только в отношении членов экипажей судов, имеющих контакт с пищевыми продуктами (судовых поваров, артельщиков и т.п.)

Для освидетельствования остальных членов экипажа этот приказ практически не применим, поскольку в документе не отражено разделение плавсостава на уже работающих и поступающих, по профессиям плавсостава, отсутствуют нормы оценки зрения, как того требует конвенция.

В связи с поступающими вопросами, какими документами следует руководствоваться в настоящее время при проведении медицинских осмотров моряков, РПСМ направил запрос в Минюст России о правомочности приказа Минздрава России № 587 от 07.11.2012.

По сообщению Минюста России, данный приказ не был представлен Минздравом России на государственную регистрацию и не был официально опубликован, как того требует законодательство. Соответственно, по мнению РПСМ, до принятия новых нормативно-правовых актов при освидетельствовании моряков может применяться приказ № 511.

СУДОВАЯ АПТЕЧКА



Конвенция также выдвигает требования по составу судовой аптечки и медицинскому оборудованию, а также к определению порядка их инспектирования (Стандарт А 4.1).

Судовая аптечка должна наполняться с учетом типа судна, количества моряков на его борту, характера, направления и продолжительности рейса. Однако на сегодняшний день рекомендуемый состав аптечек (приказ № 499-н Минздрава России – ред.) зависит лишь от дальности плавания. Кроме того, судовладельцы не имеют права закупать на суда сильнодействующие обезболивающие средства, потому что в нашей стране отсутствует порядок использования таких препаратов на борту. Между тем в соответствии с международными нормативными документами в аптечке обязательно должны присутствовать такие лекарства для оказания более эффективной помощи. А это значит, что в России должен быть разработан порядок обеспечения морских судов сильнодействующими лекарствами (получение, учет, хранение, списание), согласованный с Госнарконтролем.

СУДОВЫЕ ВРАЧИ



В Стандарте А 4.1 выдвигаются также требования о необходимости наличия медработников на борту судов.

Согласно конвенции, врач в обязательном порядке должен присутствовать на борту судна, если рейс длится более трех дней, а количество членов экипажа превышает 100 человек. Национальным законодательством должно быть определено, какие другие суда также должны иметь в составе экипажа врача, исходя из продолжительности, характера и условий рейса, а также количества моряков на борту судна.

Однако в реальности судовые врачи, как правило, есть только на круизных

лайнерах. Более того, в нашей стране ВУЗы вообще не готовят докторов по специальности «судовой врач». А это значит, что в России не определены особенности оказания медицинской помощи в условиях судна, и нет никаких специальных требований к квалификации судовых медиков.

ПЛАВСОСТАВ И ПЕРВАЯ МЕДПОМОЩЬ



Конвенция также предусматривает медицинскую подготовку командного состава, который отвечает бы за оказание первой медицинской помощи на судне, не имеющем на борту врача.

Российское правительство своими постановлениями до сих пор не определило перечень медицинских организаций, которые могли бы осуществлять соответствующую подготовку плавсостава. В нашей стране нет унифицированных программ по основам первой медицинской помощи с уходом за больными и пострадавшими, нет единых требований к программам повышения квалификации уже обученных моряков, отсутствуют требования к учебным заведениям по учебным процессам (по программам обучения, материально-технической базе и преподавательскому составу).

РАДИОКОНСУЛЬТАЦИИ ДЛЯ ВСЕХ СУДОВ




Конвенция предусматривает создание в России Морских медицинских консультационных центров (ММКЦ), чтобы медицинские консультации предоставлялись бесплатно всем судам в море круглосуточно, независимо от того под каким флагом они плавают, по радио или спутниковой связи, включая консультации специалистов

при неотложных состояниях в случае болезни членов экипажей.

В России должен быть разработан нормативный правовой акт, регламентирующий порядок работы ММКЦ, а также установлены требования к укомплектованию ММКЦ достаточным количеством квалифицированных врачей, которые имеют опыт консультирования по радио и разбираются в особенностях лечения и оказания медицинской помощи на судах.

МЕДЦЕНТРЫ

 В соответствии с конвенцией в стране должен быть определен перечень медицинских организаций для обеспечения медицинской помощи морякам как на берегу: обслуживание и медицинские осмотры, так и в море: медицинская помощь экипажам, медицинская подготовка командного состава, бесплатные консультации плавсостава по радио по оказанию первой медицинской помощи.

В РПСМ считают, что морские медицинские центры необходимо создавать на базе уже действующих окружных медицинских центров, расположенных в крупных портах страны. Эти центры находятся в ведении Федерального медико-биологического агентства (ФМБА). Организованы они были на базе бассейновых больниц, которые создавались во времена СССР специально для работников предприятий речной и морской отрасли. На базе исследований, наблюдений и отчетов врачей этих клиник разрабатывались медико-санитарные нормативы для морской отрасли.

Все новейшие разработки в области морской медицины внедрялись и применялись на практике именно в бассейновых больницах. В 90-е после развала СССР морская медицина переживала не лучшие времена. Однако бассейновые больницы сохранились. Также в ведении

ФМБА находится ФГУП НИИ промышленной и морской медицины, который продолжает заниматься исследованиями в этой области, а также разработкой нормативно-правовых актов по медико-санитарному обеспечению на морских и речных судах. Поэтому было бы логично, если бы организационные вопросы по морской медицине были бы возложены на ФМБА.

Однако для решения всех этих вопросов необходимо проделать большую законодательную работу: привести десятки подзаконных и нормативных актов в соответствие с конвенцией.


Но в 2012 году эта работа была приторможена по целому ряду причин, в том числе и в связи с реорганизацией Минздравсоцразвития России. В мае 2012 года ведомство было разделено на два министерства: Минтруд и Министерство здравоохранения. Пока передавались дела, шла реорганизация, писалось новое штатное расписание, драгоценное время, отпущенное на приведение законодательства в соответствие с конвенцией, стремительно истекало. Конечно, это не значит, что вопросы медицины не рассматривались на заседаниях МВК.

Например, наряду с представителями Минздрава активно участвуют в заседаниях МВК и представители ФМБА, в ведении которого находятся окружные морские медцентры, занимающиеся освидетельствованием и медобслуживанием моряков. Более того, ФМБА предложил Минздраву свою помощь в приведении законодательства в соответствие с требованиями конвенции. Специалисты агентства и научно-исследовательского института промышленной и морской медицины ФМБА разработали и направили в Минздрав проекты нормативных актов, регламентирующих медико-санитарное обеспечение моряков.

Нормативы были озвучены в Мурманске на июльском совещании, проводимом ФМБА в рамках научно-практической конференции, посвященной проблемам медико-санитарного обеспечения плавсостава судов. И у РПСМ уже есть целый ряд замечаний к этим документам.

Сейчас они дорабатываются в Минздраве с привлечением заинтересован-

ных министерств и ведомств, после чего будут вынесены на рассмотрение МВК для согласования с представителями работодателей и моряков, как того требует конвенция. Также нормативные акты должны будут пройти и общественные обсуждения.

Но так как все медицинские проблемы придется решать сейчас, после вступления в силу международного акта, важно, чтобы чиновники не поддавались «гонке» и не принимали сырые законы, которые потом пришлось бы вновь переделывать, а прислушались ко всем мнениям. Ведь от принятых сейчас решений будет зависеть жизнь и здоровье моряков. 





Реквизиты для перечисления средств:



Тихоокеанская профсоюзная
организация моряков РПСМ
г. Владивосток,
улица Тигровая, 24
ИНН 2540053191
КПП 254001001
Р/с 40703810300000106501
ОАО АКБ «Приморье»
К/с 30101810800000000795
БИК 040507795
ОКПО 47483767
ОКВЭД 91.20
Назначение платежа:
Материальная помощь
морякам, пострадавшим
от наводнения на Дальнем
Востоке.

ПОМОЧЬ МОЖЕТ КАЖДЫЙ!

**Российский профсоюз моряков (РПСМ) организовал
сбор денежных средств для моряков и их семей, пострадавших
от наводнения на Дальнем Востоке России.**

О природном катаклизме и той трагедии, которая пришла в дома жителей Дальнего Востока не знает разве что ленивый. Большая вода, стоявшая в городах и селах на протяжении практически всего лета и начавшая сходить пару недель назад, не пощадила никого. Большинство людей лишились крыши над головой, теплой одежды, урожаяев. Возвращаться некуда, разве что в разрушенные стихией дома и квартиры,


где за время отсутствия хозяев поселились плесень и грибок.

Среди пострадавших есть моряки и их семьи. В Тихоокеанскую региональную организацию РПСМ (ТРО РПСМ) уже обратились 15 человек. Вероятно, людей, которым срочно нужна помощь и поддержка, окажется гораздо больше, кто-то из моряков может находиться в рейсе.

В связи с этим ТРО РПСМ открыла счет в банке для перечисления денег. Помочь морякам может любой

желающий. Для этого нужно перечислить любую сумму на расчетный счет ТРО РПСМ, обязательно указав в назначении платежа:

«Материальная помощь морякам, пострадавшим от наводнения на Дальнем Востоке».

Обо всех денежных поступлениях на счет ТРО РПСМ для пострадавших моряков и их семей и на что конкретно пойдут полученные средства, мы будем подробно информировать. 

ПЕНСИОННАЯ РЕФОРМА: МИНУСОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПЛЮСОВ



пенсионный вопрос

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

Российское пенсионное законодательство в ближайшее время ждут существенные изменения. Они не должны затронуть интересы тех россиян, которые уже вышли на пенсию. Для тех же, кто работает, отчисления в Пенсионный фонд будут делаться по другой схеме. По другой схеме будут назначаться досрочные пенсии и дополнительные выплаты работникам, занятым на вредных производствах. Журнал «Морской профсоюзный вестник» попытался разобраться в пенсионных нововведениях.

ТРУДЯЩИХСЯ – ВСЕ МЕНЬШЕ, ПЕНСИОНЕРОВ – ВСЕ БОЛЬШЕ

О необходимости дальнейшего реформирования пенсионной системы правительство РФ заявило еще в 2011 году. Основной и главный довод – тяжелая демографическая ситуация. Трудящихся в стране все меньше, а пенсионеров все больше. В итоге Пенсионный фонд не справляется с нагрузкой и по-прежнему испытывает дефицит средств. В связи с этим в декабре 2012 года Правительство утвердило Стратегию долгосрочного развития пенсионной системы Российской Федерации, которая предусматривает, в том числе, и поэтапное реформирование института досрочных пенсий.



После 01 января 2014 года досрочные пенсии будут назначаться по результатам специальной оценки условий труда, если они будут признаны вредными или опасными.

В рамках этой реформы Правительство вынесло на обсуждение Российской трехсторонней комиссии, в которую входят представители профсоюзов, правительства и работодателей, проект федерального закона «О специальной оценке условий труда» и целый ряд поправок в нормативные акты, связанные с его принятием.

Как поясняют специалисты Минтруда, разработавшие законопроект, в российском законодательстве на сегодняшний день фактически прописаны две процедуры исследования условий труда на рабочих местах с вредными и (или) опасными условиями труда.

Первая процедура – это аттестация рабочих мест, которая проводится на основании статьи 209 ТК РФ. По итогам аттестации устанавливаются: сокращенная продолжительность рабочего

времени, минимальная продолжительность ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска, минимальный размер повышения оплаты труда.

