

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

WWW.SUR.RU

№ 4 (91) 2013



**ГОСДУМА СОБИРАЕТСЯ
УЗАКОНИТЬ ЗАЕМНЫЙ ТРУД**

**ПРОСТО О СЛОЖНОМ:
ЗАБАСТОВКА ИЛИ СУД?**

**СУХОГРУЗ «ПРИМАДОННА».
КОНТРАБАНДИСТЫ ПОНЕВОЛЕ**

**НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ АТР.
МОРЯКИ ЗА ЦИВИЛИЗОВАННОЕ
СУДОХОДСТВО**

В номере

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



МНЕНИЕ OPINION

4 – 5 Госдума собирается узаконить заемный труд

ВРЕМЯ РПСМ SUR TIME

- 7 «Наша обязанность – сделать условия труда моряков еще лучше»
- 11 Наследница? Докажи!
Не устраивайтесь на «COOL ASTER»
- 14 – 15 «LLC Capital Shipping Company» опасна для моряков

ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ СИТУАЦИЯ CASE OF EMERGENCY

24 – 26 Контрабандисты поневоле

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ ACTIONS WEEK

27– 29 Моряки за цивилизованное судоходство

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ HISTORY PAGES

34 – 36 Бревенчатые, парусно-моторные

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА ADDRESS BOOK

Журнал Федерации профсоюзов работников морского транспорта

Редакционная коллегия:
Павлов И. Н.,

председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта

Сухоруков Ю. Ю.,
председатель Российского профессионального союза моряков

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

Фишов С. А.,
координатор Международной

федерации транспортников в России

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
Наталья Куликова
Герман Петелин
Наталья Субаева
Роман Канунник
Ольга Лукина

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской

профсоюзный вестник» обязательна.

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

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

Распространяется бесплатно.



Фото на обложке, автор Роман Канунник

РПСМ ПРОДОЛЖАЕТ БОРЬБУ ЗА ДИПЛОМИРОВАНИЕ МОРЯКОВ

9 июля состоялось заседание Экспертного совета в сфере морского и внутреннего водного транспорта комитета Совета Федерации по экономической политике, на котором обсуждался вопрос о дипломировании моряков. Эта проблема давно находится в зоне внимания Российского профессионального союза моряков (РПСМ).

« Еще несколько лет назад к нам начали обращаться моряки, которым приходилось тратить много времени и собственных средств на обмен рабочих дипломов, – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. – Российское законодательство обязывает судовладельцев компенсировать такие расходы, но многие моряки работают на иностранных судах, где это требование не действует. А без рабочего диплома и других конвенционных документов моряки фактически теряют право на выбранную профессию. Тогда РПСМ предложил правительству унифицировать программы курсов и их продолжительность, а также урегулировать ценообразование, чтобы стоимость курсов в разных регионах существенно не отличалась. Пока шла бюрократическая переписка и выяснение, какое ведомство за что отвечает, были приняты Манильские поправки в ПДНВ. Минтранс приступил к разработке нового положения о дипломировании, соответствующего новым требованиям. У нас была надежда, что в новом документе будут учтены интересы моряков, и процедура смены диплома не превратится стихийное бедствие для плавсостава.

Однако на деле попытки взаимодействия с Минтрансом превратились в борьбу за дипломирование с человеческим лицом. Ведомство не учло интересы моряков в этом процессе. В результате ситуация усугубилась. Сегодня мы получаем много обращений моряков по проблемам, возникающим при смене дипломов. Некоторые, потеряв надежду на разумный подход чиновников, предлагают организовывать акции протеста.

Опыт применения нового положения указывает на необходимость внесения в него поправок. Однако, как и при разработке положения, работа эта, если и ведется Минтрансом, то без участия морской общественности, профсоюзов и судовладельцев. Но РПСМ не прекращает усилий, чтобы добиться учета интересов моряков».

Выступившие на заседании эксперты отметили, что требования действующего «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» не соответствуют требованиям Конвенции ПДНВ и могут приводить к абсурдным ситуациям. Например, по словам представителя лоцманов Константина Щиголева, капитан с многолетним стажем, отработавший несколько лет в лоцманской службе, не имеет возможности вернуться на свою должность на флот. Хотя сложившаяся международная практика позволяет лоцманам возвращаться работать на флот, в том числе капитанами и старпомами.

Кроме того, участники совещания обращали внимание и на организационные моменты, связанные с продлением дипломов. В целом ряде регионов были ликвидированы Морские квалификационные комиссии, в итоге морякам приходится ездить за тридевять земель, чтобы подтвердить свой диплом. В качестве примера представитель Волжской государственной академии водного транспорта, затронувший эту тему,

привел Нижний Новгород, где раньше существовал филиал Морской квалификационной комиссии морского порта Санкт-Петербург потом филиал отдали в ведение Астрахани и вскоре закрыли. Теперь нижегородцы вынуждены ездить в Астрахань и жить там неделями.

По словам президента ассоциации «СТОПМ» Геннадия Суйтса, решением этой проблемы могла бы стать система дистанционного принятия экзаменов ММК через интернет. Сейчас такая система действует при капитане Архангельского порта. Таким образом, моряки экономят время и средства.

Впрочем, как справедливо заметили участники заседания, в стране нет ни единой программы по обучению моряков, ни единой ценовой политики. Морякам приходится тратить много времени и собственных средств для прохождения курсов, а требования к подготовке командного состава на курсах повышения квалификации явно завышены.

Кроме того, только в России сегодня существует требование, чтобы моряки, претендующие на рабочий диплом старшего командного состава, практически на любых судах имели высшее профессиональное образование. На деле же эта норма ограничивает карьерный рост моряков. Вдобавок, несмотря на требование Конвенции, программы курсов не согласовываются с судовладельцами и представителями моряков – то есть с профсоюзами.

Профсоюзный лидер предложил Экспертному совету потребовать от Минтранса России пересмотреть действующее «Положение о дипломировании моряков» и обеспечить прозрачность разработки поправок через создание соответствующей рабочей группы при Минтрансе России с участием представителей всех заинтересованных организаций и ведомств. 



ГОСДУМА СОБИРАЕТСЯ УЗАКОНИТЬ ЗАЕМНЫЙ ТРУД

Госдума готовится принять в третьем чтении скандальный законопроект о запрете заемного труда. Однако профсоюзы, входящие в Конфедерацию труда России, выступают против нового закона. Потому что на самом деле документ не запрещает, а легализует эту рабскую форму труда, позволяя компаниям привлекать для работ временных сотрудников. Как «запрет» трансформировался в «разрешение», и чем вреден и опасен новый закон для морской отрасли, выяснял «МПВ».

**«ПОЗДРАВЛЯЮ
С ПОБЕДОЙ!»**

А нем 26 апреля 2013 года руководитель думского комитета по труду и социальной политике Андрей Исаев на своей странице в «Твиттере» написал: «Госдума приняла во втором,

решающем чтении законопроект о запрете заемного труда. Сделан важный шаг. Поздравляю всех коллег по профдвижению с победой!»

Однако ответных поздравлений от коллег по профцеху депутат так и не дождался, а его восторженное послание из 21 000 читателей блога перепостили только 7 человек. Что, в общем-то, не удивительно.

За два года согласований в Госдуме законопроект стал существенно отличаться от первоначального варианта. Теперь документ не запрещает, а разрешает работодателям, хоть и с некоторыми ограничениями, использовать заемный труд на предприятиях. Так что принятие этого закона можно называть как угодно: компромиссом, поражением,

но только не победой. Ведь заемный труд – это разновидность современного рабства.

РАБЫ В АРЕНДЕ

Схема заемного труда проста. Работодатель, словно какую-то технику, берет у кадрового агентства в аренду специалистов и при этом в любой момент, без всяких объяснений, может выставить их за дверь. Потому что такие работники не числятся в штате предприятия, и, соответственно, не имеют никаких трудовых гарантий. Сегодня, как правило, у арендованных работяг вместо трудовых договоров есть только гражданско-правовые договоры, заключенные с кадровыми агентствами. Причем из этих договоров зачастую совершенно неясно, кто отвечает за условия и режим работы, за установление зарплаты и соблюдение правил охраны труда. Действие колдоговоров на заемных работников также не распространяется. То есть они полностью выведены из сферы правового регулирования труда.

По разным экспертным оценкам, в России насчитывается до 150 000 заемных работников. Причем, если работодатели с начала 2000-х годов настаивали на легализации схемы заемного труда, то профсоюзы выступали против.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ МЕТАМОРФОЗА

В 2010 году депутаты Андрей Исаев и Михаил Тарасенко, опираясь на профсоюзную поддержку, внесли на рассмотрение Думы законопроект о запрете заемного труда. Причем первоначально этот закон получил поддержку и одобрение и со стороны правительства. Однако лобби работодателей оказалось сильнее. В 2011 году, несмотря на протесты профсоюзов, закон был отправлен на доработку.

По утверждениям заемных кадровых агентств, работодателю использование такого труда приносит большие выгоды. Ему не нужно платить налог на доходы физических лиц (НДФЛ), взносы в Пенсионный фонд (ПФ) РФ и Фонд обязательного медицинского страхования (ФОМС). Официальная численность штатного персонала на предприятии также сокращается. В итоге предприятие, на котором работает в реальности несколько сотен человек, по документам может проходить как малое и пользоваться предоставляемыми законодательством льготами по налогообложению. Кадровые агентства тоже в накладе не остаются, они получают до 20 процентов от зарплат поставляемых ими работников.

Ко второму чтению депутаты так доработали этот многострадальный законопроект, что вместо запрета работодатели получили разрешение на использование заемного труда. Правда, с одной оговоркой – если это не противоречит Трудовому кодексу. Также были ужесточены требования к кадровым агентствам, желающим торговать персоналом. Так, если в законе ничего не изменится, то сдавать в аренду своих сотрудников смогут только большие агентства, имеющие уставной капитал не менее 1 млн рублей и государственную аккредитацию.

Но в целом законопроект довольно лоялен к заемному труду. Он позволяет работодателям нанимать временных работников на срок не более 9 месяцев.

При этом если число таких работников не превышает 10 процентов общей численности работающих на предприятии, то использовать их труд можно без согласования с профсоюзной организацией.

Не секрет, что на многих предприятиях есть карманные профорганизации, которые одобряют любые сумасбродства начальства. А что касается девятимесячных ограничений, то никто не мешает работодателю по истечению этого срока заключать новый контракт с агентством на поставку рабсилы.

При этом надо отметить, что налагаемые законом ограничения не касаются компаний, занимающихся аутсорсингом, а также предприятий, совершающих перемещения сотрудников внутри холдинга.

В РПСМ считают, что принятие такого двусмысленного закона может привести к попыткам использования заемного труда в морской отрасли. Тем более что подобные прецеденты уже были.

В СПИСКАХ НЕ ЗНАЧАТСЯ

В прошлом году в калининградском порту произошла поразительная по своему цинизму история. Во время стоянки в порту на борту теплохода «Святой Павел»,

плавающего под флагом России, заболел моторист Роман Волков. В областной клинической больнице ему поставили диагноз «гипертонический криз». В связи с этим Волков попросил капитана судна списать его на берег и оплатить дорогу до дома, как это и положено по закону (статья 58 КТМ РФ). Однако капитан не стал этого делать и бросил больного моряка в порту без средств к существованию. Волков обратился за помощью в РПСМ – оказалось, что у моряка нет на руках трудового договора.

После этого РПСМ попросил Роструд проверить фирму «Морской стандарт», эксплуатирующую судно «Святой Павел». В итоге выяснилась поразительная вещь – экипаж на судне работает по схеме заемного труда. Некое ООО «Валкур» сдает моряков в аренду судовладельцам, причем в штате компании-судовладельца, вопреки всем законам, моряки не значатся.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА

Чтобы подобные истории не повторялись, юристы РПСМ считают, что в законе о заемном труде должен быть



wikimedia.org

В законе о заемном труде должен быть прописан запрет на использование его в отношении моряков. Деятельность по трудоустройству моряков регламентируется в особом порядке по специальным правилам, описанным конвенцией МОТ № 179 «О найме и трудоустройстве моряков».

прописан запрет на использование его в отношении моряков. И появление подобного пункта будет вполне соответствовать международным трудовым стандартам.

Например, в конвенции МОТ № 181 «О частных агентствах занятости», регламентирующей на международном уровне деятельность кадровых фирм, есть пункт, в котором

говорится, что действие этого документа не распространяется на моряков. Такая оговорка обусловлена тем, что деятельность по трудоустройству моряков регламентируется в особом порядке по специальным правилам, описанным конвенцией МОТ № 179 «О найме и трудоустройстве моряков». Причем по всем международным нормам круинговые агентства занимаются только подбором моряков в интересах судовладельца, трудовые договоры с ними заключают судовладельцы.

В связи с этим юристы РПСМ предлагают внести в законопроект следующий пункт: предоставление работников (персонала) не допускается для моряков (членов экипажей морских судов). И такой запрет, по мнению юристов, следовало бы установить в отношении работников всех видов транспорта и работников, занятых на вредных производствах.

РПСМ надеется, что Минтранс России, как основное ведомство, определяющее особенности труда моряков, поддержит правовую позицию профсоюза.

Однако пока законодатели не торопятся вносить эти пункты в законопроект. [↕](#)

ИГОРЬ КОВАЛЬЧУК,
первый заместитель председателя РПСМ:

«Редакция законопроекта, принятая во втором чтении, предполагает, что этот закон будет допускать использование заемного труда лишь в отдельных видах деятельности, когда нужны неквалифицированные работники. Причем в качестве такой заемной силы будут выступать студенты, желающие подработать, отцы-одиночки, бывшие заключенные. Однако юридическое закрепление самого понятия «заемного труда» – а его у нас до этого законопроекта не существовало – позволит работодателям расширять сферу его применения и использовать эту схему во всех отраслях.

«НАША ОБЯЗАННОСТЬ – СДЕЛАТЬ УСЛОВИЯ ТРУДА МОРЯКОВ ЕЩЕ ЛУЧШЕ»

В Чикаго (США) прошли заседания секций моряков и докеров, руководящей группы Комитета справедливой практики и Комитета справедливой практики (FPC) Международной федерации транспортных рабочих. Интересы российских моряков представляла делегация Российского профессионального союза моряков во главе с председателем Юрием Сухоруковым.

Участники конференций – представители членских профсоюзов МФТ – обсудили проблемы, приоритетные направления работы и достижения как самих организаций, так и федерации в целом. Рабочие встречи начались с заседаний секций и руководящей группы, где рассматривались частные вопросы и проблемы, а их итоговое обсуждение было перенесено на FPC.

