

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

WWW.SUR.RU | № 6 (99) 2014

ПРОФФРОНТ

ИТОГИ ПРОТЕСТА В ЕЙСКОМ ПОРТУ:
КОЛДОГОВОР НЕ ПРИНЯТ, АКТИВИСТЫ
УВОЛЕНА, СОЗДАН НОВЫЙ ПРОФСОЮЗ

МНЕНИЕ

ПРИ ЧЕМ ЗДЕСЬ ПРОФСОЮЗ?

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

«КОМСОМОЛЕЦ КИРГИЗИИ»:
КТО ВИНОВАТ





Дорогие друзья!

*Н*аступает Новый, 2015 год. Праздник, который приходит в каждый дом, в каждую семью.

Где бы мы ни находились – на вахте, в далеком рейсе, на борту судна – мы всегда слушаем заветный бой кремлевских курантов и загадываем самые заветные желания.

Конечно, они у всех разные, но в целом мы хотим, чтобы: наши родные и близкие никогда не болели, была хорошая работа и стабильная зарплата, дети были счастливыми и жили лучше нас, у наших внуков было прекрасное будущее.

Поэтому задачи наши просты: не сдавать профсоюзных позиций, добиваться повышения зарплаты и сохранения рабочих мест. Мы убеждались – и не раз: вместе мы можем многое. Наша сила – в сплоченности, солидарности и единстве.

Пусть наступающий год принесет перемены только к лучшему, пусть в каждом доме царит любовь, мир и взаимопонимание. И пусть желания обязательно сбудутся!

Счастливого Нового года и Рождества!





ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Акция протеста докеров в г. Ейск, 1 ноября 2014 года.

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
Сиротюк В. М.,
 председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта
Козаренко В. В.,
 председатель Российского профсоюза докеров
Кабанов В. А.,
 председатель Межрегионального профсоюза лоцманов
Кудишкин В. А.,
 председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:
 Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
 Наталья Пан, Ольга Лукина

www.sur.ru
 www.bro.sp.ru
 www.surpr.ru
 www.stosur.ru

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.

**ВРЕМЯ РПСМ
SUR TIME**

5 – 6 Предотвратить торговлю людьми «Кораблестроитель» потерпел поражение

**ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT**

7 – 9 Итоги протеста в Ейском порту: колдоговор не принят, активисты уволены, создан новый профсоюз

**ИНСПЕКЦИЯ ТРУДА
LABOR INSPECTION**

13 –14 Можно ли отказаться от работы, если она опасна для жизни?

**МНЕНИЕ
OPINION**

18 – 21 При чем здесь профсоюз?

**ФОТОКОНКУРС
PHOTO CONTEST**

22 По морям, по волнам. Фотография с биографией

ЛЕОНИД ТИХОНОВ:
 «Развязанное в отношении меня уголовное преследование не имеет под собой никаких реальных оснований».



стр. 4

**НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ
SEAFARER'S MEMORY NOTE**

28 – 29 Эбола: памятка морякам и пассажирам

**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
HISTORY PAGES**

31 – 36 «Комсомолец Киргизии»: кто виноват

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА
ADDRESS BOOK**

**ТЕХНИЧЕСКИЙ
ИНСПЕКТОР ТРУДА
БАЛТИЙСКОЙ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ
А. РУСЕЦКИЙ:**
 «Что касается работы на судах, то здесь действует единое правило: безопасность труда превыше всего».



Стр. 13 – 14

«С ПРЕДЪЯВЛЕННЫМ МНЕ ОБВИНЕНИЕМ НЕ СОГЛАСЕН»

Судебное слушание по делу Леонида Тихонова, председателя профсоюзной организации докеров ОАО «Восточный порт», снова перенесено с 24 ноября на декабрь. Без объяснения причин. Между тем в адрес губернатора Приморского края Владимира Миклушевского и прокурора края Сергея Бессчасного поступило более 500 обращений в поддержку обвиняемого, среди которых обращение Российского профсоюза моряков (РПСМ), Конфедерации труда России (КТР), а также профсоюзов, входящих в Международную федерацию транспортных рабочих.

«Российские и международные профсоюзы не сомневаются, что заведенное уголовное дело является преследованием за профсоюзную деятельность», – говорит председатель Российского профсоюза докеров (РПД) Василий Козаренко.

Уголовное преследование Леонида и нескольких его коллег по профсоюзу спровоцировал митинг, организованный РПД в июне 2012 года. Работники порта выступили против распространения в порту практик «заемного» труда, которые приводят к потере ряда доплат, отпусков, доплат за вредные условия труда и других социальных гарантий.

Сам Леонид Тихонов, в отношении которого возбуждено уголовное дело по обвинению в растрате профсоюзных денег, обратился к профсоюзным и социальным активистам, ко всем неравнодушным гражданам России и заявил о надуманности выдвигаемых против него обвинений и своей полной невиновности:

«24 ноября 2014 года Находкинский городской суд вынесет мне приговор по обвинению в хищении средств возглавляемого мною профсоюза докеров ОАО «Восточный порт». Государственный обвинитель попросил суд приговорить меня в общей сложности к семи годам лишения свободы и лишить меня права заниматься профсоюзной деятельностью на три года. То есть запретить заниматься защитой трудовых прав граждан, в том числе и своих, так как, по мнению стороны обвинения, я представляю реальную опасность для общества.

Может, и некрасиво говорить о себе, но это не тот случай, когда надо проявлять скромность. Я всегда болел за соблюдение прав работников, представление их интересов для меня было превыше

всего остального. И с учетом моей принципиальной и жесткой позиции, отношение первых руководителей ОАО «Восточный порт» ко мне стало негативным.

Около пятнадцати лет я работал докером-механизатором, затем защищал права и боролся за интересы работников нашего предприятия, активно продвигал развитие спорта и вовлекал в него молодежь, внося вклад в её воспитание. Своим личным примером прививал молодому поколению здоровый образ жизни. Кроме этого, я мастер спорта по пауэрлифтингу, победитель кубка Европы и Мира, многократный чемпион Дальневосточного федерального округа. Администрация Приморского края и Находкинского городского округа неоднократно поощряла меня за активное участие в развитии спорта и культуры.

С предъявленным мне обвинением я не согласен и считаю его незаконным в связи с моей невиновностью. Я заявляю, что хищения не было. Обвинением не было доказано совершение мною какого-либо преступления. Более того, предметом доказывания по делу, к моему глубочайшему удивлению, явилось не хищение денег в какой-либо сумме, а факт раздачи денежных средств в виде подарков, либо покупка подарков и проведения детских новогодних утренников.

Российское законодательство не запрещает выдавать подарки как в денежной, так и в натуральной форме. Кроме того, почти все тома уголовного дела содержат несколько сотен протоколов допросов, где подтверждается, что со стороны работников претензий нет. Было лишь несколько работников, свидетелей стороны обвинения, утверждавших иное, часть из которых в судебном процессе отказались от своих показа-

ний, данных в течение предварительного следствия, и подтвердили получение подарков в виде денежных средств.

Также непонятно, каким образом ОАО «Восточный порт» признано потерпевшей стороной по уголовному делу. ОАО «Восточный порт» перечислил средства на счет профсоюзной организации докеров порта на основании коллективного договора для целей проведения культурно-массовых и спортивно-оздоровительных мероприятий. Согласно российскому законодательству, денежные средства, перечисленные ОАО «Восточный порт» профсоюзной организации докеров, являются собственностью профсоюза с момента зачисления указанных денежных средств на счет профсоюза. Следовательно, средствами, перечисленными на счет профсоюза в соответствии с коллективным договором, профсоюзная организация докеров ОАО «Восточный порт» владела, пользовалась и распоряжалась на праве собственности. Более того, в соответствии с Федеральным законом «О профессиональных союзах» финансовый контроль за средствами профсоюзов органами исполнительной власти не осуществляется, за исключением контроля за средствами от предпринимательской деятельности. Ограничение независимой финансовой деятельности профсоюзов не допускается.

Таким образом, развязанное в отношении меня уголовное преследование не имеет никаких реальных оснований. Налицо факт давления на меня и возглавляемую мною профсоюзную организацию, успешно отстаивающую много лет трудовые и социальные права работников ОАО «Восточный порт». С предъявленным обвинением я не согласен и считаю его незаконным и необоснованным. 



Первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук и координатор ОБСЕ по борьбе с торговлей людьми Мадина Джарбусынова, XIV конференция Альянса по борьбе с торговлей людьми, тема «Этические аспекты предотвращения торговли людьми и борьбы с ней».

ПРЕДОТВРАТИТЬ ТОРГОВЛЮ ЛЮДЬМИ

Российский профессиональный союз моряков принял участие в конференции ОБСЕ по предотвращению торговли людьми.

4-5 ноября в Вене прошло совещание высокого уровня в рамках XIV конференции Альянса по борьбе с торговлей людьми, которая была посвящена теме «Этические аспекты предотвращения торговли людьми и борьбы с ней». Российский профсоюз моряков (РПСМ) на конференции представлял первый заместитель председателя Игорь Ковальчук.

В мероприятии принимали участие представители стран-участниц Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), профсоюзов, международных организаций, работающих в сфере защиты прав человека. В их числе специальный представитель и координатор ОБСЕ по борьбе с торговлей людьми Мадина Джарбусынова, генеральный секретарь ОБСЕ Ламберто Заньер, председатель Постоянного совета ОБСЕ Томас Греммингер, заместитель председателя исполкома СНГ Владимир Гаркун, первый заместитель Директора Бюро по демократическим институтам и правам человека (БДИПЧ) Жерар Штудманн и многие другие. Отметим, что конференцию вела Мадина Джарбусынова.

«Моряки находятся в серьезной зависимости от судовладельца и капитана судна в части качества жизни на борту, соблюдения трудовых прав, выплаты заработной платы. Моряк не может в любой момент покинуть судно, он вынужден продолжать работать даже

без оплаты, чтобы не подвергать опасности себя и других членов экипажа. И только по приходу судна в порт у него появляется возможность защищать свои права. Но даже если судовладелец обанкротился, члены экипажа не могут просто покинуть судно. Мы в РПСМ считаем, что в подобных случаях моряки подвергаются принудительному труду», – рассказал в своем обращении к участникам конференции Игорь Ковальчук.

По его словам, для защиты своих прав морякам очень важно иметь возможность объединяться в профсоюзы. Между тем недобросовестные судовладельцы часто ставят условием приема на работу отказ от профсоюзной защиты.

Во время своего выступления Игорь Ковальчук также отметил, что РПСМ объединяет около 70 тысяч работников, занятых в основном на борту морских судов. Организация была создана в 1991 году самими моряками и старается оказывать помощь труженикам флота в любой ситуации.

Зачастую невыплата заработной платы – не самое страшное развитие сценария для российских моряков. Их может бросить работодатель без еды, воды и топлива в любой точке мира, не заботясь о репатриации работника. Многие моряки могут стать жертвой пиратов, работоторговцев, томиться в плену, быть покалеченными. РПСМ

прикладывает все силы для того, чтобы выволить российского моряка из беды.

На конференции был рассмотрен ряд других важных аспектов предотвращения торговли людьми и борьбы с ней. Были исследованы те меры, которые могут быть приняты и проведены в жизнь государствами – участниками ОБСЕ.

Среди них: содействие осуществлению кодексов поведения, направленных на защиту прав трудящихся. А также проведение информационных кампаний с целью оповещения трудящихся о возможных рисках в трудовых отношениях.

В ОБСЕ считают, что важным делом является выполнение руководящих принципов предпринимательской деятельности в аспекте прав человека и соблюдение норм Организации Объединенных Наций (ООН), касающихся защиты трудящихся.

На конференции были вынесены рекомендации, что может быть сделано для дальнейшего решения проблемы торговли людьми, включая меры, направленные на противодействие спросу, порождающему все формы эксплуатации людей, особенно женщин и детей, и ведущему к торговле людьми, при осуществлении юридических и политических обязательств и лучшей практики на национальном и международном уровне. 

«КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬ» ПОТЕРПЕЛ ПОРАЖЕНИЕ

Недобросовестный судовладелец проиграл суд против Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков. Так была поставлена точка в судебной тяжбе компании «Кораблестроитель», длившаяся с марта прошлого года.

Поводом для иска послужили публикации в интернете о том, что компания-судовладелец «Кораблестроитель» задолжала капитану судна «President» Виктору Сычеву 10 тысяч долларов заработной платы. Также информация в сетевых СМИ гласила, что «боцман и старший механик не получают свои деньги более трех месяцев».

Судовладельческая компания обратилась в суд с иском против Дальневосточной региональной организации Российского профессионального союза моряков о защите деловой репутации и проиграла. В октябре 2014 года суд принял решение, «что сведения, опубликованные в интернете, не являются сведениями, порочащими честь, достоинство и деловую репутацию истца, в связи с чем иски о возмещении ущерба удовлетворению не подлежат».

Поэтому в удовлетворении исковых требований о защите деловой репутации суд решил: отказать. Решение могло быть обжалованным в апелляционном порядке в Приморском краевом суде через Находкинский городской суд в течение месяца со дня принятия

решения суда. Истец апелляцию не подал, на этом история обвинений в адрес ДВРО РПСМ закончилась.

Напомним, судовладелец заявлял, что руководитель ДВРО РПСМ Н. Суханов и юрист организации В. Савельев распространили в интернете сведения, порочащие репутацию компании-судовладельца. Согласно заявлению истца, сведения в Сети не соответствовали действительности.

Судовладелец заявлял, что информация о невыплате заработной платы членам экипажа судовладельцем судна «Newzenberg» (одно из многочисленных проблемных теплоходов компании «Кораблестроитель») недостоверна. В. Сычев якобы не являлся и не является работником ООО «Кораблестроитель», т. к. он заключал договор с компанией «Marino Trading Co. Ltd» для работы на т/х «President».

Также, по мнению компании, «Кораблестроитель» не имеет долга по заработной плате перед старшим механиком, Находкинский городской суд никогда не арестовывал судно «Newzenberg» по иску старшего механика. ООО «Кораблестроитель» не выплачивало старшему механику Лозе заработную плату, потому что он не состоял в трудовых отношениях с ООО «Кораблестроитель».