Вторая процедура – специальная оценка условий труда, которая, согласно пенсионному законодательству, должна проводиться на основании отдельного федерального закона в целях освобождения работодателей от уплаты страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации по дополнительным тарифам.

Однако, как отмечают в Минтруде, в основе специальной оценки условий труда и аттестации лежат совершенно разные подходы и стандарты. Кроме того, «механизмы» стимулирования работодателя к улучшению условий и охраны труда разобщены по раз-

личным федеральным законам и подзаконным нормативным правовым актам. А все дополнительные выплаты пенсионерам осуществляет государство из средств Пенсионного Фонда.

КУДА ПРИВЕДЕТ ЗАКОН

Закон «О специальной оценке условий труда», по мнению чиновников, приведет все процедуры «аттестации рабочих мест» к единому знаменателю.

Одним из самых главных и существенных нововведений станет дифференцированный дополнительный тариф страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации в зависимости от класса условий труда. Чем вреднее производство, тем выше тариф. Работодатели, улучшающие условия труда, будут освобождаться от уплаты дополнительного тарифа в Пенсионный фонд Российской Федерации по результатам специальной оценки условий труда. По мнению разработчиков, таким образом закон поможет создать сбалансированную пенсионную систему, а также стимулировать работодателей, имеющих рабочие места с особыми условиями труда, к их улучшению.

Однако на деле этот законопроект может лишить работников целого ряда социальных гарантий.

Например, с одной стороны Стратегия долгосрочного развития пенсионной системы предусматривает сохранение существующих социальных гарантий работникам, занятым на производствах с особыми условиями труда. В Федеральном законе от 17.12.2001 № 173-ФЗ «О трудовых пенсиях» остаются положения о досрочных пенсиях для работников, занятых на вредных производствах. В статье 27-й пункта первого подпунктов 1-18 в Списках № 1 и № 2 перечислены производства, цеха, профессии и должности работников, которым могут претендовать на досрочные пенсии.

В РПСМ отмечают, что это в полной мере относится и к морякам.

ЧТО ОТНОСИТСЯ К МОРЯКАМ

Мужчины в возрасте 55 лет и женщины в 50 лет имеют право на досрочную пенсию, если они проработали соответственно не менее 12 лет и 6 месяцев и 10 лет в плавсоставе на судах морского и речного флота и рыболовного флота и имеют страховой стаж соответственно не менее 25 и 20 лет.

Также на досрочную пенсию могут претендовать лица, занятые на вредном производстве. На морском и речном флоте: машинная команда судов служебно-вспомогательного флота и судов портового флота, постоянно работающих в акватории порта (за исключением служебно-разъездных, пригородных и внутригородского сообщения); кочегары судов, работающих на жидком топливе; машинисты всех наименований; мотористы всех наименований; механики и их помощники, главные и старшие механики; электромеханики и их помощники, электромеханики старшие.

Но, с другой стороны, уже после 1 января 2014 года досрочные пенсии будут назначаться по результатам специальной оценки условий труда, если они будут признаны вредными или опасными.

– Если условия труда будут признаны благоприятными или допустимыми, то работники не имеют право на досрочное пенсионное обеспечение. Это негативно может сказаться на пенсионном обеспечении работников, которые будут продолжать работать на тех же местах, но уже признанными неопасными, – поясняют эксперты.

Более того, в Федеральном законе «О трудовых пенсиях в Российской Федерации» появляется дополнительная статья 27.2, которая предусматривает особенности установления трудовых пенсий с учетом периодов работы во вредных и опасных условиях труда. В этой статье сказано, что при досрочном назначении трудовых пенсий по старости в стаж работ, дающий право на указанные пенсии будут засчитываться периоды, в течение которых работодатель платил дополнительные взносы в ПФР и в негосударственные пенсионные фонды.

То есть размер пенсии будет определяться органами ПФР в зависимости от продолжительности стажа, когда взносы уплачивались в ПФР. При этом не определен минимальный размер такой пенсии, что снижает социальную защищенность работников.

По достижении общеустановленного возраста выхода на пенсию (55 лет – женщины и 60 лет – мужчины) трудовая пенсия по старости будет выплачиваться органами ПФР в полном размере.

РАВНОЦЕННАЯ ЗАМЕНА?

Еще одно спорное нововведение – возможность замены досрочной пенсии по старости негосударственной пенсией «в порядке и на условиях, определенных договором негосударственного пенсионного обеспечения с применением схем коллективного пенсионного страхования».

ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС

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

– Это значит, что на предприятиях на основании коллективного договора (отраслевого, межотраслевого, территориального и т. д.), либо при отсутствии локального акта работодателя могут создаваться свои собственные пенсионные программы для работающих на вредных и опасных производствах. Работодатель заключает договор досрочного негосударственного пенсионного обеспечения с негосударственным пенсионным фондом и платит соответствующие взносы в эту структуру, – поясняет эксперт РПСМ Наталья Бологова.

При этом, согласно законопроекту, негосударственное пенсионное обеспечение с применением схем пенсионного страхования должно осуществляться работодателем в пользу работника только с его согласия. Предполагается участие самого работника в пенсионной программе – уплата им пенсионных взносов, которые будут направлены на выплату негосударственной пенсии до наступления общеустановленного выхода на пенсию по старости.

Эксперты считают, что данная норма снижает социальную защищенность работников, поскольку возлагает на них бремя ответственности за рабочие места, которые по результатам специальной оценки условий труда были признаны вредными или опасными. Нужно прописать в законе, установление уплаты взносов по договору негосударственного пенсионного страхования в пользу работников полностью за счет работодателей.



Российское пенсионное законодательство в ближайшее время ждут существенные изменения. Они не должны затронуть интересы тех россиян, которые уже вышли на пенсию.

По словам экспертов, специальная оценка условий труда становится основным инструментом для решения вопроса о предоставлении работнику гарантий и компенсаций в связи с работой во вредных и опасных условиях труда. При этом отсутствуют социальные гарантии того, что размер досрочной пенсии не уменьшится по сравнению с существующими размерами. Кроме того, новый подход к решению вопроса досрочного пенсионного обеспечения по результатам оценки условий труда повлечет за собой сокращение граждан, которые будут иметь право на досрочную пенсию. Создание же корпоративных пенсионных систем также не гарантирует работникам сохранение прав на досрочное пенсионное обеспечение в полном объеме, которое установлено в настоящее время пенсионным законодательством.

МИНУСОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПЛЮСОВ

Представители профсоюзов, участвующие в обсуждении законопроекта, считают, что предложенные Минтрудом изменения в пенсионное законодательство преследуют основную цель – переложить заботу о работниках, имеющих право на досрочное пенсионное обеспечение, с государства на плечи работодателей и негосударственных пенсионных фондов.

Работодатели тоже не поддерживают разработанные Минтрудом России законопроекты. В итоге сейчас они дорабатываются, и очень хочется надеяться, что в итоге все недочеты и спорные моменты будут устранены. Ведь, как признают все эксперты, пенсионная система нуждается в срочном реформировании. Однако пока в законопроекте больше минусов, чем плюсов.

P.S. Когда готовился материал в рабочую группу Российской трехсторонней комиссии поступил доработанный законопроект, в котором учтены отдельные замечания, высказанные как профсоюзами, так и работодателями. Например, существенно переработаны поправки, вносимые в Трудовой кодекс. В нем сохранены основные понятия, определяющие гарантии работникам за работу во вредных и (или) опасных условиях труда: сокращенная продолжительность рабочего времени, дополнительный отпуск, повышенный размер оплаты труда. В статьях 92, 117 и 147 кодекса определены минимальные размеры этих компенсаций. Основной новеллой законодательства является то, что размеры компенсаций для конкретного работника будут устанавливаться трудовым договором на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения и коллективного договора с учетом результатов специальной оценки условий труда. 

Экипаж «Myre Seadiver» оправдан!

Семеро российских моряков с теплохода «Myre Seadiver» оправданы! 8 октября суд Лагоса вынес решение о невинности членов экипажа по обвинению в контрабанде оружия. Информацию об этом подтвердил генеральный директор компании «WorldInter», через которую моряки нанимались на судно, Николай Вовненко.

Напомним, теплоход «Myre Seadiver» (флаг островов Кука, компания – «Moran Group») с 15 членами экипажа на борту был арестован в конце октября 2012 года в порту Лагос. Наши соотечественники подозревались в перевозке контрабанды: на судне находилось оружие. Как ранее сообщал РПСМ, на теплоход, как и ряд других судов компании, была возложена особая миссия. «Myre Seadiver» предназначался для защиты судов, следующих пиратопасными районами. Отметим, что клиентами «Moran Group» являются крупнейшие судоходные компании мира, в том числе ОАО «Совкомфлот».

Экипажу теплохода были предъявлены обвинения в контрабанде оружия и боеприпасов. В течение года шли слушания по делу. В результате одного из них морякам разрешили жить на территории Российского посольства в Лагосе под поручительство наших дипломатов, а не в тюрьме, где ребята содержались в нечеловеческих условиях, некоторые болели. В июне 2013 года нигерийский суд вынес решение о невинности восьмерых моряков, это были те члены команды, у которых имелись нигерийские визы. Остальные же остались ждать своей участи в посольстве РФ.

И вот федеральный суд города Лагоса вынесен оправдательный приговор. Российские моряки признаны

полностью непричастными к ранее вменяемым им преступлениям, они все вернулись домой.

Надо добавить, что РПСМ постоянно следил за развитием событий и не оставался в стороне от проблем экипажа «Myre Seadiver», предпринимая всевозможные шаги для разрешения ситуации. Так, профсоюз направил обращение в адрес Президента РФ Владимира Путина с просьбой предпринять все необходимые меры, включая прямые контакты с Президентом Нигерии господином Гудлаком Джонатаном, и письмо заместителю главы дипмиссии Нигерии в РФ А. А. Адеподжу. Помимо этого представители РПСМ старались поддержать моряков словом. Профактивисты приняли участие в видеосвязи по «Skype» с командой «Myre Seadiver» и консулом России Радомиром Ганичем.

Самые отважные!

Экипаж танкера «DS Crown» под командованием капитана Владимира Сафонова удостоился признания Международной морской организации (ИМО) за отвагу на море. Шанс проявить смелость представился морякам летом прошлого года.

Танкер «DS Crown» следовал из Канады в Великобританию, когда ранним утром 14 июля капитан получил сигнал SOS. О помощи взывал экипаж контейнеровоза «MSC Flaminia». Судно шло из Чарльстона в бельгийский Антверпен. На его борту находился интернациональный экипаж – немцы, поляки и филиппинцы, два пассажира и 2 875 контейнеров. По пути следования, в Северной Атлантике, в грузовом трюме «MSC Flaminia» произошел пожар. Некоторое время команда пыталась бороться с огнем, но затем раздался мощный взрыв, и капитан приказал покинуть судно.

Первым на помощь к морякам подоспел танкер «DS Crown». Благодаря

грамотным и профессиональным действиям экипажа под командованием капитана Владимира Сафонова 20 человек удалось поднять на борт танкера, еще троих срочно госпитализировали в Португалию. Один из моряков, получивший 80% ожогов тела, впоследствии скончался. Сам контейнеровоз отбуксировали в Германию, а в марте этого года он встал на ремонт в Румынии.

Отвага и профессионализм команды «DS Crown» не остались незамеченными на международном уровне. По представлению правительства Великобритании экипаж и капитана номинировали на премию ИМО как самых отважных моряков, организовавших безупречную спасательную операцию на море.