Как рассказал координатор МФТ в России Сергей Фишов, основными темами обсуждения стали реализация политики МФТ, принятой на Конгрессе в Мексике в 2010 году, оценка деятельности инспектората МФТ, кампаний против удобных флагов и портов, а также коллективный договор IBF.

В рамках рассмотрения вопроса о работе инспекторов был поднят вопрос о беспрепятственном проходе в порты. Оказывается, сегодня проблемы с возможностью попасть на судно и посетить членов профсоюза возникают по всему миру. Это связано с повышением уровня безопасности в портах и, соответственно, ужесточением пропускного режима. Участники встречи решили, что со сложившимся положением дел надо бороться, поскольку большая часть работы инспекторов МФТ проходит в портах, и беспрепятственный проход к морякам очень важен для профактивистов.

СЕРГЕЙ ФИШОВ:

«Работа над урегулированием этого вопроса будет вестись в каждой стране по-разному с учетом местных специфик и рычагов влияния. В России, например, мы уже имели положительный опыт решения похожей проблемы, когда профактивистам РПСМ было сложно получить пропуск для прохода в питерский порт. Тогда мы обращались к Президенту РФ письменно, поднимали этот вопрос на встрече с главой государства, где сообщили о преградах на пути в российские порты. Надо заметить, это возымело действие. Действительно работать стало проще, однако до конца вопрос с проходом в порт не урегулирован. Общемировая тенденция – погоня за безопасностью в портах. Она, несомненно, важна, но страдают моряки, поскольку не имеют возможности получить помощь от своего профсоюза. Чтобы наладить работу в этом направлении, необходимо элементарное понимание и взаимодействие между портовыми властями и профсоюзами».



Еще одной не менее интересной темой стало обсуждение коллективного договора IBF, а точнее, его изменений.

Как известно, в октябре продолжит работу Международный переговорный форум (IBF) по обсуждению условий колдоговора на 2015-2017 годы. На заседании Комитета справедливой практики как раз были составлены новые требования к судовладельцам, которые будут озвучены профсоюзной стороной на осенней встрече.

Завесу тайны немного приоткрыл глава международного отдела Российского профсоюза моряков, заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов.

– Безусловно, наша прямая обязанность – сделать условия труда и быта моряков еще лучше, чем они есть сейчас, – говорит В. Иванов. – В наших планах – улучшение пунктов соглашения по всем позициям, в том числе увеличение зарплаты, однако называть конкретные цифры пока рано и раскрывать заранее все карты не хотелось бы, по крайней мере, до очередного раунда переговоров.

Мы постараемся сделать все возможное, чтобы работодатели максимально учли наши предложения. 



УГОЛОВНОЕ ДЕЛО КАК СПОСОБ ДАВЛЕНИЯ НА ПРОФСОЮЗ

«Если профсоюз прекратит свое существование, то работодатель получит неограниченную бесконтрольную власть, и заступаться за права работников будет некому».

Леонид Тихонов, председатель профкома ОАО «Восточный порт» РПД рассказал об уголовном деле в отношении него и давлении на профсоюз.

19 июня 2013 г. исполнился год уголовному преследованию пред-

седателя профкома ОАО «Восточный порт» РПД Леонида Тихонова. Уголовное дело возбуждено по заявлению управляющего директора ОАО «Восточный порт» Анатолия Лазарева. Лидера профсоюзной организации обвиняют в растрате денег работодателя, вы-

деленных на новогодние подарки. Но коллеги Леонида Тихонова уверены, что уголовное дело было сфабриковано, носит явно заказной характер, и таким образом работодатель пытается расправиться с неуступчивой профсоюзной организацией и ее лидерами,

выступающими с резкой критикой использования руководством порта заемного труда и схем аутстаффинга, а также активно отстаивающими интересы работников по вопросам заработной платы и условий труда. Российский профсоюз докеров провел несколько массовых акций в защиту своего активиста. Международные объединения профсоюзов поддержали РПД и выразили свою солидарность с первичной организацией ОАО «Восточный порт» РПД. При этом давление на профорганизацию не прекратилось: некоторых активистов пытаются сократить, а, например, в отношении председателя цехового комитета Виктора Соколова было возбуждено другое, абсолютно нелепое уголовное дело. О том, что сейчас происходит в ОАО «Восточный порт», журналу «Морской профсоюзный вестник» рассказал председатель профорганизации РПД Леонид Тихонов (на снимке).

Леонид Иванович, если в самом начале конфликта руководство порта заявляло о своей непричастности к уголовному делу, то сейчас уже известно, что оно было возбуждено по заявлению одного из директоров. Чем же вы так не угодили своим «социальным партнерам»?



Мы постоянно активно выражаем свое несогласие с политикой руководства предприятия в области использования заемного труда и практики заключения срочных трудовых договоров с работниками традиционно основных специальностей порта.

Несколько лет назад дирекция начала внедрять на предприятии заемный труд и аутстаффинг – вывод сотрудника за штат компании с последующим его

оформлением в штат компании-подрядчика. При этом работник продолжает трудиться на прежнем месте и выполнять свои прежние обязанности. У людей снижается уровень заработной платы в связи с отменой всех дополнительных выплат, социальных льгот и гарантий, предусмотренных коллективным договором ОАО «Восточный порт».

Еще до попыток использовать схемы аутстаффинга и аутсорсинга руководство ОАО «Восточный порт» стало практиковать заключение срочных трудовых договоров с рядом категорий работников: с докерами-механизаторами, тальманами, слесарями и другими. Причем оформляются они на срок до двух месяцев, а после их окончания с работниками заключаются новые такие же договоры, и так на протяжении нескольких лет. Эти работники, по сути, бесправны, любое их требование к работодателю может привести к потере рабочих мест, т. к. с ними могут не заключить очередные договоры. Эти работники даже не имеют законной возможности уйти в отпуск.

Весной 2012 года руководство порта запланировало вывести за штат уборщиков производственных помещений перегрузочно-производственных комплексов — ППК-1 и ППК-3. В последующем явно планировалось распространить эту практику и на рабочих других специальностей. В итоге среди работников предприятия возникла нестабильная обстановка, на которую мы и пытались обратить внимание. Профсоюз организовал санкционированный митинг, на который вышло много людей. Очевидно, проведение этого мероприятия испугало руководство предприятия и местные власти. И уже 19 июня 2012 г. в офис профсоюзной организации неожиданно нагрянули полицейские с обыском.

Они объясняли, с чем связан обыск?

Мы задавали вопрос, с чем связан их визит, и на каком основании проходит обыск. Но ответа так и не услышали. Никаких документов полицейские тоже не предоставили. Сам обыск

проходил с многочисленными процессуальными нарушениями. Понятые присутствовали только в начале и в конце обыска, который длился семь часов. Через два дня к нам снова пришли полицейские. Мне было заявлено, что я подозреваю в хищении вверенного мне имущества с использованием служебного положения. Мной якобы были похищены деньги, выделенные работодателем на новогодние подарки. Причем полицейские пришли на обыск не одни, а с журналистами. И в этот же день в ряде СМИ уже как доказанный факт звучало, что в профсоюзе выявлено хищение денег. Я думаю, что таким образом правоохранители пытались дискредитировать меня и создать негативный образ в СМИ. Хотя на самом деле все эти обвинения были необоснованны. По факту расходования денежных средств, выделяемых на культурно-массовую и оздоровительную работу в рамках социального партнерства, профсоюз ежеквартально отчитывался перед работодателем, никаких претензий по этому поводу не поступало.

Профсоюзы независимы в своей деятельности от органов исполнительной власти, органов местного самоуправления и работодателей, ведут свою хозяйственную деятельность самостоятельно, неподотчетны и неподконтрольны, проверяются только ревизионной комиссией профсоюзной организации.

Вы пытались обжаловать действия полиции?

Да. Существенных результатов это не принесло. За исключением того что полицейский, руководивший обысками, был привлечен к дисциплинарной ответственности за допущенные процессуальные нарушения. Но добиться отмены постановления о возбуждении уголовного дела нам не удалось. При этом непонятно поведение полицейских, которые оказывали давление на членов профсоюза. Людей вызывали на допросы, начинавшиеся с выяснения, для чего работник вступил в профсоюз, зачем платит взносы, и не хочет ли выйти из организации.

19 июня 2013 г. исполнился год уголовному преследованию председателя профкома ОАО «Восточный порт» РПД Леонида Тихонова. Уголовное дело возбуждено по заявлению управляющего директора ОАО «Восточный порт» Анатолия Лазарева. Лидера профсоюзной организации обвиняют в растрате денег работодателя, выделенных на новогодние подарки. Но коллеги Леонида Тихонова уверены, что уголовное дело было сфабриковано, носит явно заказной характер, и таким образом работодатель пытается расправиться с неуступчивой профсоюзной организацией и ее лидерами, выступающими с резкой критикой использования руководством порта заемного труда и схем аутстаффинга, а также активно отстаивающими интересы работников по вопросам заработной платы и условий труда. Российский профсоюз докеров провел несколько массовых акций в защиту своего активиста. Международные объединения профсоюзов поддержали РПД и выразили свою солидарность с первичной организацией ОАО «Восточный порт» РПД. При этом давление на профорганизацию не прекратилось: некоторых активистов пытаются сократить, а, например, в отношении председателя цехового комитета Виктора Соколова было возбуждено другое, абсолютно нелепое уголовное дело.

То есть вопросы были рассчитаны на ослабление и дискредитацию профсоюзной организации.

Но помимо полиции у нас есть прокуратура, которая должна выявлять подобные нарушения?

По закону так и должно быть. Но у нас складывается впечатление, что работодатель, полиция и прокуратура действуют заодно. Например, 31 января 2013 г. полицейские передали материалы уголовного дела, а это 11 томов, в прокуратуру для утверждения обвинительного заключения и передачи дела в суд. А буквально через день дело уже было направлено в суд. И тогда же прокуратура выступила по городскому телевидению с громким разоблачительным заявлением. Хотя понятно, что за столь короткое время прокурор был просто не в состоянии все досконально изучить. Что, кстати, и выяснилось в судебном заседании.

Каким образом?

Когда начался суд, свидетели от потерпевшей стороны, в качестве которой выступает ОАО «Восточный порт», заявили, что все подарки они получали, и никто из них никогда не жаловался и претензий ни ко мне лично, ни к профсоюзу не имеет. Естественно, защита заявила ходатайство о прекращении уголовного преследования в связи с отсутствием состава преступления и бесперспективностью самого уголовного дела. На что прокурор заявил, что дело прекращать преждевременно, потому что он еще не ознакомился с материалами дела. В итоге на следующее заседание суда ни сам прокурор, ни потерпевшая сторона не явились. Вся эта ситуация еще раз наводит на мысль, что данное дело сфабриковано для развала профсоюзной организации.

Что сейчас происходит с профсоюзной организацией? Полицейские по-прежнему продолжают оказывать давление?

Это уголовное дело, на мой взгляд, и есть один из способов давления на профсоюз и его дискредитация. Работодатель очень надеялся, что таким образом у него получится полностью

уничтожить организацию. Начали с меня, председателя профсоюзной организации, а теперь уже началось давление на членов профкома, активистов и председателей цеховых комитетов. Например, возбуждено уголовное дело в отношении председателя цехкома Виктора Соколова. Его обвиняют в мошенничестве. Причем обвинения абсурдны и нелепы. Вся его вина заключается в том, что он выписал отходы угля на предприятии для отопления дома на дачном участке, где он проживает. Заплатил за них в кассу ОАО «Восточный порт» сумму, указанную работодателем, получил чек. Угольные отходы привезли к нему на дачу на машине предприятия. А теперь управляющий директор Анатолий Лазарев написал заявление в полицию о мошенничестве. Кроме этого, руководство приняло решение сократить другого нашего активиста – председателя цехкома Геннадия Горского. Он опытный специалист, являлся капитаном буксира «Капитан Здор» и возглавляет структурное подразделение профсоюза.

Как относятся простые члены профсоюза к нападкам руководства?

Конечно, не все выдерживают давление, учитывая, что включен весь ресурс и все административные возможности работодателя от «кнута до пряника». Приходится объяснять работникам, что у них есть право состоять в профсоюзе. Работодатель во взаимоотношениях с работником должен, прежде всего, руководствоваться его квалификацией и деловыми качествами, а не принадлежностью к общественной организации. Несмотря на это, некоторые ребята все же вышли из профсоюза. Но большинство продолжают оставаться преданными членами нашей организации. Все понимают, если профсоюз прекратит свое существование, то работодатель получит неограниченную бесконтрольную власть, и наступать за права работников будет некому. Наша сила в единстве, поэтому мы держимся, не сдаемся и продолжаем бороться за права наемных работников. 

Наследница? Докажи!

Усилиями Российского профсоюза моряков и немецкого профсоюза Ver.di страховая компания «Raets Marine» выплатила вдове компенсацию по смерти моряка. Добиться решения в пользу женщины было непросто: профсоюзам понадобилось два года, чтобы отстоять право вдовы на получение денег.

Мы намеренно не сообщаем персональные данные моряка, название судна, а также имена и фамилии других участников истории, которая началась в 2011 году в порту Дубай. Второй механик в возрасте 45 лет скончался на судне во время несения вахты: остановилось сердце. В России у него осталась молодая жена, отношения с которой он официально оформил всего за несколько месяцев до начала контракта. Перед работой, как и положено, мужчина заключил трудовой договор, но в пункте, где оговариваются страховые выплаты в случае смерти, не указал имя жены как наследницы и отправился в рейс.

Когда моряк скончался, немецкая компания «Bishoff», которой принадлежал теплоход, сделала все, что полагается в таких случаях согласно коллективному договору МФТ, который имелся на судне, и без задержки отправила тело моряка в город Сызрань. Но досадная оплошность – моряк не указал жену в качестве наследницы – стала формальным поводом для страховой компании «Raets Marine» не выплачивать компенсацию вдове. В компании посчитали, что такова была воля покойного.

С мнением страховщика согласились и его российские партнеры из компании «Falcon». Им было недостаточно свидетельства о браке, и вдове было предложено представить свидетелей, которые могли бы рассказать, каким хорошим парнем был второй механик, и подтвердить, что он сильно любил жену и действительно состоял с ней

в законных отношениях. Чем больше таких свидетелей, тем лучше для несчастной женщины.

Казалось бы, дело безнадежное, но на судне, где работал моряк, действовал колдоговор МФТ профсоюза Ver.di, с которым у РПСМ есть соглашение о взаимопонимании и сотрудничестве. Поэтому обе организации вступились за семью моряка. В течение долгого времени шла рутинная переписка, включающая массу переводов разных документов, их пересылку, но страховщики оставались непреклонны! Тогда было решено перенести разбирательства в немецкий суд. Интересы вдовы представлял адвокат из Ver.di, а РПСМ в свою очередь обеспечил его пакетом необходимых документов.

