

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный
Вестник

№1 (82) 2012

100 ДНЕЙ ПОСЛЕ СЪЕЗДА

ПРИГОВОРЕННЫЕ К «ВЫШКЕ»

Электронная версия журнала:
<http://www.bro-sp.ru/mug/a.html>



В НОМЕРЕ In this issue



Журнал Федерации профсоюзов работников морского транспорта

Редакционная коллегия:

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

Редакция:

Ирина Устюменко
Анастасия Казыдуб
Наталья Соколова
Наталья Куликова
Герман Петелин
Ольга Лукина
Роман Канунник

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.

ДИПЛОМИРОВАНИЕ

3-5

Certification

Приговоренные к «вышке»

СЪЕЗД РПСМ

8-12

SUR Congress

100 дней после съезда

ВРЕМЯ РПСМ

13-15,

18-19,

26

SUR Time

МОЛОДЕЖЬ

20-21

Youth

МФТ В РОССИИ

22-23

ITF in Russia

Без вины виноватые



ПРИГОВОРЕННЫЕ К «ВЫШКЕ»

Под Новый год Министерство транспорта РФ чуть не осчастливило российских моряков шикарным «подарком» – новым «Положением о дипломировании членов экипажей морских судов». Мы говорим «чуть», потому что осчастливить все-таки не вышло. И слово «подарок» мы намеренно пишем в кавычках, так как подарочек больше смахивал на мину замедленного действия, подложенную под все российское судоходство вместе взятое. При этом Минтранс, очевидно, исходил из самых лучших побуждений и хотел сделать «как лучше». Слава Богу, не успел.

Ведь что хотели навязать нашим морякам? Чтобы, начиная с 2012 года, при получении-обмене рабочих дипломов те предъявляли, ни больше ни меньше, документ о высшем морском образовании. Ну не все, конечно, а так, только те, кто собирается получать рабочий диплом вахтенного помощника/механика, электромеханика и старшего рефмеханика. Матросу и камбузнику можно не предъявлять.

И что характерно, проект этого замечательного документа появился в начале ноября и «висел» себе тихомирно на сайте Министерства транспорта, не привлекая к себе почти ничьего внимания. Кроме внимания Российского профсоюза моряков. Это не преувеличение – это чистая правда. Когда профсоюз сыграл общую тревогу, выяснилось, что ни судовладельцы, ни круинговые компании, ни тем паче простые моряки, никто и не подозревал, какой шедевр созрел в недрах министерства.

Тут надо пояснить, почему РПСМ так пристально следил за судьбой этого нормативного акта. Когда в начале 2010 года в Минтрансе взяли за переделку существующего «По-



ложения о дипломировании членов экипажей морских судов», РПСМ стал активно участвовать в разработке нового проекта. Дело в том, что, по мнению профсоюза, требования, предъявляемые к моряку этим «Положением», сильно завышены по сравнению с нормами международной Конвенции ПДМНВ-78/95. Для того, чтобы это понять, не нужно, быть семи пядей во лбу – любой, кто заинтересуется и прочитает текст Конвенции, увидит, что нигде в Конвенции не написано, что российский моряк должен каждые пять лет приносить в дипломный отдел и подтверждение плавстажа, и свежие сертификаты с разных курсов, и еще проходить экзаменовку. В Конвенции написано: или то, или другое. И нет в ней ни слова о том, что российский моряк раз в пять лет должен тратить уйму времени и кучу денег для продления своих рабочих документов, а между тем в России, например, для получения диплома вахтенного помощника капитана моряк вынужден потратить от 8 до 10 недель и от 45 до 65 тыс. рублей в зависимости от региона. Но это – тема для отдельного разговора.

“

КОГДА ПРОФСОЮЗ СЫГРАЛ ОБЩУЮ ТРЕВОГУ, ВЫЯСНИЛОСЬ, ЧТО НИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ, НИ КРУИНГОВЫЕ КОМПАНИИ, НИ ТЕМ ПАЧЕ ПРОСТЫЕ МОРЯКИ, НИКТО И НЕ ПОДОЗРЕВАЛ, КАКОЙ ШЕДЕВР СОЗРЕЛ В НЕДРАХ МИНИСТЕРСТВА.