Как рассказал директор круинговой компании «BGI» Владимир Феоктистов, командный состав танкера формировался в Новороссийске, рядовые набирались на Филиппинах. Владимир Сафонов трудоустраивается через «BGI» около 20-ти лет. Он прошел путь от третьего помощника, с 2005 года работает в должности капитана, и за это время проявил себя исключительно с положительной стороны. «Мы гордимся профессионализмом и личными качествами наших кадров», – прокомментировал Владимир Феоктистов.

Добавим, что церемония награждения пройдет 25 ноября 2013 года в штаб-квартире ИМО в Лондоне. «Эта награда является данью уважения мужеству и профессионализму моего экипажа, и для меня будет огромной честью принять ее от имени всей команды», – отметил капитан. 🇺🇸



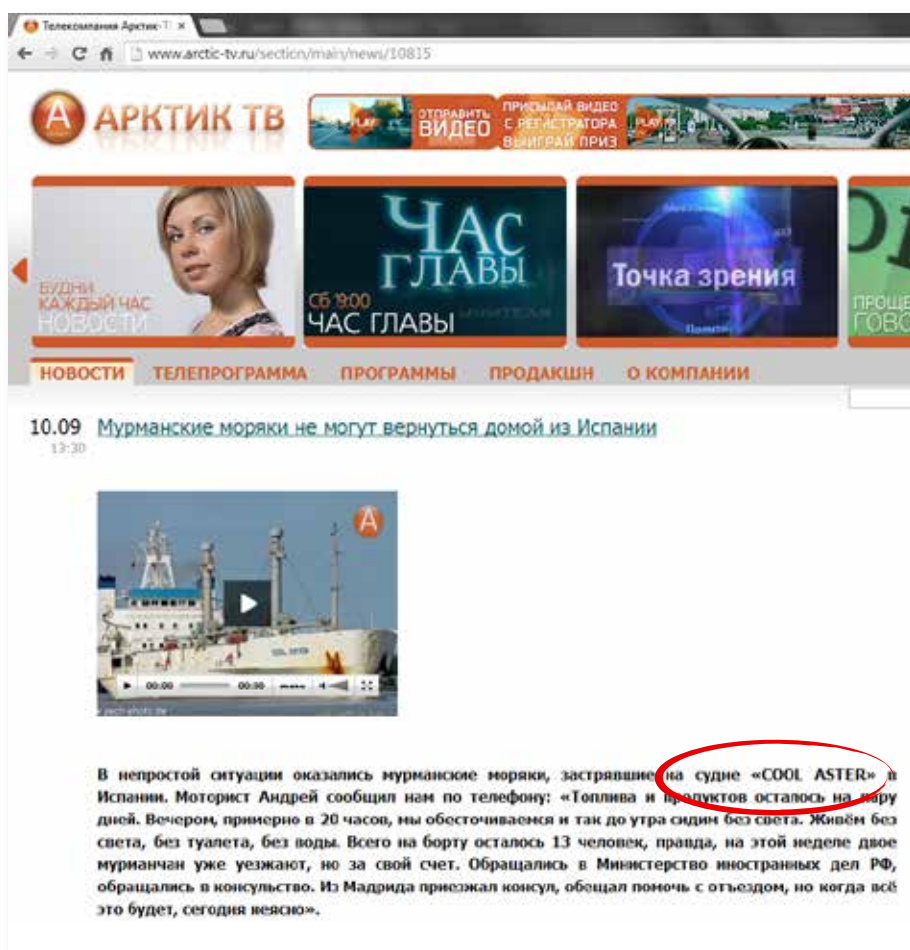
«COOL ASTER»: ИСТОРИЯ ПОВТОРЯЕТСЯ

История с выплатой заработной платы на этом теплоходе всегда одна: компания «North Reefer» отказывается выполнять свои обязательства перед экипажем теплохода «Cool Aster». Заработанные деньги морякам можно вернуть только через суд.

Экипаж судна «Cool Aster» (флаг Сент-Китс и Невис), 15 мурманчан, обратился за помощью в Международную федерацию транспортников (ITF) и Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) с той же проблемой, что их предшественники. Им не выплачивалась заработная плата с начала работы на судне, и они хотели бы получить содействие в возврате долга. А это, ни много ни мало, более 90 000 евро. Сейчас судно арестовано в порту Лас-Пальмас (Испания), на борту уже нет груза; вода и провизия на исходе.

Несколько месяцев назад круинговая компания ООО «Новый век плюс» трудоустроила этот экипаж на проблемное судно, несмотря на то что «Cool Aster» давно имеет нелестные рекомендации. РПСМ и Международная федерация транспортников (ITF) неоднократно предупреждали не устраиваться работать на суда компании «North Reefer».

Предостережения профсоюза на экипаж не подействовали. Не обратили внимание моряки и на тот факт, что предыдущий украинский экипаж, который вел судно из Исландии, бросил его прямо в Одессе. После чего



The screenshot shows the Arctic TV website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo 'АРКТИК ТВ' and several menu items: 'ОТПРАВИТЬ ВИДЕО', 'ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К РЕГИСТРАТОРУ', 'ВИНГРАЙ ПРИЗ', 'ЧАС ГЛАВЫ', 'Точка зрения', and 'ПРОШЕ ГОВО'. Below the navigation bar, there is a main content area with a video player. The video player has a title '10.09 Мурманские моряки не могут вернуться домой из Испании' and a timestamp '13:30'. The video player shows a ship at sea. Below the video player, there is a text block with the following content: 'В непростой ситуации оказались мурманские моряки, застрявшие на судне «COOL ASTER» в Испании. Моторист Андрей сообщил нам по телефону: «Топлива и продуктов осталось на пару дней. Вечером, примерно в 20 часов, мы обесточиваемся и так до утра сидим без света. Живем без света, без туалета, без воды. Всего на борту осталось 13 человек, правда, на этой неделе двое мурманчан уже уезжают, но за свой счет. Обращались в Министерство иностранных дел РФ, обращались в консульство. Из Мадрида приехал консул, обещал помочь с отъездом, но когда всё это будет, сегодня неясно».

www.arctic-tv.ru

и набрали мурманских моряков, согласившихся доставить судно с рыбой в Камерун (Центральная Африка).

В рейс они ушли, но добрались только до Испании. В порту г. Лас-Пальмас судно было задержано представителями администрации порта по техническим причинам. «Cool Aster» уже давно покрыт множественной коррозией, а перебои в работе рефрижераторных установок возникали еще в прошлом году.

Застрав в Испании, некоторые члены экипажа все-таки решились обратиться в профсоюз, поскольку денег с момента трудоустройства им не платили ни разу. Но были и моряки, которые покинули судно, – уверенные, что зарплату выплатят позже. Такого было обещание судовладельца.

Судно находилось на территории Испании, когда 29 июля на борту умер моторист. Судовладелец отказался выполнять свои обязанности по репатриации тела и больше месяца эта проблема не решалась. В конце концов, председатель Балтийской территориальной организации РПСМ А. М. Бодня лично обратился к губернатору Мурманской области М. В. Ковтун с просьбой оказать содействие в возвращении тела на родину. И только после этого 7 сентября тело моряка доставили в Мурманск, чтобы семья наконец смогла предать его земле.

Пока экипаж искал помощи у профсоюза, судовладелец начал ремонт, но средств на это у него не хватало. Тогда руководители «North Reefer» стали изыскивать деньги у фрахтователя, уверяя, что судно вот-вот уйдет в Камерун. В итоге фрахтователь почти полностью произвел оплату за доставку груза, однако судно прочно застряло в Лас-Пальмесе. Чтобы защитить свои интересы, владелец груза обратился в суд.

Испанский суд иск рассмотрел и вручил капитану предписание о принудительной разгрузке судна в течение 24 часов. В случае отказа выполнить это требование капитану грозило до четырех лет тюрьмы. А если команда попытается помешать выгрузке, то экипаж подвергнется уголовному преследованию.

Моряков вынудили согласиться, хотя до решения суда экипаж намеревался устроить акцию протеста и удерживать груз в качестве залога. Однако риск попасть в тюрьму был велик – испанская фемида в таких случаях действует без промедления. Решимости у моряков поубавилось, и владелец груза смог забрать свою рыбу. После разгрузки фрахтователь выплатил морякам 6 400 евро за неделю выгрузки. А судовладелец просто исчез.

Моряки остались на пустом судне без еды, без денег и без билетов домой. Сейчас к решению проблем экипажа подключился консул России в г. Лас-Пальмас. Кроме того, вопросами экипажа по-прежнему занимается инспектор ИТФ Виктор Конде и представители РПСМ.

Капитан судна вместе с испанским адвокатом представили иск в местный суд с ходатайством об аресте судна для дальнейшей его продажи. Предполагается, что часть вырученных средств пойдет на расчет с моряками.

Новый иск против компании «North Reefer» собирается заявить и фрахтователь, на долю которого выпали лишние траты по доставке груза в пункт назначения. Но очевидно, что если разбирательство затянется, «Cool Aster», судно 1984 года постройки, развалится прямо в порту и будет не нужно никому даже в качестве металлолома.

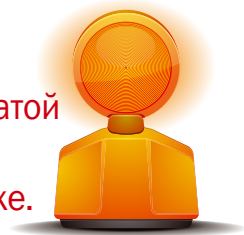
Пока что судно покинули 2 человека, 8 членов экипажа планируют уехать домой за свой счет. Остальные моряки задержатся в Испании, чтобы выполнять работы по обеспечению безопасности мореплавания в районе стоянки судна.

В ходе этой затянувшейся истории представители РПСМ обратились в Федеральную миграционную службу с просьбой проверить деятельность компании ООО «Новый век плюс», которая занималась наймом экипажа на проблемное судно.


Собираются подключиться к этой проверке и в администрации Мурманской области. Первый заместитель губернатора А. М. Тюкавин обещал, что администрация окажет возможную помощь по установлению местонахождения владельца компании «North Reefer».

Министерство иностранных дел (МИД) также обещает оказать содействие и помочь с репатриацией, когда в этом возникнет необходимость. Об этом в ответ на письменное обращение РПСМ сообщил заместитель директора Консульского департамента А. Климов.

Заметим, что эта история, произошедшая на «Cool Aster» – далеко не первая. Несмотря на то, что у судна менялись владельцы – компании «Arctic Reefers Co. Ltd», «Ice Reefer», «North Reefer», проблемы с выплатой зарплаты были всегда одни и те же.



Чуть больше года назад на «Cool Aster» работал экипаж, который смог добиться ареста и последующей продажи судна. Это был единственный шанс получить задолженность по заработной плате за три с половиной месяца. Теплоход находился в Калининграде, когда судовладелец уговаривал моряков пойти на Клайпеду и получить расчет там, но команда отказалась от такого решения. Заручившись поддержкой Калининградской региональной организации РПСМ, моряки подали в суд на компанию-судовладельца «Arctic Reefers Co. Ltd». Во время разбирательства фирма объявила себя банкротом, и судовладельцем «Cool Aster» стала компания «North Reefer».

Сейчас для многострадального «Cool Aster» ищут нового покупателя. Сумма, полученная от продажи, должна пойти на погашение долгов компании, размер которых составляет более 600 000 евро. И пока на судне находится хотя бы часть экипажа, долг будет расти. При этом остается большая вероятность, что нынешний судовладелец, компания «North Reefer», появится на рынке судоходства в новом обличье, под руководством тех же людей. 