В итоге суд принял сторону вдовы и обязал «Raets Marine» выплатить ей не только положенную по договору МФТ страховку, но и компенсировать моральный ущерб – все-таки тяжба длилась два года. Вот так благодаря совместной работе братских профсоюзов справедливость восторжествовала.

Не устраивайтесь на «Cool Aster»

Компания «North Reefer»/«Ice Reefer» отказывается выполнять обязательства по выплате заработной платы морякам. Более 30 членов экипажа небезызвестного теплохода «Cool Aster» (флаг Маршалловых островов) не могут получить деньги на общую сумму более чем \$100 тысяч. Это касается как моряков, находящихся на борту судна, так и тех, кто уже давно списался. Несмотря на это, решительных действий моряки предпринимать не хотят. Но практика показывает: проблемы на «Cool Aster» решаются только через суд.

Сейчас теплоход стоит в порту Лас-Пальмас. На его борту находятся наши

соотечественники, которые обратились за помощью в Российский профсоюз моряков. РПСМ взял ситуацию на контроль и подключил к решению проблемы инспектора МФТ в местном порту Виктора Конде. Представитель федерации готов оказать любую помощь экипажу и поддержать действия моряков, но вот обращаться в суд или устраивать акцию протеста моряки не хотят. Единственное, что на сегодняшний день сделал экипаж – уведомил судовладельца об отказе выполнять операции с грузом. Денег на погашение долгов у компании нет, есть только один способ вернуть заработанные деньги – добиться ареста «Cool Aster» через суд и выставить теплоход на продажу.

По такому пути осенью 2012 года пошел бывший экипаж этого судна, когда теплоход стоял в Калининграде, а экипаж ждал зарплату за три с лишним месяца. Судовладелец уговаривал команду выйти на Клайпеду и там получить окончательный расчет, но моряки, заручившиеся поддержкой Калининградской региональной организации РПСМ, наотрез отказались идти на поводу у нерадивого судовладельца. И правильно сделали: судоходная компания (на тот момент «Arctic Reefers Co. Ltd») объявила себя банкротом. КРО РПСМ предоставила команде адвоката и выделила деньги на питание, с которым на судне были огромные трудности. По результатам тяжбы люди получили судебное решение, гарантию зарплаты и вернулись домой с помощью МФТ. А хозяин злополучного теплохода «Cool Aster» сменился на «Ice Reefer», который периодически превращается в «North Reefer» и наоборот.

Российский профсоюз моряков и Международная федерация транспортных рабочих не рекомендуют членам экипажей устраиваться на суда вышеназванных компаний, и тем более на теплоход «Cool Aster». Пункты действующего на судне коллективного договора не выполняются, компания «North Reefer»/«Ice Reefer» отказывается работать по правилам. 

MLC-2006: МЕХАНИЗМ КОНТРОЛЯ НЕ ПОЗВОЛИТ НАРУШАТЬ ПРАВА МОРЯКОВ

20 августа вступает в силу Конвенция МОТ 2006 о труде в морском судоходстве. Все суда должны пройти освидетельствование и получить Сертификат соответствия требованиям конвенции. Для этой процедуры в Регистре судоходства был создан отдел по освидетельствованию трудовых норм в судоходстве. О функциях нового отдела и о том, как проходит подготовка к вступлению в силу конвенции, рассказал заместитель начальника управления морских систем менеджмента и начальник отдела по освидетельствованию трудовых норм в морском судоходстве Павел Леонидович Землянский:



– Отдел будет заниматься координацией всех вопросов по предоставлению услуг Регистра судоходства (РС) в этом сегменте рынка. Это освидетельствование судов на соответствие требованиям Конвенции 2006 о труде в морском судоходстве (КТМС-2006), выдача и подтверждение Свидетельств о соответствии трудовым нормам, рассмотрение и подтверждение Декларации о соблюдении трудовых норм. Для круизных компаний РС предлагает добровольное освидетельствование на соответствие требованиям КТМС, выдачу и подтверждение Свидетельства о соответствии.

– Отдел сформирован за два месяца до вступления конвенции в силу, с чем это связано?

– Отдел нужен для повышения качества оказываемых услуг по освидетельствованию судов на соответствие требованиям КТМС-2006. Отдел создан для оптимизации процесса освидетельствования в РС. В новое подразделение вошли высококвалифицированные специалисты, которые и прежде занимались проблемами КТМС.

– Как вы считаете, вступление в силу конвенции изменит отношение судовладельцев к трудовым нормам?

– Процесс предъявления судов на соответствие КТМС-2006 находится на начальном этапе. Сейчас сложно говорить о том, насколько ответственно судовладельцы будут относиться к выполнению своих обя-

занностей, налагаемых на них КТМС и национальным законодательством. Но можно утверждать, что наличие в КТМС эффективного механизма контроля за выполнением конвенционных и национальных требований не позволит безнаказанно нарушать права моряков.

– Готова ли Россия к 20 августа – к работе по новым правилам? Что еще предстоит сделать для работы по новым стандартам?

– Российская Федерация готова к проведению освидетельствования судов. Для этого проведены все необходимые мероприятия: разработана I Часть Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, РС назначен признанной организацией. В настоящий момент практика морских администраций государств флага состоит в делегировании полномочий по проведению освидетельствований судов на соответствие требованиям КТМС-2006 признанным организациям – классификационным обществам. Для удобства судовладельцев и круизных компаний на официальном сайте РС (www.rs-class.org) опубликованы I и II Части Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (ДСТН) для судов под флагом Российской Федерации. Регистр постоянно информирует обо всех мероприятиях и процедурах, которые следует провести в связи со вступлением в силу КТМС-2006. Для проведения освидетельствования судов под флагом РФ на соответствие КТМС необходимо направить в адрес РС две заявки – на рассмотрение II Части ДСТН и освидетельствование судна на соответствие КТМС-2006, а также Лист опроса по определению готовности судна.

– Будет ли необходимо подтверждение освидетельствования?

– КТМС-2006 предусматривает проведение систематического контроля за условиями труда и отдыха на борту судов, а также определяет требования

к организациям, занимающимся подбором и трудоустройством моряков. После вступления в силу КТМС судовладельцы должны будут подтвердить факт сотрудничества с круизными компаниями, которые соответствуют требованиям КТМС. Каждое государство-участник конвенции будет требовать, чтобы суда, плавающие под его флагом, регулярно подтверждали Свидетельство о соответствии трудовых норм и Декларацию о соблюдении трудовых норм. Декларация должна содержать национальные требования, обеспечивающие выполнение положений КТМС в отношении условий труда и жизни моряков, и определять меры, которые принимает судовладелец для обеспечения соблюдения этих требований на соответствующем судне или на соответствующих судах.

– Что будет с компаниями судовладельцев, которые освидетельствование не пройдут?

– Один из основных механизмов регулирования условий труда моряков – проведение инспекций иностранных судов государством порта, или наличие требования, запрещающего предоставлять более благоприятный режим судам под флагами государств, не ратифицировавших КТМС-2006. Наличие на судне действующих СвСТН и ДСТН при этом будут являться первоочередным доказательством соответствия судна требованиям конвенции. При отсутствии этих документов судно будет подвергаться более детальной инспекции в иностранном порту захода. Последствия выявления несоответствий требованиям КТМС-2006 могут носить более жесткий характер. Это может обернуться для судовладельцев задержаниями судов и связанными с этим финансовыми потерями. Моряки должны также понимать, что наличие рабочего места, заработная плата напрямую зависят от финансового состояния судовладельца и реализовывать права, которые предоставляет им КТМС, крайне ответственно. 

«LLC CAPITAL SHIPPING COMPANY» ОПАСНА ДЛЯ МОРЯКОВ

На прямую линию РПСМ пришло письмо от моряков, которые сердечно благодарят профсоюз и ITF за помощь в деле по возвращению долгов. «Хотелось бы выразить огромную благодарность Российскому профессиональному союзу моряков и лично инспектору ITF в порту Новороссийск Ольге Ананьиной за оказанную помощь в решении вопроса о выплате задолженностей по зарплате работникам компании «LLC Capital Shipping Company». Только благодаря стараниям этих людей судовладелец начал рассчитываться с моряками по долгам, и многие смогли получить причитающиеся деньги. Хочется пожелать вам всех благ, крепкого здоровья и успехов», – написали благодарные моряки в адрес профсоюза. Многие из них месяцами ждали денег и верили в справедливость, некоторые смирились и даже не надеялись их получить, но благодаря вмешательству РПСМ и ITF нарушенные права моряков были восстановлены.

ОБМАНЫВАЮТ ВСЕХ

То, что среди моряков, обманутых судовладельцем, оказалась и женщина – капитан дальнего плавания Ирина Ясинская, избравшая нелегкую мужскую профессию, выяснилось совершенно случайно – благодаря прямой линии РПСМ (кроме Ясинской в Украине есть только одна женщина капитан дальнего плавания. Всего же в мире командуют судами дальнего плавания только десять женщин – прим. ред.). На сайте профсоюза была опубликована статья, посвященная проверке теплохода «Danapris-3» в рамках Недели действий

на Черном море, и обращение Международной федерации транспортных рабочих (ITF) и Российского профессионального союза моряков (РПСМ) с просьбой откликнуться всем, кто работал в «LLC Capital Shipping Company» и не получил окончательный расчет по заработной плате.

– Прежде всего следует отметить, что компания «LLC Capital Shipping», которой принадлежит несколько судов, зарплату вовремя не платит уже давно. Во всяком случае запросы о помощи от моряков, работающих на судне «Danapris-3», начали поступать еще с прошлого года, – рассказывает инспектор ITF Ольга Ананьина.



Чтобы восстановить справедливость, профсоюзные активисты и инспекторы ITF решили сформировать специальный список для предъявления претензии компании и разместили на сайте РПСМ обращение с просьбой откликнуться всех моряков, работавших в «LLC Capital Shipping Company» и не получивших окончательный расчет по заработной плате.

Поэтому, по словам Ананьиной, во время Недели действий против удобных флагов, проходившей с 13 по 15 мая на Черном море, судно «Danapris-3», которое как раз зашло в порт Кавказ, было проинспектировано в первую очередь. Проверка сухогруза шокировала активистов РПСМ и ИТФ, потому что условия работы моряков на борту «Danapris-3» не выдерживали никакой критики. Члены экипажа судна в буквальном смысле слова работали за еду.

— Оказалось, что зарплату за март компания обещала выплатить по приходу в турецкий порт, а за апрель — в следующем порту захода, — рассказывает инспектор ИТФ. — Причем по трудовому контракту третий помощник капитана получал всего 300 долларов, что гораздо ниже ставок МОТ, а кадет вообще работал бесплатно. В договоре у него было написано, что на судне он работает не за зарплату, а за еду. Общая задолженность компании перед экипажем на момент проверки составила \$35 тысяч. После проверки контракт был изменен, и теперь кадет получает 200 долларов.

Также моряки сообщили проверяющим, что ранее руководство компании неоднократно списывало экипажи, не рассчитавшись с ними. Чтобы восстановить справедливость, профсоюзные активисты и инспекторы ИТФ решили сформировать специальный список для предъявления претензии компании. На сайте РПСМ было размещено обращение от Международной федерации транспортных рабочих и Российского профессионального союза моряков с просьбой откликнуться всех моряков, которые работали в «LLC Capital Shipping Company» и не получили окончательный расчет по заработной плате.

СИЛА СЛОВА

— После того как на сайте РПСМ был опубликован материал об инспекции судна, на прямую линию обратился моряк с просьбой о помощи, потом была опубликована статья с призывом ко всем, не получившим заработную плату, писать мне, и я оказалась за-

валенной просьбами, — рассказывает Ольга Ананьина. — За неполную неделю мне свои запросы прислали 15 бывших членов экипажа «Danapris-3».

В их числе оказалась и капитан дальнего плавания Ирина Ясинская. Свою работу на флоте она начинала в 1986 году в должности рулевого. С 2005 года стала ходить в море капитаном. В 2008 году судно, которым на тот момент командовала Ясинская, попало в ледовый плен в Азовском море и получило пробоину, но капитан сумела вывести его. А вот из долговой ловушки выбраться не смогла. С августа 2011 по апрель 2012 года Ясинская работала на «Danapris-3», но компания с ней так и не рассчиталась. Также не получил денег и ее муж, работавший на этом судне боцманом.

При этом «LLC Capital Shipping Company» не относится к так называемым компаниям-«живопыркам», а является одним из структурных подразделений крупнейшего украинского перевозчика «KDM Shipping». Согласно открытым данным, «KDM Shipping» владеет грузовым флотом из девяти сухогрузов общим дедевитом около 26,5 тыс. т, девятью пассажирскими судами, а также судостроительным заводом в Херсоне. В 2011 году выручка компании составляла \$29,2 млн, в 2012 — \$28,7 млн. Именно представители «KDM Shipping» ведут с инспекторами ИТФ переговоры по погашению долгов перед членами экипажа «Danapris-3».

Надо отметить, что пока компания выплачивает долги, и почти все, кто получил задолженность, сейчас благодарят инспекторов ИТФ и Российский профсоюз моряков.

«Благодарю от всей души за помощь! Удачи Вам во всем!» — написал после получения денег бывший член экипажа «Данаприс-3» Пархоменко.

МОЛЧАНИЕ ЯГНЯТ

Однако далеко не всегда трудовые конфликты удается уладить. Например, уже более двух лет у инспекторов ИТФ на заметке находится судно «Dana» (IMO 7310973), которое принадлежит питерской компа-



Во время Недели действий против удобных флагов, проходившей с 13 по 15 мая на Черном море, судно «Danapris-3», которое зашло в порт Кавказ, было проинспектировано в первую очередь.

нии «Frim» и бороздит морские просторы под молдавским флагом.