Судовладелец посчитал, что скандал повлиял на деловую репутацию компании и привел к сокращению числа работников, клиентов и утрате конкурентоспособности в отрасли.

Представитель ответчика ДВРО РПСМ в лице В. Савельева в судебном заседании с иском не согласился, потому что во всех публикациях указаны имена авторов,

которые к участию в процессе не были привлечены.

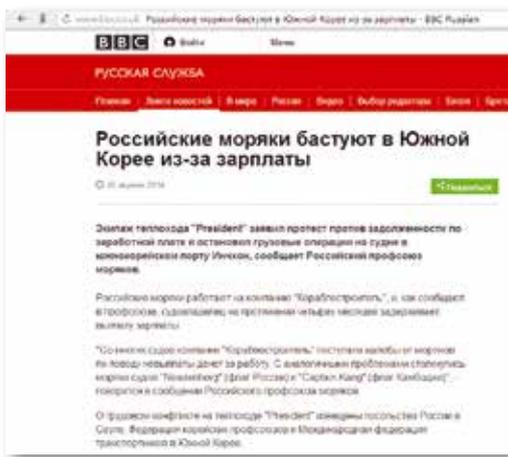
Сам Савельев с журналистами СМИ лично не встречался и интервью не давал. Сведения, распространенные в интернет-изданиях средств массовой информации, соответствуют действительности.

ЗА ЧТО БОРОЛИСЬ

Суд, выслушав стороны, исследовав материалы дела, полагает, что иски о возмещении ущерба удовлетворению не подлежат по следующим основаниям. Ранее, 10 июня 2014 года, определением Судебной коллегии по гражданским делам Приморского краевого суда решение Находкинского городского суда от 19 марта 2014 года отменено, с ООО «Кораблестроитель» в пользу капитана Виктора Сычева взыскана заработная плата в размере 325 тыс. руб., а также компенсация за задержку заработной платы в размере 43 тыс. руб. и компенсация морального вреда в размере 10 тыс. руб.

Судом установлено, что ООО «Кораблестроитель» является владельцем, фактически эксплуатирующим судно «President» в своих интересах, которое и выплачивает заработную плату экипажу. Тот факт, что компания не зарегистрирована ни в одном из реестров судов в качестве собственника либо судовладельца теплохода «President», не являются основанием для освобождения от обязанности по выплате заработной платы.

«В удовлетворении исковых требований ООО «Кораблестроитель» к ООО Дальневосточная региональная организация Российского профессионального союза моряков о защите деловой репутации – отказать», – говорится в решении суда. 





ИТОГИ ПРОТЕСТА В ЕЙСКОМ ПОРТУ: КОЛДОГОВОР НЕ ПРИНЯТ, АКТИВИСТЫ УВОЛЕННЫ, СОЗДАН НОВЫЙ ПРОФСОЮЗ

12 ноября 2014 года докеры ОАО «Ейский морской порт» во второй раз не смогли провести забастовку, цель которой – добиться заключения коллективного договора с руководством порта. Краснодарский краевой суд забастовку запретил. Работники подчинились решению суда. Ранее, 1 ноября, определением Ейского городского суда забастовка, организованная членами Российского профсоюза докеров (РПД) и Российского профсоюза моряков (РПСМ), также была остановлена.

Поводом для конфликта послужил категорический отказ администрации порта сесть за стол переговоров для подписания коллективного договора на 2014-2016 годы. Со времени окончания действия предыдущего договора – 31 декабря 2013 года – зарплата докеров на предприятии снизилась почти в 2 раза.

«В день запланированной забастовки мы получили определение суда за полчаса до ее начала. Предполагалось, что в ней примет участие около 100 человек – работников ЕМП, но мы разошлись по домам», – рассказывает заместитель председателя профкома ЕМП РПД Дмитрий Мазурин.

В ЕМП трудится 340 человек, из которых 155 являются членами профсоюзов. РПД и РПСМ неоднократно направляли уведомления о начале коллективных переговоров по заключению нового коллективного договора. Но работодатель от ведения переговоров уклонился. По словам Дмитрия Мазурина, официально руководство порта не признало созданную профорганизацию, которая прошла регистрацию в Минюсте РФ.

После несостоявшейся забастовки 1 ноября докеры решили работать «по правилам»: с соблюдением всех должностных инструкций и нормативов по принципу «итальянской забастовки». Реальными итогами забастовки стал тот факт, что руководство ОАО «Ейский морской порт» начало процедуру увольнения председателя профоргани-

Ст. 26 ГПК РФ и ст. 413 Трудового кодекса устанавливают, что «решение о признании забастовки незаконной принимается верховными судами республик, краевыми, областными судами, судами городов федерального значения, судами автономной области и автономных округов по заявлению работодателя или прокурора».

СПРАВКА:

Коллективный трудовой договор, а также нормы, относящиеся к коллективно-договорному регулированию, содержатся более чем в сотне статей Трудового кодекса России. Целый ряд нормативных положений закона не может быть реализован иначе, как через его механизм. Он заключается в соответствии с законодательством Российской Федерации и часто необходим для обоснования действий руководителя (например, по оплате труда персонала).

зации Андрея Кухаренко и его заместителя Василия Кожаккурта.

На момент публикации трое докеров уволены – это зампреда профкома Дмитрий Мазурин, Василий Кожаккурт и Иван Козаренко. Они потеряли работу, а «остальных активистов не допускают к выполнению их непосредственных трудовых обязанностей, отправляя их подметать улицы за забором предприятия», сообщает сайт РПД.

«Сегодня (13 ноября – прим. ред.) запретили проход в порт с изъятием пропусков председателю забастовочного комитета Павлу Павленко и члену комитета Евгению Свиридову», – рассказывает Мазурин.



Недавно стало известно, что 10 ноября в порту объявился неизвестный, третий профсоюз, который пока представлен в лице нового председателя Владислава Ясыченко, работавшего в ОАО «ЕМП» инженером по технике безопасности, и несколькими активистами из числа сотрудников порта. Со слов Мазурина, на собрании сотрудников порта этот профсоюз не был признан докерами.

Также известно, что трехсторонняя территориальная комиссия от 7 ноября 2014 года утвердила решение по вопросу урегулирования ситуации в ОАО «ЕМП», сообщает сайт администрации Ейского района Краснодарского края. ОАО «ЕМП» рекомендовано вступить в коллективные переговоры с первичной профсоюзной организацией Российского профсоюза докеров ОАО «ЕМП» и первичной профсоюзной организацией Ейской городской территориальной организации Южной территориальной организации РПСМ, а также по соглашению с профсоюзами привлечь утвержденных комиссией посредников для поиска общих решений.

Помимо этого комиссия рекомендует работодателю привести в соответствие приказы и иные локальные нормативные акты, изданные в нарушение статьи 39 Трудового кодекса РФ в отношении представителей работников, участвующих в коллективных переговорах.

Профсоюзам надлежит зарегистрировать в департаменте труда и занятости населения Краснодарского края коллективный трудовой спор. Также рекомендовано привлечь посредников к переговорам с работодателем и использовать предусмотренную защиту прав работников, в том числе по индивидуальным трудовым спорам: как в суде, так и в органах прокуратуры, Государственной инспекции труда в Краснодарском крае, в отраслевых, территориальных и вышестоящих профессиональных союзах.

Напомним, 22 октября 2014 г. суд г. Ейска вынес решение по иску Краснодарской транспортной прокуратуры к ОАО «ЕМП», в котором пришел к выводу, что уклонение работодателя от начала коллективных переговоров,



Ейский морской порт

как и указанные в его отказах основания, являются незаконными. Суд обязал ОАО «ЕМП» вступить в коллективные переговоры с профорганизациями РПД и РПСМ по вопросу заключения коллективного договора на 2014-2016 гг.

Однако, как отмечают в РПД и РПСМ, и тут работодатель пошел на хитрость: создал третий профсоюз и рекомендует работникам самостоятельно выбрать своих представителей для ведения переговоров.

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

За три дня до окончания действия коллективного договора **31 декабря 2013 года** профсоюзными организациями Российского профсоюза докеров и Российского профсоюза моряков, действующими в ОАО «Ейский морской порт», был создан единый представительный орган работников (ЕПО), который направил работодателю уведомление о начале коллективных переговоров по заключению нового коллективного договора. Работодатель от ведения переговоров уклонился.

Повторные уведомления о начале коллективных переговоров администрации ОАО «ЕМП» направлялись дважды: **5 февраля и 27 мая 2014 года**. Также предоставлялась информация,

что профсоюзные организации РПД и РПСМ объединяют более половины работников порта без учета заявлений других работников с просьбой представлять их интересы при проведении коллективных переговоров по заключению коллективного договора.

Представление Краснодарской транспортной прокуратуры от **25 марта 14 года** № 23/1-1-2014/1256 «Об устранении нарушений требований трудового законодательства и причин ему способствующих», устанавливающее, что уклонение работодателя от ведения коллективных переговоров является нарушением трудового законодательства.

С 10 по 30 июня 2014 года в подразделениях порта прошли собрания, на которых Первичная профсоюзная организация Российского профсоюза докеров ОАО «Ейский морской порт» была уполномочена представлять их интересы при проведении коллективных переговоров по заключению или изменению коллективного договора. Также были оформлены подписные листы с поручением инициировать коллективные переговоры по заключению нового коллективного договора между сторонами: работодателем ОАО «ЕМП» и работниками в лице их представителя ППО РПД ОАО «ЕМП».

31 июля 2014 года в адрес работодателя с приложением копий 12 протоколов собраний коллективов бригад и подразделений ОАО «Ейский морской порт», содержащих личные подписи 195 работников ОАО «Ейский морской порт», что составляет более 50% от общего количества работников ОАО «ЕМП», были направлены требования приступить к коллективным переговорам по заключению нового коллективного договора в установленный Трудовым кодексом РФ срок.

05 августа получен очередной отказ.

25 августа получен ответ администрации ОАО «ЕМП» о непризнании наличия коллективного трудового спора и фактическом отказе от создания примирительной комиссии.

1 сентября Профсоюзный комитет ППО РПД ОАО «Ейский морской порт», руководствуясь положениями ст. 402 ТК РФ, как представитель работников предложил работодателю приступить к переговорам о рассмотрении коллективного трудового спора с участием посредника и (или) в трудовом арбитраже.

Вместо проведения переговоров и создания трудового арбитража администрация ОАО «ЕМП» пригрозила представителям работников административной и уголовной ответственностью (письмо от **09 сентября 2014 года**).

Конференцией работников ОАО «ЕМП» **04 октября 2014 года** принято решение продолжить установленный законом процесс разрешения возникшего спора, в том числе путем реализации права на проведение собраний, митингов, демонстраций, пикетирования, и приступить к следующему этапу разрешения коллективного трудового спора – проведению забастовки.

22 октября суд г. Ейска вынес решение по иску Краснодарской транспортной прокуратуры к ОАО «ЕМП», в котором пришел к выводу, что уклонение работодателя от начала коллективных переговоров, как и указанные в его отказах основания, являются незаконными. Суд обязал ОАО «ЕМП» вступить в коллективные переговоры с профорганизациями РПД и РПСМ по вопросу заключения коллективного договора.

Работодатель подал в Ейский городской суд заявление о признании забастовки незаконной. Судья Ейского городского суда Краснодарского края Поплавский М. В. принял дело к производству и Определением от **30 октября** приостановил проведение забастовки работников ОАО «ЕМП» 1 ноября на срок до 12 ноября 2014 года.

К СЛОВУ

Право на забастовку является основным правом человека, которое было выиграно рабочими, однако до сих пор нельзя сказать, что им можно воспользоваться в полной мере: во многих странах мира это право находится под атакой работодателей и запретом правительств.

По данным Международной конфедерации профсоюзов (МКП), в ряде стран право на забастовку ограничено национальным законодательством. Россия – не исключение. Организовать и провести законную забастовку в России – задача сложная и почти невыполнимая!

– Забастовку сегодня провести реально труднее, чем в дореволюционной России, – говорит Мазурин. – У нас пикетирование разрешено на расстоянии не меньше 50 метров от торговых центров, портов, вокзалов. Ейск – старый городок с плотной застройкой. Свободных площадок, отвечающих всем ограничениям, здесь почти нет».

Стачки работников транспортной отрасли вовсе запрещены (ст. 413 Трудового кодекса РФ). ТК запрещает забастовки в организациях, «непосредственно связанных с обеспечением жизнедеятельности населения (энергообеспечение, отопление и теплоснабжение, водоснабжение, газоснабжение, авиационный, железнодорожный и водный транспорт, связь, больницы) в том случае, если проведение забастовок создает угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей.

Налицо посягательство на механизмы Международной организации труда (МОТ). Группа работодателей оспаривает само существование права на проведение стачек, бросив вызов Конвенции МОТ № 87, где оно закреплено. В ответ группа трудящихся призвала Международный суд ООН высказаться по вопросу проведения забастовок в разрезе международного права. Решение будет оглашено на очередной сессии Административного совета МОТ.

Таким образом, у профсоюзов есть шанс остановить глобальное наступление работодателей на проведение забастовок. Присоединяйтесь к кампании, чтобы обеспечить своевременную солидарность и активную поддержку профсоюзам! 



Вадим Мамонтов,
председатель КРО РПСМ,
инспектор МФТ в порту
Калининград

Во время Недели действий, проходившей на Балтике в сентябре, внимание инспекторов Калининградской региональной организации (КРО) РПСМ привлекло судно «Месна» (флаг РФ), которое застряло на западе России, и где действует закон Украины! Контракты экипажа, укомплектованного исключительно гражданами РФ, имеют ссылку на коллективный договор, подписанный Федерацией морских профсоюзов Юга Украины совместно с каким-то «Veritas Shipping Ltd» с Мальты. Обе стороны, поладившие между собой, как выяснилось, из Одессы, а профсоюзная организация Юга Украины, по информации инспекции МФТ в Одессе, является для судовладельцев своейской и в МФТ не входит.

ПРИЗРАК ПОД ФЛАГОМ РФ

По сути, как говорят американцы, это профсоюз «желтой собаки» (был в истории США такой момент, когда штрейкбрехеров завлекали в классовую борьбу сосисками с желтой горчицей, отсюда и пошло название). И чему удивляться, что в колдоговоре для судна под флагом РФ желтая собака с Юга Украины подписала перечень деяний, по которым моряка могут списать с удержанием заработка.