”

Короче говоря, когда стали переписывать «Положение», в профсоюзе воодушевились: вот он, шанс привести российское законодательство в соответствие с международными стандартами и облегчить участь моряка! Рано радовались: никто никому ничего облегчать не собирался. Несмотря на множество рабочих встреч с участием представителей профсоюза, несмотря на то, что в министерстве некоторые товарищи кивали головами, типа, да, согласны, нужно упрощать процедуру получения рабочих документов, в ноябре этого года появляется проект, который назвать иначе, как ударом ниже пояса, язык не поворачивается. В соответствии с ним, офицерские должности может занимать только человек с высшим морским образованием, и точка!

Что будут делать старпомы, капитаны и механики, имеющие десятки лет плавстажа за плечами, но не имеющие высшего образования, после того, как сроки действия их рабочих дипломов истекут – министерство не тревожит. Кто займет их рабочие места – никого не волнует. Как будут работать российские судовладельцы, оставшиеся без моряков – всем плевать. Куда денутся средние мореходки, благодаря новому «Положению» годные только на обучение матросов – вообще не интересно.

Делать нечего – профсоюз разворачивает «военные действия» и стягивает подкрепление. И вот тут-то и выясняется, что с судовладельцами обсудить проект документа, напрямую их затрагивающего, никто не удосужился, что круинг не в курсе событий, а у моряков от таких известий просто глаза на лоб. И тем не менее, благодаря профсоюзу события начинают развиваться стремительнейшим образом и не без успеха.

23 ноября Съезд РПСМ принимает резолюцию и направляет ее в адрес правительства России. В течение следующей недели газета «Морской Профсоюзный Телеграф» начинает акцию протеста «Не дай себя утопить!» и сбор подписей моряков против предлагаемого проекта «Положения». К акции присоединяются территориальные организации РПСМ в разных регионах России: сбор подписей проводится как на судах, где работают российские моряки, так и

через электронный адрес редакции. Все полученные от моряков письма переправляются в Минтранс. Балтийская территориальная организация РПСМ обращается к круинговым компаниям, многие с профсоюзом соглашаются – их протесты туда же. 7 декабря сотрудники газеты звонят в Минтранс поинтересоваться, так сказать, авторством проекта «Положения» – страна должна знать своих героев. Очень вежливый чиновник жалуется, что весь департамент завален письмами от моряков, и, правда, на условиях анонимности, сообщает имена ответственных лиц, а также то, что проект будет пересматриваться в самое ближайшее время.


Это время наступило 14 декабря – тогда на сайте Министерства транспорта появился измененный текст проекта «Положения о дипломировании». Однако пересматривали его, видно, плохо, посему документ о высшем образовании для старпомов, капитанов и механиков – старшего и второго – так и остался обязательным к предъявлению. Единственное, сделали отсрочку: предъявлять нужно будет не с 2012 года, а с 2015-го. Но это сути дела особо не меняет. Поэтому работа профсоюза по отстаиванию основного права моряков – права на труд – продолжается.

В конце декабря в Минтрансе состоялась встреча с участием представителей РПСМ и судовладельцев. Дискуссия разгорелась нешуточная. Причем господа из министерства вели себя так, как будто сделали большое одолжение, согласившись на гласное обсуждение документа. Тем не менее, чиновникам пришлось сдерживать натиск сразу с двух сторон – и профсоюз, и работодатели выступили единым фронтом. Все происходило очень бурно, и, очевидно, будучи не в состоянии обоснованно аргументировать свою позицию, чиновники, откровенно говоря, попросту хамили своим оппонентам. Однако, несмотря на такое противостояние, эта встреча принесла определенные результаты. Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта пошел на уступку: приговор, то есть требование о наличии высшего образования для ряда должностей, действительно вступит в силу через три года, но на тех, кто до этого

момента успеет получить рабочие дипломы, его не имея, он распространяться не будет.