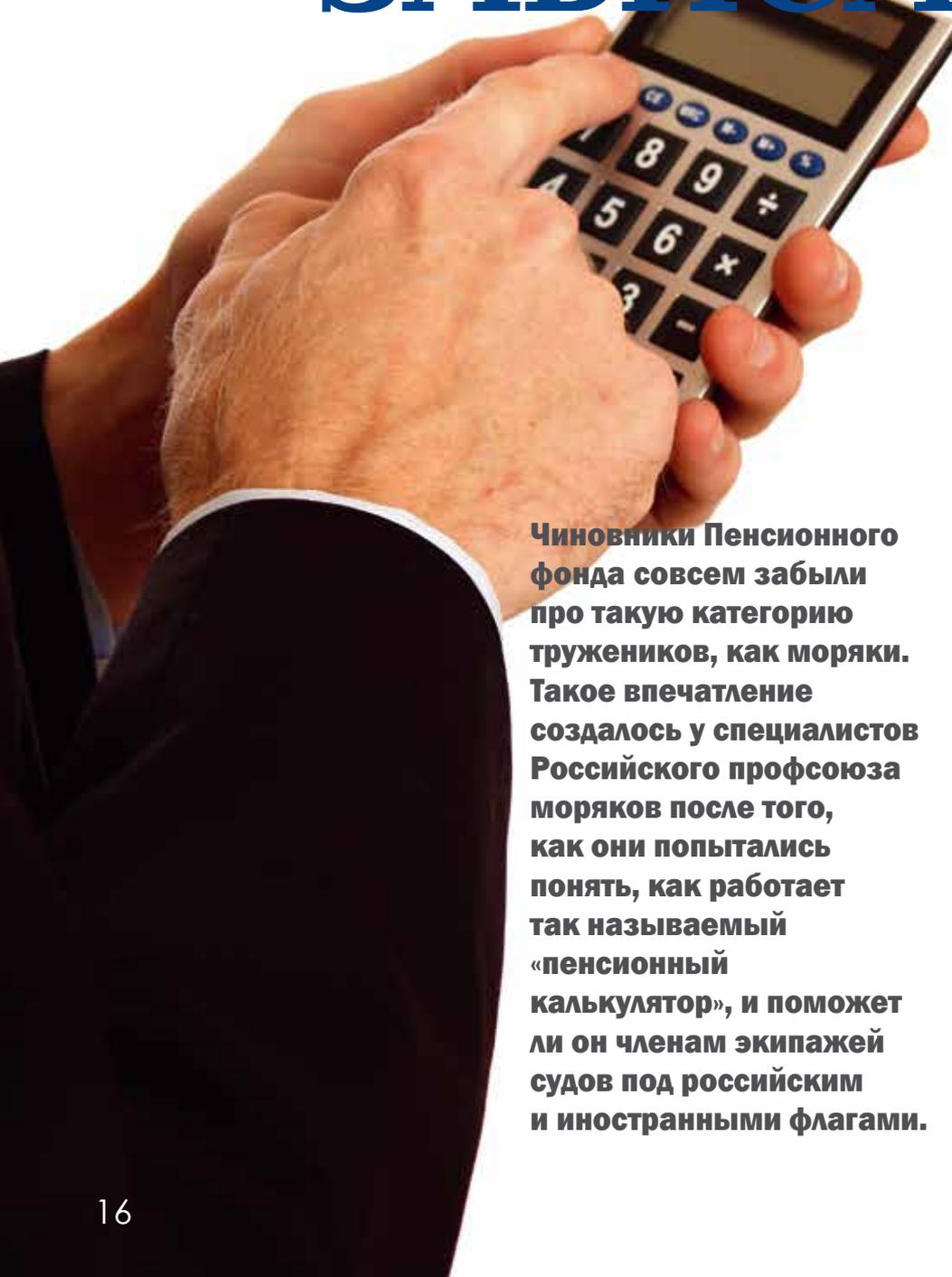
— Экипаж этого судна дважды обращался в Калининградскую инспекцию ИТФ, — вспоминает инспектор ИТФ в Калининграде Вадим Мамонтов. — В июле 2011 года, когда три моряка лишь после жалобы получили 8,6 тыс. долларов, и в ноябре того же года еще трое при аналогичных обстоятельствах получили 6,5 тыс.

Однако, по словам Мамонтова, и после этого владельцы судна по-прежнему продолжают обманывать экипажи. Схема проста: при расчете с моряками питерский бизнесмен обвиняет экипаж в алкоголизме, неумеренном потреблении продовольствия и низкой морской культуре и отказывается платить. После чего набирает новый экипаж, и т. д.

— По мне, лучше бы этой питерской компании вообще не было, — восклицает Мамонтов. — И тогда бы всем жилось гораздо спокойнее.

Кстати, во время проверки капитан, честно глядя инспектору ИТФ в глаза, уверял, что задолженности экипажу нет вовсе, и что компания даже прошла сертификацию на соответствие конвенции MLC, и вообще у них все хорошо. Сами же моряки признались, что зарплату получают только по окончании контракта — то есть спустя 6-8 месяцев. Однако жаловаться официально отказались, в отличие от экипажа «Данаприса». 

ПЕНСИОННЫЙ КАЛЬКУЛЯТОР ЗАВИСАЕТ



Чиновники Пенсионного фонда совсем забыли про такую категорию тружеников, как моряки. Такое впечатление создалось у специалистов Российского профсоюза моряков после того, как они попытались понять, как работает так называемый «пенсионный калькулятор», и поможет ли он членам экипажей судов под российским и иностранными флагами.

НОВАЯ ФОРМУЛА

Напомним, образец калькулятора размещен на сайте Пенсионного фонда РФ (ПФР) и Министерства труда и социальной защиты РФ. Он основан на новой формуле расчета трудовой пенсии согласно проводимой пенсионной реформе, с помощью которого, по мнению Минтруда, любой работник может в текущем режиме, с определенной долей условности рассчитать, какой будет его пенсия в ценах нынешнего года.

Так вот, по мнению РПСМ, подсчитать будущую пенсию конкретному работнику все равно не удастся, поскольку калькулятор не учитывает такие показатели, как снижение или повышение зарплаты в течение жизни, инфляцию, доходность пенсионных накоплений. При этом в него уже заложено повышение предельного размера заработной платы, с которой уплачиваются страховые взносы до 2,3 размера средней заработной платы по РФ, в то время как сегодня он составляет 1,6 от среднего уровня.

Не поможет калькулятор и в плане распоряжения накопительной частью пенсии, так как его основная цель – объяснить новые правила формирования пенсии и сориентировать человека, как смоделировать свой жизненный

трудоустрой путь для того, чтобы заработать достойную и максимальную пенсию.

В презентации Минтруда России указывается, что калькулятор не предназначен для расчета пенсий для нынешних пенсионеров, для тех, кто закончит трудовую деятельность в ближайшие три года, военных, работников вредных и опасных производств, имеющих право на досрочный выход на пенсию, индивидуальных предпринимателей, а также прочих категорий самозанятого населения.

Соответственно моряки, работающие на судах под иностранным флагом и добровольно вступившие в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, тоже не смогут воспользоваться калькулятором, поскольку эта категория граждан уплачивает страховые взносы в размере и порядке, установленном для самозанятых граждан.

НЕДОСТАТКИ СИСТЕМЫ

Основная причина, по которой предложенный пенсионный калькулятор не может быть применен для самозанятых граждан – существующие недостатки системы формирования их пенсионных прав. С 1 января 2013 года повышены страховые взносы в ПФР для указанных плательщиков с 14 386, 32 рублей в 2012 году до 32 479, 20 рублей – в 2013, но все равно это значительно меньше, чем работодатель платит за среднестатистического работника – около 120 000 рублей в год.

В настоящее время морякам, работающим на судах под иностранными флагами и добровольно вступившим в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, достаточно платить за себя страховые взносы в течение 5 лет, чтобы получить от государства трудовую пенсию при достижении общеустановленного пенсионного возраста (55 лет – для женщин и 60 лет – для мужчин) на общих основаниях.

Моряки, работающие на судах под иностранным флагом и добровольно вступившие в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, тоже не смогут воспользоваться калькулятором, поскольку эта категория граждан уплачивает страховые взносы в размере и порядке, установленном для самозанятых граждан.

Несмотря на то, что у данных работников формируются пенсионные права на уровне ниже прожиточного уровня пенсионера, размер получаемой моряком пенсии не может быть меньше минимального размера трудовой пенсии, равного федеральному прожиточному минимуму (в настоящее время – 5281 рубль) или региональному прожиточному минимуму пенсионера.

Если моряк, работающий на судне под иностранным флагом, не имеет права на трудовую пенсию по старости, то у него по достижении общеустановленного пенсионного возраста не будет необходимого страхового стажа. Таким

морякам будет предоставляться пенсия по государственному пенсионному обеспечению, так называемая социальная пенсия, по достижении возраста 60 лет – для женщин и 65 лет – для мужчин.

Минимальный размер социальной пенсии также установлен в размере прожиточного минимума пенсионера.

МОРЯК, РЕШАЙ!

В Стратегии долгосрочного развития пенсионной системы для самозанятых граждан предусматривается поэтапное приведение размера страхового взноса, уплачиваемого этими категориями граждан в соответствии с уровнем производимых им пенсионных выплат. Также предусматривается увеличение страхового стажа с 5 лет до 15 лет, которое будет происходить постепенно в течение 10 лет.

В долгосрочной перспективе для самозанятых граждан будет предоставлено право выбора:

- либо уплачивать страховые взносы в соответствующем фиксированном размере с формированием пенсионных прав на уровне не ниже прожиточного минимума пенсионера;
- либо с целью обеспечения себя пенсией присоединиться к системе формирования пенсионных прав наемных работников при уплате ими соответствующего тарифа страховых взносов.

В любом случае каждый моряк уже сейчас для себя должен решить, входить ли ему в систему обязательного пенсионного страхования и получать при достижении общеустановленного пенсионного возраста трудовую пенсию по старости не ниже прожиточного минимума пенсионера.

Еще остается вариант – уповать на социальную пенсию, которая будет назначена на пять лет позже, либо самостоятельно решать вопрос обеспечения старости путем заключения добровольных договоров с негосударственными пенсионными фондами или страховыми компаниями. 

ЧЕРТОВА ДЮЖИНА

Российский профсоюз моряков и Международная федерация транспортников (ITF) продолжает публиковать названия компаний, где условия труда членов экипажей морских судов далеки от идеала. 13 судоходных компаний, представленных ниже, объединяет две вещи: нечестное ведение бизнеса и использование рабского труда на судах.

РПСМ и ITF настоятельно рекомендуют воздержаться от трудоустройства на теплоходы всех перечисленных компаний:

«KENT SHIPPING» («SAILTRADE DENIZCILIK», «AMF SHIPPING LTD»)

Суда компании работают под флагами Белиза и России. «Kent Shipping» знаменита невыплатой заработной платы во время рейса, списанием членов экипажей с депонентскими справками, которые в лучшем случае оплачиваются через несколько месяцев после схода на берег. В контрактах моряков, работающих на судах под российским флагом, прописывается только рублевая часть зарплаты, долларовую руководство обещает на словах, а затем не выплачивает.

Доказать факт долларовой задолженности в таких случаях практически невозможно.

«CAPITAL SHIPPING CO LLC» (КИЕВ)

Теплоходы работают под украинским флагом. Здесь регулярно задерживается заработная плата на несколько месяцев. Мало того что выплаты не производятся в срок, так и заработок моряков иначе, как смешным, не назовешь. Так, третий помощник получает \$300, кадеты подписывают контракты, в которых даже «спасибо» не прописано.

«GRANAT SHIPPING AND TRADING CO» («SARGEM DENIZCILIK GEM»)

Эта компания славится задержками выплат на несколько месяцев. Моряки списываются без окончательного расчета, а недо-

вольных отправляют на берег криминальными способами, например, выбрасывают без денег и документов. Последний неприятный инцидент произошел со старпомом судна «Батур».



До него с аналогичными жалобами в РПСМ обращались моряки теплохода «Daylight». Одно из судов «Granat Shipping and Trading Co» – т/х «Nikolay L» (переименовано в «Tura», флаг Молдавии) – было арестовано в Ростове-на-Дону по иску экипажа.

«MD SHIPPING CO LTD» (ОДЕССА)

Постоянные задержки заработной платы, моряки списываются с судов с пустыми карманами.

«MARINE SHIPPING LTD» («МОРСКАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»)

Суда работают под флагом РФ, заработную плату моряки получают через несколько месяцев после списания, зачастую только после вмешательства профсоюза.

«NAVIGATOR SHIPPING CO ROSTOV» (РОСТОВ-НА-ДОНУ)

Двойная бухгалтерия – визитная карточка компании. Моряки подписывают контракты на рублевую часть зарплаты, долларовая не учитывается и не выплачивается.

«PARTNER SHIPPING LTD» («PATRA LTD») (РОСТОВ-НА-ДОНУ)

Здесь заработная плата не соответствует даже ставкам Международной организации труда (МОТ). Выплаты денег за работу регулярно задерживаются. Более того, согласно контракту, компания оставляет за собой право, уменьшить сумму выплат в зависимости от состояния фрахтового рынка. Окончательный расчет по контракту только через месяц после списания.

«DIMAR FREIGHT CO LTD» (МОСКВА)

Все суда компании ходят под российским флагом, заработная плата не выплачивается в течение рейса, моряки списываются без денег.

«UNITED CARGO FLEET LTD (МОСКВА)

Задержки по заработной плате, после списания моряки месяцами могут ждать денег.

ООО «БАЛТИК ТРАНССЕРВИС» (КАЛИНИНГРАД, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

На сегодняшний день моряки, отработавшие с февраля по апрель 2013 года, не могут добиться погашения долгов. Суда компании работают под флагом РФ.

«BALTICMARITIME LTD»

Теплоходы работают под иностранным флагом. Задолженности по зарплате достигают шести месяцев. Суда уже задержаны. В настоящее время готовятся иски в суд для ареста теплоходов с дальнейшей продажей и взысканием заработной платы для моряков.

ООО «ВТС-ТРАНС» (АСТРАХАНЬ)

Суда работают под флагом РФ. Списанные моряки не могут получить зарплату, так как в контрактах не указан весь заработок, а только маленький рублевый оклад. Налицо факт двойной бухгалтерии. Моряки не могут доказать задолженность.

ООО «СКАЛ-АПК» (АСТРАХАНЬ)

Компания задолжала многим экипажам. Морякам приходилось обращаться в суд, чтобы отсудить хоть какие-то деньги с недобросовестного судовладельца. 

Российский профсоюз моряков напоминает, что вы можете избежать проблемных ситуаций и обезопасить себя не только от задолженностей по заработной плате, но и, возможно, поберечь свое здоровье и даже сохранить жизнь, если до отправления в рейс узнаете, что из себя представляет ваш будущий работодатель, на каком теплоходе вам предстоит работать, и есть ли у вашей компании пятна на репутации. Всю эту информацию вы можете получить в своей членской профсоюзной организации или в любом отделении ИТФ.