ВОТ ЛИШЬ НЕСКОЛЬКО СТАТЕЙ:

- дезертирство (по смыслу, самовольный уход с судна) карается денежным штрафом и списанием;
- вынашивание злого умысла (смысл – как хочешь, так и понимай) карается по усмотрению капитана;
- нарушение субординации (в контракте написано «непокоря») карается штрафом и списанием;
- азартные игры (какие – не разъясняется) караются штрафом и списанием;
- за «поганое поведение и насмешки над судовыми порядками» – списание работника и вычет из зарплаты;
- «за проступок, который может бросить тень на доброе имя Компании и судна» – уровень репрессии определяется капитаном.

Вот что можно вытворять под флагом РФ!

И значит, как учит МФТ, это тот случай, когда флаг судна ничего не значит, потому что не обеспечивает осуществление юрисдикции государства флага, т. е. государства, которое обеспечило приписку т/х «Месна» к Санкт-Петербургу, выдало документы, но почему-то забыло спросить за соблюдение Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC), трудовых прав, зарплаты и страхования.

Притом что государственных контролеров на этом фронте – переизбыток. Одни обеспечивают гослицензирование трудоустройства граждан РФ за границу и вроде обеспечивают соответствие трудовых контрактов чему-то там. Или принципиально не отвечают за действие «серых операторов», и тогда ситуация здесь, как на рынке туристических услуг с последующей печальной перспективой? Другие – как бы надзирают за соблюдением трудовых прав на российских предприятиях (например, судно флага РФ – это предприятие?) и называются Госинспекцией труда в Калининградской области, однако на суда не ходят.

Сидельцы – так это называется. Одна-ко если к ним обратиться с письменной просьбой, получишь ответ: «Для рассмотрения обращения работников, чьи права нарушены, необходимо лично обратиться с заявлениями о нарушении их трудовых прав в Государственную инспекцию труда, прокуратуру или суд. Письменное об-

ращение должно содержать точное наименование организации-работодателя, в том числе организационно-правовую форму, ее местонахождение».

Короче, это отписка. Ведь на примере горемычной «Месны», во-первых, работодатель просто не наблюдается. Было да сплыло ООО «Судоходная компания Онего» из Петрозаводска, на смену пришла мальтийская «Veritas Shipping Ltd» в сговоре с одесским профсоюзом и колдоговором для флага Камбоджи-Кампучии. А теперь на руках у экипажа вместо зарплаты – платежки, присланные с электронного адреса «MD Shipping Co» (Украина-Турция-Кампучия).

Во-вторых, моряки РФ не пишут жалобы. Например, в КРО РПСМ обратился моряк с т/х «Мистраль» (ИМО 9035539, флаг РФ), списавшийся без зарплаты полтора года назад! И это заурядное явление! Вот и нынешний экипаж сидит на борту с надеждой на лучшее, как и предыдущий. По образцу и подобию тех, кто обращается в РПСМ каждый день: за себя лично, за пострадавшего родственника или застрявшего где-то в Алжире приятеля.

Граждане РФ – моряки они или клиенты туристического бизнеса – не наводят предварительные справки и не занимаются частной сыскальной деятельностью. Они надеются, что под своим флагом и в своей юрисдикции их защищают, обеспечивают и гарантируют те, кому положено. 

ТРИ МЕСЯЦА ОХОТЫ НА СПРАВЕДЛИВОСТЬ

Летом при проверке судна «Atlantic Lady» (IMO 8500630, флаг Сент-Китс и Невис) в порту Калининград выяснились удивительные вещи. Оффшорный судовладелец «Belunica Ltd.» нанимал моряков, граждан РФ, через нелегальное представительство в Калининграде. Найм творился без лицензии и регистрации, субстандартные контракты предусматривали штрафы и зарплату ниже минимальных требований.

И все это дело венчал коллективный договор, подписанный тройкой в составе капитана, старпома и давно списавшегося боцмана. От тяжелой руки Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) спасала лишь дислокация судна: дикий Север, справа и слева от Фарерских островов.

Тем не менее, по факту, как говорится, вопиющего нарушения, Российский профсоюз моряков (РПСМ) обратился в транспортную прокуратуру. Был июль, и где-то в августе прокуратура переслала дело в Госинспекцию по труду, ссылаясь на трудовой характер спора, который вообще-то имел отношение к иностранному флагу и нелегальному найму. Поэтому Гострудинспекция, заявив, что **если работники-моряки, чьи права нарушены, сами так не считают и жалобу не пишут, то значит, нарушения нет, и вести дело отказалась.**

И еще полтора месяца юристы головного офиса РПСМ убеждали руководство прокуратуры исполнить свои обязанности.

В середине сентября прокуратура РФ по Северо-Западу официально объявила о привлечении директора нелегального представительства ООО «СК «Рефрыбфлот» Драгунова В. А. к ответственности за осуществление деятельности по трудоустройству граждан Российской Федерации за границей без лицензии.

В его отношении возбуждено производство по делу об административном нарушении, материалы дела направлены мировому судье для решения вопроса о привлечении Драгунова В. А. к административной ответственности. Цитируем: «Выявлено, что указанный господин осуществлял трудоустройство на судно под флагом иностранного государства, не имея соответствующего разрешения, и о своей деятельности в управление ФМС России не заявлял».

И для наглядности процитируем рекомендацию Госинспекции труда по Калининградской области для моряков, желающих пожаловаться, — это вам, ребята, не инспекторы Международной федерации транспортников (МФТ), которые всех слушают, всем верят и бюрократией вас не утруждают, здесь — все иначе.

ИНСТРУКЦИЯ

для желающих
пожаловаться государству:



«Для рассмотрения обращений работников, чьи права нарушены, им необходимо лично обратиться с заявлениями о нарушении их трудовых прав в Государственную инспекцию труда, прокуратуру или суд.

Письменное обращение должно содержать точное наименование организации-работодателя (в том числе организационно-правовую форму), ее местонахождение, должность и Ф.И.О. заявителя, суть жалобы, а также просьбу принять меры или дать разъяснение.

К заявлению желательно приложить документ или его ксерокопию, подтверждающую факт наличия трудовых отношений (копию трудового договора или трудовой книжки заявителя).

Одновременно работники, чьи трудовые права нарушены, вправе обратиться на прием граждан, проводимый должностными лицами Государственной инспекции труда в Калининградской области, по адресу: г. Калининград, ул. Серегеева, 14, каб. 105.

При себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, и копию трудового договора. (Под этим мудрым, однако не имеющим никакого отношения к жизни документом, стоит подпись главного государственного инспектора труда по правовым вопросам В. И. Молоканова)».

Короче, если прижмут, не забудьте с собой документы. И само собой с анонимными жалобщиками или их представителями Гострудинспекция не работает. А как она работает с моряками, спросите ее сами.

Вадим Мамонтов,
председатель Калининградской
региональной организации
Российского профсоюза моряков



МОЖНО ЛИ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РАБОТЫ, ЕСЛИ ОНА ОПАСНА ДЛЯ ЖИЗНИ?

Никто не сможет отрицать тот факт, что работа в море не только трудна, но и опасна. Причем основная опасность кроется вовсе не в том, что моряка на каждом шагу подстерегают пираты, шторма, мели и безответственные штурманы встречных судов. Выполняя свои обязанности на борту судна, моряк часто рискует своим здоровьем, а бывает, что и жизнью.

Казалось бы, нет ничего особенного в том, чтобы помыть и покрасить трюма. Но если это требуется сделать на коротком переходе, а море штормит, то задача усложняется. Или нужно заменить лампы в ходовых огнях – тоже ничего сложного, но если поступило распоряжение сделать это ночью, а судно шпарит полным ходом в открытом море, любой почувствует себя неуютно. Примеров можно привести множество, и посему вопрос, который часто возникает в таких ситуациях, звучит так: «Можно ли отказаться от работы, если она опасна для жизни?»

Законодательство, как российское, так и международное, трактует ответ на этот вопрос вполне однозначно. Каждый работник (не только моряк) должен помнить, что в определенных условиях отказ от работы – его законное право и даже обязанность. Например, наш Трудовой кодекс (статья 379) устанавливает, что каждый работник имеет право на отказ от выполнения работ в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья – только об этом нужно обязательно известить работодателя или своего непосредственного руководителя либо иного

представителя работодателя в письменной форме. Исключения составляют случаи, когда речь идет о специфике труда, например, специальных служб, милиции и пожарных – здесь работа опасна по определению.

Но что касается работы на судах, то здесь действует единое правило: безопасность труда превыше всего. Ситуацию разъясняет технический инспектор труда Балтийской территориальной организации РПСМ А. Русецкий:

«Требования безопасности труда и здоровья моряков определяются Международным кодексом управления безопасностью (МКУБ или ISM Code), а необходимые меры для их выполнения подробно описаны в руководстве судовой системы управления безопасностью (СУБ или SMS Manual). Этот документ обязательно должен присутствовать на борту каждого судна, и каждый член экипажа, независимо от должности, должен быть с ним ознакомлен.

Руководство СУБ определяет политику компании, в том числе в области безопасности труда. Не нужно считать, что каждый судовладелец только спит и видит, как бы угробить моряка в трубном тоннеле. Наоборот, компания несет ответственность за жизнь каждого моряка, работающего на ее судах, и судовладельцу совсем неинтересно разбираться с полицией и страховыми компаниями, выплачивая моряку, а в худшем случае – его вдове и детям, компенсации. «Загоняем» мы себя сами, или нас «загоняют» бестолковые руководители служб. Поэтому не ленимся, читайте руководство и соблюдайте технику безопасности.

Из своей практики скажу, что политика практически любого судовладельца заключается в том, что каждый член экипажа имеет право без страха расправы, скажем так, обсуждать любые приказы, если он считает, что при выполнении этих приказов он или другие члены экипажа могут подвергаться опасности. Только в одном случае приказы исполняются быстро и без разговоров – когда от этого зависит безопасность судна и его экипажа.

Что же касается требований безопасности по выполнению стандартных работ на судне, связанных с риском

для здоровья, например, работ в закрытых помещениях, таких как танки, коффердамы и т.д., а также огнеопасных работ, работ на высоте и работ, связанных с большим давлением и температурой, все они отражены в руководстве СУБ. И если администрация судна или непосредственный руководитель службы направляет моряка на работу, связанную с риском для здоровья, но положенные меры безопасности при этом выполнить не может, то моряк трижды вправе отказаться от этой работы. Это правило относится и к случаям, если моряк не обеспечен средствами индивидуальной защиты: респиратором, очками, перчатками, маской и т. д.

Мало того, он обязан доложить об этом капитану судна или назначенному лицу компании. Ни в коем случае не нужно подписывать чек-лист на разрешение этих работ. Желательно при этом зафиксировать наличие опасности актом в произвольной форме с подписью свидетелей. Также моряк может подать рапорт на имя капитана и назначенного лица компании, где объяснить причины своего отказа от работы. За это, повторюсь, не наказывают.

Бывают, конечно, случаи давления на моряка со стороны администрации судна или оператора, преимущественно в виде удержания некоторой суммы из зарплаты. По этому поводу могу сказать, что подобные удержания незаконны, и рекомендую в таких случаях обращаться в профсоюзную организацию».

СЛУЧАЙ ИЗ ПРАКТИКИ

«В моей практике был такой случай. Мы получили некачественное топливо, с большим содержанием механических примесей. Применение такого топлива было невозможно, так как очень быстро выходили из строя фильтры топливной системы, а качество топлива пагубно отражалось на работе топливной аппаратуры дизелей. Компания приняла решение вернуть некачественное топливо поставщику. После того как топливо было перекачено на бункеровщик, необходимо было сделать зачистку танка. Компания решила сэкономить и не стала вызы-

вать бригаду береговых специалистов, и вся процедура очистки танков была возложена на экипаж судна.

Известно, что такие работы на судах достаточно часто выполняет экипаж за дополнительную оплату. В общем, работу надо было сделать быстро: судно должно было бункероваться в следующем порту захода, а переход планировался не более двух суток.

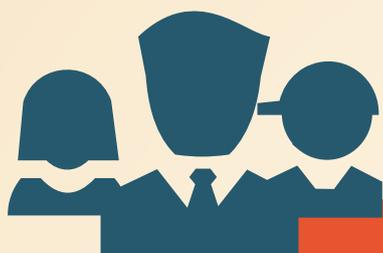
В связи со спецификой груза и конструкцией балластной системы, было невозможно отдифференцировать судно так, чтобы откачать топливо из танка полностью, поэтому в танке топливо все же осталось. После вентилирования был произведен замер кислорода, содержание которого составило 21%. В принципе, это допустимо, но топливо имеет еще несколько показателей, например, по концентрации паров сероводорода и других веществ, которые придают топливу специфический и очень сильный запах. К сожалению, у нас не было необходимого газоанализатора для определения этих показателей. Запах был очень сильный, а специальных защитных масок с принудительной подачей воздуха на борту не было.

Несмотря на приказ старшего механика и даже, не буду скрывать, его угрозы списать нас с судна, мы отказались от этой работы. Об этом был поставлен в известность капитан и устно, и письменно, а под заявлением подписались все члены экипажа, которые должны были выполнять эту работу. Капитан был нормальным человеком: он встал на сторону членов экипажа и поставил в известность о сложившейся ситуации назначенное лицо компании.