«Я моряк. Мне 50 лет. Последние несколько лет работал в разных судоходных компаниях, на судах под разными флагами. Приходилось сталкиваться с несвоевременной выплатой заработной платы, нарушением сроков окончательного расчета. Трудоустроиться в хорошие компании, типа «Совкомфлота», в моем возрасте сложно. Поэтому приходится работать по специальности там, куда приглашают, и конечно, где устраивают условия работы. Пять лет назад я зарегистрировался в территориальном Управлении Пенсионного фонда по Санкт-Петербургу по месту жительства, как лицо, работающее по контракту за границей. Каждый раз после окончания контракта на иностранном судне я исправно платил страховые взносы в фиксированном размере в Пенсионный фонд. В 2012 году сумма данных взносов составляла почти пятнадцать тысяч рублей, а в этом году уже в два раза больше. Из выступлений чиновников по телевизору я услышал, что с 2014 года в очередной раз меняются порядок и сроки уплаты фиксированных взносов в Пенсионный фонд РФ, а также меняются размеры фиксированного страхового взноса для моряков. Так ли это? Что изменилось?»

ПЕНСИОННЫЙ ФОНД ОТВОРАЧИВАЕТСЯ ОТ МОРЯКОВ?

В юридическую службу Балтийской территориальной организации РПСМ продолжают поступать письма от моряков, желающих разобраться в перипетиях существующей государственной пенсионной системы. «Пенсионный вопрос» актуален для многих, особенно для тех, кто работает у иностранного судовладельца, но юристы профсоюза в очередной раз должны признаться, что порадовать моряков им нечем. Наши государственные мужи в очередной раз выдали законопроект, призванный облегчить жизнь самозанятого народа, но на деле он ее усложняет. Итак, в чем его суть?

Моряки, работающие на судах под иностранными флагами и самостоятельно вставшие на учет в Пенсионном фонде РФ, знают, что с 1 января 2013 года размер пенсионных взносов (в фиксированном размере), уплачиваемых ими за себя, увеличился более чем в два раза.

В 2012 году сумма данных взносов составляла 14 386,32 рублей, за 2013 год – уже 32 479,2 рублей, причем, независимо от получаемого плательщиком дохода. В связи с этим многие категории работников, которых вынудили платить повышенные взносы, стали выражать свое недоумение и возмущение размером этих взносов.

Государство решило пойти им навстречу. Как говорится, по просьбам трудящихся, Совет Федерации одобрил Закон «О внесении изменений в статью 22 Федерального закона «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации» и статьи 14 и 16 Федерального закона «О страховых взносах в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования»», в соответствии с которым размер взносов на обязательное пенсионное страхование, уплачиваемых за себя индивидуальными предпринимателями, адвокатами, нотариусами и иными лицами, в том числе и лицами, работающими по контрактам с иностранными компаниями, то есть моряками в том числе, будет дифференцирован в зависимости от получаемых доходов.

ЕСЛИ ЗАКОН ВСТУПИТ В СИЛУ

В Госдуме документ рассматривался как проект Федерального закона № 258106-6. В случае подписания Президентом РФ он вступит в силу с 1 января 2014 года.

Это разделение заключается в том, что при сохранении общего порядка исчисления пенсионных взносов указанный Закон предусматривает определение их размера в зависимости от получаемых плательщиками доходов.

Так, если годовой доход моряка составит не более 300 000 руб., взносы будут рассчитываться, как произведение увеличенного в 12 раз установленного на начало финансового года МРОТ и тарифа пенсионных взносов. Соответственно, если МРОТ, установленный Федеральным законом от 03.12.2012 № 232-ФЗ, в 2014 году не изменится, то моряки, получающие указанный доход, должны будут уплатить взносы в ПФР в фиксированном размере в сумме 16 239,6 руб.

Морякам, имеющим доход более 300 000 руб., к названному размеру взносов необходимо будет прибавлять 1% от суммы, на которую полученный доход превышает 300 000 руб. Предусмотрено, что максимальный размер взносов в любом случае не может превышать увеличенное в 12 раз произведение восьмикратного размера МРОТ, установленного на начало финансового года, и тарифа взносов в Пенсионный фонд России. При сохранении в 2014 году размера МРОТ, установленного на 2013 год, максимальная сумма пенсионных взносов, которую должен будет перечислить моряк, может достигать до 129 916,8 руб.

В соответствии с законом страховые взносы, которые исчислены с суммы дохода, превышающего 300 000 руб., должны будут уплачиваться не позднее 1 апреля года, следующего за истекшим расчетным периодом.

А вот здесь начинается самое интересное. Законом предполагается, что территориальные органы ПФР будут получать информацию о доходах моряков от налоговых органов. Если Пенсионный фонд РФ не будет располагать такими сведениями из-за того, что моряк не представил в налоговые органы налоговую декларацию по налогу на доходы физических лиц, пенсионные взносы, перечисляемые ими за себя, будут взысканы в максимальном размере – 129 916,8 руб.!


ВОПРОСОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ОТВЕТОВ

Вряд ли кто-нибудь назовет это новшество хорошим, причем, сразу по нескольким причинам. Во-первых, моряку, который захочет отнести свои деньги в Пенсионный фонд, теперь дополнительно придется собирать кучу справок и прочих документов, подтверждающих законность получения дохода, а также заполнять и подавать в налоговые органы так называемую налоговую декларацию по НДФЛ, форма которой состоит из нескольких десятков листов.

Во-вторых, моряку придется самостоятельно производить расчет подлежащего к уплате налога. Усложняется это тем, что доходы моряк получает в иностранной валюте и не одновременно, а расчет налога необходимо делать в рублях, по курсу на день получения дохода.

В-третьих, определенные затруднения может вызвать положение о налогообложении в той части, которая касается налогов на доходы «резидентов» и «нерезидентов» – те самые пресловутые 183 дня. Тогда не совсем ясно, как быть моряку, попадающему под статус «нерезидента» и, соответственно, освобожденному от уплаты налога с доходов, полученных за пределами России. Ведь если уплата взносов в ПФР зависит от налоговых служб, не получится ли так, что, не уплатив подоходный налог, моряк не сможет заплатить и пенсионные взносы?

Как бы то ни было, вопросов пока больше, чем ответов, но впечатление от законопроекта вполне однозначное – все эти нововведения выглядят так, как будто государство делает все возможное, чтобы самозанятое население, в том числе и моряки, было «выжито» из существующей пенсионной системы.

В Российском профсоюзе моряков не согласны с планируемыми нововведениями. По инициативе Балтийской территориальной организации, РПСМ подготовит предложения по внесению изменений в столь неласковый для моряков законопроект. 

«RAETSMARINE» СТРАХУЕТ, НО НЕ ПЛАТИТ

Голландская страховая компания «RaetsMarine» и ее российский партнер – компания «Falcon P&I Ltd» – не хотят выплачивать моряку компенсацию по потере трудоспособности. Свое решение они мотивируют тем, что мужчина выздоровеет и вернется работать в море. Однако на протяжении двух лет моряк находится на берегу. Ни малейшей возможности снова выйти в рейс у него нет: травма, полученная в 2011 году на борту судна, разделила его жизнь на «до» и «после». Но страховщики упорно не желают это признавать.

ПЕРЕЛОМ СУДЬБЫ

Два года назад старший механик получил перелом шейки бедра во время работы на судне. В греческой клинике ему сделали операцию и вставили имплант, после чего отправили домой. На Родине моряк прошел курс лечения, однако дорога в море для него осталась закрытой: ему присвоили третью группу инвалидности. Так началась эпопея, которая длится по сей день.

После признания моряка непригодным для дальнейшей работы в море возник вопрос о выплате компенсации по потере трудоспособности и базовой ставки в период лечения. В страховой компании заявили, что шансы на выплату денег равны нулю. Свою позицию компания «Falcon P&I Ltd» (представитель «RaetsMarine») объяснила отсутствием больничного листа, которого у моряка в принципе быть не могло, поскольку он работал на судне под удобным флагом. В соответствии же с российским законодательством выда-



Травма, полученная на судне, закрыла моряку дорогу в море.

ча больничного листа предусматривается только для компаний-резидентов РФ. Об этом представители «Falcon» не могли не знать, но предпочли дезинформировать голландских партнеров.

Дальше – больше. Не желая расставаться с крупной суммой денег, страхов-

щики голословно заявили о нарушении моряком режима лечения, предписанного врачом, хотя «Falcon P&I Ltd» даже не позаботилась о направлении работника на лечение. Моряк проходил его самостоятельно, по полису Обязательного медицинского страхования (ОМС).

ГРЯЗНЫЕ ПРИЕМЫ

Исчерпав все нелепые объяснения, представители «Falcon» решили направить механика в Санкт-Петербург для обследования врачами, назначенными самой же компанией-страховщиком по своему усмотрению.

Но и вновь назначенная комиссия подтвердила: старший механик не может работать в море после протезирования шейки бедра, он может ходить лишь с помощью трости.

Надо ли говорить, что даже заключение «своих» экспертов не возымело действие на «Falcon»! Дело дошло до абсурда: полное обследование показало, что у моряка за это время появились камни в желчном пузыре, и страховщики в очередной раз отказались от выплаты компенсации теперь уже по этой причине! На то, что в заключении черным по белому было сказано о непригодности моряка к работе в результате полученной на судне травмы, никто не обратил внимание.

СПАСИТЕЛЬНАЯ СОЛОМИНКА?

Между тем моряку второй год подряд присваивают временную третью группу инвалидности, за что страховщики из «Falcon P&I Ltd» цепляются, как за соломинку. Теперь они утверждают, что именно это обстоятельство не позволяет им выплатить компенсацию моряку. Согласно российскому законодательству, а точнее – постановлению Правительства РФ № 247 от 7 апреля 2008 года «О внесении изменений в Правила признания лица инвалидом» – инвалидность устанавливается без указания срока не позднее двух лет после первичного признания инвалидом гражданина, имеющего заболевания, дефекты, необратимые морфологические изменения по утвержденному перечню, и не позднее четырех лет после первичного признания гражданина инвалидом в случае выявления невозможности устранения или уменьшения в ходе осуществления реабилитационных мероприятий степе-

ни ограничения его жизнедеятельности, вызванного стойкими необратимыми морфологическими изменениями, дефектами и нарушениями функций органов и систем организма.

Представители «Falcon P&I Ltd» прикрываются законом как щитом. Они упорно не считаются с условиями трудового контракта моряка, в котором говорится, что при потере работником 50 и более процентов трудоспособности ему полагается 100% выплата компенсации. А по оценке врача, делавшего заключение, травма старшего механика подпадает более чем под пятидесятипроцентную потерю трудоспособности.

ЗА СПИНОЙ – ПРОФСОЮЗ

Российский профсоюз моряков (РПСМ), обеспокоенный тем, что никакие доводы не действуют на компанию «Falcon P&I Ltd», от имени старшего механика обратился к адвокатам. Те инициировали процесс против владельца судна в английском суде, поскольку контракт на работу, где были оговорены компенсационные выплаты, был заключен между судоходной компанией и моряком, а согласно пункту трудового договора все спорные вопросы должны решаться по законам этой страны. Представители РПСМ предоставили иностранным коллегам все необходимые документы и держат ситуацию под контролем.

«Falcon P&I Ltd» после появления искового заявления страховщики активизировались с новой силой: по данным профсоюза, теперь они пытаются всеми средствами опровергнуть заключение предыдущих комиссий и получить выгодное заключение о состоянии здоровья моряка.