ЗАБАСТОВКА ИЛИ СУД

В мае этого года СМИ обсуждали новость: работник Хабаровского трамвайно-троллейбусного управления остановил трамвай в районе железнодорожного вокзала, не оставив тем самым шанса коллегам продолжить движение. Таким образом вагонвожатый протестовал против задержки заработной платы за два месяца. «Это не забастовка, а провокация!» – возмутился руководитель ТТУ и пригрозил водителю увольнением и судебным преследованием, намереваясь взыскать ущерб за получасовой простой трамвая в размере 30 тыс. руб. Но в результате Прокуратура края инициировала проверку предприятия на предмет соблюдения трудового законодательства. Как выяснили сотрудники прокуратуры, на предприятии имели место задержки и случаи невыплаты заработной платы за март-апрель 2013 года. Прокурором Индустриального района принято решение о возбуждении административного производства в отношении как юридического лица – МУП «ХТТУ», так и в отношении руководителя по ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ (нарушение законодательства о труде). Соответствующие документы направлены в суд.

ДАЕШЬ ЗАРПЛАТУ ВОВРЕМЯ!

Пароход, конечно, не трамвай, но в Российский профсоюз моряков неоднократно поступают вопросы от моряков, работающих на судах под флагами разных государств, связанные с тем, какими допустимыми способами они могут защитить свое право на своевременное получение заработной платы? Что делать, если работодатель не торопится выплачивать заработанные деньги и игнорирует обращения моряков? Остановить пароход? Давайте разбираться.

В соответствии с положениями Кодекса торгового мореплавания РФ

трудовые отношения на борту судов регулируются законодательством страны флага судна, коллективным договором (соглашением), прочими локальными нормативными актами и контрактом о найме. Именно по этой причине правовое положение членов экипажей, работающих на судах под флагом РФ и под флагами иных государств, существенно различается. Различаются и допустимые способы защиты своего нарушенного права. Поэтому, как бы это не претило, нам опять придется разделить моряков на «российских» и «подфлажников», и разбирать ситуацию, исходя из флага судна.

Таким образом, для моряка, работающего на судне под флагом России, вопрос следует переформулировать так:



Остановив трамвай, вагонвожатый протестовал против задержки заработной платы за два месяца. В результате прокурорских проверок на предприятии выявились случаи невыплаты заработной платы за март-апрель 2013 года.

«Вправе ли члены экипажа судна приостановить работу по правилам ст. 142 ТК РФ в том случае, если работодатель допустил задержку в выплате заработной платы или ее части? Возможно ли по этой причине организовать и провести забастовку на борту судна?»

А ответ будет таким.

ЗАБАСТОВКА НА БОРТУ НЕЗАКОННА

Что касается забастовки, то ее объявление и процедура организации и проведения регулируются нормами Трудового кодекса РФ.

Ст. 410 ТК РФ устанавливает, что решение об объявлении забастовки принимается собранием (конференцией) работников организации (филиала, представительства или иного обособленного структурного подразделения), по предложению представительного органа работников, ранее уполномоченного ими на разрешение коллективного трудового спора.

Собрание работников данного работодателя считается правомочным, если на нем присутствует более половины от общего числа работников. Конференция работников данного работодателя считается правомочной, если на ней присутствует не менее двух третей делегатов конференции.

Учитывая, что судно с юридической точки зрения, не является ни филиалом организации, ни ее структурным подразделением, а собрание членов экипажа судна не представляет весь коллектив организации работодателя, то объявленная на борту забастовка будет считаться незаконной. К тому же в соответствии с действующим законодательством объявлению забастовки в организации предшествует целый ряд примирительных процедур, которые в обязательном порядке необходимо пройти сторонам коллективного трудового спора. Так что организовать и провести законную забастовку на борту судна под флагом России не представляется возможным.



Судно не является структурным подразделением организации, а собрание членов экипажа – это не весь коллектив организации работодателя, поэтому объявленная на борту забастовка будет считаться незаконной.

ПРИОСТАНОВИТЬ РАБОТУ МОЖНО

Теперь что касается права членов экипажа судна приостановить работу по правилам ст. 142 Трудового кодекса РФ при задержке выплаты заработной платы или ее части. Прежде всего, приостановление работы в указанном выше случае – это индивидуальное право члена экипажа судна, которое в соответствии со ст. 379 ТК РФ рассматривается в качестве одной из форм самозащиты трудовых прав. Именно по этой причине каждый член экипажа, чье право на своевременную оплату труда нарушено, должен самостоятельно принять решение о приостановлении работы, а вслед за этим самостоятельно выполнить ряд юридически значимых действий.

Статьей 21 ТК РФ установлено, что работник имеет право на своевременную и в полном объеме выплату заработной платы в соответствии со своей квалификацией, сложностью труда, количеством и качеством выполненной работы. Это право работника корреспондируется с обязанностью работодателя выплачивать в полном размере причитающуюся работникам заработную плату в сроки, установленные в соответствии с ТК РФ коллективным договором, правилами внутреннего трудового распорядка и трудовыми договорами.

Согласно ст. 142 Трудового кодекса РФ в случае задержки выплаты заработной платы на срок более 15 дней работник имеет право, кроме случаев, прямо установленных ст. 142 ТК РФ, известить работодателя в письменной форме, приостановить работу на весь период до выплаты задержанной суммы.

просто о сложном

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

Действующим законодательством также предусмотрено, что в период приостановления работы работник имеет право в свое рабочее время отсутствовать на рабочем месте. Более того, приостановление работы допускается не только в случае, когда задержка выплаты заработной платы на срок более 15 дней произошла по вине работодателя, но и при отсутствии таковой. Задержанную заработную плату за отработанное время работодатель, в силу ст. 236 ТК РФ, обязан выплатить работнику с соответствующими процентами.

НО:

Однако надо иметь в виду, что трудовым законодательством не установлена обязанность работодателя оплачивать время, в течение которого работник не работал по причине приостановле-

ния работы. Хотя здесь тоже следует оговориться: работодатель должен выплатить работнику заработную плату за время приостановления работы в случае, если эта обязанность установлена коллективным договором, локальным нормативным актом или трудовым договором, которые в силу ст. 41 ТК РФ могут устанавливать для работника более благоприятные условия.

Также следует иметь в виду, что на судне, находящемся в эксплуатации, в любой ситуации должен выполняться минимальный объем работ, обеспечивающих безопасность его эксплуатации. Эти работы должны быть также оплачены в соответствии с действующим порядком.

Еще членам экипажей, которые трудятся в российских компаниях на судах под флагом РФ, можно посоветовать направлять письменные заявления о воз-

буждении уголовного дела в отношении должностных лиц компании-работодателя по факту совершения преступления, предусмотренного ст. 145-1 УК РФ.

ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ВСЕ ИНАЧЕ

Теперь попробуем разобраться, что же можно будет сделать морякам в подобной ситуации на судне под иностранным флагом.

Действующее международное законодательство исходит из того принципа, что бесплатный труд запрещен, а оплата за выполненную работу должна выплачиваться в полном объеме и в установленные сроки. Таким образом, члены экипажа судна под иностранным флагом могут отказаться от выполнения своих должностных обязанностей в том случае,

Действующим законодательством также предусмотрено, что в период приостановления работы работник имеет право в свое рабочее время отсутствовать на рабочем месте.



если их работа своевременно не оплачивается работодателем. Главное, письменно поставить в известность об этом капитана и работодателя, указанного в качестве такового в контракте о найме.

В этой ситуации не будет ничего противоправного и в том, если члены экипажа откажутся участвовать в работе, например, по открытию крышек трюмов или очистке трюмов и танков. Такая практика уже давно существует и считается довольно эффективной, так как, например, при отказе моряков открыть крышки трюмов невольным участником трудового конфликта становится и грузополучатель, недовольство которого обычно ускоряет решение вопроса с выплатой заработной платы.

Тут надо заметить, что на активные действия готовы немногие, и чаще моряки предпочитают «парламентские» методы решения проблем. С чего начать в этом случае?

С ЧЕГО НАЧАТЬ?

Ответ традиционен. Надо брать ручку, бумагу и писать заявление в суд – по месту нахождения судна. К сожалению, других «мирных» способов воздействия на должника нет, а понятия «иностранный работодатель», «иностранное судно», «иностранное море», «иностранное судно» вносят в эту историю свою специфику.

Действующие нормативные акты, такие как международная Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, Кодекс торгового мореплавания РФ, Гражданско-процессуальный кодекс РФ, а также Постановление Пленума Верховного суда РФ № 18 от 20.11.2003 г. предписывают обращаться с заявлением об обеспечении морского требования и аресте морского судна, а также взыскании сумм оплаты за труд в судебный орган по выбору истца:

- по месту фактического нахождения судна на территории РФ,
- по месту порта приписки судна,
- по месту регистрации работодателя.



Распространенное среди моряков мнение, что претензии по невыплаченной заработной плате можно предъявлять в суд по месту нахождения круинговой компании, ошибочно. Ответчиком всегда будет выступать организация, поименованная в контракте о найме в качестве работодателя.

К заявлению в суд необходимо приложить копии имеющихся документов, подтверждающих изложенную в заявлении информацию, к которым относятся: коллективный договор (соглашение), контракт о найме, справка о плавании, депонентская справка о задолженности, паспорт моряка или УЛМ, информация о стоянке судна в порту, а также прочие документы, могущие подтвердить нарушение работодателем прав моряков.

ЗА ЗАРПЛАТУ ОТВЕЧАЕТ РАБОДАТЕТЕЛЬ

Важно отметить, что распространенное среди моряков мнение о том, что претензии по невыплаченной заработной плате можно предъявлять в суд по месту нахождения круинговой компании,

через которую моряк попал на работу, ошибочно. Ответчиком по таким спорам всегда будет выступать организация, поименованная в контракте о найме в качестве работодателя – она и является ответственной за выплату заработной платы в оговоренном размере и оговоренные сроки...

Что тут можно добавить? Разве только то, что если моряки являются членами Российского профсоюза моряков, то ситуация для них упрощается, так как у них есть возможность обратиться в профсоюз с заявлением об оказании им юридической и практической помощи при обращении в суд и представлении в суде их интересов. В этом случае уже юристы профсоюза возьмут на себя все хлопоты по оформлению соответствующих документов в защиту нарушенных моряцких прав. 



КОНТРАБАНДИСТЫ ПОНЕВОЛЕ

О злоключениях экипажа сухогруза «Примадонна» не писал разве что ленивый. «Закрытые в море», «Брошены и забыты», «Освобожденные, но неоправданные» – все это заголовки статей о печально знаменитом судне и его команде. За судьбой моряков без преувеличения следила вся страна. В результате капитану «Примадонны» и старшему помощнику было предъявлено обвинение в контрабанде сигарет, и они более трех лет провели в греческой тюрьме. Если бы не амнистия, морякам пришлось отсидеть еще столько же. В июне они вернулись на Родину.



Эта история началась 4 июня 2010 года в турецком порту Мерсин. На борт судна погрузили 2030 коробок сигарет.

Соответствующая комиссия проверила и подсчитала груз, опломбировала грузовой трюм и надлежащим образом оформила грузовые документы. «Примадонна» с шестью российскими моряками вышла в рейс на черногорский порт Бар.

Пройдя почти 300 морских миль, капитан получил направление следовать в Одессу – из-за поломки правого двигателя сухогруз двигался со скоростью 4 узла вместо положенных 10, и грузополучатель в Черногории аннулировал договор. По пути с «Примадонной» дважды связывались корабли НАТО, запрашивали информацию о названии судна, номере IMO, характере груза, национальности экипажа и, удостоверившись в законности передвижения, желали капитану счастливого пути...

11 июня в районе островов Северные Спорады в Эгейском море к сухогрузу подошло судно береговой охраны Греции. С целью «проверки документов» – так пояснили сотрудники – «Примадонне» было приказано следовать к берегу. Дальнейшие события хорошо известны: моряков обвинили в контрабанде сигарет со всеми вытекающими последствиями.

После долгих судебных тяжб капитан и старший помощник были осуждены на 6 лет тюрьмы каждый и, проведя более 3 лет в заключении, они вернулись на Родину.

Корреспондент «МПВ» встретился с Валерием Погожевым, капитаном многострадальной «Примадонны», уже в России. Он согласился дать нашему журналу эксклюзивное интервью.

– Валерий Викторович, в этой истории по-прежнему много неясностей. Прежде всего, не удивил ли вас такой интерес к «Примадонне» со стороны НАТО?

– Нет, для Средиземного моря это обычная практика. Корабли НАТО в этом районе осуществляют досмотр гражданских судов в рамках антитеррористической политики ЕС. Тем более

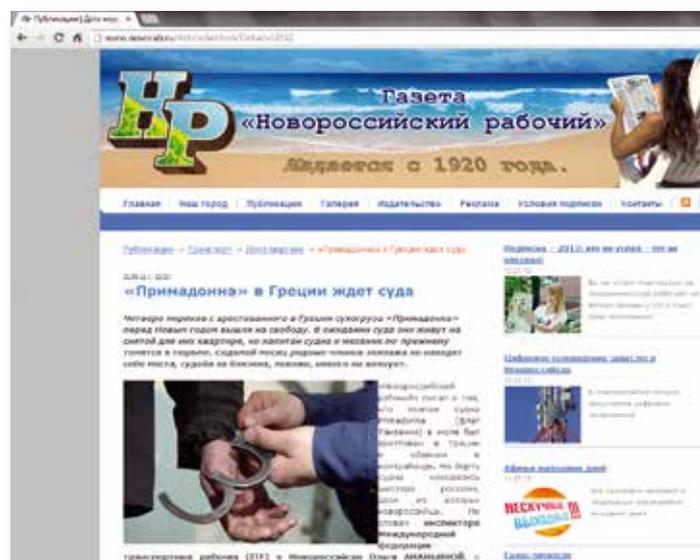
они запросили стандартную информацию и оставили свои контакты на случай возникновения у нас непредвиденных ситуаций.

– А дежурство береговой охраны по соседству вам тоже показалось нормальным?

– Я до сих пор не понимаю, на каком основании это судно оказалось в международных водах, ведь зона его действия – территориальные воды Греции, 6 морских миль. «Примадонна» находилась примерно в 12,5 морских миль от ближайшего берега и шла транзитом, не находясь в территориальных водах Греции, а потому не понятен интерес к нам греческих властей. Выполняя приказ береговой охраны, мы последовали за их катером и шли еще 2 часа, прежде чем войти в территориальные воды, где нас уже ждали военные. Впоследствии на суде они показали, что наш сухогруз находился и был задержан ими в 5-мильной зоне, но это неправда. Да даже если предположить, что мы находились в территориальных водах, то нарушениями стали бы только, если бы занимались тралением, прокладкой кабелей, погружением водолазов, ловлей рыбы, стояли бы на якоре или пересекали бы запретные районы. Мы же просто шли к турецкому проливу Дарданеллы, но даже курс нашего сухогруза никого на суде не интересовал.

– При каких обстоятельствах вам было предъявлено обвинение?