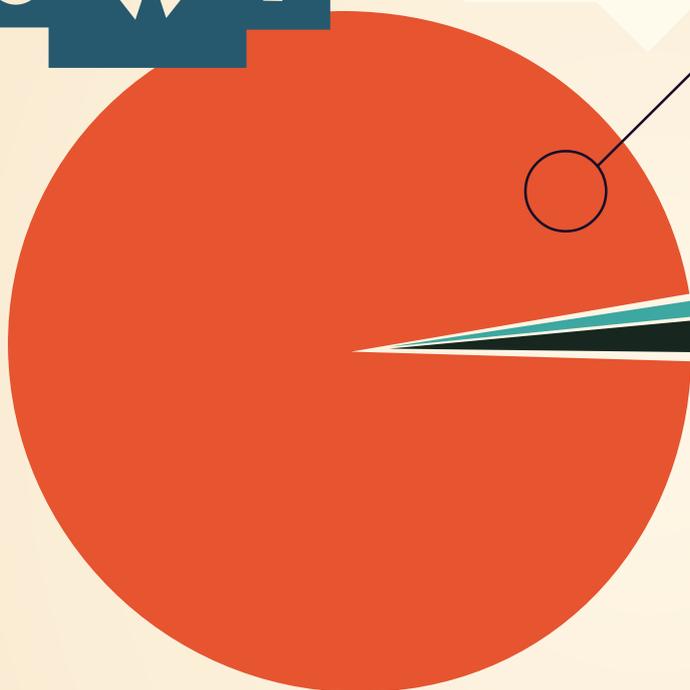
Все решилось достаточно просто. Как только мы пришли на рейд порта, на борт были доставлены необходимые средства индивидуальной защиты, и топливный танк был почищен. Мы спокойно встали к причалу под грузовые операции и бункеровку. А вот старшему механику пришлось объяснять свои действия техническому суперинтенданту, который специально прибыл на судно для выяснения ситуации. Насколько я знаю, больше работу в этой компании "деду" не предлагали». 

ТРАНСПОРТ РОССИИ

Данные информационно-статистического бюллетеня
Министерства транспорта РФ (июнь-январь 2014 гг.)



Среднесписочная численность
работников крупных и средних организаций
транспортного комплекса (без внешних
совместителей) за январь-июнь 2014 года



ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС:
всего – 2113874 чел.,
в том числе

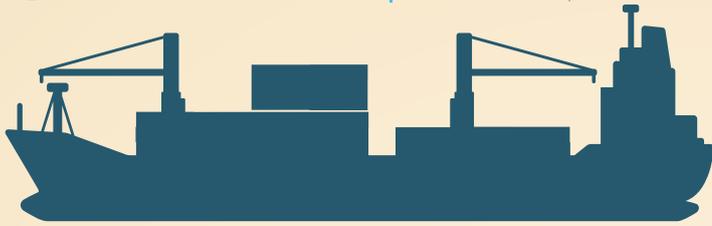
деятельность
морского
транспорта –
14921 чел.

деятельность
внутреннего
водного транспорта –
32 758 чел.

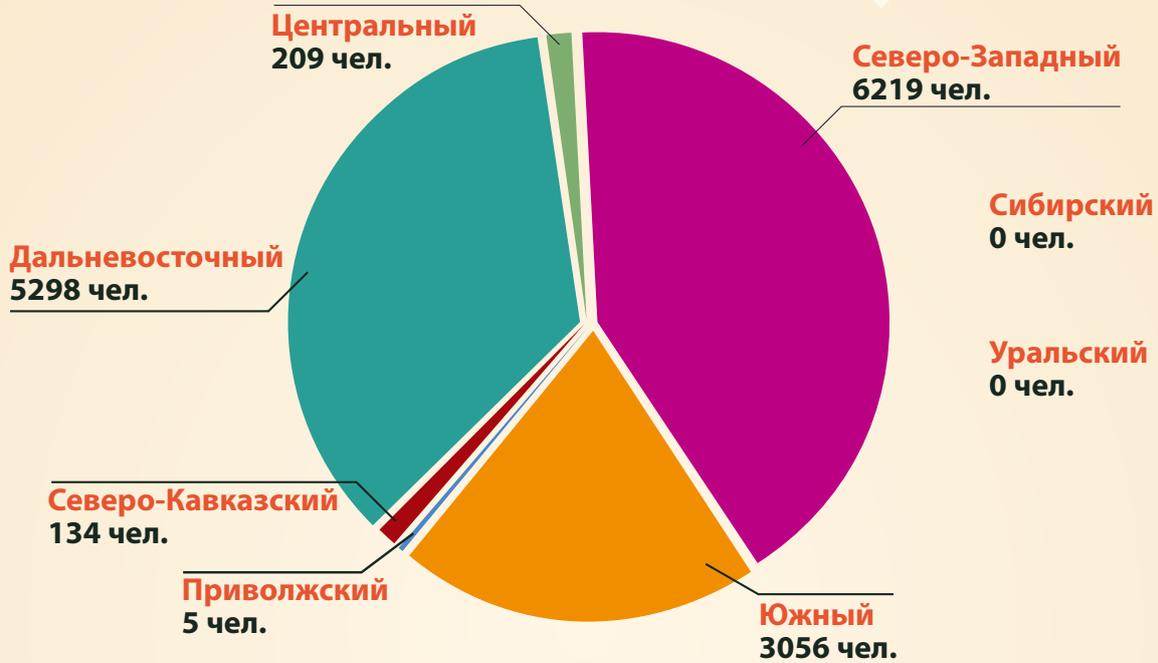


**Среднемесячная
начисленная
зарплатная плата**
(без выплат
социального характера)
по видам деятельности
за январь-июнь
2014 года, руб.



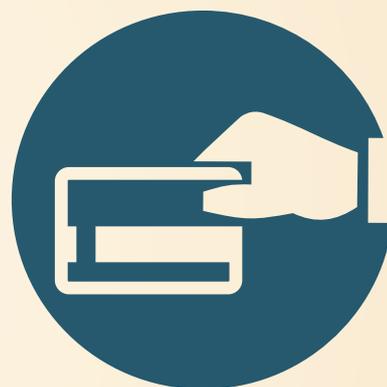


Среднесписочная численность работников по крупным и средним организациям на морском транспорте (без внешних совместителей) за январь-июнь 2014 года по федеральным округам

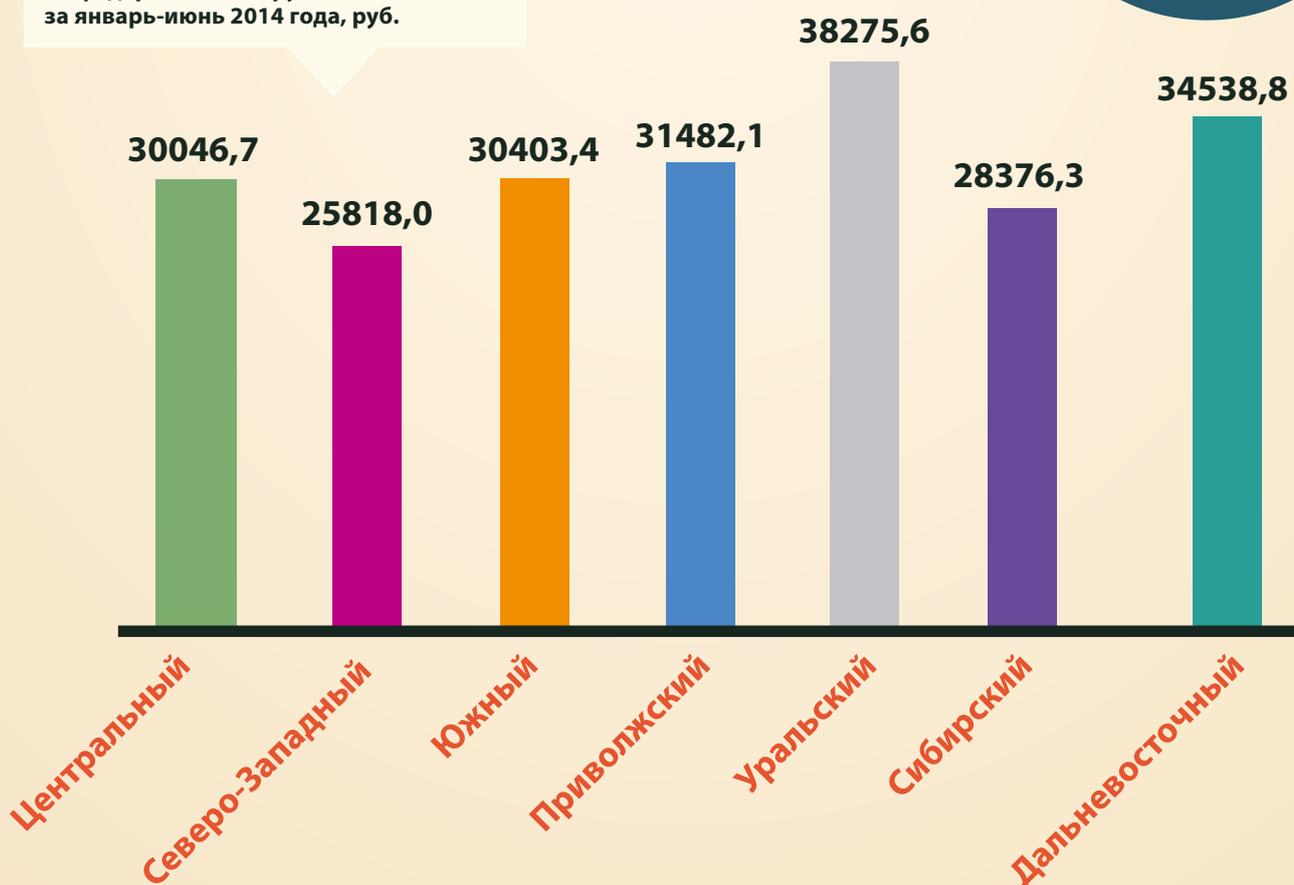


Среднесписочная численность работников по крупным и средним организациям на внутреннем водном транспорте (без внешних совместителей) за январь-июнь 2014 года по федеральным округам





Среднемесячная начисленная заработная плата
(без выплат социального характера)
на внутреннем водном транспорте
по федеральным округам
за январь-июнь 2014 года, руб.





ПРИ ЧЕМ ЗДЕСЬ ПРОФСОЮЗ?

Любой профсоюз, будь он в России или другой стране, уважаем, если он силен, независим от работодателя и способен не на словах, а на деле решать проблемы своих членов. Но часто профсоюз сталкивается с утверждением – «Да зачем он нужен, у меня и так все хорошо». Действительно, зачем вступать в профсоюз, если во всех портах есть инспекторы ИТФ (Международная федерация транспортных рабочих), – говорят моряки, – они никогда не отказывают в помощи. На этот и другие вопросы газеты «Морской профсоюзный телеграф» отвечает президент Латвийского профсоюза мореходов торгового флота (ЛПМТФ), член Исполкома ИТФ Игорь ПАВЛОВ.

– Надо понимать, что ITF – это не организация, как, к примеру, Красный крест, который предлагает помощь людям нашей планеты и финансируется добровольными взносами различных структур, государственных и частных. ITF – это федерация, объединяющая около семисот транспортных профсоюзов всего мира, включая морские профсоюзы России и Латвии. Образно говоря, в фундаменте этой крепости – 700 надежных кирпичей. Представим ситуацию, что сегодня в России никто не будет вступать в профсоюз. В результате в России не будет профсоюза. Если и в Латвии никто не будет вступать в профсоюз, то не будет его и в Латвии. А если «умному» решению российских и латвийских моряков последуют норвежцы, филиппинцы, англичане и остальные, «кирпичики из фундамента» будут разобраны, и ITF как организация перестанет существовать. Значит, если нет национального профсоюзного движения в различных странах – нет ITF как таковой. К кому в этом случае будут обращаться моряки? В Красный крест?

– Какова главная мотивация для вступления моряка в профсоюз?

– Часто я беседую с желающими вступить в нашу организацию, и когда спрашиваю моряка: «Зачем вы вступаете в профсоюз?», зачастую звучит мотивация: «Вступаю на всякий случай. Если что-то случится, вы защитите мои права? Вот, к примеру, я пойду в рейс, мне зарплату не заплатят или меня не списывают, хотя я уже семь месяцев на пароходе. Позвоню вам, или обращусь в ITF. Ведь мне помогут?»

Я допускаю эту мотивацию, но считаю, что она играет плохую роль в понимании профсоюзного движения. Причина вот в чем: сегодня людей, обращающихся, к примеру, в наш профсоюз по разным причинам, гораздо меньше, чем всего членов ЛПМТФ. Таким образом, мотивация вступления в профсоюз «на всякий случай» слаба, оправдывается только для малого количества моряков. Вот откуда появляется «классическая» фраза: «Сколько лет в профсоюзе, а ни разу в него не обращался и ничего не получал!»

Как моряк, я мог бы рассуждать так: «Вместо уплаты профсоюзных взносов

куплю-ка себе кошку-копилку и буду туда регулярно складывать “профсоюзный взнос”». Проведя на флоте, к примеру, 20 лет, я туда набросал приличную сумму. И если у меня будет какая-либо проблема, связанная с зарплатой, травмой или еще чем либо, то могу рассмотреть разные варианты. Первое: использую сладкое слово «халява» и позвоню инспектору ITF в Сеуле, в Риге, в Роттердаме и так далее. В случае чего, могу написать и в головной офис ITF в Лондоне.

Есть и второй вариант: за 20 лет моя «кошка» достаточно наполнена. Если по каким-либо причинам первый вариант с халявой у меня не получился, а это вероятно – ITF постепенно меняет свою политику в отношении обращающегося за помощью человека: старается уточнить, является ли он членом профсоюза. В таком случае в действие идет второй вариант – «копилочный», и я смогу нанять юриста, который поможет мне решить мою проблему.

Конечно, на борту любого судна можно найти человека (и не одного), который скажет: «Слушайте, ребята, я хожу в море уже 20 лет, являюсь нормальным специалистом, востребован на рынке труда. Зарплату мне всегда платили. Пару раз я заболел, мне оплачивали бюллетень на берегу. Однажды я получил травму, меня в Сеуле отправили в госпиталь, там лечили три недели. Компания все оплатила. При чем здесь профсоюз?»

А вот при чем. Указанные моряком обязательства, которые выполнила компания, предусмотрены в коллективном договоре. А коллективный договор – это юридический документ, заключенный между профсоюзом и судовладельцем. То есть, нет профсоюза – нет коллективного договора! В этом случае каждому из миллиона ста тысяч моряков надо взять 30 листов чистой бумаги, идти в компанию и с ней – один на один! – пытаться наполнить эти листы выгодным для себя содержанием: рабочее время, время отдыха, страховка, условия труда и т. д. и т. п.

