



В НОМЕРЕ In this issue



ДИПЛОМИРОВАНИЕ

3-5

Certification

Приговоренные к «вышке»

СЪЕЗД РПСМ

8-12

SUR Congress

100 дней после съезда

ВРЕМЯ РПСМ

13-15,
18-19,
26

SUR Time

МОЛОДЕЖЬ

20-21

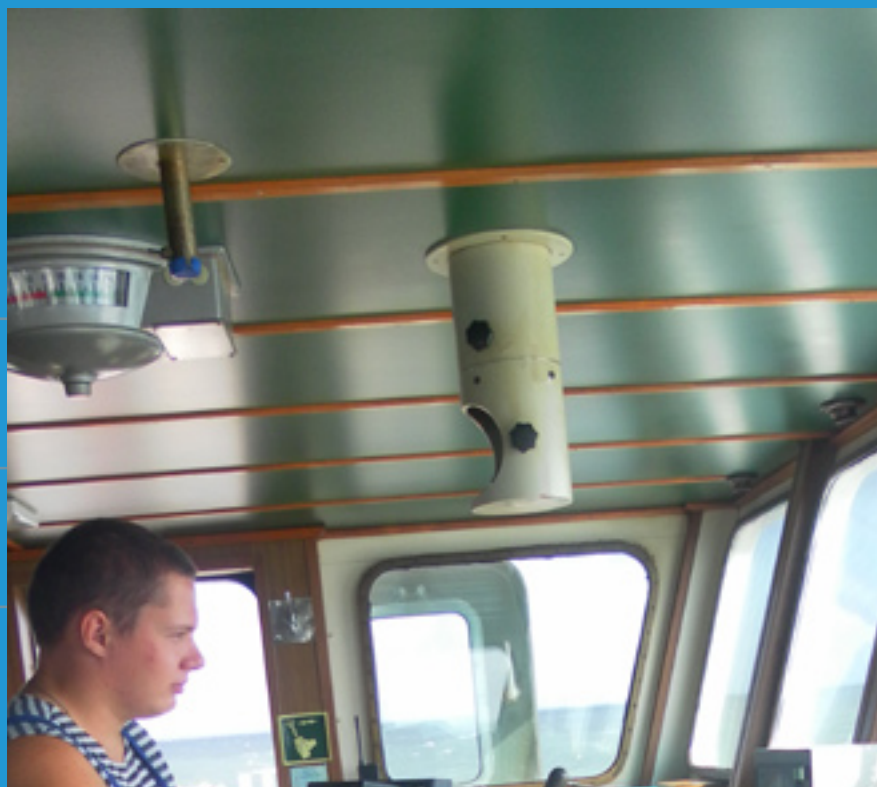
Youth

МФТ В РОССИИ

22-23

ITF in Russia

Без вины виноватые



С 01 АПРЕЛЯ 2102 ГОДА ВОДЫ ЗАПАДНОЙ АФРИКИ – 12 МОРСКИХ МИЛЬ ОТ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ НИГЕРИИ И БЕНИНА – ОБЪЯВЛЕНЫ ЗОНОЙ ПОВЫШЕННОГО ПИРАТСКОГО РИСКА. ТАКОЕ РЕШЕНИЕ БЫЛО ПРИНЯТО В КОНЦЕ МАРТА В ЛОНДОНЕ НА МЕЖДУНАРОДНОМ ПЕРЕГОВОРНОМ ФОРУМЕ (IBF).



БЕНИН И НИГЕРИЯ – НОВАЯ ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА

Участники совместной переговорной группой (JNG) – представители работодателей-судовладельцев и

Международной федерации транспортных (МФТ), обеспокоенные ростом числа нападений на торговые суда и похищений членов экипажей судов, пришли к соглашению о необходимости включить территориальные воды Бенина и Нигерии в Зону повышенного риска. В заявлении IBF говорится: «Растущее число нападений и жестокость захватов заложников вооруженными бандитами вызывает сильную обеспокоенность, особенно в водах и портах Нигерии и Бенина. Сегодня назрела необходимость адекватного ответа на эту ситуацию, и моряки, работающие на судах участников IBF, должны получить соответствующие гарантии».

Включение территориальных вод Западной Африки в Зону повышенного риска означает, что моряки получают такие же права и компенсации, как при прохождении Аденского залива и

прибрежных вод Сомали, принятые участниками IBF год назад. То есть, если судно идет в Нигерию или Бенин, моряк должен быть об этом предупрежден и имеет право отказаться. В таком случае он должен быть репатриирован за счет судовладельца и получить все выплаты, причитающиеся ему по дате прибытия в порт найма. Если моряк принял решение остаться на судне, то за время нахождения в Зоне повышенного риска он должен получить бонус в размере 100% базовой ставки и удвоенную компенсацию в случае смерти или потери трудоспособности.

Полный текст договора, утвержденного на форуме IBF, доступен на сайте МФТ www.itfglobal.org. После вступления его в силу с 1 апреля 2012 года все коллективные договоры IBF должны быть дополнены соответствующими Приложениями, в которых приводится список зон военных действий и повышенного риска с основными применяемыми выплатами и условиями.

Это же относится и к договорам МФТ: в соответствии с решением, принятым Руководящей группой Комитета справедливой практики (КСП) МФТ, такие же указания, как на форуме IBF, должны распространяться на Стандартный договор МФТ, Универсальный договор МФТ об общей стоимости экипажа и на производные от них договоры.

Напомним, что на сегодняшний день установлено четыре Зоны повышенного риска IBF. Это Зона военных действий – 12 морских миль от северного побережья Сомали, Зона повышенного риска – Аденский залив плюс 400 морских миль от северного побережья Сомали, Расширенная зона риска – западная часть Индийского океана, Зона повышенного риска – Гвинейский залив: территориальные воды (12 морских миль), порты и внутренние водные пути Нигерии и Бенина.

Указания относительно Зоны повышенной опасности остаются в силе до следующего уведомления.



СПИСОК ИВФ ЗОН ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ И ПОВЫШЕННОГО РИСКА, С ОСНОВНЫМИ ПРИМЕНЯЕМЫМИ ВЫПЛАТАМИ И УСЛОВИЯМИ (по состоянию на 1 апреля 2012 г.):

1) ЗОНА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ИВФ – 12 МОРСКИХ МИЛЬ ОТ СЕВЕРНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ СОМАЛИ*:

- бонус, равный базовой ставке, минимальная выплата – пятидневная базовая ставка плюс далее за каждый день, если свыше пяти дней;
- удвоенная компенсация по смерти и инвалидности;
- право на отказ идти в рейс, с репатриацией за счёт Компании и выплатой компенсации в размере двухмесячной базовой ставки.

2) ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА ИВФ – АДЕНСКИЙ ЗАЛИВ + 400 МОРСКИХ МИЛЬ ОТ СЕВЕРНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ СОМАЛИ*, (показано на карте ниже красной штриховкой):

- бонус, равный базовой ставке, выплачиваемый за фактическое время пребывания/прохода (включая Международный транзитный коридор – IRTC);

* Точные координаты и детали см. в приложении.

Замечания:

- В Зонах 2 и 3 выше, бонусы и компенсации не выплачиваются, когда судно стоит на якорю или пришвартовано в безопасных портах, кроме Сомали.
- В Зоне 4 выше, исключена стоянка в охраняемых портовых зонах.

- удвоенная компенсация по смерти и инвалидности (включая IRTC);
- право на отказ идти в рейс, с репатриацией за счёт Компании (кроме транзита строго в пределах IRTC);
- повышенный уровень ВМР.

3) РАСШИРЕННАЯ ЗОНА РИСКА ИВФ – ЗАПАДНАЯ ЧАСТЬ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА*, (показана на карте ниже зелёной штриховкой):

- бонус, равный базовой ставке, выплачиваемый только за день, когда совершено нападение на судно;
- удвоенная компенсация по смерти и инвалидности, если они происходят в день нападения на судно;
- повышенный уровень ВМР.

4) ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА ИВФ – ГВИНЕЙСКИЙ ЗАЛИВ: ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ВОДЫ (12 МОРСКИХ МИЛЬ), ПОРТЫ И ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ НИГЕРИИ И БЕНИНА*

- бонус, равный базовой ставке, выплачиваемый за реальное время пребывания/прохода;
- удвоенная компенсация по смерти и;
- право на отказ идти в рейс, с репатриацией за счёт Компании (с подачей соответствующего уведомления);
- повышенные меры безопасности.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ ЗОН IBF

ЗОНА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ IBF – 12 МОРСКИХ МИЛЬ ОТ СЕВЕРНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ СОМАЛИ

- включает территориальные воды, простирающиеся на 12 морских миль, начиная от северо-западной границы Сомали и Эфиопии, и к северу от мыса Гвардафуй². Действует с 6 октября 2005 г.

ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА IBF: АДЕНСКИЙ ЗАЛИВ ПЛЮС 400 МОРСКИХ МИЛЬ ОТ ВОСТОЧНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ СОМАЛИ

- Западная граница данной Зоны повышенного риска проходит от береговой линии Джибути и Сомали до позиции 11°48'с.ш., 45°в.д.; от 12°00'с.ш., 45°в.д. до острова Перим (Майюн)³ в Баб-эль-Мандебском проливе. Восточная граница проходит от Ри ди-Ирисаль⁴ на о-ве Сокотра, до позиции 14°18'с.ш., 53°в.д.; от 14°30'с.ш., 53°в.д. до береговой линии на границе между Йеменом и Оманом, вместе с 400-мильной зоной от восточного побережья Сомали, т.е. от о-ва Сокотра до кенийской границы на юге.

Во время перехода судна в этой зоне должна обеспечиваться защита моряков, путём применения мер повышенной безопасности. Эти меры должны быть выше уровня последней версии Практики наилучшего управления (Best Management Practice – BMP), и могут включать использование персонала или систем, уменьшающих уязвимость судна. Достаточность таких дополнительных мер безопасности должна определяться в зависимости от типа судна, его размера, высоты борта над водой во время движения и скорости, с учётом консультации с и совета соответствующего входящего в МФТ профсоюза (профсоюз), когда это необходимо.

Использование Практики наилучшего управления требуется в качестве минимального стандарта защиты.

В период пересечения данной Зоны повышенного риска моряки имеют право на получение компенсации, в размере 100% базовой ставки, и на удвоенную компенсацию по смерти или потере трудоспособности. Это условие остаётся в силе каждый день, когда судно находится в этой Зоне повышенного риска.

Вышеуказанное право на дополнительную компенсацию и на удвоенную компенсацию по смерти или потере трудоспособности неприменимо, когда судно находится у причала, или на якорю на безопасной стоянке вне акватории порта, или подсоединены к установкам SBM⁵ - за исключением сомалийских вод и портов. Очевидно, что судам, направляющимся в йеменские порты, приходится пройти через Зону повышенного риска, и упомянутые выше бонусы перестают действовать, когда судно находится в безопасности у причала, отдаёт якорь или полно-

стью подсоединяется к установке SBM в любом порту этой зоны – исключая Сомали. Аналогичным образом, бонусы и т.д. возобновляются, когда судно отходит, т.е. отдан последний причальный конец у причала, или якорь оторвался от грунта, или судно отсоединилось от установки SBM.

В случае, если судно проходит Зону повышенного риска IBF ВНЕ линий восточного и западного направления, созданных в рамках Международного рекомендованного транзитного коридора (International Recommended Transit Corridor – IRTC), моряки имеют право отказаться следовать с судном. В таком случае, этот моряк должен быть репатриирован за счёт Компании, со всеми выплатами, причитающимися по дате возвращения в порт найма.

Суда могут отклоняться от линий Международного рекомендованного транзитного коридора (IRTC) без последствий для действующих в Зоне повышенного риска условий только с целью избежать столкновения, и с тем, что они вернутся на предписанную линию, как только это будет безопасно и практично.

С целью содействия вооружённым силам в противодействии пиратству в регионе, все суда, подвергшиеся подтверждённому нападению, должны уведомлять об этом международные военно-морские силы или иные уполномоченные организации, что поможет организовать направление военных сил в районы, где происходят пиратские нападения.

Действует, начиная с 00:01 зонального времени 1-го апреля 2011 г.

РАСШИРЕННАЯ ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА IBF – ЗАПАДНАЯ ЧАСТЬ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

Координаты этой Зоны включают описанную выше Зону повышенного риска IBF, но простираются дальше.

² *Гвардафуй (также Гардафуй, Guardafui, Gardafui; арабск. Djard Hafûm, Ras Asir, сомалийск. Gees Gwardafuy) – один из самых восточных мысов Африки на оконечности Африканского Рога; координаты 11°49'00" с. ш. 51°17'00" в. д.*

³ *Перим (арабск. Барим), или Майюн – остров вулканического происхождения в Баб-эль-Мандебском проливе. Площадь – 13 км². Координаты: 12°39' с. ш. 43°24' в. д. 12.65° с. ш. 43.4° в. д. Принадлежит Йемену.*

⁴ *Ри ди-Ирисаль – самая восточная точка о-ва Сокотра (12°32'34"СШ, 54°32'3"ВД), Йемен.*

⁵ *SBM, Single buoy mooring – морские установки перекачки нефтепродуктов и газа, стационарный буй с подвижной причально-соединительной частью.*

• «Западная граница Расширенной зоны повышенного риска проходит от береговой линии Джибути и Сомали до позиции 11°48'с.ш., 45°в.д.; от 12°00'с.ш., 45°в.д. до острова Перим (Майюн) в Баб-эль-Мандебском проливе.

Восточная граница устанавливается по 78°в.д., южная граница - по 10°ю.ш., а северная граница - по 26°с.ш.»

Во время перехода судна в этой зоне должна обеспечиваться защита моряков, путём применения мер повышенной безопасности. Эти меры должны быть выше уровня последней версии Практики наилучшего управления (Best Management Practice – BMP), и могут включать использование персонала или систем, уменьшающих уязвимость судна. Достаточность таких дополнительных мер безопасности должна определяться в зависимости от типа судна, его размера, высоты борта над водой во время движения и скорости, с учётом консультации с и совета соответствующего входящего в МФТ профсоюза (профсоюзов), когда это необходимо.

Использование Практики наилучшего управления требуется в качестве минимального стандарта защиты.

Во время перехода через Расширенную зону повышенного риска IBF, вне Зоны повышенного риска IBF, каждый моряк имеет право на получение премиальных в размере 100% базовой ставки, и удвоенную компенсацию в случае смерти / нетрудоспособности – в любой день, когда судно, на котором он работает, подвергнется нападению.

Доказательством права на эти выплаты будет подтверждённая запись в судовом журнале и сообщение о нападении, зарегистрированное в признанных международных органах информации, таких, как UK MTO⁶. Максимальный период, когда применимы такие удвоенные выплаты, не должен превышать число дней перехода судна через Расширенную зону повышенного риска IBF вне зоны, указанной как Зона повышенного риска. В целях данного пункта под «нападением» понимаются любые не одобренные официально и явные действия любой третьей стороны в ходе умышленных попыток подняться на борт, или повредить судно, или причинить вред экипажу, которые ведут к активации соответствующих планов для чрезвычайной ситуации, включая объявление тревоги для всего экипажа.

Во всей Расширенной зоне повышенного риска IBF, включая Зону повышенного риска, вышеуказанное право на дополнительную выплату базовой ставки и на удвоенную компенсацию по смерти или потере трудоспособности неприменимо, когда судно находится у причала, или на якоре на безопасной стоянке вне акватории порта, или подсоединены к установкам SBM - за исключением сомалийских вод и портов. Очевидно, что судам, направляющимся в йеменские порты, приходится пройти через Зону повышенного риска, и упомянутые выше бонусы перестают действовать, когда судно находится в безопасности у причала, отдаёт якорь или полностью подсоединяется к установкам SBM в любом порту этой зоны – исключая Сомали. Аналогичным образом, бонусы и т.д. возобновляются, когда судно «отходит», т.е. отдан последний причальный конец у причала, или якорь оторвался от грунта, или судно отсоединилось от установки SBM.