Все эти годы старший механик мыкается по больницам, проходит медкомиссии, собирает справки, пытаясь доказать свое право на получение страховой выплаты, которая ему нужна, как воздух. После операции у моряка появился стресс-шилдинг синдром, сопровождающийся постоянными сильными болями в месте перелома. Но хроническое отсутствие денег не позволяет ему пройти полноценное лечение.


Несмотря на все злоключения и упорное сопротивление страховщиков, доля вероятности, что справедливость восторжествует, очень велика. Ведь моряк является членом РПСМ, а значит, за его спиной не только родной профсоюз, но и такая мощная организация, как Международная федерация транспортников.

Надежду на долгожданную победу дает и тот факт, что РПСМ уже имел дело с компаниями «RaetsMarine» и «Falcon P&I Ltd», и надо отметить, правда все же восторжествовала. Правда, у «RaetsMarine» и «Falcon P&I Ltd», очень короткая память, но мы напомним случай двухлетней давности.

НЕ НАСЛЕДНИЦА

В 2011 году в порту Дубай в возрасте 45 лет во время несения вахты скончался второй механик. Перед рейсом, как и положено, мужчина заключил трудовой договор, но в пункте, где оговариваются страховые выплаты, не указал имя молодой жены как наследницы в случае смерти. Оплошность моряка стала формальным поводом для «RaetsMarine» не выплачивать компенсацию вдове. В компании посчитали, что моряк не выразил свою волю, а заключенный брак не дает вдове права на получение компенсации по смерти.

Интересы «RaetsMarine» в России представляла компания «Falcon», в данном случае страховщикам было недостаточно свидетельства о браке. Вдове предложили представить свидетелей, которые могли бы подтвердить, что моряк любил жену и действительно состоял с ней в законных отношениях. Чем больше таких свидетелей, тем лучше.

За семью моряка вступились два профсоюза – Ver.di и РПСМ – членские организации Международной федерации транспортников. Дело дошло до немецкого суда, который поставил окончательную точку в этом деле, обязав судовладельца выплатить вдове не только положенную страховку, но и компенсировать моральный ущерб – все-таки тяжба длилась два года. 

ФИНСКИЕ МОРЯКИ НЕ БЕГАЮТ ПОД УДОБНЫЕ ФЛАГИ

В Балтийском регионе (02-06 сентября) и на Дальнем Востоке (09-13 сентября) прошла совместная акция Российского профессионального союза моряков (РПСМ) и Международной федерации транспортников (МФТ) – Неделя действий против удобных флагов. Представители профсоюза вместе с инспекторами МФТ посетили суда, стоящие в портах Санкт-Петербург, Калининград, Владивосток и Находка и проверили соблюдение прав моряков.

В этом году инспекторы посещали суда с особым пристрастием. 20 августа 2013 года вступила в силу Конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС), которую Россия ратифицировала. А это значит, что на всех судах, швартующихся в российских портах, независимо от флага, должны быть в наличии Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (СвСТН) и Декларация

о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (ДСТН). Кроме того, на судне должен быть коллективный договор, доступный каждому члену экипажа, и процедура подачи жалоб, из которой каждому моряку должно быть ясно, куда он может обратиться, если нарушены его права.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Основная проблема, с которой мы столкнулись заключается в том, что в Российской Федерации (РФ) до сих пор не назначен компетентный орган, который будет заниматься моряками в рамках КТМС. Например, в Конвенции определен порядок действий в случае возникновения спорной ситуации: моряк должен обратиться сначала к капитану судна, потому к судовладельцу, а потом в Администрацию государства флага. Получается, что в России эта схема заканчивается на судовладельце.

Несмотря на то, что процедура разрешения споров в РФ выглядит не полноценно, инспекторов порадовали члены экипажа судна «Омский-133» (флаг России). Их не пугает не урегулированная до сих пор процедура жалоб. У экипажа в наличии карманный экземпляр справочника МФТ «Message to



Моряки «Ostbense» только на то, что с новыми стандартами бумажной работы стало больше: действовать приходится строго по чек-листу.

Seafarers», где есть адреса и телефоны инспекторов федерации по всему миру. К тому же судно в порядке, и экипаж работает по коллективному договору.

Радушный прием представителям РПСМ оказали и на судне «Armia Ludowa» (флаг Либерии). В составе



экипажа только поляки, они в курсе положений КТМС. «У нас проходили сборы экипажа. Всю необходимую информацию до нас довели, инструкции имеем, куда и кому жаловаться знаем», – рассказал членам профсоюза старпом Ромуальд Гаджевский (Romuald Gajewski).

Серьезно к положениям Конвенции относятся на судне «Ostbense» (флаг Антигуа и Барбуды). На борту есть все нужные документы: и СвСТН, и ДСТН, и коллективный договор. Сетуют моряки только на то, что с новыми стандартами бумажной работы стало больше: действовать приходится строго по чек-листу.

А компания «Baltdraga JSC» несколько месяцев не платила заработную плату экипажу «Gibraltar» (флаг Кипр). Тринадцать моряков обратились в профсоюз с заявлением о задолженности по заработной плате на сумму порядка \$ 52 тысяч.

Действовали моряки «Gibraltar» в соответствии с Конвенцией: подали жалобу капитану судна, потом судовладельцу, а вместе с тем и в РПСМ. Наши юристы компанию судовладельца посетили и напомнили: если в установленный срок конфликт не разрешится, то в разбирательство должна будет вмешаться администрация флага судна. По отношению к «Gibraltar» – это Департамент морского судоходства Кипра.

На судовладельца «Baltdraga JSC» жалуются и с т/х «Ирбенский» (флаг Россия). Но здесь не удалось выполнить всю цепочку процедуры «капитан – судовладелец – государства флага». Как мы уже говорили, в России отсутствует администрация государства флага, и все неразрешенные конфликты решаются в суде. Однако «Baltdraga JSC» начала выплаты, и, скорее всего, вмешательства вышестоящих инстанций не потребуются.

Все больше и больше судов под финским флагом заходит в Санкт-Петербург. А потому не могли представители РПСМ пройти мимо т/х «Misana» (флаг Финляндии): любопытно узнать, какие условия труда у моряков соседнего государства.



неделя действий

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

Ознакомившись с коллективным договором Финского профсоюза, особенно мы были удивлены шкалой зарплат. Матрос АВ получает зарплату более трех тысяч евро. На наше недоумение капитан судна ответил: «Это заслуга всего финского народа, всех нас, нашей политической системы. Все партии, которые приходят к власти, делают свою работу так, чтобы нам жилось лучше. А профсоюз делает свою работу, чтобы уровень зарплаты моряка не был хуже, чем на берегу. Вот поэтому у нас все финские моряки не бегают под удобные флаги, и у нас нет компаний, которые прячут свои доходы, уводя суда под удобный флаг».

Наверное, поэтому у моряков Финляндии и отношение к конвенции неоднозначное: они считают, что КТМС не для финнов, а для моряков, которые работают на судах, где нет нормального трудового законодательства.

Но скептически к конвенции относятся не все. На т/х «Gumboldt bay» (флаг Кипра) капитан Жерард де Врис (Gerard de Vries) о КТМС отзываясь положительно: «По моему мнению, конвенция – хорошая вещь для экипажей. Мой судовладелец сделал все, чтобы наше судно соответствовало требованиям КТМС. Что касается лично меня, то, конечно, для меня будет больше бумажной работы и больше инспекций, однако вступление конвенции в силу – давно ожидаемое событие. Рано или поздно ее требованиям будут соответствовать все страны, все суда и все моряки».

Всего в Санкт-Петербурге представители РПСМ посетили 42 судна, и почти на всех экипажи работают под коллективными договорами членских профсоюзов МФТ. Исключение составляют суда под национальными флагами, на которых действуют национальные договоры.

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

На Дальнем Востоке представители РПСМ посетили порты Владивосток, Находка и порт Восточный. К инспекции присоединились и работники интер-



Т/х «VI Cosmos»: как его собратья «Nikator» и «True light» получил нотис о необходимости заключения коллективного договора.

клуба, чтобы рассказать морякам о том, где можно отдохнуть во время стоянки судна.

В первый же день к профсоюзным деятелям возникли вопросы именно по поводу портов. Моряки «Alessandra M» (флаг Белиз) пожаловались: пограничные власти неохотно пускают посетителей к работающим на иностранных судах экипажам. Даже

если это законная супруга, но у нее другая фамилия, ей будет нелегко увидеться с мужем.

Посетили активисты судно «Hong tong 9» (флаг Камбоджи). Судно новое, 2011 года постройки, условия жизни у моряков хорошие. Капитан предъявил и ДСТН, и коллективный договор. Удивительно только, что экипаж и судовладелец – из Китая, а судно



Т/х «True light» будет бойкотировано в следующих портах захода, если не будет подписан коллективный договор.

ходит под удобным флагом. На вопрос, почему так происходит, моряки пожимают плечами.

Много вопросов возникло на т/х «Nikator» (флаг Маршалловых островов). На судне работает филиппинский экипаж. Коллективный договор здесь отсутствует, а трудовые контракты и декларацию судовладелец показывать запретил. Вероятнее всего, этих документов просто не существует.

Сейчас в компанию судовладельца направлен нотис о необходимости заключения коллективного договора стандарта МФТ. Капитану порта Находка направили уведомление о необходимости задержать судно «Nikator» в связи с отсутствием трудовых контрактов у моряков.

Покрыто коллективным договором МФТ судно «Ledy Celine» (флаг Мальты), на котором есть все необходимые документы. Судно 2010 года постройки, и условия для работы здесь достойные. Зарплата у матроса \$1100, а у капитана \$8000. Так что единственное беспокойство моряков – а они преимущественно граждане Сирии, – это положение дел на родине. Все они хотят скорейшего возвращения к мирной жизни.

Не вызывал нареканий и т/х «Corsar» (флаг Антигуа и Барбуды), на котором есть коллективный договор итальянского профсоюза моряков. Зарплата матроса здесь \$1320.

Проблемы возникли на «SFL Falcon» (флаг Маршалловы острова). На судне был СвСТН, и ДСТН, и индивидуальные контракты, но отсутствовал коллективный договор.

В целом из 13 проверенных представителей РПСМ судов в период акции 11 имели все установленные конвенцией документы. На всех теплоходах в наличии трудовые контракты моряков, и в большинстве своем члены экипажей знают процедуру подачи жалоб. Формы обращения чаще всего находятся в свободном доступе.

По результатам проверки, судовладельцам теплоходов «Nikator» (флаг Маршалловых островов), «BI Cosmos» (флаг Панама) и теплохода «True light» (флаг Маршалловых островов) посланы



Т/х «Misana»: финские моряки считают, что КТМС не для финнов, а для моряков, которые работают на судах, где нет нормального трудового законодательства.

нотисы о необходимости заключения коллективного договора стандарта МФТ. Если это требование не будет выполнено, суда будут бойкотироваться в следующих портах захода судов, так как информация будет направлена для контроля координатору МФТ в Японии.

Неделя действий завершилась, и итоги ее можно считать удовлетворительными. Брошенных судов не было,

скандалов не случилось, жалоб не поступило. А ведь представители профсоюза помнят еще те времена, когда во время кампании разворачивались войны за соблюдение прав моряков.