Но такого для большинства моряков мирового флота уже нет почти 110 лет, с тех пор, как была основана ITF. Обычно моряк приходит в компанию, заполняет свой личный контракт, где

указаны фамилия, величина зарплаты, период работы. А внизу этого контракта идет ссылка на коллективный договор, где указано, что условия коллективного договора применяются к данному личному контракту. И такое положение сейчас – благодаря наличию профсоюзов. Естественно, индивидуально каждый из нас не сможет полноценно представлять свои интересы на рынке труда. Хотя, конечно, мне могут возразить топ-офицеры: мол, я капитан, зарплата у меня хорошая, иной раз получаю больше, чем предусматривает договор ITF. Да, мы живем в условиях рынка, и спрос может увеличить заработную плату в сравнении с коллективным договором.

Это нормально. Зарплата, действительно, важна, но это не единственный вопрос, оговариваемый коллективным договором. Поэтому еще раз повторю: благосостояние моряка зависит от наличия профсоюзного движения. Конечно, в каждом конкретном случае важны и образование, и квалификация, и дисциплина самого моряка. Но надо понимать главное: профсоюз – это система на рынке труда. В случае разрушения системы мы остаемся один на один с капиталом. Профсоюз доказал свою жизнеспособность, он существует в мире более 200 лет.

Следует иметь в виду, что капитал (судовладельцы) объединяется на государственном уровне, на международном уровне, заключает договора о сотрудничестве с крупными юридическими компаниями, а труд (моряки) порой разводит дискуссии – нужен ли профсоюз! А вот законное желание моряков видеть свой профсоюз сильным зависит от того, насколько его члены солидарны между собой. Я часто слышу: «Вот у филиппинцев сильный профсоюз!» Согласен, но это во многом благодаря тому, что филиппинцы на пароходе держатся, как одна семья. И конечно, эффективность профсоюза зависит от того, как работает его руководство. Соответственно, если что-либо не так, солидарность надо укреплять, руководство – возможно, менять. Здесь необходима коррекция – вопросов нет. Но моряки должны полностью исключить из дискуссий вопрос: нужен или не нужен профсоюз.

Что же касается пресловутого выражения, что профсоюз нужен «на всякий случай», то задача профсоюза как раз и состоит в том, чтобы этих случаев было как можно меньше. Идеальный профсоюз я описал бы так: сто процентов моряков – его члены и сто процентов моряков не ощущают никаких проблем, касающихся работы. Образно говоря, кот дремлет на диване, а мышей в доме нет. Моряку не приходится обращаться в профсоюз, кроме как для того, чтобы воспользоваться дополнительным его сервисом: билетом на елочку ребенку или услугами ссудо-сберегательного общества, которое есть при ЛПМТФ, или страховкой здоровья на берегу и т. п. Вот так должно быть.

– Действительно, ваш профсоюз – единственный морской профсоюз, при котором есть свое ссудо-сберегательное общество «Юрниеку форумс». Не является ли это коммерческой деятельностью профсоюза? Не отвлекает ли она от основной его задачи – защиты прав моряков?

– «Юрниеку форумс» – это отдельная юридическая организация, конечно, с большим влиянием, в том числе политическим. Со стороны профсоюза он как бы является отцом-радетелем этого ссудо-сберегательного общества. 15 лет его работы доказали, что это прекрасный проект, он пользуется большим уважением среди моряков.

Идея ссудо-сберегательного общества такова: объединив моряков, дать им возможность помогать друг другу. Такое общество очень приблизительно, но напоминает кассу взаимопомощи советских времен. То есть свободные деньги одного моряка играют необходимую роль для другого. Да, здесь надо совместить интересы как бы двух моряков. С одной стороны, нужно убедить, заинтересовать человека, который вступил бы в «Юрниеку форумс», приобрел бы пай, положил на депозит деньги. Второй моряк должен быть также заинтересован условиями, на которых он может

деньги одолжить. Сегодня в «Юрниеку форумс» есть беззалоговые краткосрочные кредиты, которые выдаются морякам на срок 9 месяцев, есть ипотечные кредиты, выдаваемые для покупки недвижимости, квартир или домов, моряк может открыть накопительный счет до совершеннолетия ребенка. В этом обществе есть изумительные предложения, касающиеся накопления на пенсию, что важно для моряков, поскольку большинство из них работает на судах удобного флага, и не имеет социальных гарантий. Таким образом, «Юрниеку форумс» нельзя рассматривать как организацию, которая только одалживает деньги. За 15 лет он проделал огромнейший путь! Но надо понимать, что «Юрниеку форумс» предлагает дополнительный сервис морякам-членам нашего профсоюза. Если же моряка такой сервис не устраивает, он может свободно обратиться в любой банк Латвии, в этом плане нет монополии. Но люди все же предпочитают услуги «Юрниеку форумса», потому что это морская организация, и моряка, когда он нуждается, здесь поймут скорее. И если возникают проблемы с выплатой кредита – в рейсе моряк задержался, по болезни списался – здесь своя, морская среда, работники «Юрниеку форумс» имеют представление об условиях жизни, о специфике его работы. Так что это наш проект, которым я горжусь.

– Приведите пример, когда ЛПМТФ приходил на помощь своим членам или иностранным морякам, включая российских, являющихся членами своих профсоюзов, ассоциированных с ИТФ. Какие методы наиболее успешны для защиты прав моряков?

– В случае жалобы моряка мы интересуемся у него, член он профсоюза или нет. Имеется в виду членство в ЛПМТФ или в профсоюзе, входящем в братскую семью ИТФ. После его ответа принимается решение, что делать дальше. Если

моряк не член профсоюза, помощь осуществляем в случаях: моряк работал под нашим коллективным договором и платил предусмотренные колдоговором взносы; молодым морякам, которые отработали на флоте 1-2 года, ясно, что понятие о профсоюзе у них минимальны; когда за помощью обращаются родственники моряка в тяжелых жизненных ситуациях.

Теперь о методах. Учитывая, что у профсоюзного движения Латвии, в частности, у ЛПМТФ, достаточно хорошая репутация, как у организации, которая серьезно относится к защите прав моряка, иной раз для того, чтобы решить ситуацию, достаточно одного телефонного звонка или нескольких отправленных э-мейлов, небольшой дискуссии по интернету, где аргументами убеждаем противоположную сторону решить конфликтную ситуацию.

Второй популярный механизм, который используем, это организация забастовки, при том что соблюдены все необходимые юридические формальности. Профсоюз обеспечивает техническую и финансовую часть, касающуюся забастовки.

Третий метод защиты прав моряков – арест парохода. Латвийское законодательство благодаря активности нашего профсоюза наработало в этом плане хорошую практику, поэтому арест судов является распространенным явлением. Только в этом году в латвийских портах было арестовано восемь пароходов. Таковы методы, которые мы используем.



Что касается помощи иностранным морякам, можно сказать, если судно покрыто коллективным договором ИТФ, то и инспектор ИТФ в Латвии, и ЛПМТФ (мы, как правило, работаем вместе) помогают моряку. Если колдоговора ИТФ на судне нет, предлагаем моряку связаться со своим национальным профсоюзом. По просьбе братского профсоюза, если таковая поступит, оказываем полноценную юридическую помощь.

– Какова сейчас тенденция с членством моряков в вашем профсоюзе? Является ли оно сознательным выбором моряков?

– Тенденция вступления в наш профсоюз положительная. Люди вступают, но мы не держимся за формальное членство, не гонимся за пустыми цифрами. 4 года назад мы провели полную перерегистрацию членов нашего профсоюза. Каждый моряк, желавший остаться в профсоюзе, пришел в офис ЛПМТФ лично, заполнил определенные документы, подписался в книге солидарности, где сказано, что моряк обязуется поддерживать своих товарищей и если будет надо, бастовать, и получил профсоюзный билет нового образца. В результате в нашем профсоюзе сейчас не 10 тысяч человек, как числилось по профсоюзным билетам прошлого образца, а меньше, но можете себе представить: тысячи людей пришли и перерегистрировались. Я думаю, что мы один из немногих профсоюзов, которые это сделали, если не единственный.

Процедура вступления в профсоюз не является формальной, проходит в виде беседы двух сторон: моряка и профсоюза. Мы пытаемся выяснить, что моряк ожидает от ЛПМТФ, в то

же время разясняем, что быть членом профсоюза – это не только пользоваться правами, но и иметь обязанности (к примеру, обязательно участвовать в забастовке). Я надеюсь, что в результате этой беседы вступление моряка в профсоюз является осознанным. Морякам дается возможность серьезно обдумать этот шаг. И порой они берут тайм-аут, в профсоюз не вступают. Надеемся, пока...

– Много ли судов осталось под латвийским флагом?

– Сегодня мы не отличаемся от наших коллег из других стран. Большинство латвийских моряков работает на судах под удобными флагами, на судах под флагами стран Евросоюза, понемногу набирает популярность работа в оффшорных компаниях западных стран. Удобный флаг используют и латвийские судовладельцы, поэтому если говорить о серьезных парходах, можно сказать, что под флагом Латвии работают несколько пассажирских судов и несколько небольших грузовых теплоходов.

– Каковы отношения ЛПМТФ с учебными морскими заведениями Латвии? Что делается для популяризации профессии моряка среди молодежи? Есть ли проблемы с практикой у студентов латвийских морских учебных заведений?

– В Латвии – три морских учебных заведения: Латвийская морская академия, Лиепайский морской колледж и колледж «Новиконтас». Профсоюз уделяет большое внимание популяризации профессии моряка среди учащихся школ республики, вместе другими организациями отрасли он активно участвует в проведении ежегодного конкурса для старшеклассников «Энкурс» («Якорь»), который в этом году проводился уже восьмой раз. И активным участникам этого конкурса,

поступившим в Латвийскую морскую академию и в Лиепайский морской колледж, наш профсоюз выплачивает стипендию. Присуждается она лучшим студентам каждый семестр в течение первого учебного года. Руководитель профсоюза является членом конвента Латвийской морской академии.

С практикой дело обстоит неплохо, хотя порой проблемы и возникают.

– Моряков интересует вопрос подоходного налога. Сотрудничал ли ЛПМТФ в этой области с правительственными структурами страны? Если да, то каковы результаты?

– В Латвии закон предусматривает уплату подоходного налога всеми резидентами страны. Моряки не являются исключением. Но специально для них существует льготное налогообложение. Моряки платят подоходный налог, исходя из величины минимальной зарплаты в стране. Рядовой состав – с 1,5 «минималки», командный – с 2,5 за каждый месяц нахождения в море. Реальный доход моряка в расчет не берется. Льготное налогообложение для моряков Латвии – результат длительных переговоров Латвийского профсоюза мореходов торгового флота с парламентом и правительством нашей страны. Этим мы можем определить еще одну функцию профсоюза – представительство в органах государственной власти. И, конечно, на международном уровне, как, к примеру, при разработке Сводной конвенции о труде в морском судоходстве в МОТ. 



ФОТОКОНКУРС



Автор фотографий –
НИКОЛАЕШ МИХАИЛ.
Работает матросом
на т/х «СКФ Нева»,
компания «СОВКОМФЛОТ».
На фотографиях
запечатлена работа
во время вахты 2-го ПКМ.
«Хотелось показать особый
акцент штурманской
работы на фотографии», –
говорит Михаил.

ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ.

ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ.



В мае 2013 года Международная федерация транспортников начала кампанию «Черное море позора». Ее цель – привлечь внимание общественности к методам ведения судоходного бизнеса в регионе и тем условиям, в которых приходится работать морякам. В поддержку этой кампании «Профсоюзная морская газета» – информационный вестник Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков – начинает собственный Черноморский проект. Он называется «ТЕМНАЯ СТОРОНА ЧЕРНОГО МОРЯ». Своей точкой зрения на проблему поделятся моряки и представители морских профсоюзов, живущие в разных причерноморских странах. Их объединяет одно: никто не хочет больше мириться с существующим положением вещей.



ТЕМНАЯ СТОРОНА ЧЕРНОГО МОРЯ

Черное море – на самом деле специфический с точки зрения коммерческого судоходства регион. Для судовладельцев он представляет собой своего рода спотовый рынок. «Spot» дословно – «на месте». Спотовые операции предполагают немедленную оплату и поставку. Для Черного моря характерны низкий фрахт и работа на коротком плече. День два – и новый заход в порт, где взимаются портовые сборы: все это составляет определенную нагрузку на бизнес.

Морскую торговлю на Черном море обеспечивает примерно 2400 судов дедвейтом от одной до 12 тысяч тонн. Флот, не используемый в международных перевозках, в расчет не берется. Из этих 2400 судов две трети составляют каботажные суда дедвейтом менее четырех тысяч тонн. То, что костяк флота состоит из каботажных судов, является спецификой этого сектора. Эти каботажные суда и, в частности, суда речного типа являются основной причиной превращения Черного моря в «море позора». Срок службы каждого второго составляет более 20 лет, а их дедвейт – половину всего флота.

Почему же именно такой флот так востребован? Международная федерация транспортников, инициировавшая создание документальной ленты «Темная сторона Черного моря: морское судоходство на субстандартных судах», в течение года исследовала этот вопрос. Создатели фильма задавали его всем своим героям. Один из них – Ural Sagıci, председатель турецкого профсоюза моряков DAD-DERÜ сказал:

– Потому что только такие дешевые суда экономически целесообразно здесь использовать для перевозок. Если стоимость фрахта за день составляет восемь долларов, вы не можете нанять для такого фрахта судно за 10 миллионов.

Muzaffer Civelek, инспектор МФТ (Турция):

– Эти суда не могут даже пройти необходимые инспекции. Я имею в виду, что они не соответствуют даже минимальным обязательным требованиям в регионе. Фактически они исчерпали свой ресурс и давно уже должны были быть пущены на металлолом. Эти суда

даже не ремонтируются. Кто станет вкладывать деньги в ремонт, когда их остаточная стоимость – копейки? Все проблемы ложатся на плечи моряков. Можно сказать, что суда продолжают плыть на спинах этих людей. А практика субстандартного мореплавания превратилась в культуру Черноморского региона.