– По окончании выгрузки в порту Волос коробок с грузом насчитали 2016 штук, хотя в официальных грузовых документах порта погрузки было указано 2030 штук. Пока шла выгрузка, я заметил, что береговые греческие власти через боковую калитку грузового трюма изъяли 10-12 больших коробок груза. Сначала их разместили на нашем камбузе, но потом их след простыл. Зато содержимое было чудесным



За судьбой моряков следила вся страна

образом обнаружено во всех жилых кабинах экипажа, помещениях камбуза и столовой, под матрасами. Греческие власти, вероятно, хотели сделать их частью нелегального груза сверх нормы, заявленный в документах. Но даже это количество не превышало заявленного. Тогда позже в обвинительных документах нам просто приписали лишние 500 коробок. Но это просто смешно и нереально, ведь на нашем маленьком судне – длина 40 метров, осадка 2,5 метра – такое количество просто не разместить!

– Как относились к вам представители греческой Фемиды?

– Полиция вела себя по отношению к нам очень агрессивно. Не обнаружив ничего в подтверждение нашей вины, они стали прибегать к различного рода провокациям. Все досмотры судна, а их было не менее трех, проводились без присутствия членов экипажа или капитана, а ведь это грубое нарушение всех юридических и этических законов. В полицейском участке еду нам бросали через решетку. Примерно месяц нас допрашивали в участках, затем состоялось слушание. Позиция судьи по делу сразу стала понятна: нашему адвокату практически не давали говорить и вести защиту. По итогам заседания нам было назначено временное заключение до суда.

чрезвычайная ситуация

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



**Председатель Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ
АЛЕКСЕЙ БЕЛЯКОВ:**

«В скорейшем и благополучном разрешении подобных ситуаций большую роль играет поведение круинговой компании, которая нанимала моряков. В случае с экипажем «Примадонны» трудоустройство осуществлялось без подписания трудовых контрактов, что называется, «по телефонному звонку». Когда моряков задержали, компания полностью самоустранилась от решения проблемы и даже пыталась скрыть факт своего участия в процессе трудоустройства».

Экипаж разбили на три группы и разместили по трем разным тюрьмам. Это временное заключение по местным законам может продолжаться полтора года. После 9 месяцев отсидки нас выпустили под залог в три тысячи евро и фактически выбросили на улицу ждать следующего суда без права выезда с территории Греции. Это было 15 марта 2011 года. Газеты писали, что судовладелец тогда обеспечил нас жильем и работой, но это все неправда. Мы оказались предоставлены сами себе в чужой стране без копейки, жили за счет своих родственников. Спасибо моей жене, которая, работая в трех местах, имела возможность высылать мне какие-то деньги.

– Что вы делали на свободе?

– Первые десять дней жили в маленькой пристройке в русскоязычном районе Афин, потом за 160 евро сняли квартиру вскладчину со старпомом. Адвокат, который был нанят компанией, сказал: «Теперь вы можете делать, что хотите». Нам дали понять, что больше компания помогать нам не будет, и наша судьба ее не интересует. В этом случае оставалось два пути: бежать нелегально из Греции домой, но это означало бы признание своей вины перед законом, или ждать суда и окончания своего дела, бороться за себя и свое честное имя. Вины своей мы не видели и не признали, а потому сбежать не собирались. Дважды в месяц приходили отмечаться в полицейский участок по месту жительства. С марта 2011 года мы ждали слушания, которое было назначено на лето 2012 года. Усилиями адвоката от ITF заседание удалось перенести на ноябрь 2011 года.

– Вам дали 6 лет заключения. Как удалось выйти раньше?

– В начале 2013 года состоялся суд второй инстанции, на котором срок сократили. Кроме того, я работал в тюремной типографии, это тоже было засчитано. Все в совокупности позволило мне попасть под амнистию и выйти 27 февраля. Но свобода мне еще только снилась – прямо за воротами меня вновь арестовали, на этот раз из-за нарушения визового режима страны. 45 суток я про-

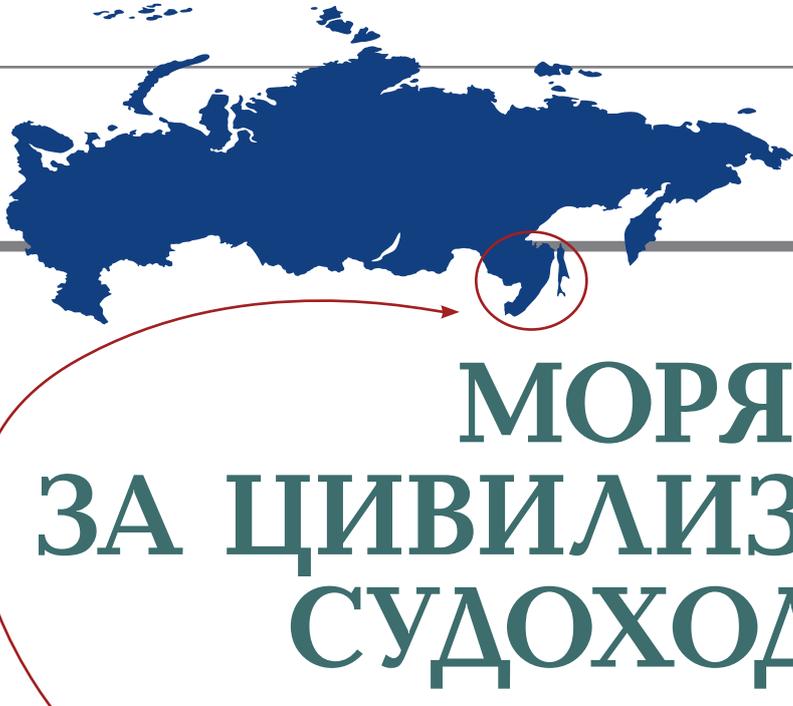
сидел в участке с пакистанцами и беспрерывно звонил в наше консульство. Наконец они взялись искать варианты обратных билетов. Когда билет до Москвы был куплен, меня перевезли в Афины, где я просидел еще 3 суток в ожидании своего рейса. С собой мне дали 100 евро, 50 евро у меня было отложено. Ценные вещи, подарки семье, изъятые у меня при аресте, никто не вернул.

– Как вы оцениваете участие заинтересованных сторон в вашем деле?

– Честно говоря, по настоящему «заинтересованными сторонами» оказались только мои родные и профсоюз моряков, который выделил нам деньги на покупку зимней одежды и оказывал моральную поддержку семьям. Сотрудники консульства за все это время посетили нас два или три раза. Свой шкурный интерес, конечно, был у греческих властей – держать нас в заключении как можно дольше, ведь за каждого узника владелец тюрьмы получает из бюджета ЕС по 70 евро в день. При этом наш суточный рацион состоял из горохового супа без мяса, буханки хлеба и двух круассанов. Предметы первой необходимости, одежда, обувь – все покупалось за свои деньги в тюремном супермаркете. А компания, которая направляла нас на работу, до недавнего времени вообще думала, что мы продолжаем ждать суда на афинских улицах, ведь их участие полностью прекратилось после того, как нас выпустили под залог без копейки денег в кармане.

– Какие планы на будущее? Не отпустило ли вас от моря произошедшее?

– Это сильно напугало жену, поэтому мы договорились, что в дальние рейсы я больше ходить не буду и постараюсь найти работу на каботажных перевозках. Что касается ближайших планов – в первую очередь я должен получить новые морские документы, так как срок действия моих сертификатов истек еще в Греции, затем восстановлю силы и здоровье. А дальше снова начнется борьба – я намерен обратиться в Европейский суд по правам человека, чтобы доказать свою невиновность в деле «Примадонны» и привлечь внимание общественности к предвзятому отношению греческих властей. 



МОРЯКИ ЗА ЦИВИЛИЗОВАННОЕ СУДОХОДСТВО

С 1 по 5 июля в портах стран Азиатско-Тихоокеанского региона проходила Неделя действий против удобных флагов. В ней приняли участие морские профсоюзы Японии, России, Тайваня и Южной Кореи.

Лейтмотивом кампании стала Сводная конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, а точнее – готовность судовладельцев и их теплоходов к вступлению документа в силу 20 августа 2013 года.

Поэтому при проверках внимание уделялось условиям труда моряков, наличию на судах коллективных договоров ИТФ, Декларации соответствия конвенции и техническому состоянию судов.

НАХОДКА

Активисты Российского профсоюза моряков проверили 26 судов. За пять дней представители Дальневосточной региональной организации РПСМ посетили 11 теплоходов в портах Находка и Восточный, а их коллеги из первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока в местном порту побывали на 15 судах.

Несмотря на то что до вступления документа в силу остается всего полтора месяца, как показали проверки, судовладельцы не спешат получать все необходимые свидетельства о соответствии судна и условий работы на нем нормам, закрепленным в конвенции.

Так, только на борту четырех судов из 26 проверенных имелись Декларации. На многих теплоходах не то что Декларации и колдоговора ИТФ не оказалось, но даже не обеспечены элементарные человеческие условия для работы и жизни на судне.



За пять дней представители Дальневосточной региональной организации РПСМ посетили 11 теплоходов в портах Находка и Восточный, а их коллеги из первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока в местном порту побывали на 15 судах.

Например, судно «Yerulan» (флаг Камбоджи), проверенное в Находке, поразило активистов не только мизерными зарплатами и смехотворными страховками, но и своим возрастом:

теплоходу уже 46 лет, а он все еще курсирует между портами Находки и Ниигаты (Япония) и перевозит автомобили. Как морякам не страшно здесь работать – загадка. Скорее всего,

неделя действий

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



На теплоходах, где имелись коллективные договоры, проблем не было, и жалоб от моряков не поступило.

Активисты Российского профсоюза моряков проверили 26 судов.

свою «карьеру» «Yeruslan» закончит уже после 20 августа: вряд ли хоть один здравомыслящий человек допустит выдачу необходимых документов для этого судна.

В целом проверки в находкинском порту показали, что условия труда и быта моряков потихоньку начали меняться в лучшую сторону. Во-первых, на большинстве судов есть коллективные договоры ИТФ, во-вторых, моряки исправно получают заработную плату без задержек, и в-третьих, видна подготовка судоходных компаний к вступлению в силу так называемого «Билля о правах моряков».

ВЛАДИВОСТОК

Во Владивостоке общая картина выглядела немного хуже. Здесь в основном ошвартовывались суда без колдоговоров. Таких теплоходов было больше половины проверенных. Все владельцы судов получили нотисы с требованием заключить справедливые соглашения и начать подтягивать условия труда до международных стандартов.

Из-за отсутствия колдоговоров на трех судах – «Andreas» (флаг Панамы), «Sea Service» (флаг Кирибати), «Rodonit» (флаг Белиза) – были проблемы с выплатой зарплат, на «Ocean Spirit» – с репатриацией. Некоторые трудовые конфликты решились во время проведения Недели

действий, другие придется урегулировать при помощи Фемиды. Так, активисты РПСМ добились погашения долгов по зарплатам на общую сумму более \$16 тысяч. Эти деньги получил экипаж панамского судна «Andreas». Сейчас решается вопрос о возвращении морякам теплохода «Sea Service»



Только на борту четырех из 26 проверенных судов имелись Декларации.



дах активисты организовали акцию солидарности в защиту береговых рабочих с западного побережья США. За время проведения акции инспекторы помогли вернуть китайским морякам задолженность в размере \$1629 – деньги за неоплаченную сверхурочную работу.

ЯПОНИЯ

В Японии профсоюзные активисты побывали на 106 судах в 45 портах страны. В ходе проделанной работы инспекторы ИТФ и представители Всеяпонского профсоюза моряков вернули членам экипажей двух судов под панамским флагом более \$10 тысяч. На одном из них морякам даже была увеличена заработная плата, после того как инспекторы провели переговоры с китайским судовладельцем. Кроме того, были улажены трудовые конфликты, касавшиеся репатриации и незаконного увольнения.

P.S.

Неделя действий против удобных флагов завершена, однако работа по борьбе с плохими условиями труда моряков на таких теплоходах будет продолже-

(флаг Кирибати) \$6833. Плюс ко всему в скором времени состоятся три заседания суда, где будут рассматриваться претензии на общую сумму в \$405 тысяч, касающиеся задержанных зарплат.

На теплоходах, где имелись коллективные договоры, проблем не было, и жалоб от моряков не поступило. За время акции активисты владивостокского профкома РПСМ возобновили действие договора ИТФ на судне «Corsa Dream» (флаг Мальты) и подписали новые соглашения для четырех судов компании «Peta Chemical shipping Co.».

ЮЖНАЯ КОРЕЯ

Что касается итогов по другим странам, то в Южной Корее профактивисты посетили с проверками 24 теплохода, ни один из которых не был охвачен коллективным договором ИТФ. Инспекции на некоторых судах были скоординированы представителями Российского профсоюза моряков: они касались судов под флагом РФ. Помимо проверок на теплохо-



Проверки показали, что условия труда и быта моряков потихоньку начали меняться в лучшую сторону.

на. Со временем операторы, не заинтересованные в соблюдении мировых стандартов, а таких все еще немало, будут всецело изгнаны из судоходства, ведь теперь не только профсоюзы и моряки выбирают цивилизованное судоходство, но и власти стран, ратифицировавшие Сводную конвенцию МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве», в число которых входит и Россия.

Нынешняя Неделя действий против удобных флагов стала второй по счету в этом году. Вообще же в 2013 году запланированы три акции. 



Неделя действий против удобных флагов завершена, однако работа по борьбе с плохими условиями труда моряков на таких теплоходах будет продолжена.

ПРИШЛА ПОРА РАССТАТЬСЯ



«Наверняка, многие из вас продолжат работать. Независимо от того, останетесь вы в судоходстве или смените профессию, желаю вам удачи и успеха во всех начинаниях», – напутствовал моряков председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня.

Действительно, российская пенсия не позволяет долго бездействовать. И все – теперь уже бывшие – сотрудники «СКФ Юником» собираются продолжить трудовую деятельность. Ведь опыт работы в этой компании – хорошая рекомендация.

Все моряки сошлись во мнении: компания надежная, хочется работать и дальше. Расставаться с ней искренне жаль, но политика компании – давать дорогу и молодым, поэтому рядовых сотрудников, достигших 60 лет, и командного состава – 65 лет со всеми почестями провожают на заслуженный отдых.

– Хочу от лица нашей компании поблагодарить всех моряков, многих из которых я знаю лично, за тот вклад, который вы внесли в развитие компании, в том числе и за достойное содержание наших судов, – сказал капитан-наставник «СКФ Юником Санкт-Петербург» Николай Заяц. – Пришла пора расстаться с «Совкомфлотом», и мне очень жаль, что ваши фамилии мы больше не увидим в судовых ролях «Юникома». Но жизнь на этом не кончается. Вы были и остаетесь настоящими специалистами своего дела, и я уверен, многие из вас найдут занятие по душе.