С целью содействия вооружённым силам в противодействии пиратству в регионе, все суда, подвергшиеся подтверждённому нападению, должны уведомлять об

этом международные военно-морские силы или иные уполномоченные организации, что поможет организовать направление военных сил в районы, где происходят пиратские нападения.

Действует с 00:зонального времени 1-го апреля 2011 г.

«ЗОНА ПОВЫШЕННОГО РИСКА IBF» В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ

• территориальные воды Бенина и Нигерии, включая порты, терминалы и якорные стоянки на рейде, дельта реки Нигер, иные внутренние водные порты и портовые сооружения, исключая случаи, когда судно надёжно и безопасно пришвартовано или подсоединено к установке SBM в охраняемой зоне порта.

В Зоне повышенной опасности должны применяться следующие положения:

Все компании, эксплуатирующие суда или производственные установки в указанной зоне, обязаны принимать достаточные меры безопасности для защиты своего персонала, учитывая характер риска, и обязаны обеспечить членам экипажа достаточную защиту, совет и компенсации. В частности, должны соблюдаться следующие требования:

1. После входа судна в Зону и на всем протяжении его пребывания там, моряки, как сказано ранее, должны быть защищены повышенными мерами безопасности, которые обеспечивают соответствующий уровень эксплуатационной и личной безопасности на борту, такие как «Передовые методы управления».

2. В портах названных выше стран, внутренних водных путях и на подходе к таким портам, включая шельфовые платформы, следует принимать меры повышенной безопасности, снижающие уязвимость судна к несанкционированному приближению и высадке на борт. Подобные меры должны в числе прочего предусматривать повышенную бдительность и наличие плана оповещения и действий в чрезвычайной ситуации, гарантирующий безопасность членов экипажа и надежную связь с властями. Достаточность дополнительных мер безопасности следует определять, исходя из типа судна, его размеров и высоты надводного борта.

3. До подхода к порту следует получить совет местной администрации относительно уровня безопасности и рекомендуемого времени захода судна в порт и выхода из порта, совпадающего с временем патрулирования кораблей правительственной береговой охраны (при наличии таковой).

4. Увольнения на берег следует запретить, если только исключительные обстоятельства или чрезвычайные происшествия не потребуют иного решения.

5. Плановые замены членов экипажа не следует проводить в указанных выше странах, если только это не обусловлено крайней необходимостью.

⁶ The UK Royal Navy's Maritime Trade Organisation (UK MTO) – Организация торгового судоходства при Бри-танском Королевском военно-морском флоте (Дубай).

6. При нормальных обстоятельствах, компания обязана уведомить моряка о том, что судно, на котором он(а) служит, будет заходить в Зону, не менее чем за 30 дней до захода. Получив уведомление, моряк может потребовать осуществления своего права на репатриацию за счет компании с выплатой суточных за все дни до возвращения в конечный пункт назначения. Если Компания не имеет возможности уведомить моряка более чем за 30 дней до захода в Зону (например, в связи с изменением плана рейса), она обязана приложить все усилия и репатриировать моряка при первой же возможности, за свой счет и с выплатой суточных за все дни до возвращения в конечный пункт назначения.

7. Компания обязана выплатить каждому моряку, согласившемуся идти в Зону повышенной опасности, надбавку в размере 100% основной ставки заработной платы за каждый день пребывания в Зоне и двойную компенсацию в случае смерти или утраты трудоспособности.

8. В случае нападения на судно следует поддерживать регулярную связь с семьями моряков и сообщать им о состоянии соответствующего члена экипажа, работающего в Зоне, и о мерах, принимаемых для защиты и оказания помощи морякам.

9. По сравнению с условиями типового коллективного трудового договора IBF, настоящее соглашение может предлагать более благоприятные условия для работающих в Зоне моряков, но никоим образом оно не должно подрывать действующие положения контракта.

Эта зона действует с 00:01 01 апреля 2012 г.

ГУБИТЕЛЬНОЕ «ПОЛОЖЕНИЕ»

В проекте «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» выставлено требование об обязательном наличии высшего специального образования для старшего комсостава (капитан, старший помощник, старший механик, второй механик) флота. Мы считаем, что социальные последствия такого решения будут губительны для страны.

Во-первых, надо будет закрывать средние учебные заведения, так как вряд ли кто-то захочет отучиться и работать всю жизнь младшим помощником или механиком без перспектив профессионального роста.

Моряк со средним образованием должен будет поступить в морской ВУЗ, обучение в котором длится 5-6 лет. Это означает, что как минимум в течение 8 лет он должен будет работать в должности младшего помощника. Это ненормально. Сколько же еще должно пройти времени, чтобы он стал капитаном или стармехом?

Во-вторых, какова будет дальнейшая судьба тех многочисленных моряков со средним образованием, которые сейчас успешно работают в зарубежных судоходных компаниях?

Сейчас в них трудятся большое количество младших командиров, которым к 1 января 2015 года иностранные компании могут предложить повыше-

ние в должности до капитанов, старпомов, старших и вторых механиков. Это будет невозможно сделать, так как им надо будет сначала получить высшее образование. На рынке труда российские моряки сразу окажутся в невыгодном положении.

Российский флот влачит жалкое существование, поэтому в настоящее время около 90% выпускников морских учебных заведений России идут работать в зарубежные судоходные компании. Наши моряки ввозят в Россию свыше \$2 миллиардов. Это выгодно и людям, и государству.


Объективно средние морские учебные заведения составляют серьезную конкуренцию ВУзам. Учиться в два раза меньше по времени, но при этом есть возможность сделать карьеру на флоте. Таким образом, у ВУЗов есть большой соблазн поправить свои дела за счет средних учебных заведений, запретив их деятельность, что по нашему мнению и нашло отражение в проекте «Положения».

В-третьих, о международном аспекте.

Известно, что Россия подписала приглашение о взаимном признании дипломов моряков более чем с тремя десятками государств. Это означает, что нас устраивает их уровень образования, а их – наш, включая и среднее специальное образование. Если с 1

В рамках II Международного форума «Санкт-Петербург – морская столица России. Безопасность на транспорте» в Северной столице состоялся «круглый стол», где обсуждались стандарты обеспечения безопасности транспортной системы. С докладом на тему «Интеграция российских моряков в международную транспортную среду» выступил председатель Северной региональной организации Российского профсоюза моряков Александр Красноштан. Лейтмотивом его выступления стала тема дипломирования моряков и, в частности, морского образования в целом.

января 2015 года у нас повысятся требования к морскому образованию, то нам надо требовать этих стран, чтобы уровень образования их моряков был не ниже нашего. Если мы никак не отреагируем на это, то наши моряки окажутся в дискриминационном положении. На наш флот могут прийти моряки других государств с уровнем образования, ниже нашего.



Мы считаем, что пока надо оставить все, как есть. Это позволит тысячам моряков со средним образованием пойти работать к иностранным судовладельцам, которых не интересует, какое образование получили российские моряки. Что касается российских судовладельцев, то пусть они решают, специалисты какого уровня образования им нужны.

По нашему мнению, основой образования должен стать бакалавриат с продолжительностью обучения 4 года. За этот период можно дать хорошее морское образование высокого уровня, которое позволит работать нашим специалистам на самых сложных в техническом плане судах. Это базовое образование, которое должны давать все морские учебные заведения. Как его назвать, средним или высшим или каким-либо другим, значения не имеет. Главное, чтобы оно позволило успешно решать все задачи, возлагаемые на специалистов флота.



БАЛТИЙСКИЙ СТАНДАРТ

В Лондоне 20-22 марта прошли заседания Комитета справедливой практики (FPC) и Комитета морской секции (SSC). По традиции интересы российских моряков представляла делегация Российского профессионального союза моряков.

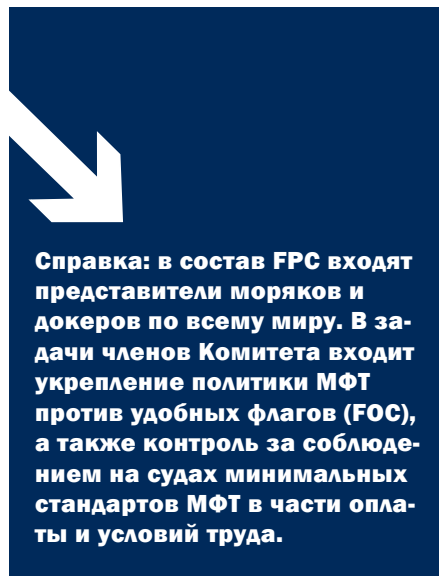
Как сообщил заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов, в рамках встречи Комитета морской секции участникам удалось обсудить вопросы, касающиеся условий и оплаты труда моряков, пиратства и проблем молодых транспортников.

«Представители РПСМ были избраны в рабочую группу по выработке механизма применения Балтийского регионального стандарта, – рассказал В. Иванов. – Основным принципом, заложенным в данную политику, является согласование между профсоюзами, действующими в портах захода судов, условий труда и уровня оплаты моряков, работающих на данных судах».

Отметим, что в «Балтийский стандарт» вошли лучшие наработки Мексиканской и Финской политик МФТ. В соответствии с ним условия коллективного договора для судна любого типа под любым флагом, работающе-

го между балтийскими портами, должны согласовываться

между профсоюзами моряков, действующими в этих портах. За основу берутся стандарты той страны, в которой уровень зарплаты и условия колдоговора выше, либо профсоюзы моряков, действующие в странах за-



Справка: в состав FPC входят представители моряков и докеров по всему миру. В задачи членов Комитета входит укрепление политики МФТ против удобных флагов (FOC), а также контроль за соблюдением на судах минимальных стандартов МФТ в части оплаты и условий труда.

хода судна, должны договориться об уровне коллективного договора на региональном уровне.

В ходе заседания Комитета справедливой практики участники рассмотрели вопросы, связанные с ходом переговоров в рамках Международного переговорного форума (IBF), обновлением коллективных договоров и кампанией против удобных флагов. Так, вероятно, к концу 2012 года турецкий второй регистр будет объявлен удобным. «Если не произойдет значительного увеличения судов, работающих по коллективному договору Турецкого профсоюза моряков, то турецкий второй регистр станет удобным, – отметил Вадим Иванов. – Что касается ранее объявленного удобным регистра Фарерских островов, решено создать мониторинговую группу из скандинавских представителей, которая будет оказывать помощь фарерским морским профсоюзам в заключении коллективных договоров МФТ».

ДЕНЬГИ ВОЗВРАЩЕНЫ

Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) в первом квартале 2012 года по обращению экипажей добилась возвращения более 400 тысяч долларов компенсаций, что почти на треть превышает этот показатель в прошлом году.

– В основном это невыплаченная заработная плата членам экипажей, которые не получали деньги по несколько месяцев, пока не обратились в профсоюз, – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

По его словам, за три месяца 2012 года деньги были возвращены по 22 обращениям моряков и их родственников. В этом году деньги получили несколько вдов, чьи мужья-моряки умерли во время плавания, отравившись метиловым спиртом. До вмешательства профсоюза судовладелец отказывался выплачивать компенсацию, называя их смерть самоубийством.

Немалая часть этих денег была взыскана в ходе акции РПСМ по борьбе с удобными флагами, которая проходила в портах Дальнего Востока с 6 по 10 февраля 2012 года.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ РПСМ ПЕРЕДАНЫ

В Мурманске состоялась встреча членов профкома первичной профсоюзной организации ОАО «Мурманское морское пароходство» РПСМ с генеральным директором предприятия Александром Медведевым и другими представителями администрации по вопросам внесения изменений в коллективный договор.

Как рассказал председатель ППО Владимир Шульга, совещание прошло в рамках колдоговорной кампании, которая проводилась на судах ММП с середины марта: тогда профком предложил председателям судовых профсоюзных комитетов РПСМ организовать среди членов экипажей сбор предложений по улучшению действующего колдоговора и замечаний



по его выполнению. Информация об этом была разослана на 29 теплоходов, работающих под флагом России.

На сегодняшний день кампания завершилась, ППО обработала все полученные предложения моряков и представила на суд работодателя. Так, РПСМ предложил увеличить заработную плату на 25%, стоимость рациона питания в сутки на человека – с нынешних \$8 до \$10, ввести оплату за выслугу лет от 5% до 10%. Кроме того, участники совещания обсудили вопросы, касающиеся минимальной тарифной ставки на предпринятии, награждения членов экипажей ведомственными наградами, выполнения соглашения по проведению мероприятий по технике безопасности и производственной санитарии.

«Руководство Мурманского морского пароходства услышало все наши предложения, – сказал Владимир Шульга. – Теперь они будут обсуждаться на заседании правления предприятия, затем состоится следующий этап переговоров в рамках комиссии по заключению коллективного договора».

ВСЕ СПОРЫ ПРЕКРАЩЕНЫ

В порту Ростов-на-Дону закончились две акции протеста: владельцы судов «Circop» (флаг Коморских островов) и «Данаприс-2» (флаг Украины) погасили многомесечные долги по зарплатам перед моряками. В общей сложности эта сумма превысила \$120 тысяч.

– Судовладелец – украинская компания «Capital Shipping» – перечислил для 12 членов экипажа теплохода «Данаприс-2» пятимесячный долг в размере \$87 тысяч и полностью заменил команду, как того требовали моряки, – говорит председатель первичной профсоюзной организации РПСМ г. Таганрога Леонид Глушак. – Судно вот-вот должно было уйти в рейс, как произошла заминка. Капитан порта не разрешил «Данапрису-2» покинуть Ростов-на-Дону, пока в его распоряжение не поступит официальное уведомление из РПСМ о том, что судовладелец выполнил требования экипажа. В итоге письмо было отправлено, и

«Данаприс-2» получил «добро» на продолжение рейса.

В отличие от своего украинского коллеги владелец «Circop» – турецкая компания «Kent Shipping» – оказался не таким сговорчивым и всячески пытался переломить ход событий. 20 апреля экипаж судна начал акцию протеста, запретив погрузку «Circop». Единственным условием для возобновления работ стала выплата четырехмесячной задолженности. Однако уважаемая в недавнем прошлом и в целом добросовестная компания «Kent Shipping» не поспешила выполнить требования экипажа, а наоборот – подлила масла в огонь.

«После того, как судовладелец и портовые власти были поставлены в известность о начале акции, представитель «Kent Shipping» в Ростове-на-Дону позвонил капитану «Circop» и сказал, что если команда продолжит препятствовать погрузке, то он вынужден будет вызвать полицию, которая выкинет моряков с судна, – добавил Глушак. – В свою очередь мы ответили, что если к экипажу будет применен силовой метод, то об этом незамедлительно узнают СМИ, а трудовой конфликт будет решаться на другом уровне».

В итоге совместными усилиями с инспектором МФТ в Новороссийске Ольгой Ананьиной все споры были прекращены, и компания перечислила на счета моряков в общей сложности \$36 тысяч.

ЕСЛИ В НАДБАВКЕ К ПЕНСИИ ОТКАЗАНО

В Архангельске суд перестал удовлетворять иски моряков о начислении надбавки к пенсии за работу в районах Крайнего Севера. Мотив отказа – пенсия должна исчисляться по месту приписки судна. Но совсем недавно ситуация была прямо противоположная.