Важной частью торгового флота в регионе стали речные суда. На самом деле им запрещено заплывать за 20 миль от береговой линии. Полностью игнорируя это правило морского судоходства, желая сэкономить горючее и уменьшить срок рейса, они пересекают Черное море вдоль и поперек.

Моряк на условиях анонимности рассказывает профсоюзным инспекторам:

– Все знают, судам нашего типа запрещено покидать 20-мильную зону. У нас ограниченный район плавания. Куда мы сейчас направляемся? К Калиакре, на границу Болгарии и Румынии. Оттуда в Мариуполь, Ильичевск, затем в Россию – Новороссийск, Ростов-на-Дону...



Риск растет, и за это платят моряки. Ведь далеко не совпадением является тот факт, что в основном в Черном море тонут именно речные суда.

Ural Cagici, председатель турецкого профсоюза DAD-DER:

– Все знают о ситуации с этими судами. Это маленькие «Волго-Балты», «Волго-Доны»... Осадка три-четыре метра, длина 135 метров, а ширина – 15-16. Грузоподъемность 4-5 тысяч тонн, но случаются перегрузы. Судно изношено, прогнило, в шторм оно может сломаться, как карандаш. Об этом капитаны портов хорошо знают, инспекторы РСМ тоже.

Правда заключается в том, что такие случаи являются обыкновенной практикой, нормой. Например, затонувший «Волго-Балт 199» был судном типа река-море, так же как и «Сормовский». Но «Волго-Балт» пересек Черное море и затонул в шторм у входа в Босфор. Что он вообще там делал?

Ольга Ананьина, инспектор МФТ в Новороссийске:

– Вопрос в том, почему этому судну, этому лому, разрешено выходить в море. Мне кажется, проблема, прежде всего, в слабой законодательной системе. Необходимые законы даже приняты, но фактически они не действуют.

Игорь Холявка, технический инспектор труда Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков:

– Приходишь на такой пароход и думаешь: как вы вообще сюда дошли? Он не просто не покрашен, там, если сбить ржавчину, просто дыры в борту. Большую часть года у нас хорошая погода, только это и держит на плаву такой флот. В Новороссийск такие суда избегают заходить, считают, что наши портовые власти просто зверствуют. Предпочитают Азовский бассейн, Геленджик. И свято блюдут выполнение формальных требований: где-то нужный

стикер приклеить, где-то приложить свидетельство, что аккумулятор неделю назад заряжен. Создавая такими способами картину «Мы не безнадежны».

Одним из десятков судов, затонувших за последнее время, является «Оган Бей». Это случилось в декабре 2009 года в семи милях от порта Эрегли у северного побережья Турции. Четверо моряков погибли. Спасшиеся рассказывают о том, как их товарищи стали жертвами кораблекрушения:

– Нас было 16. Двое погибли, их тела были найдены. Еще двое до сих пор числятся пропавшими без вести. 12 человек выжили: девятеро спаслись в шлюпке, трое других подобрало проходившее мимо судно. Мы слишком поздно подали сигнал SOS, до затопления оставалось две-три минуты. Судно тонуло, компания настаивала, чтобы мы шли в Стамбул. Самым логичным было бы посадить теплоход на мель или спустить шлюпку. Спустить шлюпку, подать сигнал SOS и ждать. Но мы снова и снова звонили, пытались сказать, что тонем, в прямом смысле тонем. «Нет, двигайтесь в Стамбул». Мы продолжали плыть долгое время. Шли кругами... Кто-то из компании сказал: «Не посылайте сигнал SOS. Следуйте по направлению волны».

Все вертится вокруг денег, независимо от того, находится ли судно на плаву, тонет или стоит на месте. Если бы компания о нас думала, все бы спаслись, жертв бы не было. Полтора или два часа мы провели в ледяной воде, ожидая, что утонем. Волны пятиметровой высоты. Погиб каждый четвертый. Когда судовладелец думает только о своих деньгах, мы должны сконцентрироваться на спасении собственной жизни. Я не хотел бы называть какие-то имена. Каждый, прежде всего, должен позаботиться о себе.

Ural Cagici, председатель турецкого профсоюза DAD-DER:

– Неизвестно, сколько судов затонуло за последние десять лет, сколько моряков погибло, сколько было производственных травм.

Можно ли предупредить гибель? Конечно. Если бы государственные органы и портовый контроль всех шести причерноморских стран надлежащим образом осуществляли инспекции, можно было бы спасти и теплоходы, и моряков. Однако сложившаяся ситуация говорит о противоположном. Потеря судов и гибель людей свидетельствуют о том, что власти не выполняли своих обязанностей. Контроль и проверки не проводились должным образом, а моряки продолжают расплачиваться за это.

Игорь Холявка, технический инспектор труда ЮТО РПСМ:

– Суда, где мореходные качества сомнению не подлежат, а морякам предоставлены нормальные условия для работы, на Черном море – в меньшинстве. Но они есть. Это пара линий, на которых ходят автомобилевозы. Или суда, перевозящие товарный металл в рулонах. Туда просто опасно брать гнилой пароход. Дорогой груз – дорогой фрахт. Но таких, на мой взгляд, меньше половины. Мы можем порадоваться за эти экипажи, но закрывать глаза на то, что происходит на большинстве черноморских судов, мы не можем. ⚓

«Профсоюзная морская газета» ЮТО РПСМ





«А БЫЛ ЛИ КРУИНГ?..»

Таким вопросом мы задались, услышав эту историю от новороссийского моряка.

...Судовой повар В. обладал блестящей квалификацией, стальным здоровьем и богатым опытом работы на морских судах. Однако при всех своих достоинствах это был уже немолодой человек, что значительно затрудняло поиск работы – многие круинговые компании скептически относятся к специалистам после 55 лет. Перебиваясь случайными и крайне небольшими заработками, повар продолжал искать любую возможность уйти в рейс, где зарплата выше в разы. И однажды все-таки дождался – его пригласили в офис круинговой компании, подбирающей экипаж для кипрского судовладельца на теплоход под флагом Молдавии, пообещали неплохую зарплату и отремонтированное судно в молдавском порту Джурджулешты. Вместо этого В. оказался в Йемене...

ФИНАНСОВЫЙ РЕЗЕРВ

Здесь стоит прерваться, поскольку необходимо дать некоторое уточнение.

В 2001 году Россия ратифицировала Конвенцию Международной организации труда № 179 «О найме и трудоустройстве моряков». В соответствии с документом страна взяла на себя обязательства требовать от круингов «принятия мер, обеспечивающих защиту моряков от опасности оказаться оставленными в затруднительном положении в иностранном порту». Проще говоря, ни один российский моряк не должен быть брошен за границей без средств к существованию.

Во исполнение этого требования в 2006 году было доработано и утверждено «Положение о лицензировании деятельности, связанной с трудоустройством граждан РФ за пределами РФ».

Положение обязывает компетентный орган, выдающий лицензии агентствам по подбору экипажей на суда под иностранными флагами, – в России это Федеральная миграционная служба – проверять наличие договора между круингом и иностранным судовладельцем. В этом договоре как раз и должно значиться обязательное и крайне важное условие: наличие у судовладельца средств для страхования моряка от этой самой опасности «оказаться в затруднительном положении» вдали от дома. На практике это означает финансовый резерв для репатриации и выплаты заработной платы членам экипажа в случае банкротства судовладельца.

Другое важное требование для получения круингом лицензии – это предоставление моряку до отъезда за границу достоверной информации о характере его будущей работы, включая порядок встречи в иностранном порту, адреса и телефоны консульства РФ. В случае с судовым поваром, как мы сможем увидеть, ничего этого сделано не было.

ИДИТЕ ВЫ В МОЛДАВИЮ

...Уже в Адене, кое-как добравшись до места, В. узнал от товарищей по несчастью, что дела у компании совсем плохи. На борту действовал «режим строгой экономии» продуктов и питьевой воды, вместо которой, порой, приходилось пить конденсат из кондиционера. Но физические страдания экипажа продолжались недолго: через месяц они узнали, что судно продано новому владельцу, а на смену им уже летят индонезийцы. Рассчитаться по долгам бывший хозяин решил своеобразно – выделил на все про все \$18 тысяч, из них морякам досталось 11 тысяч. В результате дележа между всеми членами команды повар получил \$950, в которые, по мнению представителя компании, якобы вошла и выплата зарплаты, и покупка обратного билета из Адена до Новороссийска, и компенсация дорожных расходов.

Вернувшись домой, В. первым делом пошел в круинг. Там только руками развели: мол, ваш должник на Кипре, а наша хата с краю. Тогда повар обратился в транспортную прокуратуру города с просьбой проверить действия

круинга на законность и оказать содействие в возвращении ему около \$2000. Меньше чем через месяц он получил ответ, который попал в распоряжение газеты «Новороссийский рабочий (НР)». Служители закона порекомендовали российскому гражданину отправляться в Молдавию, под флагом которой работал теплоход, и там отстаивать свои трудовые права.

На судах под удобными флагами – а именно такого «звания» удостоился несколько лет назад флаг Молдавии за постоянные нарушения на борту судов – основным регулятором трудовых взаимоотношений становится коллективный договор с морскими профсоюзами. В нем прописаны требования, признанные цивилизованным морским сообществом. Если же такой инструмент отсутствует, то трудовые конфликты решаются в рамках законодательства страны флага.

ЗА ВСЕ ОТВЕТИТ ПРОФСОЮЗ?

Таким образом, по сути советы из городской прокуратуры не противоречат национальной практике. Сомнительно другое: куда в этой истории «закатилась» ответственность круинга? Почему, дезинформировав российского моряка, направив его на работу фактически без оплаты и без обязательной гарантии возвращения на Родину, он умудрился выйти сухим из воды? И сколько еще в городе контор, которые работают в обход международного и национального законодательства?

Ответ из транспортной прокуратуры тем больше удивляет содержанием: цитируя выше приведенные требования конвенции и Положения, авторы интерпретируют их весьма своеобразно. Так, из письма следует, что компетентный орган ФМС якобы возложила ответственность по страхованию денежного ущерба морякам... на профсоюз, что противоречит, как минимум, уставу общественной организации, а как максимум – здравому смыслу.

Позволим себе перефразировать персонажа известного романа Максима Горького и зададимся вопросом: «А был ли круинг, может, никакого круинга-то и не было?..» 

«НР»

ЭТО ВАЖНО ЗНАТЬ

Зайдите в профсоюз, чтобы уточнить, имеет ли трудоустроившая вас компания лицензию, на какое судно под удобным флагом какой страны направляет, есть ли коллективный договор, чтобы просчитать все варианты. Попытки устроиться на работу, не имея точной информации о круинговой компании, могут закончиться плачевно.

Например, у берегов Африки, моряк обнаруживает, что ему уже несколько месяцев не платят зарплату, а судно стоит в порту, прекращена поставка продовольствия, воды и топлива. Экипаж брошен, судно под удобным флагом одной страны находится на территории другой. И вот тогда обманутый моряк начинает звонить во все инстанции, обращается в консульство или посольство на территории государства, где находится судно. Однако не всегда консульство или посольство оказывает помощь – на нее можно рассчитывать лишь в критических случаях.

«Мы всегда говорим морякам, прежде чем обращаться в круинг, тем более, если он не известен и не на слуху, прежде прийти в профсоюз. Российский профсоюз моряков (РПСМ) проводит свой мониторинг и обладает официальным списком круинговых компаний, которые прошли лицензирование и имеют право заниматься такой деятельностью. У нас также есть целый ряд отзывов, полученных от моряков в отношении недобросовестных круингов, и информация о лже-круингах», – говорит юрист Балтийской территориальной организации (БТО РПСМ) Людмила Падубоцкая.

Важно также знать, что круинги не имеют право брать деньги за трудоустройство.

ЭБОЛА: ПАМЯТКА МОРЯКАМ И ПАССАЖИРАМ

Международная морская организация (ИМО) выпустила памятку для членов экипажей и пассажиров судов, следующих в/ из страны, где отмечены случаи заражения опасным вирусом Эбола. Специалисты ИМО утверждают: если соблюдать стандартные меры предосторожности, риск заболевания лихорадкой среди членов экипажей морских судов и пассажиров минимален. Такова главная идея памятки, с которой полезно ознакомиться и морякам, и пассажирам.

Между тем Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) пересмотрела данные по числу погибших в результате заражения смертельно опасным вирусом Эбола в Западной Африке, сообщает агентство новостей Reuters. В новом докладе указывается, что общее число погибших, по информации ВОЗ на 2 ноября 2014 года, составило 4818 человека из 13042 зараженных. Ранее говорилось о 4951 погибших. Однако из-за того, что местные жители не всегда сообщают о случаях заражения и смерти при лихорадке, реальное число зараженных и погибших может быть выше, уточняет организация.

Согласно данным пересмотренных лабораторных тестов, число летальных исходов от Эболы в Сьерра-Леоне сократилось на 440 человек, а количество погибших от лихорадки в Либерии, напротив, возросло на 284 человека. Агентство отмечает, что распространение вируса в Либерии продолжает замедляться, в Сьерра-Леоне количество заражений наоборот растет.

Многие страны, например, Бразилия, Аргентина и Соединенные Штаты Америки (США) ужесточили правила захода судов в порты своих стран. Эти меры касаются теплоходов, следующих из Западной Африки. Так государства этих стран пытаются контролировать потенциальное распространение смертельного вируса. Например, в одном из важных портов Бразилии Сантосе действует следующая схема карантина. Судно, следующее из зараженной стра-

ны, должно переждать 10 дней прежде, чем портовые власти дадут разрешение на заход. Срок в 10 дней взят, исходя из пути следования через Атлантику, которое занимает тоже около 10 дней. Таким образом, 10 суток судно находится в рейсе, еще столько же на карантине. Через 21 день можно понять, есть ли на борту больные члены экипажа, поскольку симптомы лихорадки проявляются только через три недели.