Конвенцию МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве» российские моряки пока не комментируют, ссылаясь на то, что нужно время, чтобы оценить ее достоинства и недостатки. [↕](#)

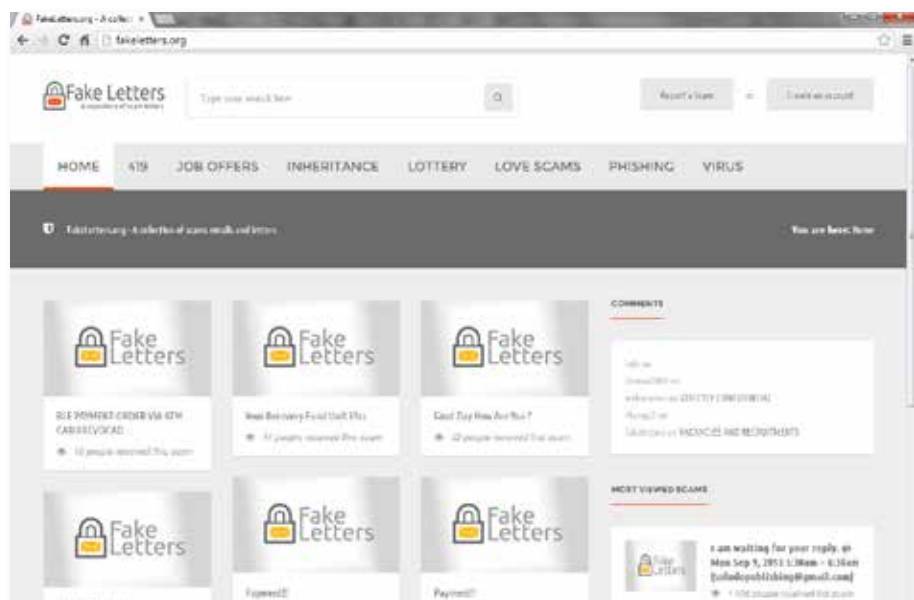


КАК НЕ ПОПАСТЬ В ЛОВУШКУ МОШЕННИКОВ

Мошенники от круинга вновь активизировались и предлагают морякам работу на очень заманчивых условиях. Чтобы не стать обманутыми и не попасть на деньги, нужно быть крайне внимательными и знать, на что в первую очередь следует обращать внимание при получении привлекательных предложений. Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) рекомендует запомнить одно правило: «Если условия работы на судне кажутся вам слишком хорошими, чтобы быть правдой, скорее всего, это обман».

ФАЛЬШИВЫЕ ПИСЬМА

Некоторое время назад в профсоюз стали поступать письма от моряков с похожим содержанием. Во всех случаях описывалась одна и та же ситуация: морякам предлагалась работа мечты с хорошие условия труда и быта и высокой заработной платой. Чтобы приступить к этой работе, нужна виза и страховка. Все логично, и ничего подозрительного в этом нет. Однако моряков насторожил тот факт, что потенциальный работодатель предлагал



<http://fakeletters.org/>

получить визу не в посольстве, а непосредственно в иммиграционной службе своей страны. В разных случаях это были Великобритания и Норвегия. Страховку же следовало оформить в некой зарубежной фирме. За дополнительной информацией морякам предлагалось обратиться по указанному адресу электронной почты или мобильному по телефону. Но самое главное – чтобы получить эту хорошую работу, нужно было сначала заплатить. Деньги (надо отметить, немаленькие – от 700 фунтов стерлингов) следовало перечислить через систему «Moneygram», «Western Union» или иным способом, чтобы невозможно было отследить получателя.

Вот одно из писем, поступивших в РПСМ.

«Так все красиво написано, – делится моряк. – Сначала даже поверил. Дело дошло до оформления визы. Представитель лжекруинга – Тригве Нильсен (Trygve Nilsen) – говорил, что все расходы оплачивает компания. Потом сказал – плати сам за визу, которая обязательно должна действовать два года. Он дал мне адрес человека, который мог мне помочь. Тот заявил, что на все про все надо 700 фунтов стерлингов. Я опять к г-ну Trygve Nilsen. Говорю, не хватает у меня чуть-чуть. Он оказался заботливым, переговорил с директорами компании. Те согласились оплатить мне половину расходов. Вот тут я и насторожился, правду искать начал. Как оказалось – не зря. Меня еще насторожило, что такая известная

компания как «K-Line» не может оплатить визу. В крайнем случае, послали бы меня в британское посольство в Москве, там бы я оплатил визу по получению. А выходило, что деньги нужно было выслать неизвестно кому».

Российский профсоюз моряков провел мини-расследование через поисковик «Google», и вот что удалось выяснить сотрудникам международного отдела РПСМ.

Например, Британская иммиграционная служба имеет адрес на домене gov.uk, а не на london.com. Очень много ложных адресов жуликов со всевозможными вариациями на тему «виза» на london.com отмечены на ряде сайтов, предупреждающих о мошенничестве, например, здесь: www.scamwarners.com или www.browse.feedreader.com.

«Работодатель» пишет с blumail.org – это бесплатная почта, а не ящик компании. Даже солидные мошенники действовали бы тоньше. Более того, такие телефон и адрес электронной почты всплывают на fakeletters.org – там уже типичный «нигерийский спам», сообщения о «выигрыше в лотерею». Мошенники даже не стали придумать имя, а взяли его в Википедии. И что еще вероятнее, Тригве Нильсен (Trygve Nilsen) – вполне реальный человек, работающий в компании OSM (Crew Manager Shingo), которая в свою очередь сотрудничает с «K» Line»: www.old.osm.no.

Есть еще несколько людей с таким именем: капитан норвежского морского флота времен Второй мировой, менеджер по персоналу, но уже в компании «Боулайн» (Норвегия). Некий Нильсен всплывает здесь: www.seaman24.com.ua. Его адрес klineships@comcast.net, вакансий нет. Обратите внимание, это не собственный домен компании. Нормальный адрес, например, «K» Line Норвегия был бы таким – klineoffshore.no.

Если у вас возникает вопрос, почему нужно получать визу не через британское посольство (консульство) и перевести деньги в неизвестность, информацию, что это мошенники, можно найти здесь: www.es-la.facebook.com

Трудоустройство на судно должны быть бесплатным и взимание денег с моряков при найме является преступлением. Если Вам предложили оплатить услуги круинга, необходимо сообщить об этом в правоохранительные органы РФ или оставить сообщение на сайте www.actionfraud.police.uk.

И в довершение всего: www.companieslist.co.uk, английский филиал компании «K-Line» (U.K.) Limited, находившийся по адресу: River Plate House, 7-11 Finsbury Circus, London, EC2M 7EA, , ликвидирован аж 8 августа 2008 года!!! Не зря «Википедия» в ссылках на сайты дочерних компаний ее не указывает.

Точно таким же образом «работодатель», судя по всему тот же самый, набирал людей для работы в «Glasgow Scotland Offshore Refinery», предлагая оплатить визу и страховку.

РАВСЕ-ТАКИ ПОПАЛСЯ!

На крючок мошенников попался украинский моряк, получивший письмо от филиала «Vroon» в Великобритании. Его представители предложили моряку отличную работу на хорошем судне. Правда, с одним условием: чтобы получить место, украинец должен перевести более \$7 тысяч в специальный фонд компании для покрытия расходов на оформление визы и других услуг. При этом в письме указывалось, что все деньги будут возвращены моряку по прибытии в Великобританию. Моряк

перевел круингу необходимую сумму денег и больше о «представителях» «Vroon» ничего не слышал.


Вот как прокомментировал эту ситуацию представитель самой «Vroon»: «Избежать таких ситуаций довольно несложно: достаточно знать, что моряк не должен платить деньги за трудоустройство, и никто не имеет права их просить».

КАК РАСПОЗНАТЬ ПИСЬМО-ФАЛЬШИВКУ

- ☞ за трудоустройство просят заплатить;
- ☞ не удастся найти сайт компании, или удастся, но данные не совпадают с указанными в письме;
- ☞ следом приходят письма от «представителей иммиграционных властей», «авиакомпаний» или «страховщиков» с просьбами об оплате – особенно через «Western Union» или переводом «Moneygram»;
- ☞ проверить все, что кажется хоть немного странным: веб-адреса, имена, телефоны, адреса электронной почты, даже отдельные фразы и параграфы письма. Часто они обнаруживаются в контексте, позволяющем понять, что речь идет о мошеннических схемах.

ЧТО УКАЗЫВАЕТ НА МОШЕННИКОВ?

Когда вам предлагают:

- ☞ воспользоваться своим личным счетом или открыть новый (особенно, когда просят сообщить данные этого счета).
- ☞ распечатать бланк перевода.
- ☞ воспользоваться «Western Union» или переводом «Moneygram» и оплатить визовые документы, страховку или дорожные расходы.
- ☞ получить по почте некое отправление и передать его кому-то.
- ☞ зайти на «сайт, подтверждающий личные данные».
- ☞ обратиться за визой в любое учреждение, кроме консульства. 



Тинмут

«Дорогой моряк! Я очень хочу быть капитаном, но не умею плавать»

В Англии есть официальный праздник – Морское воскресенье, приходится он на середину июля. В этот день в приходах и храмах Великобритании вспоминают всех тружеников моря и отдают дань их нелегкому ежедневному труду. Нынешний год не стал исключением. Однако в этот раз морская миссия «Apostleship of the Sea», представленная практически во всех европейских портах, пригласила Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) принять участие в национальном празднике, а именно: приехать в маленький портовый городок Тинмут в графстве Девоншир на юго-западе страны. Здесь, в общественно-культурном центре «ТААГ» г. Тинмут, с 14 по 26 июля проходила морская выставка «Люди и Море».

■ Великобритания – островная нация, здесь люди чтят и уважают труд моряков, – говорит Любовь Кухлевская-Джеффс, организатор выставки «Люди и море». – Благодаря этим мужественным людям

в наших домах есть все необходимое для комфортной жизни, ведь именно моряки доставляют морем по всему миру все жизненно необходимое.

Основная экспозиция выставки «Люди и море» посвящена благотворительной

деятельности морского апостольства «Apostleship of the Sea». Эта организация поддерживает моряков, прибывающих в разные порты и нуждающихся в помощи. Вся деятельность апостольства финансируется за счет благотворительности.

МОРСКАЯ МИССИЯ

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

Благотворительность у англичан, можно сказать, в крови. И неудивительно. Практика собирать пожертвования складывалась в этой стране столетиями, и сами люди, живущие здесь, начинают себя плохо чувствовать, если они кому-то не помогают. А помогают они без преувеличения всем: кошкам, собакам, обезьянам, тиграм – всех и не упомнишь. И конечно, они собирают деньги, чтобы помогать людям, тем самым они помогают себе. То есть тогда они чувствуют себя хорошо и спят спокойно, потому что выполнили долг перед своей совестью и обществом.

Во всех магазинах, художественных галереях, даже на спасательных станциях вы обязательно найдете коробочку для пожертвований и не одну. Народ бросает в них мелочь, кто-то дает больше, и собираются очень приличные суммы. Например, спасательная станция в Тинмуте насобирала на специально оборудованную лодку 1млн 800 тыс. английских фунтов!!! Спасатели выходят в море по первому сигналу пейджера, который есть у каждого члена дежурной бригады (спасают они тоже на абсолютно бесплатной основе, то есть зарплату не получают), и за спасение людей денег с них не берут. Говорят, если человек будет думать, сколько ему надо заплатить за вызов, то спасатели потеряют драгоценное время. Но если спасенные хотят внести пожертвования – пожалуйста.