– Действительно, до недавнего времени, пусть исключительно через суд, все моряки добивались положенной надбавки, – говорит председатель

Северной региональной организации РПСМ Александр Красноштан. – За четыре года работы нам удалось убедить суд, что морякам положена надбавка к пенсии за работу в районах Крайнего Севера. И почему вдруг суд стал отыгрывать назад, не понятно, ведь по северным надбавкам к пенсии было вынесено множество положительных решений: даже не сотни, а тысячи! Видимо, теперь нашим юристам придется возобновить существовавшую раньше практику и ходить с каждым моряком в суд.

Эпопея с северной надбавкой началась несколько лет назад, когда пароходство решило, что моряков можно отправлять на пенсию и надбавку им не платить. Моряки пошли в профсоюз, и благодаря кропотливой работе юристов тогда удалось объяснить суду, в чем состоит истина.

Вообще ситуация с надбавками смешна до абсурда. По логике суда, если судно приписано к Новороссийску, но оно ходит в Арктику, то морякам, работающим на этом судне в Арктике, северная надбавка не положена. Зато если теплоход зарегистрирован в Мурманске, а экипаж работает в Черном море, он автоматически должен получать арктическую надбавку, даже если ни дня не работал на Севере.

В настоящее время Северная региональная организация помогает морякам, проигравшим суд по северной надбавке, подготовить апелляционные жалобы. Все моряки, кому в надбавке отказано, могут обратиться в РПСМ.

ЖЕНУ МОРЯКА ПОСЛАЛИ К ХУАНУ

Восемь лет судовладелец отказывается выплачивать Ольге Трушиной денежную компенсацию за увечье, полученное мужем на борту судна. В ноябре 2010 года после тяжелой болезни он умер, так и не дождавшись денег. Жена моряка уверена, что причиной болезни стала черепно-мозговая травма, которую супруг получил в январе 2004 года на борту рыбопромыслового судна «Волна», ходившего под государственным флагом Российской Федерации. Однако за компенсацией судовладелец по-прежнему посылает женщину к Хуану....

По версии морских волков от рыбопромыслового бизнеса, эксплуатировавших судно, за травму должен рассчитаться другой моряк: испанец Трасбач Сомоса Хуан Хосе, который, якобы, ударил Трушина молотком по голове. Хотя прямых свидетелей происшедшего нет, выглядело это следующим образом.

Трушин, старший по должности, отдал приказ своему подчиненному Трасбачу. Но горячему испанцу не понравилось, каким тоном было сделано распоряжение. Поэтому недолго думая, он тюкнул россиянина молотком по голове. В итоге Трушин с проломленным черепом оказался на больничной койке. А испанца, вероятно, чтобы не наговорил чего-нибудь лишнего, от греха подальше, через пару дней списали на берег.

По данному факту, спустя 10 месяцев после ЧП, Следственное управление при УВД Первореченского района Владивостока завело уголовное дело №951122 по статье «Умышленное причинение тяжкого вреда здоровью». Дело не закрыто до сих пор: его расследование то приостанавливается, то снова возобновляется. Испанца, объявленного в международный розыск,

не может найти даже Интерпол.

Юрист Сергей Кручинкин считает, что в этом деле слишком много не состыковок.

– Во-первых, расследование преступления на судне вправе начать капитан, – поясняет он. – Однако этого сделано не было. Кроме того, умышленное причинение тяжкого вреда считается преступлением во всех странах мира. Капитан корабля по приходу в порт любой страны должен был сдать подозреваемого полицейским властям. Но и этого не произошло. Преступника просто отпустили на все четыре стороны. А спустя 10 месяцев вдруг завели уголовное дело, причем в России.

Не для того ли, чтобы судовладелец мог уйти от материальной ответственности перед моряком? Ведь преступление списывает ее.

...каким образом на борту судна, которое работает под государственным флагом России, оказался не только гражданин Испании, якобы, совершивший преступление в отношении Трушина, но и еще целый ряд граждан этой страны, а также выходцев из столь экзотической страны, как Перу? Ведь согласно действующему законодательству Российской Федерации, регламентирующему правовое положение иностранцев в России, прием их на работу в качестве членов экипажей российских морских и рыбопромысловых судов осуществляется в разрешительном порядке. А именно: судовладелец, как их работодатель, должен обратиться за разрешением в ФМС.

Между тем вдова Трушина не исключает, что дело заведено было с одной целью – скрыть несчастный случай на производстве, чтобы не выплачивать компенсации.

Когда женщина обратилась за помощью в РПСМ, в ходе разбирательств с документами, которые она предоставила профсоюзным юристам, выяснились интересные детали.

Например, на судне «Волна» грубо нарушались международные и отечественные стандарты по обеспечению на нем юрисдикции Российской Федерации. Несмотря на то, что судно было зарегистрировано в Калининградском морском рыбном порту и принадлежало ООО «Лагуна», трудовые договоры с членами экипажа были оформлены не этим российским юридическим лицом, а некоей иностранной компанией «Best Target Development LTD» в лице ее Владивостокского представительства в России ЗАО Филиал «Доброфлот». При этом эти контракты ни по форме, ни по содержа-

нию не соответствовали требованиям ст. 57 Трудового Кодекса РФ, в которой детально описывается, что должно быть зафиксировано в трудовом договоре.

Из представленных Трушиной документов выяснялось, что расследование инцидента на борту судна в порядке статей 228-231 ТК РФ не проводилось. То есть о произошедшем несчастном случае не были поставлены в известность ни соответствующая государственная инспекция труда, ни прокуратура, ни территориальное отделение Фонда социального страхования Российской Федерации. Не была также сформирована и комиссия по расследованию этого несчастного случая: члены экипажа судна не были застрахованы в порядке, предусмотренном ФЗ «Об обязательном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний». Между тем, так как инцидент произошел на борту судна, во время несения вахты, судовладелец был обязан произвести расследование и при наличии к тому оснований выплатить компенсацию за увечье.

Кроме того, вообще непонятно, каким образом на борту судна, которое работает под государственным флагом России, оказался не только гражданин Испании, якобы, совершивший преступление в отношении Трушина, но и еще целый ряд граждан этой страны, а также выходцев из столь экзотической страны, как Перу? Ведь согласно действующему законодательству РФ, регламентирующему правовое положение иностранцев в России, прием их на работу в качестве членов экипажей российских морских и рыбопромысловых судов осуществляется в разрешительном порядке. А именно: судовладелец, как их работодатель, должен обратиться за разрешением в ФМС.

Чтобы распутать этот клубок правонарушений, РПСМ обратился в Федеральную службу по труду и занятости (Роструд) с просьбой организовать

во взаимодействии с Росморречфлотом проверку и по ее результатам принять меры инспекторского реагирования по устранению допущенных нарушений требований российского законодательства о труде. В том числе при наличии оснований для выплаты вдове умершего моряка возмещения, причитающегося ей по потере кормильца, за причиненный ему ущерб во время исполнения трудовых обязанностей на судне.

Одновременно РПСМ обратился в Генеральную прокуратуру РФ с требованием ускорить расследование уголовного дела по факту нанесения тяжких телесных повреждений Трушину. А еще профсоюз попросил прокурорских работников разобраться, почему на судне «Волна», на которое распространяется юрисдикция РФ судовладельцы не обеспечивают выполнение российских законов, включая и миграционные.

Между тем, как отмечают специалисты РПСМ, противоправные схемы эксплуатации российских морских судов в обход требований о подчинении их юрисдикции Российской Федерации не только продолжают по-прежнему носить распространенный характер, но и становятся все более изощренными. Ежегодно достоянием профсоюза становятся десятки подобных случаев, изобретатели которых, к сожалению, остаются безнаказанными.

Чтобы остановить этот правовой беспредел, профсоюз моряков предложил ввести юридическую ответственность для судовладельцев, которые не обеспечивают выполнение российских законов на судах под государственным флагом России. Соответствующие поправки в Уголовный и Административный кодексы уже направлены на рассмотрение в Минтранс. Если инициатива будет поддержана, принципиальная готовность к чему со стороны этого ведомства была заявлена, нечистоплотные судовладельцы и их поделники от круинга больше не смогут без серьезных правовых последствий для себя игнорировать отечественное законодательство.

... противоправные схемы эксплуатации российских морских судов в обход требований о подчинении их юрисдикции Российской Федерации не только продолжают по-прежнему носить распространенный характер, но и становятся все более изощренными. Ежегодно достоянием профсоюза становятся десятки подобных случаев, изобретатели которых, к сожалению, остаются безнаказанными.

РОССИЯ И ПРИБАЛТИКА: ЧТО ОБЩЕГО?

А общего между нами, как выяснилось, немало. В частности, наше общее Балтийское море и хитрые коммерсанты, с выгодой для себя осваивающие его потенциал.

Чтобы противостоять произволу работодателей, в 2006 году Международная Федерация транспортников официально объявила о запуске кампании против удобных портов, во главу угла которой поставили борьбу с социальным демпингом, по региональному принципу на первоначальном этапе. На Балтике PortofConvenience стартовала с трех прибалтийских «площадок» – Эстонии, Латвии и Литвы, сегодня не менее активное участие в ней принимает Россия. Нам удалось собрать вместе координатора РОСна Балтике от Эстонского независимого профсоюза моряков Александра Мейера и председателя Российского профсоюза докеров Василия Козаренко и узнать, какие преимущества получают от кампании РОСдокеры России, Эстонии, Латвии и Литвы. Примечательно, что наша встреча происходила аккурат в кануноопределения первого в мире претендента на позорное звание «удобного порта» – новозеландского Окленда.

МПВ: Одной из главных целей кампании против удобных портов при ее формировании объявили увеличение численности членов профсоюза. Наблюдаете ли вы повышение мотивации профсоюзного членства в подведомственных вам портах?

А.М.: В рамках кампании рассматриваются 14 портов в трех странах – Эстонии, Латвии и Литве. В ходе нашей работы мы собираем информацию с мест и тщательно ее анализируем. Можем сказать, что, конечно, профсою-

зов надо строить больше. В Эстонии, например, численность осталась на том же уровне – это порядка 10% от общего количества портовых работников. Но для того, чтобы заниматься организацией людей на местах, нужны кадры, и это большая проблема для всего профсоюзного движения. У нас в Эстонии только в конце прошлого года появились, наконец, люди, которые могут встать во главе молодежного движения. В Литве процент молодых людей не превышает 1/10 от общего количества членов профсоюза, аналогичная ситуация в Латвии. К сожалению, приходится констатировать: докер-механизатор – это стареющая профессия. Молодежь

не хочет идти в порт по двум причинам: низкая заработная плата и небезопасные условия труда.

В.К.: История нашего профдвижения ведет свое начало с 1992 года – периода перехода России к рыночной экономике и процесса приватизации портовых мощностей. Для многих стран этот вопрос очень актуален – Украина, Корея, множество европейских государств, – а у нас уже есть в этом опыт, мы на практике убедились, что неразрешимых ситуаций для профсоюза не существует. Но другое дело, что потребность в профсоюзе у людей возникает только в нестабильные времена, численность резко возрастает именно в кризисные периоды. Это все наша надежда на царя-батюшку: пока не придет кто-то и не скажет, что надо вступать в профсоюз, люди не пойдут. В этом и состоит наша задача – идти и объяснять, что мы можем сделать для них, создавать вместе новые профсоюзы. Но на это нужно время и силы, а мы пока ограничены в ресурсах. Численность у нас выше, чем в прибалтийских портах, например, в одной только первичной портовой организации в Санкт-Петербурге состоит 1800 человек. И в то же время есть серьезный потенциал для развития – Лесной порт, Рыбный, Василеостровский, шесть стивидорных компаний в Усть-Луге.

А.М.: У нас же по трем странам численность менее 1000 человек – 150 членов профсоюза в Эстонии, 178 в Литве и 600 в Латвии. На втором тренинге-семинаре РОСв Клайпеде были поставлены конкретные цели, в частности, каждый член профсоюза в эстонских портах должен привести двух новичков. Да, очень высокая планка, и

результата будет достичь очень сложно. Барьер возникает на этапе донесения информации, и это задача №1 для всего профсоюзного движения.

МПВ: Ранее вы упоминали о возможности введения единых ставок оплаты труда докеров в разных странах региона по аналогии с установлением единых ставок оплаты труда моряков, рекомендованных Морской паритетной комиссией МОТ. Эта идея до сих пор витает в воздухе?

А.М.: В процессе ноябрьского тренинга в Клайпеде действительно вновь был поднят вопрос о выработке единого стандарта для минимальной оплаты труда докеров в Балтийском регионе. Если брать статистику, которая была собрана в результате тренинга-семинара, то Литва и Латвия находятся в среднем балансе – докеры-механизаторы там получают 900-1000 евро брутто зарплаты (до вычета налогов – прим. ред.). А в Эстонии ценз ниже – от 700 до 900 евро. В Финляндии докер зарабатывает от 2700 до 3500, в Швеции порядка 3000 в пересчете на евро. Так что мы больше всех заинтересованы в приведении заработка в портах к единому образцу. Но проблема в том, что минимальная зарплата в Финляндии составляет сегодня 1000 евро, а в Эстонии 290 евро, в Латвии и Литве еще ниже. И правительства стран Балтии не заинтересованы в повышении зарплат докеров, опасаясь, что вслед за портовыми рабочими увеличения

окладов потребуют и другие категории рабочих. Развитие кампании РОСпредполагает, что на следующем семинаре, который запланирован на сентябрь, будет сделан следующий шаг к разработке общего трудового стандарта в наших портах.

В.К.: Наши докеры на Дальнем Востоке пытались подвести работодателей к закреплению минимальной заработной платы по всем портам еще в 2000 году путем заключения тарифного соглашения. Однако компании отказались. Более того, выяснилось, что у нас в стране отсутствует реальное объединение работодателей по портам, нет его и до сих пор. Когда мы обращаемся в Минтранс или Минздравсоцразвития, нам отвечают: «Это должна быть инициатива работодателей, с ними договаривайтесь». А получается, что реально договариваться-то не с кем! Мы пытались принять участие при подписании отраслевого соглашения, но нас отказывались туда принять под разными предлогами. В результате то отраслевое соглашение, которое было подписано ПРВТ (Профсоюз работников водного транспорта – прим. ред.), оказалось ниже стандартов коллективных договоров. Насколько мне известно, даже «первички» этого профсоюза во многих портах предпочитают пользоваться условиями своих колдоговоров, а не отраслевым соглашением. Возвращаясь к единым стандартам в регионе, мне представляется более реальным установление минимальных ставок оплаты труда на государственном уровне, поскольку я не думаю, что огромная Россия сможет в этом плане присоединиться к небольшим прибалтийским странам. Хотя уровень зарплат у нас схожий: от 900 до 2000 евро.

МПВ: Среди других принципов, которые должны лечь в основу признания порта «удобным», МФТ называет временный найм. Какова сегодня ситуация на местах?

В.К.: Этот вопрос для нас действительно актуален. Отмечу, что в этом плане в России ситуация благоприятней, чем в соседних странах, так как у нас сохранились учебные комбинаты,

Уровень зарплат докеров в портах стран Балтийского и Северного морей*

Страна	Средняя заработная плата/евро
Россия	900-2000
Эстония	700-900
Латвия	900-1000
Литва	900-1000
Финляндия	2700-3500
Швеция	3000
Нидерланды	4000
Германия	3500
Дания	3500

* По данным координатора кампании РОС на Балтике А. Мейера

где готовят специалистов. Однако заемный труд для наших портов – это все еще большая проблема. Через кадровые агентства, которые принадлежат тем же собственникам терминалов, в порт заводят людей по срочным или гражданским договорам, чтобы они выполняли ту же работу за меньшие деньги. А кто эти люди? Те, кто не имеют опыта работы в портах, или же те, кто в свое время был уволен за проступки вроде пьянства или воровства. Естественно, это значительно повышает угрозу безопасности на рабочих местах, несет риск и им, и их коллегам. В России в этом плане есть, на кого равняться: МПРА (Межрегиональный профсоюз работников автопрома – прим. ред.) заключил с работодателем договор, где зафиксирован процент допустимого заемного труда, и выше 10% он просто не может быть.