Главное – не поддаваться панике, тем более заражения можно избежать, если планомерно проводить разъяснительную работу среди населения, предпринимать меры, направленные на профилактику и контроль, что сейчас повсеместно делается международным сообществом.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) напоминает, что Международная палата судоходства (ICS), Международный морской совет работодателей (ИМЕС) и Международная федерация транспортников (ITF) специально для членов экипажей судов, которые по долгу службы находятся в африканских портах, разработали

пять рекомендаций, как избежать заражения опасным вирусом:

1. Капитан судна должен гарантировать, что его экипаж осведомлен об опасностях и ознакомлен с рисками передачи вируса.
2. На судах, заходящих в страны с повышенным риском, в обязательном порядке должно соблюдаться

требование кодекса по охране судов и портовых сооружений (ОСПС), согласно которому посторонние лица не имеют права подниматься на борт теплохода.

3. Капитану следует внимательно изучать возможность схода моряков на берег в опасных портах.
4. Судовладелец/оператор должны избегать смены членов экипажей в портах стран, где существует очаг лихорадки Эбола.
5. Экипаж должен быть осведомлен о симптомах вируса и при обнаружении признаков сообщить ответственному по медицине на судне.

Со своей стороны РПСМ рекомендует морякам при внезапном повышении температуры, выраженной общей слабости, мышечной и головной боли, а также боли в горле как можно скорее обратиться к врачу. Зачастую симптомы вируса сопровождаются рвотой, диареей, сыпью, нарушением функций почек и печени, а в некоторых случаях – как внутренними, так и внешними кровотечениями.

Отметим, эпидемия, свирепствующая в Западной Африке, России в данный момент не угрожает. Как передает «Интерфакс», глава Роспотребнадзора Анна Попова сообщила, что российские ученые уже занимаются разработкой вакцины против смертельно опасного заболевания. Сейчас вакцина находится на стадии доклинических испытаний. По ее словам, государство принимает все необходимые меры, чтобы обезопасить граждан от возможности завоза этой инфекции в нашу страну.

ПОЕЗДКИ В СТРАНЫ И ИЗ СТРАН, ОХВАЧЕННЫХ ВСПЫШКОЙ ЭБОЛЫ, НЕ ПРЕДСТАВЛЯЮТ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО РИСКА. НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ СЛЕДУЮЩЕЕ:



НА СУДНЕ

Предупредите капитана или врача о моряке, пассажире или другом лице с симптомами Эболы, такими как:



Высокая температура, слабость, мышечная боль, головная боль и боль в горле, с последующими рвотой, диареей и кровотечениями.

Если у вас поднялась температура и появились симптомы Эболы, незамедлительно проинформируйте об этом капитана судна или врача.



НА СУДАХ ИЛИ В ПОРТАХ/ НА ТЕРМИНАЛАХ

Не прикасайтесь к телу умершего от Эболы человека



В течение дня используйте дезинфицирующее средство для рук на спиртовой основе. При заметном загрязнении мойте руки водой с мылом



Если у вас появились симптомы Эболы, незамедлительно обращайтесь за медицинской помощью

Избегайте прямых физических контактов с лицами, у которых проявляются симптомы Эболы





Стармех Шилов

ТОЛЬКО НА ФЛОТ, ТОЛЬКО В МЕХАНИКИ

Виктор Шилов, старший механик «СКФ Новошип», никогда не думал о том, что делом его жизни может стать что-то интереснее моря и тех современных машин, которые сейчас стоят на службе у торгового судоходства.

Это вполне объяснимо: он родился в семье моряка. Его отец тоже был механиком на судах новороссийского портофлота.

В летние каникулы Виктор с утра бежал к морвокзалу, где у причала стоял буксир отца: то гаечный ключ, то масленку подать – вот так еще ребенком он почувствовал «душу» сложного судового железа.

– Самым запоминающимся событием в детстве было участие в закладке капсулы памяти на дне моря, около Суджукского маяка, – вспоминает Виктор Александрович. – Мне тогда было девять лет, а мой отец работал на том самом боте, с которого водолазы спускались с капсулой. В тот день он взял меня с собой в море, я до сих пор помню чувство гордости от того, что самым важным делом на судне занят мой отец: он обеспечивал исправную работу помп, подающих водолазам воздух.

В общем, в выборе дела своей жизни сомнений не было никогда: только на флот, только в механики.

С реалиями настоящей работы на флоте он столкнулся в 1981 году, когда пришел на танкер «Джузеппе Верди» Новороссийского морского пароходства.

– Сейчас, когда я рассказываю об этом молодым, мне смешно и странно, – говорит Виктор Александрович. – Сегодня в руках у механика либо планшетник,

либо ноутбук, куда стекаются все данные с приборов машинного отделения. А у нас для этих целей был единственный гаджет – грифельная доска. На нее механик заносил информацию с датчиков, которую вахтенные собирали во время обходов. Судно неавтоматизированное, все механизмы запускались вручную, поэтому четыре часа вахты крутился, как белка в колесе. Ну, и в «железе», конечно, довелось поковыряться от души. Куда на флоте без профилактики?

Во второй половине девяностых на танкере «Валерий Чкалов» Виктору Александровичу повезло работать под началом старшего механика Сергея Супруна. «Тебе давно уже пора становиться старшим механиком, – неустанно твердил он. – А дед – в первую очередь судовой администратор».

Так деловая переписка с берегом, классификационными обществами и фрахтователем стала для номерного механика такой же важной частью работы, как и контроль давления в котлах. Однако это тоже оказалось не самым главным в работе стармеха.

Уже через пару лет ему выпала возможность попробовать себя в деле: Шилова назначили старшим механиком на танкер «Академик Пустовойт».

– Мне повезло, меня «обкатывал» в должности очень опытный механик-на-

ставник Иван Харитонович Марченко, – рассказывает Виктор Александрович. – У всех начинающих стармехов одна беда: объяснить им сложнее, чем сделать самим. Он меня учил работать с коллективом. Ведь на судне самый сложный механизм – это все-таки человек.

Конечно, как и всякого руководителя, Виктора Александровича расстраивает, когда его вставших на крыло «птенцов» уводят в другие экипажи. А что тут сделаешь – ротация. Однако случалось, что вводили и самого стармеха.

– В последнем рейсе я оказался на «Tower Bridge», – рассказывает Виктор Шилов. – На судах этой серии работать прежде не доводилось, но мне повезло: второй механик Борис Язев и четвертый Александр Телевной оказались незаменимыми помощниками. Серию «Bridge» знают, как свои пять пальцев, и главное – в опеке не нуждаются. А с третьим механиком Антоном Зливко мы на судно вместе ехали. Для него это был первый рейс в должности, но его подход к делу мне сразу понравился: парень по максимуму закачал в свой ноутбук специальную литературу и программное обеспечение и не жалел времени на их освоение. Так что команда у нас сложилась боевая. Помню переход из Швеции в Мексику. В конце дня спускаюсь в «машину», а там перед ЦПУ хлюпает вода из системы охлаждения главного двигателя. В такой ситуации каждая минута растерянности может обернуться часами вынужденного простоя посреди Атлантики. Но мои не подкачали, тут же снизили нагрузку, стравили воздух, и всего за десять минут мы смогли обнаружить и устранить неполадку.

Судовым инженерам, которые только пробуют себя в профессии, опытный старший механик советует: думайте о завтрашнем дне. Жизнь современного моряка настолько динамична, что времени на раскачку нет. Очень скоро вы будете третьими, вторыми, старшими механиками, поэтому расти в должности надо начинать еще до того, как этот рост состоится в действительности. Сегодня мало быть просто на своем месте, надо заглядывать вперед, в должностные инструкции старшего офицера и учиться, учиться, учиться. [↓](#)

**«Профсоюзная морская газета»
ЮТО РПСМ**

«КОМСОМОЛЕЦ КИРГИЗИИ»: КТО ВИНОВАТ?



Эту рукопись нам передал в редакцию несколько лет назад очевидец и прямой участник событий Евгений Александрович Шаров. Выжив в трагедии, случившейся с теплоходом «Великий Устюг» в 1968 году, и после гибели теплохода «Комсомолец Киргизии» в 1987 году, моряк пытался для себя решить вопрос: кто виноват?

ПОДСЫПАЛИ ПЕСОЧКУ

В конце апреля 1985 года после окончания курсов повышения квалификации меня направили на теплоход «Комсомолец Киргизии». Судно стояло в Ленинградском порту и готовилось к погрузке тепловозов на Кубу. В трюмах была настелена усиленная палуба и установлены железнодорожные рельсы, на которые впоследствии ставили тепловозы. В каждый из трех больших трюмов вмещалось по два тепловоза, вес каждого – около 75 тонн. Остальные трюма заполнялись генеральным грузом.

Путь до Кубы неблизкий, море и океан могли преподнести разные неприятности, поэтому тепловозы тщательно укреплялись и с помощью электросварки приваривались к металлическим частям судна. Смещение такого большого груза неминуемо привело бы к критическому крену, и при ударе получилась бы пробоина, в которую хлынула бы вода.

Капитаном нашего судна был Валерий Абрамович Гукасов – старый морской волк, который уже не первый год бороздил моря и океаны, поэтому ему доверили столь трудную доставку груза к берегам братской Кубы. В сентябре 1986 года «Комсомолец Киргизии» встал на плановый ремонт, на Канонерский судоремонтный завод в Ленинграде. За 20 лет плавания требовалась замена обшивки бортов – более 75%, установка новой радио и навигационной аппаратуры, ремонт главного двигателя.

Первый месяц ремонта проходил очень вяло. Капитан В. Гукасов отпрашился в отпуск и вместо него прислали Владимира Викторовича Хурашева. Теплоход «Комсомолец Киргизии» был его первым назначением.

После ноябрьских праздников ремонтные работы ускорили. Годовой план требовал, чтобы судно загрузилось и вышло в рейс не позднее 31 декабря. Работы проходили в две смены.

Спустя годы, к сожалению, ничего не изменилось: и тогда, и сегодня крайним в большинстве случаев хотят сделать капитана. Правильно ли это? Выводы делайте сами. Из-за большого объема предоставленного материала мы печатаем его в сокращении.

Но отойти от стенки Канонерского завода теплоходу «Комсомолец Киргизии» было не суждено: главный двигатель вдруг встал. Позднее заклинило главный гребной вал. Что произошло, осталось тайной. Кто-то говорит, что в двигатель подсыпали песочку, чтобы остаться на Новый год дома. Другая версия – отсутствие масла. И все же 20 января 1987 года загруженное судно вышло в рейс Куба-Канада-Куба-Ленинград...

Северное море, Бискайский залив и Атлантический океан встретили «Комсомолец Киргизии» не прекращающимися штормами. Сильный ветер, болтанка сделали свое дело. Плохо выкрашенная надстройка судна, произведенная в морозную погоду, к приходу в порт Гавана имела вид Летучего Голландца. Огромные куски отслоившейся краски свисали со стенок надстройки, как лопухи. Кубинцы приходили толпами на набережную Гаваны на входе в порт, чтобы посмотреть необычную картину, которую представляло наше судно.

По соглашению гаванского порта и Балтийского морского пароходства теплоход сразу поставили под разгрузку, через три дня он был готов к очередному рейсу. Судно в балласте пошло в Канаду под погрузку муки, назначением обратно на Кубу.

ПРАВИЛА КАНАДСКОЙ ПОГРУЗКИ

Переход был беспокойный, дул северный ветер. Выход на палубу был запрещен, поэтому судно пришло в Канаду также в неприглядном виде. Порт Галифакс встретил нас морозом, подкрасить настройку судна не было возможности.

Погрузка производилась новым методом, а именно: мука не в джутовых мешках, а в пластиковых, и погрузку осуществляют с помощью автопогрузчика, который укладывает мешки в трюмах и твиндеках и при этом уплотняет груз с помощью специального сталкивателя, что дает возможность плотно укладывать груз к бортам и переборкам, а также друг к другу. За 1986 год этим методом было погружено 12 судов.

Второй помощник капитана Неволин, занимавшийся погрузкой, доложил о планах погрузки капитану, затем сообщили в пароходство. Не надо быть

юристом, чтобы решить эту задачу из двух действий. В грузовых операциях участвуют советское судно и канадский порт. Если советские и канадские правила расходятся, в чужом монастыре, то бишь, в чужом порту, применяются их правила. Кроме того, из данных телекса, который был передан в адрес Минморфлота, 20% груза было погружено россыпью, т. е. вручную для заполнения пустот. Таким образом, экспертиза начисто опровергла вывод Минморфлота о плохом качестве загрузки судна, обусловившем его кораблекрушение.

Погрузка закончилась 10 марта, но судно не могло выйти в море – погода оставляла желать лучшего. Когда на судно поднялся лоцман, чтобы вывести судно от причала, вдруг на уровне капитанского мостика прилетел канадский вертолет с фотокорреспондентами на борту. Они стали фотографировать наше судно со всех сторон, будто бы зная, что оно скоро погибнет в Атлантике.

ПЯТНИЦА, 13-Е: НИЧТО НЕ ПРЕДВЕЩАЛО УРАГАН

Прогноз погоды, переданный канадским Гидрометцентром, предупреждал о грядущем шторме. В Северной Атлантике теплый Гольфстрим сражался с северо-западным ветром. Через двое суток погода немного улучшилась. Капитан Хурашев попросил наших метеорологов из Ленинградского гидрометцентра рекомендации и, получив новый прогноз, обещавший улучшение погоды, вышел в море.

Поначалу все складывалось удачно. Безотказно работал главный двигатель и генераторы, обеспечивающие электроэнергией судно. Антенна радиолокационной станции вращалась равномерно, на экране не было ни одной цели. Океан словно вымер на многие мили. В пятницу 13 марта ничего не предвещало о грядущем урагане. На море было легкое волнение.

На вечерний ужин в каюткомпании собрался весь комсостав, кроме вахтенных. Начальник радиостанции Шаров Евгений как бы вскользь сказал, что сегодня исполнится 19 лет с момента гибели Балтийского теплохода «Великий Устюг», на котором он ходил в то время. Разве можно было представить,

что уже через несколько часов, «Комсомолец» постигнет такая же участь.

Наступило 14 марта. Океан свирепствовал, волны достигали капитанского мостика, возвышавшегося над морем на уровне четырехэтажного здания. Огромные волны бились о корпус судна, стремясь повернуть его бортом к волне. Одна ударила очень сильно, судно резко накренилось на 28 градусов на левый борт. «Комсомолец Киргизии» вздрогнул, наступила тишина. От резкого крена автоматика отключила главный двигатель.