То же самое происходит и с моряками, жители Тинмута вяжут им теплые шапочки, несут вещи и подарки к Рождеству, на Пасху в морскую миссию. Хотя каждый день, конечно, они про моряков не думают. Как и большинству людей на планете, им не приходит в голову поинтересоваться, каким путем «приехали» на стол бананы, и как в дом попала мебель «Икея». Все эти блага цивилизации мы просто покупаем в магазинах. Но каждое такое Морское воскресенье тем и замечательно, что дает возможность вспомнить о людях, кому мы всем этим благополучием обязаны и можем сказать простое человеческое спасибо.



Во всех магазинах, художественных галереях, даже на спасательных станциях вы обязательно найдете коробочку для пожертвований и не одну.

На выставке в Тинмуте в этот день накрыли большой стол, и каждый участник торжества приготовил от себя блюдо. Самое приятное, что за этим щедрым столом собрались не только горожане, но и моряки с ошвартованного в порту Тинмута судна «Seamitril». Российско-украинский экипаж не смог в полном составе из шести человек присутствовать на обеде в свою честь, но добрая половина присутствовала. И они тоже внесли свою скромную лепту в праздничный обед: повар Саша испек вкуснейший кекс, от которого англичане, знатоки десерта, пришли в полный восторг. Тесто отлично поднялось и в самую точку пропеклось. Так что кекс от моряков разошелся на ура.

Присутствие за столом моряков очень тронуло радушных хозяев Тинмута. «Это очень здорово видеть за нашим столом настоящих моряков, и это замечательно, что в Морское воскресенье здесь, за этим столом собрались люди, кому небезразлична жизнь моряков, – сказала Джун Грин (June Green), мэр г. Тинмут (на снимке). – Миссия «Apostleship of the Sea» делает очень важную для всех нас работу, привлекая внимание к особенностям профессии моряка, просвещая общество о том, как много делают для нас эти люди».

Ирина Устюменко, руководитель PR-службы Российского профессионального союза моряков, от имени РПСМ также поблагодарила моряков за их работу: «Наш профсоюз защищает права более 70 000 российских моряков, практически в каждом российском порту есть наши организации, куда моряки могут прийти и рассказать о своих проблемах».



морская МИССИЯ

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



Ученики начальной школы Шэлдона изготовили своими руками модели судов, которые удачно вписались рядом с экспозицией Российского профессионального союза моряков.

Профсоюз всегда приходит на помощь. Не забывайте дорогу в профсоюз!»

Цель организаторов выставки в Тинмуте – привлечь внимание к морякам и пригласить желающих к участию в работе миссии «Apostleship of the Sea» на благо моряков была достигнута. В работе выставке приняли участие извест-

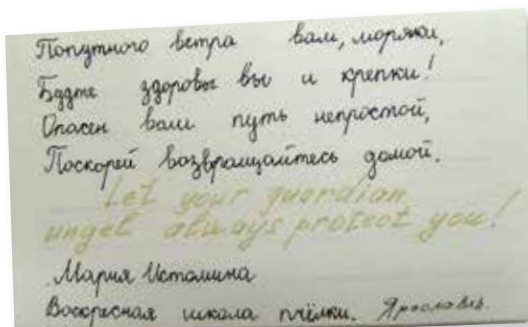
ные художники, не писавшие прежде на морскую тематику, но они, как это сделала Ольга Браун, художница из Лондона, специально подготовили для выставки работы именно в этом ключе.

По фотографиям, представленным на стенде, и в 30-ти минутном слайд-шоу можно было составить детальное представление, из чего складываются трудовые будни моряков, как нелегка работа в море, ведь эти фотографии сделали сами моряки.

Самая трогательная и светлая часть выставки «Люди и море» – это работы детей. Так, ученики начальной школы Шэлдона изготовили своими руками модели парусных судов, которые удачно вписались рядом с экспозицией Российского профессионального союза моряков.


Ребята школ «Дружба» (Лондон), православной школы «Пчелки» (Ярославль), католической школы г. Тинмут тоже выразили морякам свое уважение и благодарность за их труд. Они нарисовали письма-открытки и написали свои напутствия морякам.

«Дорогой моряк! Хочу поблагодарить тебя за твою смелую и важную работу! Пусть небо и море всегда будет чистым и спокойным, а день добрым и радостным!!!», «Желаю вам, чтобы мимо вас прошли бури и ураганы. Никогда не унывайте и не отчаивайтесь», «Здравствуй, моряк! Я не знаю, как тебя зовут. Мне восемь лет. Я очень хочу быть капитаном, но я не умею плавать», «Я желаю вам семь футов под килем, хорошей погоды, верных друзей, крепких семей и опытного капитана!»



Открытка Марии Истоминой

«... УБИТЫ И СЪЕДЕНЫ ДИКИМИ»



Величественный морской собор святителя Николая Чудотворца, который находится в Кронштадте, построен архитектором Василием Косяковым в 1913 году. Храм был задуман как памятник всем чинам российского флота, базу которого заложил в Кронштадте Петр I. Внутри собора на белых мраморных плитах, находящихся в алтаре, были вписаны имена священнослужителей, служивших на военно-морских судах и погибших в море. На черных плитах значились имена офицеров морского ведомства, погибших в боях и при исполнении своего служебного долга. Нижние чины по именам не обозначались, а шли общим числом, за исключением тех, кто совершил выдающийся подвиг и чьи имена занесены отдельно.

Советская власть жестоко обошлась с народной памятью: после закрытия храма в 1929 году мраморные плиты, хранившие память о подвигах русских моряков, всех флотов и флотилий, были сняты и пущены на хозяйственные нужды — электроштиты, ступени, надгробия и прочие бытовые надобности, да и сам собор был разорен и разграблен. Но сейчас, после долгих реставрационных работ, морской собор постепенно возвращается к первоначальному виду. Вернулись и памятные мраморные плиты с именами российских моряков. На одной из них написано: «1826, 16 Апр. Во время кругосветного плавания военного транспорта «Кроткий» при высадке на о. Нукагива в Тихом океане убиты и съедены дикими мичм. Адольф фон-Дейнбер и два матроса». Кто эти «дикие», и за что убили и съели моряков?

ЗА ЧТО СЪЕЛИ МОРЯКОВ?

Рапорт командира военного транспорта «Кроткий» капитан-лейтенанта Фердинанда Петровича Врангеля управляющему морским министерством вице-адмиралу Антону Васильевичу Моллеру о нападении жителей острова Нукагива на шлюпку транспорта, убийстве и ранении членов экипажа судна, а также сохранившиеся архивные документы, помогут восстановить реальную картину тех событий.

Начало XIX века — время, когда русские мореплаватели без страха и упрека отправляются вокруг света в поисках новых земель и маршрутов. Это имеет огромное значение для развития торговли и еще большее для флота, поскольку дает возможность морякам «усовершенствовать себя практикой». Пальму первенства по значимости сделанных открытий,

в том числе и научных, здесь уверенно держат барон Врангель и Иван Федорович Крузенштерн. Первую русскую кругосветную экспедицию 1803-1806 гг. на двух кораблях «Надежда» и «Нева» снарядили именно благодаря стараниям Крузенштерна. По ее завершении он дал подробный отчет об экспедиции, в котором в красках описал быт и нравы дикарей с затерянных островков Великого океана, в том числе с упомянутого о-ва Нукагива, для которых людоедство — обычное дело.

«Люди, находящие удовольствие в пожирании себе подобных, не многим, конечно, отстали от животных. Даже их способ ведения войны напоминает приемы хищных зверей. Редко нападают они во множестве на неприятеля; чаще подкарауливают его и, убив, съедают... посуда делается из кокосовых орехов и из фигурных тыков, растущих на дереве; украшают посуду костями человеческих рук и пальцев». В общем, примерно такие нравы царили среди аборигенов на этом забытом Богом острове, к которому направлялся бриг «Кроткий» под командованием Врангеля во время кругосветного плавания 1825-1827 годов.

Военный транспорт «Кроткий» (длиной 90 футов), специально построенный для предстоящего плавания, вышел из Кронштадта 23 августа 1825 года с заданием доставить грузы в Петропавловск и Ново-Архангельск. Его маршрут пролегал через Портсмут, Рио-де-Жанейро и Вальпараисо, и почему Врангель не пополнил запасы перед долгим переходом в этом чилийском порту, неизвестно. Как бы то ни было, бриг направился к берегам Нукагивы именно для пополнения запаса дров, провизии и пресной воды. 7 апреля 1826 года корабль зашел в бухту под названием «порт Чичагова».

ЛЮБЫЕ ПРОДУКТЫ В ОБМЕН НА РУЖЬЯ

Местечко изобиловало лесами и пресной водой, и аборигены поначалу не проявили никакой агрессии по отно-



Мраморная плита с именами офицеров морского ведомства, погибших в боях и при исполнении своего служебного долга.

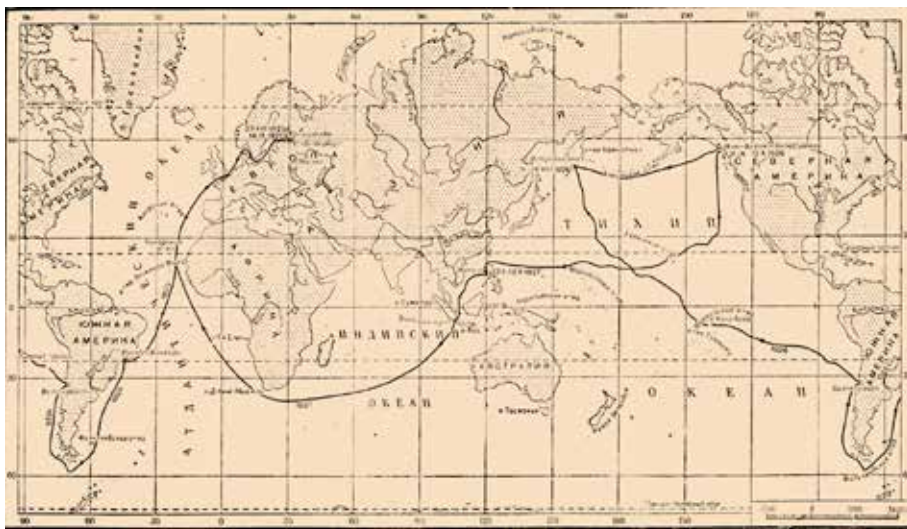
шению к русским морякам. Осознавал ли капитан, что идет на риск? Наверное, да, но имевшееся на борту «Кроткого» оружие, очевидно, должно было утратить аборигенов. Врангель потом напишет, что поначалу общение с ними протекало почти что в дружественной атмосфере во многом благодаря оказавшимся на острове двум англичанам и одного «буэнос-айресского индейца», которые «служили толмачами при сношениях с островитянами». За кусок старого железного обруча с бочки те давали морякам пять кокосов или три плода хлебного дерева. Дикари радовались, как дети, и с торжествующим видом показывали друг другу этот хлам, который потом наточивали о камень, превращая в топор.

Нельзя сказать, что Врангель не знал, с кем имеет дело. «Глядя на этих стройных, красивых людей, не лишенных природного вкуса, трудно поверить, что они людоеды. Сверх того, дикари знаками показывали, что человеческое мясо вкусно. Очень может быть, что они скушали бы и гостей своих, если бы не боялись их оружия», — запишет он в свой дневник. А к оружию туземцы проявляли особый интерес. Они были готовы отдать любые продукты в обмен на ружья и порох с русского корабля, но на их предложения Врангель отвечал категорическим отказом.