А.М.: Мне, как координатору портовиков в Эстонии, хотелось бы подчеркнуть, что «удобный» – это очень жесткое клеймо, и мы будем очень аккуратно подходить к его определению, учитывая интересы как работников, так и работодателя. Ведь это он платит нам деньги, и если у него не будет груза, то мы лишимся рабочих мест в порту. Что касается заемного труда, то во всех наших портах аналогичная ситуация, из-за чего скандинавские страны боятся трудовой эмиграции. Позапрошлой весной вообще произошел серьезный инцидент: бригада из Эстонии приеха-

ла в Ригу и жила прямо на территории порта! Естественно, что и оплата, и условия труда были значительно занижены. Поэтому еще одна цель нашей кампании – это учет докеров. Реестра нет пока ни в одной стране Прибалтики, Конвенцию мы так и не ратифицировали.

В.К.: А мы хоть и ратифицировали, реестра докеров тоже нет!

А.М.: В этом и состоит роль профсоюза, так как если мы не будем об этом говорить, то ничего не изменится. Для нас в Эстонии это большая тема, нередко случаются казусы – докер не может получить льготную пенсию, поскольку по действующему законодательству она полагается докеру-механизатору.

МПВ: Александр, насколько важным игроком в развитии кампании РОС является для вас Россия?



А.М.: Каждый докер является для нас «важным игроком». Если он будет видеть, что его рабочее место способно обеспечить достойную жизнь его ребенку, тогда мы сможем сказать, что добились желаемого результата. Пока же профессия докера несет определенный налет временности, в семьях портовиков нет преемственности, как это происходит в той же Финляндии, где заработок втрое выше нашего. Финны шли к этому 50 лет,

зато сегодня у них 95% портовиков являются членами профсоюза. Иное у них и отношение к грузу: если, к примеру, ожидается дождь, они не будут открывать трюма на 2 часа. У нас же что снег, что дождь – будем работать! Мы хотим получать зарплату, как в Финляндии, отдыхать там, где отдыхают финны, иметь возможность вечером пропускать по 2-3 кружки пива в хорошем баре, как они, и на работу приезжать на «Харлее». А делать для этого ничего не хотим, сидим и ждем, когда придет дядя и скажет: «Какой ты хороший, ты достоин высокой зарплаты!» Еще желательно, чтобы кто-нибудь вышел вместо меня на акцию, пока я спокойно отсижусь дома. В прошлом и позапрошлом году, когда финские порты охватили забастовки, наши работодатели кричали: «Как нам всем повезло! В Эстонию пришел груз, который не захотели обрабатывать в Финляндии!» На самом деле финские докеры ничего не потеряли, наоборот, они добились того, чего хотели. А мы от этого ничего не выиграли.

В.К.: У финнов, шведов, датчан, немцев есть многовековой опыт, мы на их фоне сильно «демпингуем». Зарплаты у нас значительно ниже, и работодатель от этого выигрывает – дешевле отправить судно на разгрузку в Прибалтику или Россию. Но нам-то от этого не легче! Балтийское море сравнительно невелико, и наши порты занимают на нем львиную долю. Поэтому мы должны вести единую политику по принципу «Не хотите разгрузиться здесь – не сможете разгрузиться нигде», и тогда добьемся результатов.

А.М.: Это одна из конечных целей кампании РОС. Мы не устаем повторять: в руках докеров ключи от транспортно-портного потока, ведь груз, который идет через наши порты, – это золотая жила для работников. Хотелось бы довести эту истину до сознания каждого.

ITF ОБЪЯСНЯЕТ...

«Удобный порт» – это порт или терминал, где стандарты охраны здоровья и безопасности или условия труда ниже уровня, приемлемого для МФТ и аффилированных профсоюзов. Международные компании имеют глобальные каналы поставок и часто уделяют внимание только размерам чистой прибыли и увеличению своей рыночной доли. Для оптимизации результатов некоторые работодатели нанимают сотрудников не на постоянной основе и не реагируют на снижение стандартов безопасности. Некоторые глобальные компании при этом отдают предпочтение портам, где рабочая сила дешевле и не нужно соблюдать строгие стандарты охраны здоровья и безопасности или создавать должным образом организованные профсоюзы.

Данная кампания сфокусирована на 7 основных темах:

- конкуренция;
- приватизация;
- права профсоюзов;
- гарантия работы;
- коммерциализация;
- временный найм;
- охрана труда и техники безопасности.



Сухогруз «Hakki Cillioglu» может быть утилизирован. Как сообщает агентство «Апсныпресс», соответствующее решение склонно принять де-факто правительство Абхазии.

ТУРЕЦКИЙ ГАМБИТ

Заключения моряков турецкого сухогруза «Хакки Чиллиоглы» (Hakki Cillioglu, флаг Панамы) начались в феврале 2011 года, когда судовладелец перестал выплачивать зарплату. Члены экипажа, состоявшего из пяти граждан Азербайджана, четырех граждан Грузии и пяти турецких подданных, надеялись, что это временные трудности. Судовладелец обещал расплатиться с долгами весной, как только сухогруз начнет работать по контракту на перевозке щебня из Абхазии для олимпийских объектов в Сочи. Однако надежды моряков не оправдались.

5 мая 2011 года сухогруз «Хакки Чиллиоглы», на борту которого находился попутный груз – металлолом, встал на рейд в сухумском порту. Но ни грузополучатель, ни представители судовладельца, обещавшего морякам золотые горы, так и не объявились. Экипаж оказался брошен на произвол судьбы. Хотя тогда ситуация

не казалась такой критичной. Через свои «родные профсоюзы» моряки попросили помощи у инспектора ITF в Новороссийске Ольги Ананьиной.

– Я связалась с турецкими коллегами, – вспоминает Ананьина. – Они и нашли судовладельца. Но тот заявил, что его фирма обанкротилась, и наотрез отказался рассчитываться с экипажем, а вскоре и вовсе перестал отвечать на звонки.

Осенью на борту закончились запасы топлива и продовольствия.

– Администрация порта Сухуми стала оказывать помощь морякам. На сухогруз было доставлено топливо, вода и питание: овощи, крупы, консервы, – рассказывает Ананьина.

Между тем члены экипажа стали покидать судно. Сначала домой уехали турецкие моряки, затем – азербайджанцы. А вот граждане Грузии – Георгий Сапанадзе, Манучар Болквадзе, Азиз Варшанидзе и Сулхан Цецхладзе оказались в самой настоящей западне.

Российский профсоюз моряков совместно с Международной конфедерацией профсоюзов работников водного транспорта (МКПРВТ) и Международной миссией красного креста (ММКК) оказал содействие четырем грузинским морякам в возвращении на Родину. Турецкий судовладелец бросил их на произвол судьбы у берегов Абхазии.



Дело в том, что Грузия не признает независимость Абхазии и считает эти земли своей «оккупированной территорией». По грузинским законам об «оккупированных территориях» граждане, въехавшие в Абхазию не с территории Грузии, считаются нарушителями государственной границы. Грузинские моряки в случае схода на берег, согласно этому закону превратились бы в «предателей родины» и «пособников оккупантов». Дома им грозил реальный тюремный срок. Профсоюз моряков Грузии по этим же причинам не мог напрямую обратиться к абхазским властям, которых для них, вроде как, нет. Так банальный трудовой конфликт превратился в международную политическую проблему. Без вмешательства третьей стороны ситуацию решить было невозможно.

В феврале 2012 года профсоюзы Грузии снова обратились за помощью к российским коллегам в МКПРВТ и РПСМ.

— Сразу после обращения профсоюза моряков Грузии мы попросили оказать содействие в разрешении конфликта Российский профсоюз моряков, — рассказывает председатель МКПРВТ Георгий Столяренко. — Кроме того, от имени своей организации направили обращение к президенту Абхазии, обратились в посольство Абхазии в Москве, а так же к группе грузинских советников при швейцарском посольстве.

РПСМ провел предварительные консультации и направил обращение в МИД Абхазии.

— Реакция на наше письмо была практически мгновенной, в ходе телефонных бесед нас заверили, что сделают все возможное для скорейшей репатриации моряков, — рассказывает первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

Так же к разрешению проблемы подключилась Международная миссия красного креста в Абхазии.

— Пока моряки находились на борту, администрация Сухумского порта не раз оказывала им помощь продовольствием и деньгами, заправляла судно горючим, — сообщили в пресс-службе правительства Абхазии. — Но нужны были гарантии, что по возвращении на Родину к морякам не будут применены санкции, предусмотренные грузинским законом «Об оккупированных территориях».

К 31 марта 2012 года такие договоренности были достигнуты. Передача моряков проходила на грузино-абхазской границе на мосту через реку Ингур, и напоминала сцену из фильмов про шпионов. Вначале морякам в Сухумском порту выдали абхазские визы. Затем сотрудники абхазского МИДа усадили мореходов в джипы и доставили на машине к пограничному посту Ингур, где им проставили штампы на выезд из Абхазии. После чего моряки перешли на территорию Грузии, где их встречали пограничники и представители официальных властей, в частности, министр экономики Вера Кобалия. Так завершилось путешествие грузинских моряков к Абхазским берегам.

— Только благодаря совместным усилиям профсоюзов нам удалось изменить ситуацию, — считает Столяренко.

Между тем история с сухогрузом «Хакки Чиллиоглы» на этом еще не закончилась. Сейчас, по словам Столяренко, МКПРВТ решает, как восстановить трудовые права и выплатить членам экипажа задолженности по зарплате. Однако, скорее всего, сделать это будет невозможно. Абхазия — государство непризнанное. Процедура ареста судна с целью его продажи для погашения задолженностей перед экипажем и портовыми властями в любой другой стране, кроме России, не будет считаться законной. Да и покупатель на судно, которое нуждается в ремонте вряд ли найдется.

Между тем злополучный пароход продолжает стоять на рейде в порту Сухуми. Судовладелец, кинувший на произвол судьбы грузинских моряков, нашел им замену. По информации инспектора ИТФ Ольги Ананьиной, это граждане Азербайджана. Турецкий судовладелец посулил им баснословные зарплаты. Однако надежды на то, что он выполнит свои обещания, нет.

— По сути дела обман продолжается, — считает Ананьина. — И в скором времени появятся новые пострадавшие.

В шахматах есть такое понятие: гамбит, когда шахматист жертвует фигурой для получения преимуществ и выгод на шахматном поле. И турецкий хозяин судна «Хакки Чиллиоглы», судя по всему, не считает моряков за людей. Для него они всего лишь пешки, которых он с легкостью приносит в жертву ради денежной выгоды. Бросив на произвол судьбы один экипаж, теперь он кидает другой. Такой вот турецкий гамбит.

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ

Накануне выпуска очередного номера нашего журнала молодым активистам РПСМ удалось лично поздравить братский морской профсоюз Украины ПРМТУ с двадцатилетием.

НА ДЕРИБАСОВСКОЙ ОТЛИЧНАЯ ПОГОДА!

Сразу поразил географический размах «прописки» гостей праздника – поздравить юбиляра собрались более 70-ти представителей морской отрасли со всех уголков Украины, России, Германии, даже координатор ИТФиз Аргентины! Не случайно было выбрано и место проведения торжества – Карпаты, ведь украинского моряка Черным морем не удивишь, а свежий горный воздух и для здоровья полезен, и настроение поднимает.

Здесь, в живописном местечке в Закарпатье, укрепляли солидарность курсанты и студенты, портовики, докеры и моряки разных возрастов – благо спектр профессиональной принадлежности членов ПРМТУ весьма широк, чему можно позавидовать белой завистью. Вместе они вспоминали, с чего началось профсоюзное движение

в бывшем СССР, как оно строилось в современной Украине, и с чем ПРМТУ подходил к знаковой дате.

Среди наиболее значительных достижений профсоюза – создание одной из крупнейших организаций молодых транспортников на постсоветском пространстве. Украинские моряки появились в ней сравнительно недавно, в начале 2011 года, и взяли если не количеством, ведь по роду профессии их сложно собрать на берегу, то качеством. «Рупором» их воли стал бывший штурман, 29-летний заместитель председателя Олег Григорюк.

Сама манера разговора этого украинского моряка выдает в нем коренного одессита, чувства юмора ему не занимать. Он с удовольствием рассказывает забавные байки из своей моряцкой жизни и иронично отвечает о политических играх в стране. «Когда нечего ловить на берегу, выход один – уходить в море», – так молодежь

**Председатель РПСМ
Юрий Сухоруков:**


**МОЛОДЕЖЬ – ГЛАВНЫЙ
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
РЕСУРС ПРОФСОЮЗА,
ЭТО НЕ ТОЛЬКО НАШЕ
БУДУЩЕЕ, НО И
НАСТОЯЩЕЕ**

”



коротко объясняет, почему морские профессии в Украине «в ходу».

Одесса – синтез всей морской составляющей страны. Тут вам и круинги, которые в свое время возникали как грибы после дождя (сегодня их на город более 500!), и академия, востребованная молодыми людьми со всех концов страны (диплом ОМНА открывает двери голландских, бельгийских, британских, греческих, норвежских, японских, датских и немецких судоходных компаний), и, конечно, профсоюз, готовый в трудных ситуациях подставить моряку крепкое братское плечо.



Но где есть «золотое дно», обязательно найдутся «паразиты». Хитромудрые дельцы, разглядев в украинских морях «потенциал», поставили буквально на поток серые схемы продления морских дипломов. Человек платит, и на следующий же день он может забрать готовые документы для работы в море.

«Говорить о соблюдении безопасности на море в этих обстоятельствах просто смешно! – эмоционально высказывается молодой зампредела. – А, бывает, что кидают и моряков: заплатил, а фирма на завтра закрылась! Решать эту проблему надо, ведь поставка кадров на мировой торговый флот – один из важных компонентов развития нашей экономики».

Сколько их, украинских моряков, по головам никто не считал, зато знают, что они везде. Олег называет цифру в 70 тысяч человек и еще одну, связанную с первой, – 1.6 миллиардов долларов, именно столько ввозят в страну украинские моряки своей зарплатой. На берегу они строят квартиры (кстати, цены на недвижимость в Украине не намного уступают «питерским»), покупают автомобили и пр. Их весомый вклад ценят на всех уровнях, именно поэтому, случись что с украинским моряком, «на ушах» стоит вся страна. Даже первым лицам государства неважно встретить у трапа бывших плен-



ников сомалийских пиратов, а Уполномоченному Верховной Рады по правам человека – заслуженно наградить российского моряка, и.о. капитана знаменитой «Фаины» Виктора Никольского за спасение украинских коллег.

ПОСОБИЕ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

Теперь немного истории. Молодежное движение ПРМТУ ведет свое начало от 2008 года – именно тогда в профсоюзе четко осознали необходимость в кадровом резерве. Председатель ПРМТУ Михаил Киреев призвал все первичные организации принять участие в формировании Молодежного совета и делегировать туда своих представителей. Призыв поддержали лидеры на местах, крыло оформилось официально, и работа сразу же закипела. На тех предприятиях, где с молодежью, на первый взгляд, было туговато, проводили органайзинг по следующей схеме: на первом этапе регулярно устраивали собрания до тех пор, пока не сформировался костяк молодых и активных работников, готовых менять условия своего труда к лучшему. На втором происходило их «сдруживание» – проводили тематические вечера, совместные выезды, после чего уже в крепкой и надежной команде ребята погрузились в работу. Сегодня члены Молодежного совета ПРМТУ есть в каждой первичной организации, а их, ни много ни мало, 69!