Радисты в радиорубке проверили работоспособность оборудования, все было исправно. На мостике находилась вся штурманская служба, вахтенный рулевой, первый помощник капитана и боцман. Судно находилось правым бортом к волне, с креном на левый борт. Главный двигатель молчал. Капитан отдавал приказания по общесудовой трансляции в машинное отделение о скорейшем запуске главного двигателя. Огромные волны то и дело перелетали через трюма судна. Это была жуткая картина.

Четвертый помощник капитана Олег Морозов стоял у радара и, держась за него, всматривался в экран. Экран был пуст, и только яркая зеленая развертка вращалась по экрану радара. В этот момент очередная огромная волна ударила в правый борт и перелетела через капитанский мостик. Не удержавшись за радар, Морозов полетел в левую сторону по ходовому мостику, сильно ударился о переборку и сломал палец левой руки.

От сильного удара или перепада электроэнергии вырубилась судовая громкоговорящая трансляция, связь мостика и машинного отделения прервалась. Капитан срочно приказал устранить неисправность.

ЧАСТОТА БЕДСТВИЯ

Машинное отделение представляло ужасающую картину. Вся палуба была залита машинным маслом. Мотористы с ведрами, наполненными машинным маслом, выливали его в воронку расходной цистерны. Когда произошел удар и крен, то масло, сместившись влево в расходной цистерне, оголило входное отверстие, через которое масло подается для смазки двигателя.

Автоматика тут же отключила главный двигатель, чтобы не произошло его заклинивание. Теперь же необходимо добавить машинное масло в расходную цистерну, т. к. уровень масла в ней был ниже допустимого.

Радист вызывал на частоте бедствия 500 кГц с помощью собирательного позывного 4КБ суда нашего пароходства. Не получив ответа, было решено вызвать любое судно министерства морского флота СССР, используя позывной министерства УММФ. Установить связь с советскими судами не было возможности.

В 14:30 по московскому времени (6:30 местного) удалось установить связь с кубинской радиостанцией. Через нее открытым текстом была передана аварийная радиограмма в адрес пароходства: «Широта 38 град. 28 мин. сев., долгота 70 град. 14 мин. зап. работаем малым ходом, удерживая судно на волну. Судно имеет крен на левый

борт 26 град., временами доходящий до 40 град. Капитан Хурашев».

Радиостанция рыбаков на Кубе установила с «Комсомольцем» непрерывную связь. В 7:30 местного времени капитан приказал дать сигнал SOS на частоте бедствия 500 кГц. Многочисленные попытки настроить главный средневолновый передатчик «Муссон» не увенчались успехом. Позднее выяснилось, что сильными порывами ветра оборвало антенну передатчика. Воспользоваться главным и аварийным передатчиками по той же причине не удалось. Оставалась последняя надежда установить связь с береговой охраной Соединенных Штатов Америки. Настроили приемник и коротковолновый передатчик «Бриг» на частоту бедствия и вызова в телефонном режиме, стали вызывать береговую охрану США. Американцы сразу прекратили переговоры и переключились на нас.

Надежная радиотелефонная связь была установлена, Хурашев попросил немедленной помощи у американцев.

Они приняли наше сообщение и через 3 минуты сообщили, что в наш район посылают два вертолета. Ожидаемое время прилета через 3 часа. Попросили держать с ними связь и держаться. В 8:20 нас вызвала радиостанция (СЛ) Кубы и передала нам радиограммы из Ленинграда.

Крен достиг 30 градусов, временами до 45.

АМЕРИКАНЦЫ СПЕШАТ НА ПОМОЩЬ

«В 9:00 прорезался Ленинградский радиоцентр, руководство пароходства дало разрешение на снятие части экипажа, другая часть добровольцев должна остаться на борту и ждать помощи от судна «Советск», следовавшего к нам



на помощь. Ориентировочное время прихода – через сутки.

В 10:30 над судном завис первый американский спасательный вертолет. В 10:12 мы сообщили в Ленинград, что партия из 22 человек покинула борт судна и переправлена в вертолет. Через 7 минут радиоцентр Ленинграда передал приказ начальника парокходства Виктора Харченко всем покинуть борт судна и эвакуироваться на втором вертолете.

В 11:25 прилетел второй вертолет. Крен достиг 45 градусов.

Мы сгрудились на шлюпочной палубе правого борта. Судно сильно качало, временами казалось, что вертолет заденет за мачту и рухнет нам на голову. Ветер крепчал, – рассказывает Евгений Шаров: – Первый помощник капитана вспомнил, что не взял из своей каюты паспорта моряков и попросил меня спуститься за ними. Я вошел внутрь надстройки, и когда за мной закрылась дверь, мне стало немного не по себе. Ощувив себя в закрытом пространстве, да еще при крене в 45 градусов, немного оторопел. В каюте первого помощника капитана Шаповалова Валерия Николаевича нашел коробку с паспортами моряков нашего экипажа. Обратный путь оказался очень трудным. Ноги скользили по линолеуму, и не за что было уцепиться. С большим трудом я оттолкнулся от порожка двери и, подпрыгнув, уцепился за перила трапа. Затем ползком добрался до своей каюты, где надел свитер и спасательный жилет. Когда я вышел на шлюпочную палубу, где находились члены экипажа, вертолет уже завис над пятым трюмом. Первыми в корзину сели третий помощник и радист, они захватили с собой судовые документы и вахтенные журналы. Последним на борт вертолета подняли капитана и матроса, который помогал всем усаживаться в корзину. Капитан не хотел покидать судно».

СПАСЕНЫ!

Когда все члены экипажа были уже на борту вертолета, летчики, по просьбе капитана, сделали два круга над судном. Затем вертолет взял курс на военный аэродром Атлантик-сити. Экономя топливо, вертолет летел очень низко над водной поверхностью. Американ-



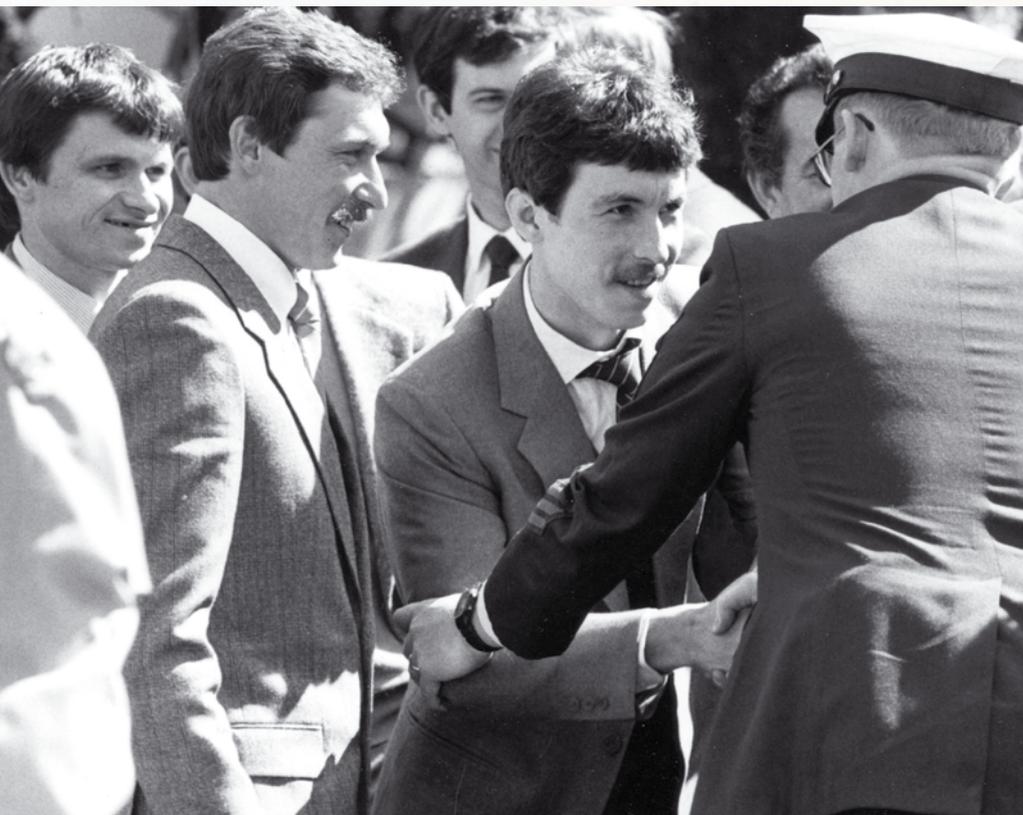
ские летчики сильно рисковали, т. к. топлива было в обрез, но они выполнили свой интернациональный долг.

Советских моряков встретили очень радушно: накормили горячей пищей, выдали теплые одеяла. Американские летчики и обслуживающий персонал аэропорта приходили и дружески подбадривали ребят, расспрашивали о самочувствии. В знак благодарности моряки подарили желающим свои спасательные жилеты.

Около 23 часов по местному времени приехал дипломат советского посольства

в США Евгений Тюрин. Оформив въезд в страну, моряков посадили в автобус и повезли в Вашингтон, в гостиницу.

На следующий день советские моряки стали объектом внимания американских журналистов, президент Соединенных Штатов Америки Рональд Рейган захотел принять их и всех американских летчиков береговой охраны, участвовавших в спасении, в Белом доме. Вероятно, поэтому морякам выдали командировочные за 4 дня пребывания в Америке по 100 долларов, посадили в автобус и повезли в универмаг.



капитана и старшего механика. Вопросы ставились так, чтобы обличить их действия.

На базе моряков продержали около 10 дней. За это время разрешили позвонить домой два раза. Кормили так себе, зато себя не обижали. По окончании следствия собрали вместе и сказали, что после возвращения домой моряки будут находиться под следствием в транспортной прокуратуре. Затем посадили в самолет и отправили в Ленинград.

КТО ВИНОВАТ?

«Дорогая моя жена! Мне ставят в вину, что я не положил доски под нижние ряды муки в трюмах. Но изменить принятую за рубежом технологию погрузки не в моей компетенции. Да и причиной гибели судна явилось не это... От сильного удара волны не выдержал корпус судна, и оно получило трещину, куда хлынула вода. Налицо форс-мажор, т.е. непреодолимая сила стихии. Но министр и комиссия захотели крови, и они ее получают... Обвинение в наш адрес – стремление найти стрелочника. Лучше бы не замалчивали, в каком состоянии судно вышло из ремонта. О многочисленных огрехах ремонта я информировал пароходство, еще до выхода в рейс. Однако никаких мер принято не было. Откажись же я выйти в море, меня бы попросту съели... Нервы не выдерживают, сердце болит постоянно. Мне больно видеть, как ты страдаешь за меня, моя любимая. Если бы я знал, что так повернут дело, я не покинул бы судно. Но еще не поздно исправить ошибку... Пусть это будет моим протестом. Скажи друзьям, что у меня не выдержало сердце...»

Это письмо капитан Владимир Хурашев написал незадолго до своей смерти. Правда, его реабилитировали: 4 августа 1987 года суд постановил дело № 12016 прекратить ввиду отсутствия состава преступления. Но 5 августа 1987 года от ишемической болезни сердца капитан Хурашев скоропостижно скончался. Жене ничего не пришлось придумывать: сердце и в самом деле не выдержало. 

Выбор одежды, примерка и подгонка заняли около 3 часов. Завершив покупки, моряки переоделись и поехали на встречу с президентом США Р. Рейганом.

К Белому Дому подъехали в 3 часа дня. Пропустив прибывших через восточные ворота с металлоискателем, моряков провели на зеленую лужайку перед Белым Домом. Там уже были сотни дипломатов, журналистов, телекомментаторов и гостей.

Когда все были готовы, прозвучала команда: «Президент Соединенных Штатов Америки Рональд Рейган». Он появился из правого флигеля, обошел спасателей и моряков, пожал всем руку. Рейган обратился к американским летчикам со словами восхищения и благодарности за хорошо проделанную работу по спасению моряков Советского Союза. Рискнув своей жизнью, они спасли 37 душ, которые могли погибнуть в пучине океана. Затем Рональд Рейган опять обошел строй американских летчиков и наградил всех медалью. Моряков тоже не оставил без внимания. Каждому он лично вручил коробочку с позолоченной булавкой, на которой был герб США и факсимильная подпись президента.

С ответным словом выступил советский дипломат Евгений Тюрин, он выразил огромную благодарность от имени всех моряков теплохода «Комсомолец Киргизии», генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева, а также от всего советского народа. На этом торжественная часть закончилась.

ОБЛИЧИТЬ ДЕЙСТВИЯ КАПИТАНА

На следующий день моряков повезли в Нью-Йорк, в аэропорт. После 11 часов полета рано утром прилетели в Москву. Радостная эйфория длилась недолго, на следующий день весь комсостав теплохода привезли в дом отдыха министерства под Москвой, выдали бумагу и ручки и приказали каждому написать объяснительную.

Вызывали по одному, моряки читали свои объяснения, а потом отвечали на вопросы. В комнате, где все это происходило, находились около двадцати членов комиссии, образованной из министерских работников и прокуратуры. Вопросы сыпались со всех сторон, как при перекрестном допросе. Большая часть их касались



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой 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
СУХУРОКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большой 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: va@karat-holding.com

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

Председатель профсоюза
КАБАНОВ Владимир Александрович
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, кор. 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 Совета
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
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: +7(415) 43-40-42.
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский, а/я 12

МАГАДАНСКАЯ

региональная организация
685000, Магадан, Портовое шоссе, ОАО «Магаданский МТП», профком докеров
Тел./факс: (4132) 69-21-49

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

ПАВЛОВ Кирилл Игоревич
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





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

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация
Председатель Совета
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
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

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

СЕВЕРНАЯ

региональная организация
Председатель Совета
КРАШНОШТАН Александр
Анатольевич
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: +7(415) 43-40-42
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

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
ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович
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



наш сайт
WWW.SUR.RU



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК





ФОТОКОНКУРС
ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

«ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ. ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ»



АВТОРАМ
САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ ФОТОГРАФИЙ
ГАРАНТИРОВАНЫ
ЦЕННЫЕ ПРИЗЫ И ПОДАРКИ

WWW.SUR.RU