После торжественной церемонии в конференц-зале БТО РПСМ с улыбкой вспоминали рабочие трудности. Теперь уже со смехом прозвучала история о том,

В Санкт-Петербурге, Новороссийске и Владивостоке прошло чествование ветеранов флота компании «СКФ Юником». 37 моряков, посвятивших большую часть жизни судоходной отрасли, в торжественной обстановке проводили на заслуженный отдых. Вышедшие на пенсию получили единовременную денежную помощь, сертификаты на санаторно-курортное лечение, почетные грамоты и памятные подарки. «СКФ Юником» совместно с Российским профессиональным союзом моряков (РПСМ) реализует эту программу поддержки уже шестой год.

как на судне появился повар-индус. Новый кок не добавлял специи разве что в компот, зато все остальные блюда были сдобрены от души. Руководство настаивало, что сотрудник достойный, а перед экипажем рисовались безрадостные перспективы. И многим бы, наверное, пришлось воздерживаться от обедов, но после первого же рейса ценный работник куда-то исчез. К счастью...

Этот грустный праздник – особая радость для жен. Их улыбки придавали особое очарование этой встрече. Конечно, без новых переживаний не обойдется. Но для кого-то большие расстояния, разделяющие их с любимыми, уже позади.

В Новороссийске подготовку к мероприятию осуществляла Черноморско-Азовская территориальная организация Российского профсоюза моряков. В адрес тружеников моря прозвучали слова благодарности от заместителя директора по найму и трудоустройству моряков ООО «Юником Менеджмент Сервисиз (Санкт-Петербург)» Ивана Петрука и заместителя председателя Российского профсоюза моряков Александра Агеева.

– Вы наша гордость, – обратился к собравшимся И. Петрук. – От имени «СКФ Юником» мы благодарим вас за колоссальный вклад в развитие не только компании, но и всей отрасли. Вы отдали флоту большую часть своей жизни, огромное вам спасибо за такую преданность и трудолюбие.

В свою очередь моряки в один голос охарактеризовали компанию, на которую отработали по 20 лет, как «прекрасную» и даже «образцовую». «За все эти годы никаких проблем с работодателем не было, – вспоминает теперь уже бывший донкерман танкера «Петропавловск» Александр Бенек. – Новые хорошие суда, квалифицирован-

ные экипажи, социальные программы. Пользуясь случаем, хочу пожелать, чтобы пенсионную систему, в которую пока включены офицеры, также распростирили на рядовой состав».

В то же время представитель работодателя отметил, что с некоторыми специалистами говорить о расставании пока преждевременно. «Да, согласно нашим внутренним правилам, пенсионный возраст для рядового состава – 60 лет, для старших офицеров – 65 лет, – пояснил И. Петрук. – Однако сегодня мы испытываем острый дефицит по отдельным специальностям, в частности, это токари и сварщики. В связи с этим компания готова рассмотреть кандидатуры, успешно прошедшие медицинскую комиссию, и продолжить с ними сотрудничество в течение еще нескольких контрактов».

Пенсионеры положительно оценили такую инициативу, ведь большинство из них все еще чувствуют в себе силы работать в море. В компании за ними прочно закрепилась слава «поколения высоких профессионалов», а их любовь к профессии ставится в пример молодым морякам.

На этом официальном мероприятии в Новороссийске, больше напоминавшем дружескую встречу, неожиданно подняли целый ряд актуальных проблем. Например, снижение престижа профессий. По словам ветеранов,

в советские времена к морякам было совершенно иное уважительное отношение. «В кинотеатры пропускали вне очереди, – вспоминают пенсионеры. – Показываешь паспорт моряка, и все расступаются. А какие экскурсии устраивали для экипажей в зарубежных портовых городах! Одним словом, романтика. Сейчас обо всех достопримечательностях можно прочитать в интернете».

Обращаясь к ветеранам, заместитель председателя РПСМ призвал их делиться накопленным опытом с подрастающим поколением, а руководство СКФ – подумать о составлении летописи компании и создании собственного музея.

«В нашей стране история флота уходит в небытие, – с сожалением отметил А. Агеев. – А надо учить молодых моряков, рассказывать им, какие суда строились раньше, как была организована работа и быт на борту».

Развивая тему преемственности поколений в морских семьях, Иван Петрук рассказал о любопытной возможности, которую компания предоставляет детям и внукам новоявленных пенсионеров. При поручительстве ветеранов работодатель готов компенсировать расходы по оплате обучения в морском университете членов его семьи, а также принимать их на работу в приоритетном порядке. 

Новороссийск: все моряки в один голос охарактеризовали компанию, на которую отработали по 20 лет, как «прекрасную» и даже «образцовую».



осторожно: круинг!

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



ОХОТА НА КРУИНГИ

Профсоюзы настоятельно рекомендуют морякам информировать соответствующие органы о фактах мошенничества при трудоустройстве, однако недавние события показали, что добиться судебного преследования в таких случаях не всегда оказывается просто.

**ТРУДОУСТРОЙСТВО —
БЕСПЛАТНО!**

После недавнего разоблачения газетой «TradeWinds» мошенничества в сфере трудоустройства моряков, Международная федерация транспортников (ITF) обратилась к морякам с призывом со-

общать о любых обманных действиях, которым они подверглись при приеме на работу. Однако последние случаи показали, что полиция и администрация флага регулярно проигрывают в борьбе с «фальшивыми рекрутерами», которые успешно уклоняются от судебного преследования, обходя законы, чтобы появиться вновь, но уже в другом обличье.

После публикации в «TradeWinds» статьи, где раскрывается мошенническая схема с использованием электронной почты, в которой были задействованы моряки из Восточной Европы — от них пытались получить вознаграждение за фальшивое трудоустройство, выдавая себя за представителей таких компаний, как «Lomar Shipping», «NS Lemos», «AM Nomikos» и других,

расположенных в Лондоне греческих судовладельческих компаний, ITF заявила о том, что примет меры. При этом профсоюз намерен заняться не только жульничеством, но и другими приемами недобросовестной практики найма, которые очень часто встречаются в сфере трудоустройства моряков.

«В преддверии вступления в силу Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (MLC 2006), ITF настойчиво рекомендует морякам сообщать о тех круинговых агентствах, где берут плату за трудоустройство, ведут черные списки и используют другие незаконные методы эксплуатации моряков. В попытках разоблачить случаи недобросовестной практики найма, мы столкнулись с откровенно уголовными схемами, когда мошенники выдавали себя за якобы официальных представителей реально существующих компаний. Использование таких систем перевода денег, как «Western Union», делает практически невозможным отслеживание людей, получивших эти деньги», — комментирует пресс-секретарь ITF.

МОШЕННИКИ УМНЫ

ITF просит моряков присылать сообщения обо всех подозрительных интернет-сайтах на www.actionfraud.police.uk. Полиция пообещала представителям ITF проверять те круинговые агентства и сайты, на которые будут поступать неоднократные жалобы. Однако несмотря на эти обещания, мошенников не так просто привлечь к ответу. Представители ITF объясняют это тем, что преступники с легкостью могут переводить деньги куда угодно, не оставляя никаких данных о своей личности.

Действительно, несмотря на огромные усилия, которые прикладывают сотрудники ITF, чтобы отследить мошенников, ни одного успешного судебного дела за этим не последовало. «Мы отследили целый ряд мошенников по имени, передали досье об их деятельности в Интерпол, Scotland Yard и,

например, властям Панамы и Канады. К сожалению, уголовного преследования за этим не последовало, и преступники продолжили свою деятельность».

Частично проблема состоит в том, что преступники умело пользуются современными технологиями связи, им не составляет особого труда выдавать себя за представителей известных судоходных компаний, а также создавать новые сайты, когда старые разоблачают.

МОРЯКИ ПРИХОДЯТ СЛИШКОМ ПОЗДНО

«Мы никогда не сможем сказать, что с мошенниками покончено, потому что они никогда не исчезнут, так как интернет дает им возможность создавать сразу несколько сайтов или менять их названия после того, как раскроется их преступная деятельность, — говорят представители ITF. — Самое большее, что мы можем предложить, чтобы помочь потенциальным жертвам мошенников, — это предупредить их до того, как они расстанутся со своими деньгами. К сожалению, некоторые моряки приходят к нам уже после того, как произвели первый платеж, и все, что мы можем сделать для них в такой ситуации — удержать их от последующих переводов денег, просьбы о которых обязательно последуют от мошенников».

Судоходные компании, которые поневоле оказались вовлечены к таким преступным махинациям, подтверждают, что к ним обращаются обманутые моряки, которые ждут вызова на работу на их суда. Зачастую моряки платят сотни долларов за фальшивое трудоустройство. Мошенники обычно требуют от моряков заплатить 10% от первой зарплаты за месяц в качестве «вступительной платы». Также представители ITF говорят, что почти половина моряков, обращающихся к ним с просьбой проверить то или иное объявление о найме на суда, уже заплатили первый взнос мошенникам. 

Российский профсоюз моряков также настоятельно просит моряков, которым было предложено оплатить услуги круинга или внести оплату за получение рабочего места, сообщать о таких действиях в правоохранительные органы РФ и оставлять сообщения на сайте www.actionfraud.police.uk.



Помните, что трудоустройство на судно должно быть бесплатным! Взимание денег с моряков при найме является преступлением и противоречит нормам Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве.

БРЕВЕНЧАТЫЕ, ПАРУСНО-МОТОРНЫЕ

Мы не можем точно сказать, знал ли ленинградский писатель Владимир Кунин историю об «одноразовых» кораблях, но определенно герои его повести «Иванов и Рабинович. Ай гоу ту Хайфа», придумавшие отплыть в Израиль на восстановленном с нуля судне с тем, чтобы по прибытию его продать, не были первыми, кому пришла в голову эта оригинальная идея.

Задолго до описываемых в повести событий подобная мысль возникла у английских купцов, специализирующихся на поставках ценных пород дерева. Разница, собственно, в том, что, во-первых, кунинский «Опричник» шел из Одессы в Хайфу, а во-вторых, в отличие от англичан, Иванов и Рабинович так ничего со своей яхты не получили.

СОБЛЮСТИ ЗАКОН

В 20-х годах XIX столетия английские верфи испытывали острую нужду в высококачественном корабельном лесу для постройки не только торговых судов, но, прежде всего, кораблей военно-морского флота. Зато этого добра было в избытке в Северной Америке. Казалось бы, вози да продавай, да только вот незадача: поистине драконовские таможенные пошлины, установленные на ценные породы дерева, такие как дуб и сосна, делали перевозки совершенно нерентабельными: достигнув конечного пункта в Британии, цена на доставленный че-

рез Атлантику груз взлетала на 275%. Что оставалось делать умным людям? Правильно, идти на хитрость. И они пошли, причем, не нарушая закон, а действуя прямо в соответствии с ним.

Английский закон гласил, что использовавшийся в судостроении лес освобождается от высоких ввозных пошлин, поэтому у предприимчивых купцов появляется довольно оригинальная идея. Почему бы не сплавить этот лес через Атлантику уже, так сказать, в «использованном» виде, а именно в виде судов. Другими словами – собрать из ценных пород дерева этакое плавсредство, погрузить его более дешевым с точки зрения таможи лесом, доставить, разобрать и продать.

В случае успеха на выходе получились бы неплохие барыши, если учесть экономию на обслуживании такого плавсредства малыми силами в течение очень небольшого срока времени – рейс-то в один конец.

КАК ПОСТРОИТЬ ПЛОТ

Сказано – сделано. Заказ на постройку (и, соответственно, разработку проекта) получает шотландец Чарльз Вуд, гениальный судостроитель из породы тех людей, благодаря которым в жизнь превращаются самые невероятные идеи. Чарльз Вуд родился в 1790 г. в Глазго в семье кораблестроителя Джона Вуда, после смерти которого вместе со старшим братом унаследовал семейную

верфь. Братья значительно преуспели в своем ремесле. Они успешно закончили постройку парохода «Comet», киль которого незадолго до своей смерти заложил еще их отец, а ряд осуществленных затем проектов позволил им довольно быстро завоевать признание среди морского сообщества. Этому было свое объяснение: Чарльз Вуд, как талантливый кораблестроитель-проектировщик, стремился внести нечто новое в конструкцию судна, отойдя от общепринятых стандартов. Одно из его творений, пароход «James Watt», построенный в 1820 г., совершил настоящую революцию в судостроении: его изящный корпус стал эталоном для паровиков на многие годы.

Итак, в начале 20-х гг. XIX века на о-ве Орлеан близ канадского Квебека Вуд приступает к строительству невероятных по тем временам размеров судов: «Columbus», а затем, менее чем через год, – «Baron of Renfrew». Чтобы было с чем сравнивать, отметим: когда Чарльз Вуд приступил к постройке судна «Columbus» в 3690 рег. т, то самым большим пароходом, из когда-либо спущенных на воду в Квебеке, считался «Harrison», водоизмещение которого составляло 720 рег. т.

Честно говоря, «Columbus» и «Baron of Renfrew» назвать судами трудно. Собранные из тесаных бревен, они походили скорее на гигантские плоты с характерными для корабля формами и способом управления. Хотя «Baron of Renfrew» больше был похож на барк – четыре настоящие мачты и какой-никакой киль, к которым прилагался паровой двигатель мощностью в десять лошадиных сил. А «Columbus» с его плоским дном и прямыми бортами выглядел, как Ноев ковчег, пусть даже и с неким подобием мачт для крепления парусов. Но, в конце концов, задача заключалась не в создании судов невиданной красоты, а в том, чтобы они были в состоянии пересечь океан – ведь, как уже было сказано, по прибытии в Лондон их намеревались сразу же разобрать и продать тамошним корабелам.