Учитывая то, что главной целью Молодежного совета ПРМТУ остается пополнение профсоюзного актива, его деятельность за прошедший период, безусловно, достойна наивысшей оценки. Так, проведен целый ряд семинаров с участием представителей братского

профсоюза Дании ЗФ, обучающие курсы для сотрудников интерклубов, несколько масштабных форумов и выездных мероприятий, а на ряде предприятий отрасли в колдоговоры удалось внести новый раздел «Работа с молодежью».

Плотно взаимодействует молодежь ПРМТУ с благотворительным фондом «Мортранс». Через него удастся оказывать помощь в участии талантливых курсантов морских учебных заведений в творческих конкурсах, регулярно проводить выезд курсантов Одесской национальной морской академии на военно-патриотический слет, а для учащихся Одесского профессионального лицея морского транспорта закупили спортивный инвентарь.

МОЛОДЕЖЬ РУЛИТ!

Благодаря наличию этого самого молодежного профактива, сконцентрированновокруг Одессы, профсоюз с размахом проводит самые разнообразные тематические акции. Чтобы наглядно продемонстрировать результативность, расскажем о кампании против пиратства, известной под именем «Enoughisenough». Украине, кстати, удалось занять 3 место по количеству собранных подписей!

Пиратство для украинских моряков, ясное дело, тема злободневная: упрямая статистика говорит, что каждый 5-й пленник – гражданин Украины. Поэтому, когда ИТФдала клич в виде петиции по борьбе с «чумой XXIвека» всем членским организациям, ПРМТУ особенно горячо поддержал идею. Креативщиком выступила молодежь – они решили подойти к задумке неформально и не стали по примеру профсоюзов других стран собирать подписи

лишь у действующих моряков. Вместо этого в разгар туристического сезона на Приморском бульваре Одессы установили палатку, где подписантам петиции еще и вручали небольшие презенты. За какие-то четыре дня неравнодушных набралось огромное количество! Аналогичная кампания прошла и в ведущих морских учебных заведениях города – академии и университете.

Другой хороший пример – первая Всеукраинская морская выставка. Здесь воспользовались опытом Филиппин, где ИТФи МОТ в честь Года моряка провели тематическую выставку. Украинцы обошлись собственными национальными ресурсами и подтянули к участию круинги, страховые компании, даже банки, которые выдают кредиты морякам. Самым востребованным стендом стала точка ИТФ, где инспектор Наталья Ефрименко разъясняла морякам вопросы задолженностей и нарушений условий трудовых контрактов. У жен моряков особой популярностью пользовался стенд юриста ИТФ, курсанты тянулись к стойкам круинговых компаний, чтобы узнать о будущей работе, а школьники изучали условия поступления у стенда морской академии. Не остались за бортом и ветераны флота – им раздавали полезные подарки сотрудники фонда «Мортранс». В общем, довольны остались и посетители, и организаторы, которые договорились проводить подобные мероприятия ежегодно.

Рулит молодежь и в информационно-пропагандистской работе. Своими силами они проводят промо-акции профсоюзного журнала «Морской», ребрендинг сайта и, несмотря на многообразие профессий членов

ПРМТУ, подавляющее большинство новостей посвящают именно морякам. Тут мы даже смогли поделиться с украинцами собственным опытом, ведь сайт и журнал РПСМ уже прошли этапы становления и заняли прочную нишу на российском отраслевом информационном пространстве.

HERETOSTAY!

Пока украинцы и россияне обменивались опытом, в другой части земного шаратакже в фокусе была морская молодежь – это австралийские моряки собрались на очередную Национальную конференцию профсоюза MUA. Примечательно, что тема молодежного движения шла первой по повестке дня. В центре внимания делегатов оказался процесс подготовки образования молодых людей, решающих связать свою жизнь с морем, активное участие в котором принимает MUA. По словам национального секретаря MUA Пэдди Крамлина, профсоюз будет и впредь всемерно способствовать увеличению количества будущих моряков в наиболее динамично развивающемся секторе – нефтегазовых проектах у северо-западного побережья Австралии, Тимора, Папуа Новой Гвинеи и в Бассовом проливе.

Запущенная в том же 2008 году молодежная политика этого профсоюза концентрируется, прежде всего, на создании перспектив в судоходстве для молодых людей и девушек. В частности, это касается своевременного проведения реформ в соответствии с потребностями времени и введения на государственном уровне стимулов для развития отрасли. Уже в 2010 году молодым активистам MUA доверили провести

рабочую встречу с членами Парламента по вопросам безопасности на море и в порту. Итогами обсуждения обе стороны оказались вполне удовлетворены.

Другим немаловажным аспектом деятельности молодежного движения MUA с момента его оформления является усиление международной солидарности. В «урожайном» 2010 году его представитель Пол МакАлер вошел в состав молодежного комитета ИТФ, что дало возможность австралийским морякам лоббировать свои интересы на высоком уровне, вносить предложения в тексты коллективных договоров, участвовать в разработке политики ИТФ. А в глобальном смысле австралийские моряки получили поддержку из-за рубежа: при возникновении трудовых конфликтов на акции за их права выходят коллеги с братских морских профсоюзов по всему миру, точно так же это негласное правило работает и в обратную сторону. Так, в австрало-нидерландском тандеме удалось провести масштабную кампанию «PuttheMoneyBack», а в последнее время серьезно укрепляется сотрудничество с Норвежским профсоюзом моряков – его представители выступили гостями конференции и пообещали коллегам всестороннюю поддержку.

Вот так на разных континентах успешно реализуются программы поддержки морской молодежи в соответствии с реалиями жизни, потребностями отрасли, политическими и экономическими особенностями. Общее во всех случаях одно – осознание того, что без молодежи и внимания к их проблемам развитие любой организации невозможно.





Летом прошлого года Российский профессиональный союз моряков и журнал «Морской профсоюзный вестник» объявили о старте конкурса рассказа «Мой первый рейс». Это конкурс для молодых моряков в возрасте до 35 лет и курсантов морских учебных заведений. Для участия нужно написать и прислать нам свою историю о том, почему вы выбрали море, о чем думали, когда впервые поднимались по трапу и кто стал для вас главным наставником. Нам и нашим читателям интересно знать, что испытывает молодой человек, впервые столкнувшийся со стихией, сразу ли проявляется синдром «замкнутого пространства» и как справиться с тоской по дому?

В нашем конкурсе уже активно участвуют курсанты Беломорско-Онежского филиала «Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций». В этом номере мы представляем рассказ курсанта 4 курса электро-механического отделения Анатолия Шматкова о его первой практике на морском судне.

Напоминаем, что рассказы принимаются до июня текущего года, после чего будут подведены итоги, а победителям вручат памятные подарки от РПСМ.

МОЙ ПЕРВЫЙ РЕЙС: РИГА-УИСБИЧ

ЧЕРЕЗ ЗИМНИЙ ДВОРЕЦ – К ДОМСКОМУ СОБОРУ

Автобус по маршруту Петрозаводск-Санкт-Петербург-Рига отправлялся в три часа ночи – не самое лучшее время для поездок. В районе 2 часов к месту отправления стал постепенно подходить народ, нас собралось 9 человек – все местные. Ребята познакомились, спрашивали друг у друга, кто где работал раньше. Только я один, простой курсант-практикант, не мог ничего рассказать о своей моряцкой жизни и поддержать разговор. От этого стало немного не по себе, но коллеги утешили, сказали, что каждый испытывает нечто подобное перед первым рейсом.

Когда подъехал наш автобус, началась «загрузка». Больше всего вещей оказалось у капитана, одних только книг всяких и рабочих пособий был целый чемодан – оно и понятно, ведь ему столько всего понадобится в течение контракта! Я смотрел на него и думал о том, какую огромную ответственность несет этот человек, да и вообще любой капитан современного судна. Бессонные ночи, общение с портовыми и прочими властями, трата времени на таких практикантов, как я, которые впервые попадают на судно и ничего толком не знают, ответственность за весь экипаж и за судно, которым ты управляешь! От осознания этого я проникся большим уважением к нашему капитану.

Утром наш автобус подъехал к Питеру. Здесь предстояло оформление Шенгенских виз через Латвийское консульство. Отстояв огромную очередь, мы наконец подали документы. До выдачи готовых виз нужно было ждать несколько часов, и с целью убить время наш экипаж разбрелся кто куда. Вместе с помощником я отправился на набережную лейтенанта Шмидта. Мы сели на лестницу, прямо у ног раскинулась Нева. Солнечные лучи скользили по памятникам архитектуры, представляя

взору всю красоту этого волшебного города. Разговоры наши сводились, конечно же, к морю, к особенностям нашей работы. Я с интересом слушал рассказы ребят, кто как начинал свою карьеру, как отправлялся в свой первый рейс. За беседой время пролетело незаметно – пора было возвращаться в консульство за документами. Мы получили визы и продолжили путь к нашему судну.

В пути до Ивангорода удалось выкроить немного времени для сна. Проснулся я уже на госгранице, и сразу же возникло непривычное чувство, нечто смешанное между тоской и острым ощущением опасности, ведь я впервые покидал свою Родину. Скоро после прохождения всех таможенных формальностей моя страна осталась по ту, другую, сторону. Но долго грустить мне не пришлось – едва увидев европейскую чистоту Нарвы, я снова провалился в глубокий сон.

ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА

Примерно в 7 утра мы наконец подъехали к Риге. Встретил нас, как и положено, агент, разместил всех в микроавтобусе. Предстояла очередная «встреча» с пограничниками. Ребята были спокойны, а я никак не мог унять волнение в ожидании своего первого в жизни судна. В голове крутились вопросы: какое оно, какую выделяют каюту, сработаемся ли с ребятами, как я поведу себя, впервые оказавшись на борту в качестве члена экипажа? Из Онеги в Ладогу я часто путешествовал по воде пассажиром, но разве может сравниться это с настоящей работой на судне!

Оставив позади все оформления и формальности, мы поехали к причалу. Перед воротами порта Риги волнение усилилось во сто крат. Как назло, за КПП наш автобус попал в лабиринт досок, и водителю пришлось долго крутиться между пакетов. Выбравшись, мы



Анатолий Шматков:

В СВОЙ ПЕРВЫЙ РЕЙС НА ПРАКТИКУ Я ПОЛУЧИЛ НАПРАВЛЕНИЕ НА ТЕПЛОХОД «МЕГ». О СУДНЕ ЗНАЛ НЕМНОГО – ЧТО ЭТО СУХОГРУЗ, ЧТО ХОДИТ ОН ПОД ФЛАГОМ ПАНАМЫ, И ЧТО ЖДЕТ НАС В ОДНОМ ИЗ ПОРТОВ ЛАТВИИ. НАКАНУНЕ РЕЙСА ИНСПЕКТОР ОТДЕЛА КАДРОВ КОМПАНИИ «ПЕТРОКРУИНГ» ДАЛ МНЕ ПОСЛЕДНИЕ УКАЗАНИЯ, Я ЕЩЁ РАЗ ПРОВЕРИЛ ДОКУМЕНТЫ И СО СПОКОЙНОЙ ДУШОЙ ОТПРАВИЛСЯ ДОМОЙ.



неожиданно попали прямо к трапу. «Ну, вот и сбылась твоя мечта», – молнией пронеслось в голове.

На поверку «МЕГ»оказался не таким большим, каким рисовало мое воображение, его длина составляла где-то около 80-ти метров.Позже я узнал, что такие суда моряки называют «малышами». Первым из экипажа мы увидели вахтенного, заметив нас,он заулыбался: как-никак, смена приехала! Выгрузиться нам помог сменяющийся экипаж. Улыбки на лицах ребят говорили о том, что даже долгая дорога не в тягость, когда возвращаешься домой к своим семьям. Далее последовали долгие прощания, объятия, напутствия, пожелания спокойного рейса и скорейшего возвращения, после чего ребята загрузились в наш автобус. А я лишний раз убедился, что моряки – самые вежливые люди на свете.



«ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ!»

«МЕГ»был уже загружен досками, и нам предстоял рейс в Уисбич (Англия). Вместе с «секондом» мы стояли по местам швартовки, когда с мостика раздалась команда: «На баке, отдаём продольные!» Второй лихо ворочалшвартовыми, выбирая их, пока я был на подхвате. После того, как швартовывы были отданыи сухогруз развернулся, я поднялся в рубку – наступила моя вахта. Пока я знакомился с рубкой, мастер о чём-то говорил с лоцманом. Лоцмана мы «сдали», когда вышли с Даугавы. Теперь наш экипаж остался с морем один на один.

Мы шли на среднем ходу, предстояло пять дней перехода. Мастер объяснял мне, какие приборы есть в рубке, для чего они нужны, а я старался впитать и запомнить все, что слышал от каждого члена экипажа и особенно от капитана. Мне предстояло узнать так много нового и интересного, чего я никогда не понял без практики!

Тем временем на море началось волнение в 5 баллов. С непривычки меня укачало и стало мутить, но я стойко продолжал нести вахту. Увидев мое позеленевшее лицо, капитан предложил мне спуститься в каюту и полежать, но я посчитал, что это было бы слишком нагло с моей стороны, и отказался, решив отстоять до конца свою вахту. Рядом с этим мужественным человеком, который и бровью

не повел в минуты, показавшиеся мне, новичку, очень опасными, я набирался смелости, боролся со своим внутренним состоянием и целиком отдавался работе. Его спокойствие и уверенность постепенно передавались мне, и я вдруг почувствовал себя на седьмом небе – оттого, что выбрал настоящую мужскую профессию, которая полностью изменит мой характер и мою жизнь.

Лишь после того, как время моей вахты закончилось, и я получил разрешение капитана, позволил себе спуститься вниз. До Англии оставалось совсем немного, и мне хотелось выспаться прежде, чем я впервые увижу эту далекую страну.

ЗЕМЛЯ!

Лоцманский катер должен был подойти к нам в заливе Уош. Погода стояла теплая и солнечная – совсем не характерная для Англии, как я тогда подумал. Вдруг я почувствовал, как наш «МЕГ»разворачивает на якоре. «Секонд»объяснил, что это приливное и отливное течения. Как только лоцман поднялся на борт, мы снялись с якоря и стали двигаться к безымянному каналу. Он оказался настолько узким, что мне с трудом велось, что мы не сядем на мель или не заденем своим бортом его берег! Спасибо нашему лоцману – этот опыт-

ный человек без проблем провел нас в порт назначения.

Предстояла швартовка к причалу. Шпринг закреплен, продольные отдалены. «Крепи всё, так стоим!» – раздалась команда с мостика. Я наконец-то выдохнул – здесь завершился мой первый-морской переход. Полный впечатлений и эмоций я спустился в каюту.

Вообще наша работа одновременно удивительна, опасна и не так романтична, как я представлял ее ранее. Такая мысль пришла мне в голову после того, как мы оставили за кормой сотни миль. Когда ты отдаёшь якорь или выбираешь его и швартуешься, нет ничего романтического, ничего того, о чем пишут в приключенческих романах и повестях. На каждом шагу моряка подстерегает опасность, и приходится глядеть в оба, чтобы не стать жертвой случая. И в то же время мне удалось повидать страны, в которых я никогда не был, вряд ли оказался бы, если бы не связал свою жизнь с морем. Мои сверстники-лишь мечтают об этом, а тут – первый контракт, и столько новых интересных мест!

Наверное, многие мне завидовали. А ведь впереди у меня ещё столько всего – множество рейсов, далекие континенты, новые страны и люди, разные культуры. Но самое главное – только теперь, пройдя свою первую практику, я с уверенностью могу сказать, что сделал правильный выбор профессии».