Тем не менее «международные» отношения складывались мирно. Моряки были «представлены» местным начальникам — вождю и жрецам, и последние с удовольствием посещали корабль и принимали подарки от русского капитана. Но моряки недооценили их коварство.

КОВАРСТВО ДИКРЕЙ

Врангель пишет в своем рапорте: «Апреля 16-го поутру отвезли на берег начальника долины, ночевавшего на «Кротком», и ял наш благополучно возвратился к борту. Через некоторое время начальник диких опять пожелал к нам приехать и привести большую



Кругосветное плавание Врангеля на «Кротком» (1825-1827).

свинью за полученные им от меня подарки. По его просьбе послали за ним нашу шлюпку. Четыре гребца оной вооружились заряженными ружьями, что всегда при подобных посылках соблюдалось, а мичману Дейбнеру поручено принять свинью и привести к нам нашего приятеля, начальника диких».



Барон Врангель

Шлюпка с российскими моряками и толмачом-англичанином устремилась к берегу. Врангель со шханец видел, как дикари столпились у кромки воды, демонстрируя свинью. Ял подошел уже совсем близко, и вдруг аборигены, ухватившись за борта, втащили его на берег и бросились с копьями и топорами на моряков, которые не успели сделать ни единого выстрела. Дейбнер вместе с другими отбивался от наседавших дикарей, орудуя веслом.

Тут же с борта «Кроткого» спустили баркас-шестерку. Когда посланный на выручку отряд почти добрался до берега, к величайшему изумлению моряков из кустов раздались ружейные выстрелы. Моряки открыли ответный огонь, но силы были неравны — дикарей набралось не менее четырех сотен, и почти треть из них была вооружена ружьями. Из ловушки, расставленной жрецом, удалось спастись одному из матросов и англичанину. Как только их подобрала команда баркаса, с «Кроткого» тотчас открыли огонь по столпившимся возле яла дикарям — Врангель надеялся, что может еще кому-то удастся спастись. Его ожидания оправдались: полетевшие со свистом ядра вызвали сумятицу среди аборигенов. Благодаря этому до «Кроткого» доплыл еще один матрос Дейбнера, на котором не было



Нукагивец, насекающий татуировку (Атлас к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна).

живого места от ран. Он рассказал, что дикари утащили мичмана и тела двух других моряков в лес.

МОРЯКИ ПРИНЯЛИ БОЙ


Но на этом стычка не закончилась, она переросла в самый настоящий бой. Туземцы заняли восточный и западный берега всей узкой бухты и, укрываясь от ядер и картечи за холмами и камнями, открыли жестокую пальбу по «Кроткому», обнаружив определенные навыки обращения с ружьями. Они перебили во многих местах стоячий такелаж, попадали в рангоут и в борта брига. Врангель приказал немедленно поднять якоря и выйти в море. Это была нелегкая задача, поскольку дикари палили без остановки по баркасу, завозившему верпы. И только после непрерывной десятичасовой работы «Кроткий» все же сумел выйти из бухты.

Почему же туземцы Нукагивы напали на русских моряков, и откуда у них было огнестрельное оружие? Сам Врангель в своих «Дневных записках», опубликованных в 1828 году, пишет, что один из встреченных на острове англичан рассказал, как за несколько месяцев до захода «Кроткого» к острову подходил какой-то «русский двухдечный корабль», команда которого забрала

силой всех свиней ближайшего селения. Все доказательства того, что это был именно «русский» корабль, основывались на том, что после ухода корабля на берегу было найдено несколько курительных трубок, какими не пользовались европейские моряки. Так что нападение можно считать мстью.

С другой стороны, Врангель пишет, что у него сложилось впечатление, что аборигены хотели захватить корабль. Но скорее всего, не «Кроткий» был нужен дикарям, а имеющееся у русских моряков оружие. Раз русские отказались его обменять, они решили взять его силой.

Как бы то ни было, все это так и осталось на уровне домыслов. Но вот что стало доподлинно известно впоследствии, так это тот факт, что на момент посещения «Кротким» острова, у дикарей уже имелось около семисот ружей, которые они выменяли у английских и американских моряков. О чем эти моряки думали, когда давали в руки туземцев оружие, остается только догадываться. Наверное, о том, что им больше никогда не придется бывать в тех краях...

Что касается же российских моряков, то получив рапорт о происшествии, Его императорское величество Николай I «высочайше повелеть изволил взять за правило предписать впредь всем российским судам держаться подалее от острова Нукагива». 

P.S. Нукагива (Неку-Хива, Nuku Hiva) – остров в Северной группе Маркизских островов, входит в состав Французской Полинезии, крупнейший остров архипелага. В настоящее время Маркизские острова известны своими пляжами и сказочными пейзажами. Местные власти прикладывают все усилия для развития въездного туризма, делая особый акцент на безопасности, однако следует иметь в виду, что случаи каннибализма там до сих пор встречаются. Именно на Неку-Хива пропал один состоятельный немецкий турист. Его долго искали, но нашли лишь свежее пепелище, а рядом – окровавленные фрагменты одежды. Свидетели вспомнили, что такая одежда была на нем, когда он отправился поохотиться на горных коз вглубь острова в сопровождении местного гида. Последнего тоже до сих пор ищут.





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

Председатель
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Первый заместитель
председателя
КОВАЛЬЧУК Игорь
Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич

АРКТИЧЕСКАЯ региональная организация

И. О. председателя
КЛИНДУХОВ Петр Иванович
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, пом. 1
Тел./факс: (8152) 42-28-60
E-mail: murmansk@sur.ru
Почтовый адрес: 183038,
г. Мурманск, а/я 123

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ региональная организация

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная организация

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

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ

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

КАМЧАТСКАЯ первичная профсоюзная организация РПСМ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ в г. Астрахань

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ в г. Нижний Новгород

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

КРАСНОДАРСКОЕ региональное общественное учреждение «Центр информации и аналитики РПСМ»

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





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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Председатель Федерации
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

Председатель ЦС
профсоюза

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ территориальная организация

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

КАМЧАТСКАЯ региональная организация

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

МАГАДАНСКАЯ региональная организация

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

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



ITF В РОССИИ

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

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

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

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

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

Боцман т/х «Baltic Meadow» Василий Чичинадзе

– Василий Иосифович, какое учебное заведение Вы заканчивали?

– Я закончил Новороссийскую мореходную школу в 1980 году. Начинал матросом, потом стал боцманом. Причем, любопытно получилось с моим трудоустройством. Когда я закончил обучение в мореходке, к нам приехали представители Балтийского морского пароходства. Сказали: «Дайте нам лучших курсантов, тех, у кого все отлично со знаниями по технике безопасности и английскому языку». Вот так я и оказался в БМП. Работал на судах «Великие Луки», «Академик Горбунов». Со временем перешел под иностранный флаг. Сейчас работаю на т/х «Baltic Meadow», флаг Сент-Винсент и Гренадин.

– Какими качествами, на ваш взгляд, должен обладать настоящий моряк?

– Честность, искренность, трудолюбие. Очень важно любить свою профессию, не бояться трудностей. Надо понимать, что морская жизнь – не семейная.

– Что надо сделать, чтобы привлечь молодежь на флот под российский флаг?


– Дать хорошие пароходы и платить достойную зарплату – сами прибегут. У рядовых она сейчас очень маленькая. Если комсоставу зарплату еще как-то повышают потихоньку, то у нас, рядовых, она, как правило, остается на прежнем уровне. «Черный труд» не ценится на должном уровне. Вместе с тем обязанностей у рядовых немало, особенно на рефрижераторах, где все

время приходится что-то чинить. Также необходимо создавать мореходки.

– Ваши интересы и увлечения?

– Я родом из Абхазии. Люблю съездить на родину, порыбачить. Кстати, хочу просто сказать спасибо россиянам, что поддержали наш народ во время грузино-югоосетинской войны.

– Что для вас значит профсоюз?

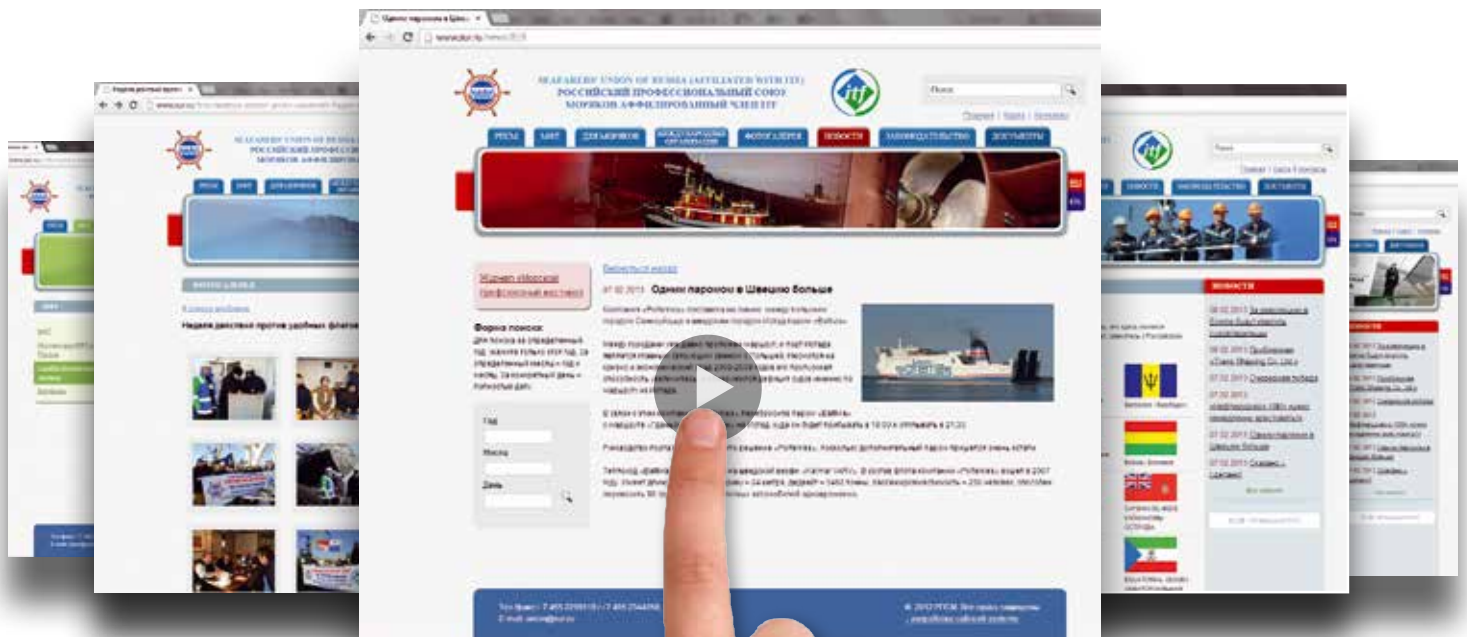
– Сюда всегда можно обратиться за помощью, советом, получить консультацию по всем интересующим вопросам. 



WWW.SUR.RU

На сайте **WWW.SUR.RU** вы можете:

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



- Также на сайте:
- архив журнала «Морской профсоюзный вестник»;
 - прямая линия РПСМ.