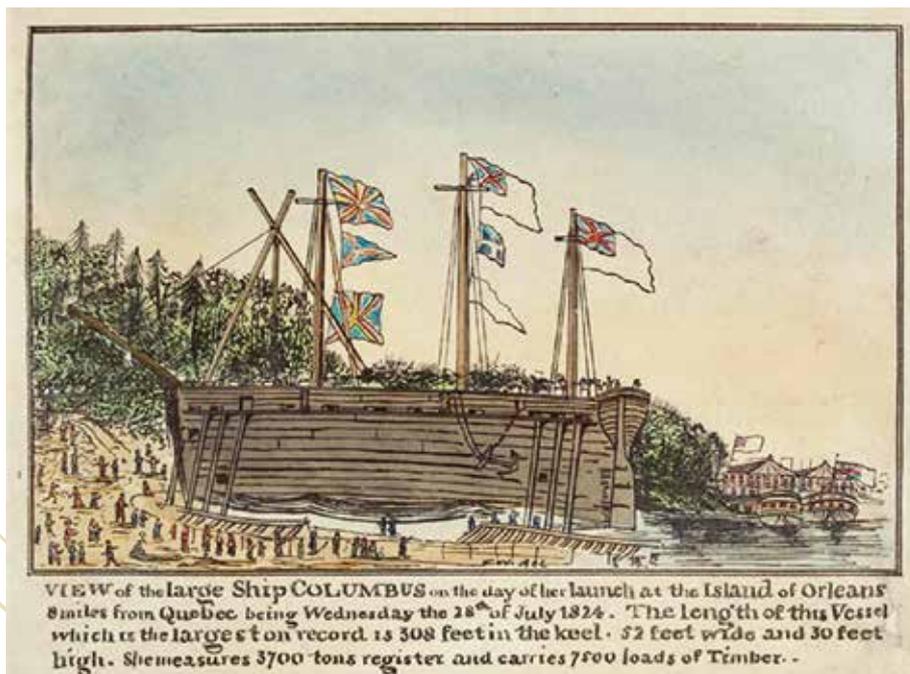
ЖАДНОСТЬ ДО БЕДЫ ДОВОДИТ

Как бы то ни было, развернувшееся строительство судов большого водоизмещения вывело Канаду из депрессии, начавшейся после войны 1812 года – ведь без массового привлечения столяров, плотников и других рабочих здесь было не обойтись. Таким образом, многие получили высокооплачиваемую работу. Сколько рабочих было занято на постройке судов, сказать трудно, но точно известно, что погрузкой, например, «Baron of Renfrew» (водоизмещением в 5294 рег. т) занимались сразу триста человек плюс десять лошадей, которые находились прямо на палубе. С их помощью таскали и поднимали бревна. «Просто удивительно увидеть сразу столько лошадей не где-нибудь, а на палубе судна!» – написал один репортер в местной газете. – «Как будто вы очутились на поле, где сеют и пашут».

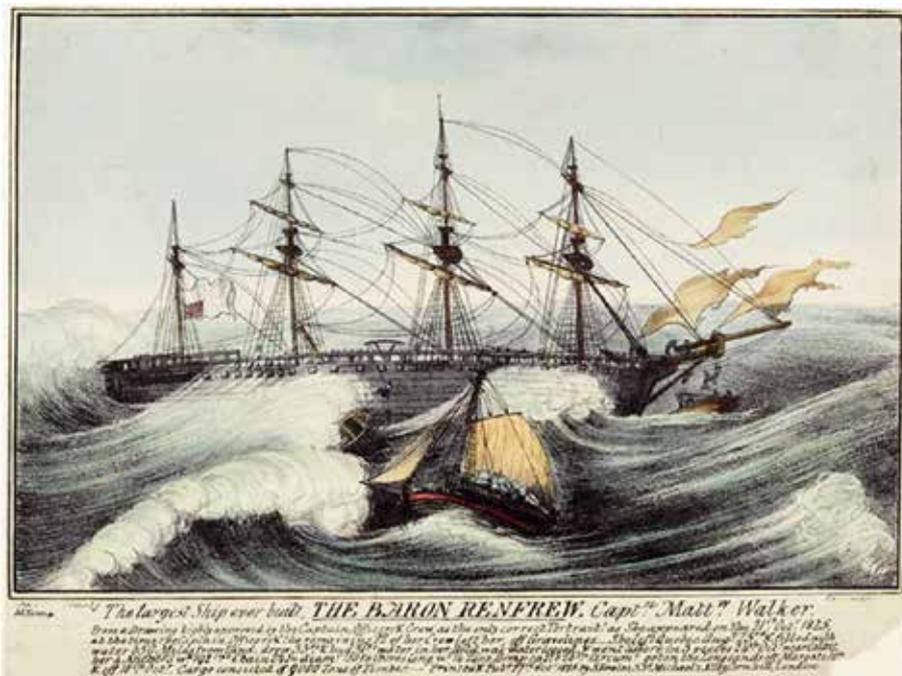
И хотя в газете «Quebec Gazette» Чарльза Вуда называли не иначе, как «необыкновенно талантливым

кораблестроителем, познавшим всю глубину искусства научного подхода к судостроению», многие считали затею с перевозкой леса таким хитрым образом глупой. Пессимисты твердили, дескать, тут не то что через Атлантику перейти, а как бы сразу не пойти ко дну. Тем не менее они были посрамлены, когда 28 июля 1824 г. «Columbus» в торжественной обстановке при небывалом стечении зевак мягко сошел со стапеля под пушечные залпы и музыку игравшего по этому случаю оркестра.

4 сентября «Columbus» ушел в свой первый и единственный рейс. Несмотря на то, что судно лишилось части груза вследствие посадки на мель, в целом рейс прошел удачно. «Columbus» на своем пути даже выдержал шторм. В Лондоне его ожидал радужный прием и восторженные отзывы как о небывалых размерах, так и о самой конструкции судна. Судно даже посетил Его Высочество герцог Кларенс, будущий английский король Вильгельм IV, служивший на флоте и получивший впоследствии народное прозвище «Король-моряк».



Библиотека и архивы Канады (Library and Archives Canada, Acc. No. R9266-548 Peter Winkworth Collection of Canadian)



Библиотека и архивы Канады (Library and Archives Canada, Асс. No. R9266-3280 Peter Winkworth Collection of Canadian)

«Columbus» разгрузили, но удивительное дело, вопреки ожиданиям и купцов, и экипажа, не разобрали. В самый последний момент капитан неожиданно получает приказ от судовладельцев, окрыленных успехом предприятия, выйти в море и взять курс на Квебек за второй партией груза. Однако второй «ходки» судну выдержать не удалось: на этот раз шторм все-таки одолел «Columbus», мощные удары волн пробили оборону квадратного теса по борту, и вода хлынула в образовавшиеся щели. Несмотря на титанические усилия команды, спасти судно не смогли. Его обломки находили по всему побережью и даже в Ирландии вплоть до рождения, но удалось ли владельцам компенсировать убытки, неизвестно. Впрочем, гигантский плот был застрахован по высшим ставкам. Что касается экипажа, все 90 человек спаслись.

КАК ВАЖНО ВЕРИТЬ В ПРИМЕТЫ

«Baron of Renfrew» прожил еще меньше, чем «Columbus», хотя и был намного

прочнее и больше своего собрата. Длина, включая бушприт, составляла 111 м, ширина – 18,6 м, высота корпуса – 10,4 м. Правда, спуск на воду этого великана не обошелся без неприятного инцидента: судно чуть не сгорело ... по собственной вине. При спуске дал о себе знать вес «Baron of Renfrew»: несмотря на обильно смазанный стапель, тот при схождении судна все же загорелся. Пламя перекинулось на корабль, и быть бы большой беде, но вовремя предпринятые действия по тушению пожара спасли положение. Наполовину вошедшее в воду судно, еще не остывшее от пожара, представляло собой величественное зрелище для многочисленных толп народа, стекавшего к месту постройки поглазеть на чудо науки и техники.

Наконец, 23 августа 1825 года «Baron of Renfrew» под командованием капитана Мэтью Уолкера с экипажем из 25 моряков взял курс на Лондон, где его очень ждали, особенно на судовой верфи «Woolwich». На судне находилось девять с половиной тысяч тонн груза, включавшего готовые мачты огромных размеров, а также тесаный лес из де-

рева твердых пород, предназначенный исключительно для постройки кораблей флота Его Величества Георга IV.

В октябре «Baron of Renfrew» добрался до Ла-Манша. Переход дался ему с трудом. Корма, по сути, «поехала», в результате чего он понабрался воды. Вдобавок ко всему «Baron of Renfrew» напоролся на песчаную мель около восточных берегов графства Кент в Англии. Снять его оттуда удалось лишь после нескольких попыток при непрекращающемся поступлении воды. Но долгожданная свобода оказалась недолгой. Усилившийся ветер и поднявшиеся волны не оставили никаких шансов: «Baron of Renfrew» развалился буквально по бревнышкам, которые вместе с остальным грузом впоследствии находили в разных местах, в том числе на французском побережье в районе Дюнжерка и Гравлина. Экипаж, как и в случае с «Columbus», отделался легким испугом. Найденная же часть груза, вернее, та, которая была возвращена владельцам, нашла своего покупателя.

ВСЕ ЗАКОНЧИЛОСЬ ХОРОШО

Несмотря на, казалось бы, полный экономический провал затеи, на участниках эксперимента эта неудача не отразилась. «Baron of Renfrew» и «Columbus» связанные с ними надежды, пусть и не в полной мере, но оправдали, так как внесли свою долю в общее дело борьбы с высокими пошлинами на ввозные товары: Англия в скором времени их снизила, тем самым дав возможность своим судовладельцам наконец-таки вздохнуть с облегчением. Что касается судостроителя Чарльза Вуда, то его верфь продолжала процветать, и он построил еще много прекрасных судов, в том числе и пароходы «Acadia» и «Caledonia» для известной компании «Cunard Line»...

Ну, а если вернуться к началу нашего рассказа, то, как известно, Иванов и Рабинович тоже, хотя и лишились «Опричника», но цели своей достигли – в конце концов, они ведь добрались до Хайфы. 📍



АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная организация

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

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ региональная организация

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная организация

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

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ

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

КАМЧАТСКАЯ первичная профсоюзная организация РПСМ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ в г. Астрахань

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ в г. Нижний Новгород

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

КРАСНОДАРСКОЕ региональное общественное учреждение «Центр информации и аналитики РПСМ»

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





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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Председатель Федерации
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

Председатель ЦС
профсоюза

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

территориальная организация

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

КАМЧАТСКАЯ

региональная организация

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

МАГАДАНСКАЯ

региональная организация

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная)
организация

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

СЕВЕРНАЯ

региональная организация

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

региональная организация

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

«ЮГМОР»

Территориальное объединение
организаций профсоюзов
Юга России

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

Капитан т/х «Игарка» Геннадий Викторович Леонов

– **Геннадий Викторович, почему вы решили стать моряком?**

– Можно сказать, родители определили в моряки. У меня морская семья: дедушка, отец – моряки.

– **Какое учебное заведение вы заканчивали?**

– Ленинградское речное училище (1984-88 гг.)

– **С каким судном связаны самые яркие впечатления и почему?**

– Трудно сказать. Я такой человек, что очень люблю работать на реке: шлюзы, расхождения, маневры. Здесь надо все учитывать, принимать во внимание любую мелочь.... Запомнился т/х «Antares», река-море, экипаж из семи человек. Представляете, судну тридцать лет, но оно в идеальном состоянии! Судовладелец там все поменял, установил современное оборудование. Чуть что где-то не так, сразу же датчики сигнализуют. Не работаешь, а отдыхаешь.

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

– Нужно, прежде всего, любить свою профессию. Остальное – приложится. Мне моя профессия нравится, поскольку нерутинная. Уходить с флота не собираюсь.

– **Ваши интересы и увлечения?**

– Занимаюсь психологией. Знаете, помогает. Благодаря ей избавился от вредной привычки: несколько лет назад бросил курить.

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

– Все в основном опирается в деньги, стабильность. Этого не достает на судах под российским флагом. Государство должно обратить внимание на эти проблемы и многие другие, которые волнуют российских моряков. В противном случае все равно никакого толка не будет.

– **Что для вас значит профсоюз?**

– В первую очередь, профсоюз – это защитник. Вот, работал на судне под удобным флагом. Экипаж: украинцы, россияне, грузины.

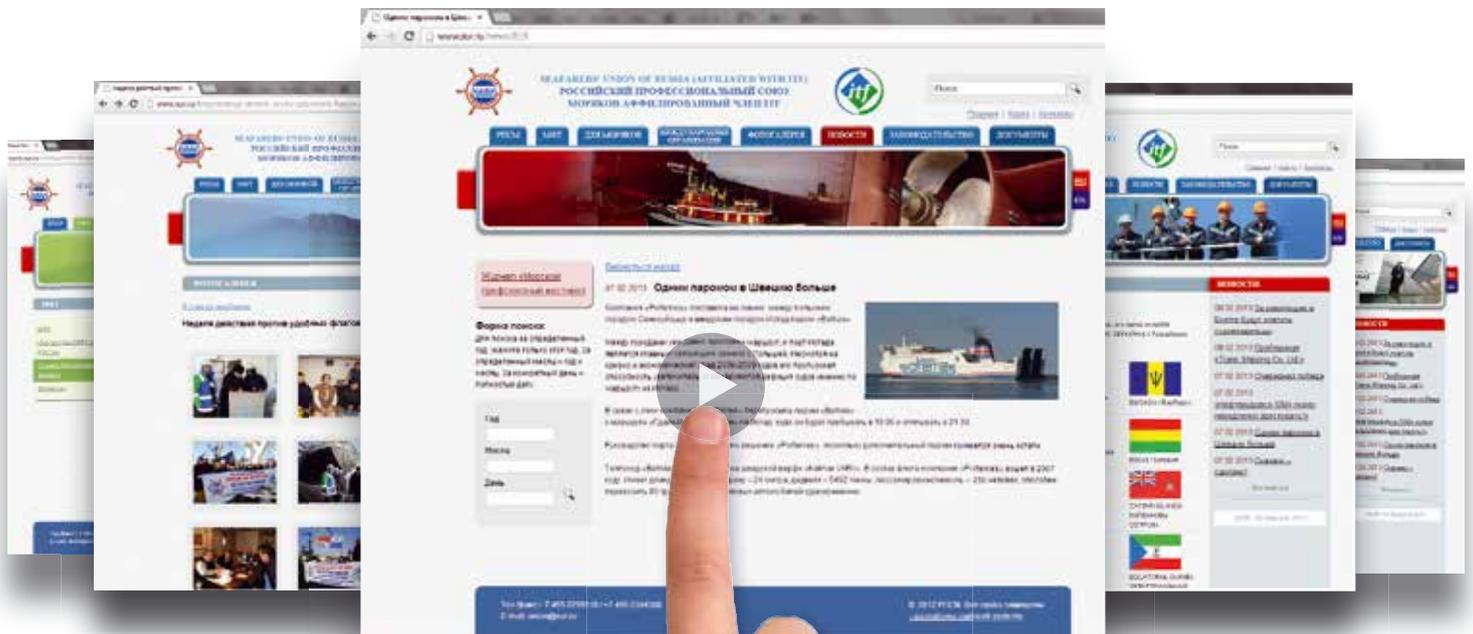
Возникли проблемы с зарплатой. Обратился за помощью к Вадиму Мамонтову, председателю Калининградской региональной организации РПСМ. В результате все долги были погашены. 



WWW.SUR.RU

На сайте **WWW.SUR.RU** вы можете:

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



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