Тревожный сигнал поступил в Южную территориальную организацию Российского профсоюза моряков (ЮТО РПСМ) с борта сухогруза «Аликбер Пашаев». Моряки сообщили, что зарплату им не платят уже несколько месяцев. Технический инспектор труда Игорь Холявка посетил судно и выяснил, какова истинная ситуация на борту и как защищены трудовые права экипажа.

«Аликбер Пашаев» встал под погрузку у четвертого причала Новороссийского морского торгового порта. Судно под российским флагом с портом приписки в Махачкале с виду производит впечатление приятное: чистое, ухоженное, порядок снаружи и внутри. Учитывая, что в этом году ему стукнуло восемнадцать лет, остается отдать должное усердию и профессионализму его экипажа. Однако судовладелец – московская «Межрегиональная транспортная корпорация» – старания моряков явно не ценит. Стоило поднять судовую документацию и поговорить с экипажем – это стало очевидным, серьезные нарушения посыпались как из рога изобилия.

ЗАРПЛАТУ БРАЛИ С БОЕМ

Трудовые договоры моряков противоречат требованиям коллективного договора РПСМ, действующего на судне, трудовому законодательству Российской Федерации Кодексу торгового мореплавания. В контрактах не указан размер зарплаты, выплачивается она с двух-трехмесячной задержкой, учет рабочего времени вообще не ведется. При экипаже в девять человек и дальних переходов (последний был сделан из Триполи) это может означать только одно: люди работают на износ, но овертайм при этом не получают.

По сути дела, судно находится в режиме жесткой экономии. Конечно, голодными моряки не ходят, и рабочая одежда на них хоть и старенькая, но добротная. Но кормят их всего на семь долларов в день. А этого хватает впритык. Повар Галина Михайленко вынуждена идти на всяческие ухищрения, чтобы досыта накормить команду.

– Дошло до того, что каждый раз мне приходится делать выбор между нормальным куском мяса для супа и более-менее приличным средством для мытья посуды. В результате я работаю без перчаток и пользуюсь чистящими средствами сомнительного происхождения, – рассказывает Галина Александровна. – В последний раз во время рейдовой стоянки в порту Феодосии на судне закончилась пресная вода. Капитан настоял, чтобы я мыла посуду забортной. Руки с тех пор покрылись экземой, до сих пор вылечиться не могу.

Режим жесткой экономии затронул не только экипаж. Работники новороссийского «PortStateControl», проводившие инспекцию параллельно с профсоюзной, тоже нашли серьезные нарушения. Например, на судне оказались просрочены аккумуляторы аварийного оборудования. Сразу понятно: «Межрегиональная транспортная корпорация» работает по проверенной схеме субстандартного судходства и не потратится на устранение нарушения, пока что-то не сломается или в очередном порту власти не ткнут в проблему пальцем. Естественно, при таком под-

ходе судно – это потенциальная угроза безопасности мореплавания. Держится оно только на честном слове и добросовестности своей команды.

Жалобы на многомесячные задержки зарплаты и отвратительное снабжение с судов, принадлежащих «Межрегиональной транспортной корпорации», были и раньше. Шесть пароходов, которыми оперирует компания, уже получили статус проблемных: они постоянно попадают в поле зрения Российского профессионального союза моряков. С того же «Аликбера Пашаева» сигнал SOS уже поступал в августе 2011 года. Тогда РПСМ тоже пришел на помощь морякам. В результате работодатель рассчитался по долгам, выплатив семерым членам плавсостава четырехмесячную задолженность в пятьдесят тысяч долларов. Но и после этого каждая смена экипажа получала свои кровные с боем.

Профсоюзная инспекция выявила, что и сейчас мало что изменилось: «Межрегиональная транспортная корпорация» задолжала повару Галине Михайленко и матросу Алексею Шорину заработную плату в размере ста семидесяти тысяч рублей. Под угрозой ареста судна представитель компании был вынужден сдаться и привез наличные на борт. Представители ЮТО РПСМ покинули судно лишь после того, как с матросом и поваром рассчитались до последней копейки.

– Мы пристально следим за ситуацией на судне и будем настаивать, чтобы судовладелец увеличил число членов экипажа в случае длинных переходов, – говорит Холявка. – В этом году Президент Российской Федерации подписал Федеральный закон «О внесении изменений в статью 29 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации», и теперь моряки на судах под российским флагом могут обращаться в суд с иском о выплате зарплаты по месту нахождения судна или в порту приписки. И в обеспечение иска требовать ареста судна. РПСМ добивался принятия этой поправки в течение десяти лет.



СМЕРТЕЛЬНАЯ РЫБАЛКА

Незаконное, неучтённое и нерегулируемое рыболовство в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) – угроза международному судоходству, – считает председатель профкома РПСМ города Владивостока, инспектор МФТ Петр Осичанский. Участник конференций МФТ по рыболовству, проходивших в Лас Пальмасе и Мадриде в начале года, он ответил на вопросы о проблемах моряков-рыбаков, существующих в отрасли:

Проблемы моряков и рыбаков, плавающих на судах под удобным флагом, волнуют морскую общественность как минимум уже лет 20, с тех пор как владельцы рыболовных компаний стали эксплуатировать свой флот под удобным флагом. Вот тогда они и попали под пристальное внимание МФТ и входящих в него профсоюзов. Эти проблемы связаны не только с отсутствием достойных условий труда моряков, низкой зарплатой и многомесячными задержками по ее выплате, но и с использованием флота в различных видах противоправной деятельности на море. Я имею ввиду браконьерство и контрабанду морских биоресурсов. Особенно это характерно для Дальневосточных морей России. Следует особо подчеркнуть, что браконьерство влечет за собой нарушение Международных конвенций в сферах охраны труда, прав человека, защиты окружающей среды, правил морского международного судоходства, а также миграционного, промыслового, природоохранного и трудового законодательства государств, в водах которых они занимаются противоправной деятельностью.

– Как это выглядит в российской действительности?

– В России это незаконное пересечение государственной границы, организация нелегальной миграции членов экипажей, контрабандное перемещение промысловых судов за рубеж с их дальнейшим выводом под так называемые удобные флаги, нарушение правил ведения судовых и грузовых документов, подлог регистровой и разрешительной документации, невыполнение требований контролирующих органов и т.п.

Статистика задержаний браконьеров показывает, что количество судов указанной категории в дальневосточных морях, несмотря на некоторое снижение, остаётся существенным (так, в 2007 году на Камчатке, Сахалине и в Приморье задержано 93 подфлажных судна, в 2008 – 67, в 2009 – 77, в 2010 – 83, в 2011 – 65).

Главным объектом браконьерства на Дальнем Востоке России является краб. Сбыт незаконно добытой продукции производится в ближайшие к местам промысла иностранные порты: Пусан, Донгхэ, Мокпхо в Республике Корея; Вакканай, Ханасаки, Румои и Отару в Японии.

– Кто и каким образом трудоустраивает российских рыбаков на такие суда?

– Самое печальное, что нередко они это делают сами, выезжая в Корею по заграничному паспорту и там уже садятся на браконьерские шхуны. Но есть и нелегальные круинги, или просто дельцы, которые, набрав людей по бегущей строке телевизора, исчезают. Это чистой воды криминал. Криминальный характер организации промысла не способствует созданию соответствующих условий труда для рыбаков. Учитывая, что большая часть подфлажников находится в собственности у представителей криминальных структур, вряд ли стоит ожидать, что они будут блюсти интересы членов экипажей.

Известны факты, когда на таких судах устанавливался жёсткий, практически рабский, режим работы, вводилась система штрафов за неповиновение, практиковалось психологическое и физическое давление. Доставленные в районы промысла нелегальными способами моряки, не имея ни соответствующих документов, ни контрактов, становятся заложниками, находясь на положении рабов.

– Насколько это опасно для самих рыбаков?

– Смертельно опасно. Ежегодно в мире регистрируется 24 000 смертей и несчастных случаев со смертельным исходом среди экипажей рыболовных судов. Это в шесть (!) раз выше, чем в транспортном флоте. У нас на Дальнем Востоке известны случаи, когда в угоду судовладельцам, капитаны судов подвергали смертельной опасности жизнь своих подчинённых, пытаясь намерено затопить суда, дабы

График задержания судов под удобным флагом за браконьерство 2004-2011 гг.

уйти от ответственности. Это РШ «Китами Мару», флаг Камбоджи, 2009 год, экипаж спасён береговой охраной. РШ «Финист», флаг Камбоджи, 2011 год, экипаж также спасён береговой охраной. В двух других случаях люди погибли: РШ «Кисука», флаг Камбоджи, 2009 год, перевернулась в результате превышения максимальной загрузки судна; РШ «Партнёр», флаг Камбоджи, 2011 год, затонула вследствие повреждения корпуса судна и обледенения, весь экипаж – 11 человек погибли.

В конце декабря 2011 года в проливе Лаперуза затонула рыболовецкая шхуна «Гинга» (другое название «Альфа-3»), флаг Камбоджи, 8 человек экипажа, все погибли (пятеро русских, трое индонезийцев) а в Татарском проливе – РШ «Фог» (другое название «Success»), флаг Камбоджи, экипаж удалось спасти.

– Каковы причины непрекращающихся проблем в рыбной отрасли России?

– Причина, в общем, одна: проводимые реформы и безудержная при-

ватизация привели к развалу крупных рыбодобывающих предприятий, появлению множества мелких предприятий, сокращению рыбаков и почти полному развалу профсоюзов. Если в 1990 году членами профсоюза являлись почти 100 % рыбаков, то в 2010 году их реально насчитывается не более четверти занятых в отрасли.

– Какие пути могут быть решения этих проблем?

– Прежде всего, я бы сделал упор на борьбу с браконьерством. Следует признать, что рассматриваемая проблема, носит международный характер, непосредственно затрагивает интересы всех стран АТР, а на судах-браконьерах чаще всего работают интернациональные экипажи (граждане России, Украины, Республики Корея, Индонезии, Филиппин, Мьянмы и др.). Поэтому её решение требует особого подхода, предполагающего скоординированные мероприятия как государственных структур, курирующих вопросы судоходства и рыбного промысла, так и профсоюзов. Рыбной отрасли России нужен сильный ответственный профсоюз.

Большую роль здесь может сыграть МФТ, которая осознаёт, что незаконное рыболовство является одной из наиболее серьёзных угроз благополучию рыбных запасов мирового океана и гарантиям занятости рыбаков. Руководствуясь в своей деятельности «Кодексом поведения ответственного рыбного хозяйства ФАО» и «Международным планом действий по профилактике, пресечению и устранению возможностей незаконного, неучтённого и нерегулируемого рыболовства», она может консолидировать усилия всех заинтересованных организаций для искоренения системы, допускающей распространение и использование удобных флагов.





ОСТОРОЖНО! «NYKI SHIPPING BV»

Голландская судоходная компания «Nyki Shipping BV» объявила себя банкротом. Российский профсоюз моряков совместно с инспектором МФТ собирают списки с именами моряков, которые в то или иное время были списаны с судов компании без полагающихся за работу выплат.

В настоящее время лондонский офис МФТ ведет переговоры с банком-залогодержателем «Deutsche Bank» по списанию, выплатам зарплат и двойных базовых ставок в качестве компенсаций за досрочное прерывание контрактов для моряков с теплохода «Oak».

Если вы один из тех, кто «пострадал» от действий компании и хотите вернуть свои деньги, обращайтесь в отделение МФТ в Санкт-Петербурге. Адрес и телефон инспектора Вы найдете на нашем сайте во вкладке «МФТ – Инспекторы МФТ в России».

Отметим, что с начала марта за помощью в РПСМ обратились бывшие члены экипажей теплоходов «Larch», «Aspen» (флаг Антигуа и Барбуды), «Oak» (флаг Багам) и «Merle» (флаг Сент-Винсент). Все они были списаны с судов с задолженностями. Тогда руко-

WANTED

РАЗЫСКИВАЮТСЯ МОРЯКИ

Международная федерация транспортных рабочих (ITF) и Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) разыскивают моряков, работавших ранее в компании «Admibros» на судах «Marim», «Lisa», «Green Forest», «Berengaria», «Hartzi», «Kalia», «Eleousa Trikoukiotisa», «Vasi», «Stavrodromi», «Anefani» для возмещения им заработной платы:

1. **Oleksandr Mazhara** – 3-й помощник капитана, «Marim»
2. **Wendel Montero** – матрос 1-го класса, «Marim»
3. **Scotch Andrada** – токарь/электрик, «Marim»
4. **Lorenz Falpao** – моторист, «Marim»
5. **Oleksandr Martynov** – капитан, «Lisa»
6. **Mustagim Hamidov** – моторист, «Green Forest»
7. **Pavel Mokerov** – 2-й помощник капитана, «Hartzi»
8. **Mikhylo Kvasha** – старший механик, «Stavrodromi»
9. **Evgeny Puzikov** – матрос-уборщик, «Stavrodromi»
10. **Volodymor Profif** – моторист, «Anefani»
11. **Andrey Melekhin** – 3-й помощник, «Berengaria»
12. **Gennady Dubrovnin** – электромеханик, «Berengaria»
13. **Gennadiy Kolochenko** – боцман, «Hartzi»
14. **Vasily Katkov** – 2-й механик, «Stavrodromi»
15. **Daniel Estrabon** – капитан, «Eleousa Trikoukiotisa»
16. **Achilleus Madrid** – 3-й помощник капитана, «Vasi»
17. **Felix Santillan** – повар, «Kalia»

Если Вам что-либо известно об этих моряках – просьба связаться с координатором ITF в России Сергеем Фишовым, моб. тел.: +79110969383, e-mail: fishov_sergey@itf.org.uk

Крайний срок предоставления информации – 04 июля 2012 года.

водство компании пообещало в кратчайшие сроки рассчитаться с моряками по долгам, однако трудовые конфликты так и не были урегулированы.

Сейчас проблемами обманутых членов экипажей занимаются МФТ и ее членские организации, в том числе Российский профсоюз моряков.

P.S.: Калининградская региональная организация Российского профсоюза моряков уже имела дело с этой компанией в июле-августе 2011 года. Тогда добиться победы удалось благодаря акции протеста. Члены экипажа теплохода «Navin Kestrel» (флаг Сент-Винсет) наотрез отказались выходить в рейс, пока судовладелец не погасит долг по зарплатам. В итоге это сработало, и моряки получили заработанные за три месяца деньги.

Добавим, что у компании «Nyki» помимо привычки не платить зарплату, есть еще одна отличительная особенность. По словам моряков, это диета, на которой время от времени сидят экипажи: судовладелец просто не принимает заявки на продовольствие и игнорирует элементарные просьбы о питании.



«ТРУД, ПОЛЬЗА, ОТВАГА И ЧЕСТЬ!»

В нашей стране насчитывается более 30 учебных заведений среднего профессионального образования, где готовят специалистов морского, речного и рыбопромыслового флота. Особняком среди них стоит Санкт-Петербургский морской технический колледж, подчиняющийся напрямую Правительству города, в частности, Комитету по образованию Санкт-Петербурга. Но, побывав в СПбМТК, называть его просто «колледжем» в привычном понимании этого слова как-то не комильфо. Это образцовый образовательный «анклав», целый комплекс, расположенный на трех площадках общей площадью 32 тысячи м², с современными лабораториями и лекционными классами, осна-

“ Из выступления премьер-министра В. Путина на совещании по подготовке рабочих кадров в Санкт-Петербурге, 24 декабря 2011 года.

НА ФОНЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЦЕЛИ – СОЗДАТЬ 25 МИЛЛИОНОВ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ РАБОЧИХ МЕСТ – В ТОМ ЧИСЛЕ, КАЧЕСТВЕННОЕ ПРОФОБРАЗОВАНИЕ, ОПРЕДЕЛЯЕТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ СТРАНЫ. БЕЗ КОЛЛЕДЖЕЙ, ИЛИ, КАК ИХ НАЗЫВАЛИ РАНЬШЕ, ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ УЧИЛИЩ, МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА – НЕДОСТИЖИМАЯ ЦЕЛЬ.

”

ценным по последнему слову техники учебно-тренажерным центром, типографией и даже собственным медицинским центром! Здесь есть все необходимое для возвращения высококлассных специалистов, что называется, от А до Я: широкий спектр реализуемых образовательных программ, в том числе, и по вечерне-заочной форме обучения, спортивная и тренажерная базы, ресурсный центр, занимающийся, в том числе, координацией КЮМов и морских классов города, отдел содействия трудоустройству и плавпрактики.

На фоне растущей нехватки кадров на торговом флоте недобора абитуриентов в СУЭ не испытывают. И это несмотря на то, что абсолютное большинство курсантов – петербуржцы, общежития в составе СПбМТК нет. Сегодня на дневной форме здесь обучаются свыше 1200 человек: будущие судоводители, судомеханики, электромеханики, техники-технологи, судовые повара, матросы, мотористы и управленцы.

«На вахте посетителей встречают одетые по форме курсанты, а не охранники, как это принято во многих учебных заведениях. Уже в этом проявляются дисциплина и ответственность, к которым будущих моряков приучают смолоду. А еще – к «труду, пользе, отваге и чести» – эти постулаты воспитания молодого поколения обозначены на гербе СПбМТК. Первокурсники традиционно заряжаются такими важнейшими качествами в октябре, когда дают клятву присяги на верность Флоту России, и не где-нибудь, а на борту легендарного крейсера «Аврора»!»

– Сегодня в связи с дефицитом кадров среднее профессиональное образование – как палочка-выручалочка, – считает директор СПбМТК Виктор Анатольевич Никитин. – Мы выпускаем специалистов, которые сразу могут выйти на мостик – для этого им достаточно тех знаний и того объема практики, кото-

рый они получают у нас. Ведь в повседневной работе судоводителя, скажем, высшая математика или химия малоприменимы.



Виктор Анатольевич встал во главе учебного заведения в самый непростой, переломный период. Несмотря на все трудности, он сумел не только сохранить наработки предыдущих лет, но и создать на их базе совершенно уникальный «образовательный проект». Вот что такое настоящий моряцкий характер, заложенный в стенах ЛВИМУ и закаленный на судах Морфлота СССР!



Наша экскурсия по СПбМТК начинается с лаборатории судовых энергетических установок. Здесь идет подготовка будущих мотористов и судомехаников, начиная со 2 курса, проводятся лабораторные работы разных уровней – по вспомогательным механизмам и судовым энергетическим установкам, воссоздан аналог машинного отделения, с главным двигателем, двумя дизель-генераторами, компрессорной установкой, электростанцией.

– Сроки обучения по разным программам и в зависимости от образовательной базы, с которой пришел абитуриент (9 или 11 классов), составляют от года до пяти лет, – рассказывает наш «гид», заместитель директора по учебно-методической работе и качеству Владимир Александрович Смирнов. – Многие ребята, отучившись у нас три года и получив, например, профессию моториста, возвращаются и по сокращенной трехгодичной программе получают специальность судомеханика.

Владимир Александрович еще раз подчеркивает: СПбМТК не является подведомственным Минтрансу учебным заведением, его учредителем выступает Комитет по образованию Санкт-Петербурга, и финансирование осуществляется за счет городского бюджета. Некоторое участие принимают и крупные судоходные компании, в частности, все активнее развивается сотрудничество с Юником: в зависимости от количества принятых на плавпрактику ребят (до 20 человек ежегодно) компания выделяет средства на развитие учебно-материальной базы СПбМТК. Однако заключения договоров о целевом наборе судовладельцы пока не практикуют. В свою очередь В. Смирнов уверен: необходимо законодательно закреплять полноценное взаимодействие образования и бизнеса, ведь только так можно установить надежную обратную связь и оперативно реагировать на потребности рынка. По его мнению, именно в этом и должен заключаться главный смысл образовательной реформы: «Сейчас компании говорят: «Мы платим большие налоги и не имеем возможности полно-





В 1999 году в городе Болонья на севере Италии 29 министров из европейских стран договорились о гармонизации системы образования. Соглашение получило название по месту подписания – Болонское. Основная суть реформы заключалась в повсеместном введении в ВУЗах двухступенчатой системы обучения: бакалавриат (сроком 3-4 года) и магистратура (2-3 года), не обязательно по изначально выбранной специальности, но и по смежной. Таким образом, европейцы задумали переориентировать свою образовательную систему с теории на практику и нужды рынка. В 2003 году к соглашению присоединилась Россия



ценно участвовать в образовательном процессе!» И пока это не закрепят законодательно, каждый будет вариться в собственном соку. Государство должно обеспечить взаимный интерес сторон, например, установить налоговые льготы для компаний. Так, в Германии те судовладельцы, которые взаимодействуют с учебными заведениями, освобождены от уплаты налога на образование».

Виктор Никитин в свою очередь считает, что отечественное образование, в том числе морское, нуждается в еще более кардинальной реформе – полном переходе на Болонскую систему.

По словам Виктора Анатольевича, в 2013 году планируется принятие законопроекта, согласно которому в России останется две типологии учебных заведений: среднее профессиональное образование – к нему отнесут лицеи и техникумы, и высшее образование, в соответствии с Болонским соглашением поделенное на две ступени. Первую ступень обучения – бакалавриат – предоста-

вят колледжи, отнесенные законопроектом к системе высшего образования, а магистратуру можно будет, как и сейчас, получать в институтах и университетах. «Конечно, для нас пока даже слышать непривычно: «судоводитель-бакалавр»! Но привыкнем со временем, – говорит директор. – На мой взгляд, четыре года обучения в колледже с последующим набором опыта вполне достаточно для успешной работы в море. А магистратуру должны получать топ-менеджеры, специалисты высшего уровня управления, которым это действительно необходимо в дальнейшей работе».

Пять навигационных мостиков-комплексов. Здесь проходят обязательное обучение курсанты (бесплатно) и члены плавсостава (на платной основе). Курсы «Радиолокационное наблюдение и прокладка», «Система

автоматической радиолокационной прокладки», «Система электронной картографии».

За последние 13 лет в УТЦ СПбМТК сменились четыре поколения оборудования, учитывая обновления программного обеспечения. Средства на эти цели в бюджетном финансировании не предусмотрены, поэтому затраты ложатся непосредственно на слушателей – кто платит сам, за кого компенсирует работодатель. «Мы понимаем позицию профсоюза моряков, процедура обновления дипломов действительно весьма длительна и затратна, – говорит старший инструктор УТЦ Владимир Сухняк. – Но с точки зрения безопасности мореплавания она отнюдь бесполезна. Какие-то знания могут не использоваться в повседневной работе, но не исключено, что один раз в жизни в аварийной ситуации они понадобятся».

«ИЗ ПИСЬМА РПСМ Г-НУ ПАЛЬНИКОВУ К.Г., ДИРЕКТОРУ ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА МИНТРАНСА РФ:

– Ваше утверждение о том, что исключение из «Положения о дипломировании» требований о прохождении обязательной тренажерной подготовки в таком виде, в каком она проводится у нас в настоящее время, не соответствует требованиям Конвенции ПДНВ-1978, является глубоко ошибочным. Вы не можете не знать, что вопрос продления дипломов, осуществляемый каждые пять лет, четко прописан в Конвенции и регулируется Правилom I/11 (Приложение к Резолюции 1 Документа 1 Конвенции ПДНВ-1978) и Разделом A-I/11 Кодекса ПДНВ-1978. В Разделе A-I/11 предлагается несколько способов, подтверждающих сохранение профессиональной компетентности моряком, требуемой для продления рабочего диплома. Один из таких способов – подтверждение стажа работы на море. Если моряк продолжает работать на море в течение всех пяти лет, то в соответствии с условиями Раздела A-I/11 этого вполне достаточно для продления рабочего диплома.

Можно ли при процедуре продления срока действия рабочего диплома не проходить тренажерную подготовку в таком объеме, в котором Вы добиваетесь? Да, можно, и это подтверждает практика продления рабочих дипломов моряков других стран, в частности, европейских государств. Мы можем привести Вам десятки примеров, в которых вся процедура продления у них занимает не более одной недели! Многие из европейских стран вообще не практикуют прохождения в полном объеме тренажерной подготовки, ограничиваясь лишь подтверждением стажа работы на море, к примеру, Норвегия...

Наконец, почему при продлении срока действия рабочего диплома нашим морякам будет требоваться 10 недель? Мы что, глупее всех, и нас, в отличие от других, надо снова, долго и дорого, учить тому, чем мы занимаемся 5-10-15 лет? Как Вы думаете, г-н Пальников, почему страны-участницы ИМО, высоко оценивая, как Вы утверждаете, нашу систему дипломирования моряков, сами не торопятся применять ее у себя?

Мы можем ответить Вам на этот вопрос – потому что она (система) абсурдна по смыслу и чудовищна по стоимости...»



Как только стало известно о подписании приказа №62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов», РПСМ тут же направил в Минюст требование отказать в регистрации документа, который: а) противоречит положениям Конвенции ПДНВ-78; б) нарушает права моряков; в) усложняет процедуру продления морских дипломов; г) влечет необоснованное увеличение расходов моряков. Чуть позже с аналогичным требованием выступили работодатели в лице Союза российских судовладельцев



Чтобы их всколыхнуть, узнать о новинках, и нужны эти курсы. Я нередко встречаю действующих членов плавсостава, вахтенных помощников, которые теряются, не могут справиться с элементарными задачами. Заменить курсы простым тестированием?.. Не думаю, что это целесообразно – необходимое количество баллов можно набрать элементарно методом «тыка». Я обучаю уже не первое поколение слушателей, и могу вас заверить: человек, который однажды освежил свои знания, в следующий раз вспоминает все намного быстрее».

Тренажеры по борьбе за живучесть судна и спасению экипажа. Борьба с пожарами. Одевшись в полное противопожарное снаряжение, вооружившись изолирующими дыхательными аппаратами и средствами тушения пожара, курсанты и моряки смело бросаются в огонь!

Своего учебного судна в СПБМТК пока нет, а необходимость в нем есть уже сегодня. «Конечно, учебный флот должен быть, – уверен В. Смирнов. – Либо общий для всех образовательных учреждений, либо закрепленный за каждым из них. Наши курсанты идут на практику в компании после 3 курса, по достижению совершеннолетия. А так как по новым образователь-

ным стандартам сроки обучения рядовых сократились на полгода, то получается, что курсанты не успевают к этому времени достичь 18-летия. Соответственно, мы должны будем направлять их практикантами в составе учебной группы с руководителем».

Навигационный тренажер с визуализацией 360° (ТРАНЗАС). Пролив Босфор.

Руководство СПБМТК работает на перспективу. С целью популяризации профессии на его шлюпочной и спортивной базах уже второй год проводятся слеты юных моряков, к участию в которых приглашаются КЮМы и морские классы города. «Мы предоставляем свои площадки и организуем программу этих мероприятий, – объясняет Владимир Александрович. – Проводим спортивные состязания, соревнования по строевой подготовке, шлюпочные регаты, даже выступления театральные кружков. Наши ребята также принимают участие в этих слетах. Финансируются такие мероприятия в основном из городского бюджета. Мы пытаемся привлекать к этому другие образовательные учреждения и судоходные компании, но пока особого интереса они не проявляют».

Немалый ажиотаж в СПБМТК вызывает одна из самых «горячих» тем последних месяцев – проект Положения о дипломировании членов морских судов, согласно которому старших офицеров обяжут иметь высшее образование. «Только опыт, а никак не наличие высшего образования, влияет на снижение аварийности, – уверен В. Никитин. – Авторы этого документа, наверное, в море никогда не ходили, если считают иначе».

Это мнение разделяют и преподаватели. «Когда наши «небожители» придумывали этот шедевр, они, видимо, забыли, что в мире существуют международные кодексы и документы, – говорит начальник

судоводительского отделения Константин Багдасаров. – А вообще есть парадоксальная статистика: 60% капитанов с опытом безаварийной работы по 15-20 лет – это люди как раз-таки со средним профессиональным образованием».

А курсанты СПБМТК вообще считают, что в нынешних реалиях именно среднее образование дает путевку в жизнь, а потому нельзя губить его надуманными правилами. «Сейчас людей с высшим образованием очень много, а специалистов со средним профессиональным не хватает, – говорит курсант судоводительского отделения Кирилл Дубовец. – Поэтому я решил поступать сюда, ведь по окончании колледжа у меня будет больше шансов найти хорошую работу. Да и просто хотелось освоить тяжелую, настоящую мужскую профессию, чтобы узнать больше о мире, в котором мы живем, побывать в труднодоступных местах, на Крайнем Севере. У нас замечательные преподаватели, и с той базой, которая дается здесь, можно без высшего образования найти приличную работу».

О ценности и перспективности среднего профессионального образования постоянно говорит и избранный президент нашей страны: «Качественное профобразование определяет конкурентоспособность страны. Без колледжей, или, как их называли раньше, профессионально-технических училищ, модернизация производства – недостижимая цель».

Однако, последние события, в частности, подписание министром транспорта приказа №62 и передача проекта Положения о дипломировании на регистрацию говорят о том, что у чиновников из Минтранса совершенно иное видение и модернизации производства, и определения конкурентоспособности страны...

ПОКА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

В защиту среднего профессионального образования в морской столице России Балтийская территориальная организация РПСМ направила обращение к губернатору города. «Такие колледжи, как СПБМТК, не должны пропадать из-за того что несколько человек из Минтранса почему-то решили, что наличие высшего образования, а не многолетний опыт, влияют на снижение аварийности на море!» – уверены в профсоюзе.

Видеофрагменты посещения СПБМТК сотрудниками PR-службы РПСМ вы найдете по ссылкам:



<http://www.sur.ru/news/?rubric=1&item=2537>

<http://www.sur.ru/news/?rubric=1&item=2545>

СОВЕТСКИЕ

«ТИТАНИКИ»

Много ли вы найдете людей, которые не слышали про «Титаник» и его трагическую судьбу, про погибших моряков и пассажиров? 14 апреля 2012 года исполнилось 100 лет с того дня, как новейший пассажирский лайнер получил стометровую пробоину от столкновения с айсбергом и после 2 часов 40 минут безуспешной борьбы за

живучесть ушел на дно, прихватив с собой 1513 человеческих жизней из 2224 моряков и пассажиров, внесенных в судовую роль. И даже век спустя, благодаря многочисленным публикациям, фильмам, документальным и художественным, воспоминаниям выживших, мы можем пофамильно назвать каждого, кто тогда утонул или спасся.



Так было во все времена и во всех странах, кроме одной сказочной страны под названием СССР. Только у нас все было настолько засекречено, что до сих пор вы не получите ни одной судовой роли, не прочтаете ни одной объяснительной записки непосредственных участников трагических событий на море. Даже тех, что произошли в Великую Отечественную войну. Стремительное её начало, особенно в первые дни и месяцы, показало всему миру – человеческая жизнь для руководителей советского государства не стоит ничего. Конечно, колоссальные потери на суше были несоизмеримо больше, чем на море, но тем не менее. Советский торговый флот тоже нес большие потери, но долгие десятилетия гриф «совершенно секретно» лежит на всех документах, где упоминаются имена и обстоятельства гибели наших людей.

Один только «Таллиннский переход» августа 1941 года унес десятки тысяч моряцких душ и красноармейцев на дно Финского залива, и никто никогда даже не пытался восстановить их имена, издать нечто подобное Книги памяти жертв морских катастроф. А жертвы «Таллиннского перехода» – не единственные, кого нужно помнить поименно.

«ЛЕНИН» ШЕЛ «НА АВОСЬ»

Грузопассажирский пароход «Ленин», построенный в 1904 году в немецком Данциге, вначале получил название «Симбирск». Судно вошло в состав знаменитого до революции пароходного предприятия «Добровольный флот» и трудилось во славу российского судоходства на дальневосточном направлении. В лихие годы гражданской войны хозяева угнали пароход в Японию, но советская дипломатия доказала, что пароход – это имущество новой России, и, начиная с 1923 года, судно под новым именем вождя

мирового пролетариата продолжило свою работу.

История сохранила тот факт, что маршал Маннергейм, будучи еще офицером российского Генштаба, выполнил ответственное разведывательное задание и вернулся в Россию из Японии именно на «Симбирске». В 1927 году состоялась встреча экипажа «Ленина» с поэтом Маяковским, и моряки одни из первых услышали поэму «Хорошо». Даже Сергей Павлович Королев выходил в рейс на «Ленине».

Когда началась война, и румыны с немцами осадили Одессу, началась спешная эвакуация. На

Так уж было уготовано историей, что советские «Титаники» гордо носили имена революционных вождей, и не каких-то второразрядных, а тех самых, чьи профили красовались на знаменах, плакатах, учебниках. «Ленин», «Иосиф Сталин», «Карл Маркс»... Последний тоже попал под вражеские пули и бомбы, но «Ленин» и «Иосиф Сталин» унесли с собой тысячи и тысячи безвинных душ...





СПРАВКА:

**ТУРБОЭЛЕКТРОХОД «ИОСИФ СТАЛИН»:**

Водоизмещение – 7500 т (дедвейт 3219 т), грузоподъемность – 1272 т. Пассажир вместимость – 512 чел. Экипаж – 108 чел. Длина судна – 135,7 м, ширина – 18,6 м, осадка – 6,35 м.

**ПАРОХОД «ЛЕНИН»:**

Водоизмещение – 2713 т, грузоподъемность – 400 т. Пассажир вместимость: каютная – 206 чел., палубная – 400 чел. Длина – 94,8 м, ширина – 12,6 м, осадка – 5,7 м.

пароход, вмещавший около шестисот пассажиров, хлынул поток беженцев. Командовал пароходом капитан И.С. Борисенко. Выполняя приказ руководства Черноморского морского пароходства, он взял на борт максимальное количество народу. По данным НКВД, проводившего тщательную проверку обстоятельств гибели парохода, на борту оказалось более 4000 человек гражданского населения и 1200 призывников. Народ был везде, каюты экипажа, все салоны, коридоры, трюма и палубы, даже камбуз превратили в пассажирские помещения. Кроме того, было погружено около пятисот тонн цветного металла в слитках.

24 июля 1941 года назначением на Мариуполь из Одессы вышел странный конвой, состоявший из п/х «Ворошилов», «Березники» и двух шаланд. Набитый пассажирами «Ленин» оказался заложником тихоходных шаланд, на борту не было ни карт минных заграждений, ни связи с командованием, и даже маяки по пути следования конвоя были переведены в особый режим, то есть, попросту не горели.

По пути в порт назначения заглох двигатель у п/х «Ворошилов», и «Ленин», необоснованно рискуя жизнью пассажиров, взял его на буксир и отвел в Севастополь. Из Севастополя судно вышло под проводкой необученного лоцмана – выпускника «Фрунзенки» лейтенанта И.И. Свистуна, который не только лоцманом, но даже помощником капитана еще не успел поработать. Шли «на авось», приборы – эхолот, лаг – не работали. Надежды на магнитный компас из-за отсутствия девиационных проверок было мало, точного положения не знали, а между тем существовала реальная минная опасность. Ну, и случилось то, что должно было случиться: в 23:33 на траверзе мыса Сарыч в районе трюмов №1 и №2 по левому борту прозвучал взрыв.

Судно стало стремительно принимать воду. В течение 7-10 минут все было кончено, «Ленин» затонул на глубине 94 метра. С выходом в рейс «хозяйственная» администрация судна спрятала от пассажиров спасательные пояса, дабы их не использовали в качестве подушек! Что было дальше? Как это тогда во-

дилось, лоцмана Свистуна расстреляли через несколько недель после гибели парохода.

Уже в наши дни власти независимой Украины нашли и уголовное дело, и расследование НКВД. По разным данным, спаслось около 600 человек пассажиров из 5200 человек и 43 члена экипажа из 92 человек. Капитан, помощники капитана и лоцман покинули судно последними. Не удалось установить не только точное количество спасенных и погибших, но и причину гибели судна. На сегодня существует две версии: подрыв на mine или торпедная атака румынской подводной лодки «Delfinul». А украинские дайверы нашли судно, лежащее на глубине около ста метров, и может быть, теперь удастся восстановить обстоятельства его гибели. Кстати, лоцмана И.И. Свистуна реабилитировали в 1992 году.

«ИОСИФ СТАЛИН». ТРАГЕДИЯ НА БАЛТИКЕ

Подобная трагедия повторилась на Балтике. После, мягко говоря, неудачного вывода морских су-

дов из Таллинна, в глубоком тылу врага остался гарнизон полуострова Ханко. Наши войска оказались на этом полуострове после Финской войны 1939-1940 года. По мнению флотских стратегов, размещение на Ханко наших войск дало бы возможность контролировать вход в Финский залив, а может, и всю северную часть Балтики. Но события развивались так стремительно, что летом 1940 года Эстония, Латвия и Литва стали братскими советскими республиками, и значение Ханко уменьшилось.

Осенью 1941 года нужно было решать, что делать с гарнизоном: приказывать ему героически погибнуть или вывести наши войска, невзирая на минную опасность. Вариант сдачи в плен Маннергейму или интернирования в Швецию не рассматривался. Можно было еще держать осаду, тем более активность финнов сошла на нет. Но Ленинград уже был в полной блокаде, и десятки тысяч хорошо обученных солдат крайне были нужны героическим защитникам Ленинграда.

Приняли решение – вывозить гарнизон силами Балтийского флота. Поскольку практически все грузовые и торговые суда погибли во время Таллиннского прорыва, выбора у руководства Балтфлота не было. Под рукой оказался только турбоэлектроход «Иосиф Сталин». Другой турбоэлектроход «Вячеслав Молотов» к тому времени работал в Ленинграде как плавучий госпиталь и электростанция. «Иосиф Сталин» накануне вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота, на

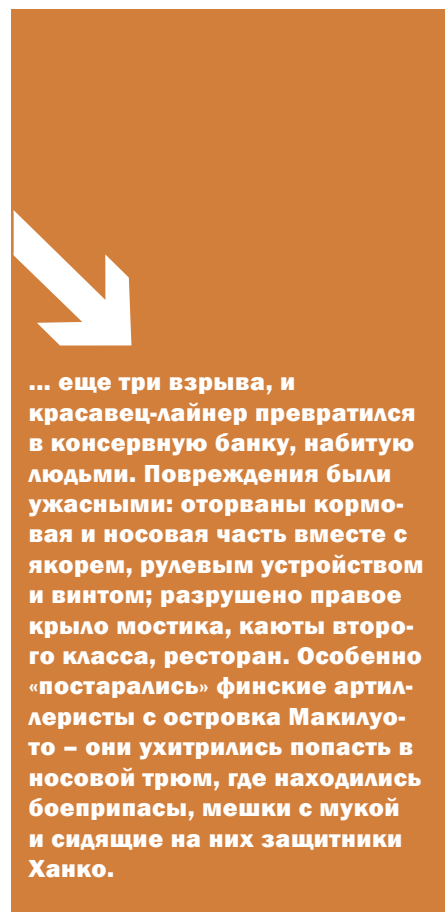
судне служила военная команда, все передвижения планировались в штабе Балтфлота.

Справедливости ради следует сказать, что в случае с турбоэлектроходом «Иосиф Сталин», или «ВТ-521» по военной терминологии, все было организовано более четко, по-военному.

Под командованием балтийского капитана Николая Сергеевича Степанова и военного командира – капитана I ранга Евдокимова, в сопровождении эсминцев «Стойкий» и «Славный» и десятка тральщиков, турбоэлектроход благополучно прибыл на Ханко, где был загружен по самые иллюминаторы нашими солдатами. Военные довольно тщательно контролировали погрузку. По информации командира базы Ханко, на «ВТ-521» кроме боеприпасов, продуктов и оружия было погружено 5589 «ханковцев».

КУРС НА ЛЕНИНГРАД

Вечером 2 декабря «Иосиф Сталин» взял курс на Ленинград, впереди уступом шли пять тральщиков, потом флагманский эсминец «Стойкий» с вице-адмиралом В.П. Дроздом на борту, эсминец «Славный». Замыкали строй тральщик и катер «Ямб». «Иосиф Сталин» находился между «Стойким» и «Славным». Отряд сопровождали также семь морских охотников и четыре торпедных катера. Немного продолжалось свободное плавание: Финский залив кишел минными заграждениями: и нашими, и немецкими, и финскими.



... еще три взрыва, и красавец-лайнер превратился в консервную банку, набитую людьми. Повреждения были ужасными: оторваны кормовая и носовая часть вместе с якорем, рулевым устройством и винтом; разрушено правое крыло мостика, каюты второго класса, ресторан. Особенно «постарались» финские артиллеристы с островка Макилуото – они ухитрились попасть в носовую трюм, где находились боеприпасы, мешки с мукой и сидящие на них защитники Ханко.

Ночь 3 декабря стала кошмаром для всех участников перехода. В 01:14 «ВТ-521» наскочил на первую мину, в течение нескольких часов прозвучало еще три взрыва, и красавец-лайнер превратился в консервную банку, набитую людьми. Повреждения были ужасными: оторваны кормовая и носовая часть вместе с якорем, рулевым устройством и винтом; разрушено правое крыло мостика, каюты второго



класса, ресторан. Особенно «пострадали» финские артиллеристы с островка Макилуото – они ухитрились попасть в носовой трюм, где находились боеприпасы, мешки с мукой и сидящие на них защитники Ханко. Носовой части лайнера вместе с якорем и брашпилем не стало. Погибла и большая часть палубной команды, которая пыталась подать буксирный трос на эсминец «Славный». Переполненный сверх всякой нормы транспорт медленно погружался носовой частью в воду, обезумевшие от страха сотни вооруженных людей металась по палубам, военная команда пыталась навести порядок, стреляя в паникеров.

По команде адмирала Дрозда все корабли, с самого начала переполненные «ханковцами», подходили к тому, что осталось от «Иосифа Сталина», чтобы спасти его пассажиров. Люди прыгали за борт, тонули, но все же дополнительно удалось снять 1740 человек. Участь остальных была ужасной: кто-то пытался спастись на самодельных плотках, но их уносило от берега. Бойцы, которые отчаялись дождаться развязки, стреляли в себя. Вместе с переданными на корабли пассажирами ушла часть экипажа под командованием второго помощника капитана Примака. Капитан Степанов отказался покидать судно – капитан в любом случае должен уходить последним, но и жестокие нравы НКВД он также знал.

С рассветом все корабли отошли от «Иосифа Сталина». Первым, как и в случае с Таллинским прорывом, ушел вице-адмирал Дрозд на «Стойком» – в полдень корабль уже был у Гогланда.

Останки лайнера сносило к берегу. По воспоминаниям оставшихся в живых, у кого-то из брошенных пассажиров возникла мысль добраться до берега и уйти в эстонские партизаны, другие просто ждали своей участи. Через пару дней подошли два тральщика под немецким и финским флагами. Во избежание сопротивления экипажа и солдат показали белый флаг парламентариев, поднялись в капитанскую каюту, и в течение часа

обговорили эвакуацию оставшихся людей. Забрав с собой командный состав лайнера, немцы уведомили, что в течение двух дней подойдут баржи и заберут оставшихся на борту. На другой день подошли баржи и забрали всех оставшихся в живых бойцов.

ПОКА АРХИВЫ МОЛЧАТ

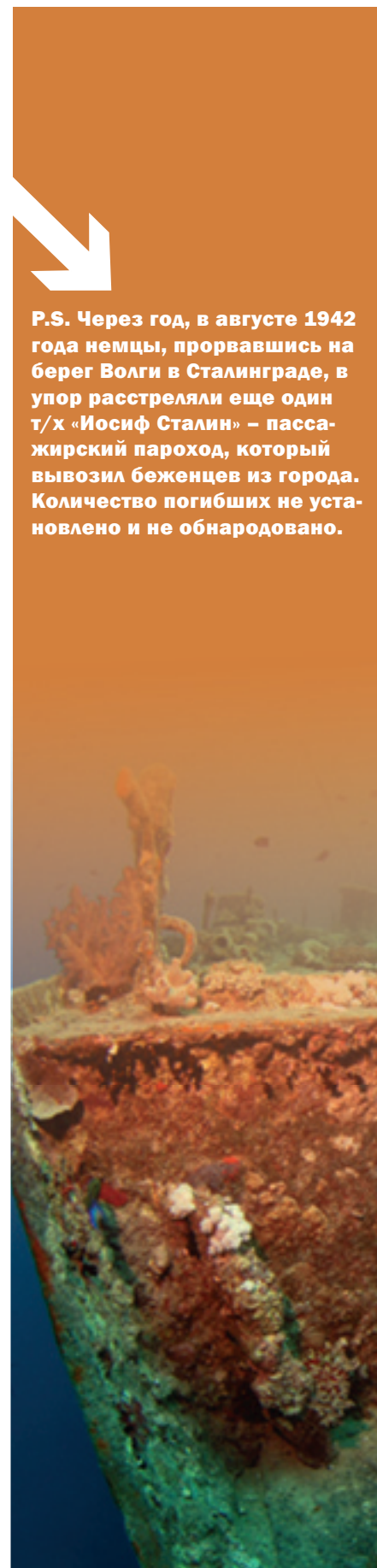
Сколько человек забрали с собой немцы, какова их судьба? Видимо, в архивах НКВД-КГБ есть более точные сведения, тем более после освобождения Таллинна нашелся и капитан Степанов, который во время оккупации подрабатывал в таллинском порту рубкой дров, иногда выходил лоцманом и даже, вроде бы, передавал нужные сведения о передвижениях фашистских войск подпольщикам.

Но и про это пока архивы молчат, а Степанова с приходом Красной Армии за утрату «Иосифа Сталина», как водится, расстреляли. Мы же можем говорить о нескольких тысячах солдат и моряков, погибших при взрывах мин и артобстреле, погибших при попытке покинуть судно на плотках, бросившихся за борт, умерших в немецких лагерях для военнопленных.

Остатки лайнера еще долго напоминали заходящим в Таллинн судам о трагедии. Все об этом знали, но никто не писал. Первая публикация появилась в 1989 году – о трагедии рассказал капитан-балтиец В.Н. Смирнов в книге «Торпеда для п/х «Иосиф Сталин».

Сейчас руководство страны призывает нас не искажать историю и говорить только правду.

Так может, составим поименный список моряков и тех, кто погиб вместе с ними на судах в эти суровые годы? Это ведь нужно всем нам. И не будем мучиться, как должен выглядеть памятник жене моряка и где его следует установить, а сделаем мемориал, где укажем имена всех, кого забрало море. Так, по крайней мере, было принято при «проклятом царском режиме». А при демократах?



P.S. Через год, в августе 1942 года немцы, прорвавшись на берег Волги в Сталинграде, в упор расстреляли еще один т/х «Иосиф Сталин» – пассажирский пароход, который вывозил беженцев из города. Количество погибших не установлено и не обнародовано.