А 28 декабря случилась удивительная вещь. Немного с запозданием, но, тем не менее: на стол министра транспорта легла бумага, выражающая мнение моряков о проекте «Положения», с их, моряков, «живыми» подписями. Положил ее туда Борис Левин, президент Ассоциации вузов транспорта, ректор Московского государственного университета путей сообщений. Человек, с которым «Морской Профсоюзный Телеграф» познакомился на IV Всероссийской конференции «Санкт-Петербург – Морская столица. Кадровая политика» и который дал обещание передать ее лично в руки Игоря Левитина. И он сдержал слово, за что ему искренняя благодарность. Трудно предполагать, как в Минтрансе обстоит дело со служебной субординацией, и правда ли то, что министр порой точно не знает, что творится в некоторых его департаментах, но Игорь Евгеньевич вызвал к себе товарища директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта и приказал разобрататься и доложить.

Следствием этого стало письмо, полученное 30 декабря редакцией газеты, за подписью вышеупомянутого директора, в котором тот просит довести до сведения всех моряков, что:



... Проектом Положения предусмотрено, что до 1 января 2015 года допускается взамен документа о высшем профессиональном образовании, предусмотренного Положением, предъявлять документ о среднем профессиональном образовании по соответствующей специальности.

(Из письма К. Г. Пальникова, директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта)



В дальнейшем требование о наличии высшего профессионального образования для получения дипломов капитанов, старших помощников капитанов, старших механиков и старших электромехаников будет действовать только при первоначальной выдаче указанных дипломов. Лица со средним профессиональным образованием, имеющие в настоящее время действующие рабочие дипломы капитанов, старших помощников капитанов, старших механиков, вторых механиков и старших электромехаников, как и получившие их до 1 января 2015 г., смогут продлевать дипломы без предъявления документа о высшем профессиональном образовании.

Конечно, государственному чиновнику в его просьбе отказать нельзя. Поэтому здесь и процитировано это письмо. Однако также нельзя сказать, что такой ответ может удовлетворить профсоюз: ведь то, что в нем написано, это лишь частичное

решение вопроса. Да, такая формулировка, если она будет зафиксирована в официальном проекте «Положения», позволит морякам, не имеющим высшего образования, продолжить работу на занимаемых должностях, но о повышении по службе им придется забыть. Минтранс пишет о продлении рабочих дипломов, но не об их обмене. Другими словами, второй помощник капитана так и останется вторым, ибо старшим помощником без высшего образования ему не стать, пусть он и наработал годы плавстажа, а старпом не станет капитаном, если, конечно, не добудет документа «о получении высшего профессионального образования в морском образовательном учреждении по программе, соответствующей требованиям Конвенции ПДНВ и согласованной Росморречфлотом»...

Как бы то ни было, «обновленный» вариант проекта документа с учетом профсоюзных поправок еще не готов. И на регистрацию в Министерство юстиции он будет направлен только после согласования с другими ведомствами – как говорят в самом Минтрансе, не раньше марта-апреля. Так что Российский профсоюз моряков намерен продолжать свою работу в этом направлении и добиться того, чтобы министр транспорта, подписывая приказ об утверждении нового «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов», не утвердил бы нормативный акт, который ущемляет права российских моряков и, так или иначе, ставит под удар всю морскую отрасль страны.

Моряки говорят:

Категорически против проекта нового «Положения о дипломировании экипажей морских судов».

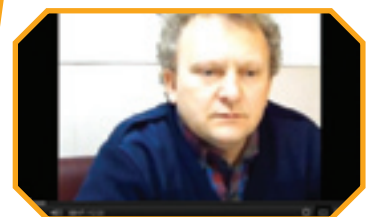
Агапов Валерий
капитан, стаж работы 29 лет


Я хочу выразить свой протест, связанный с новым «Положением о дипломировании членов экипажей морских судов». Такой проект не приемлем для моряков. Я против безработицы среди моряков.

Алексей Кадников
моряк, стаж работы 22 года

Существующая редакция проекта нового «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» вызывает резкое негативное отношение к нему да и к чиновникам Минтранса в целом, со стороны моряков. То, что от принятия подобного положения больше вреда, чем пользы, ясно сейчас всем. Я же хочу указать, что данное положение просто дискриминирует российских моряков! А именно: при переводе зарубежного судна под российский флаг все иностранные граждане получают российское подтверждение к своим национальным дипломам вне зависимости, на базе какого образования они были выданы! Вот и получается, что у иностранца, работающего на судне под российским флагом, есть возможность карьерного профессионального роста, а у его коллеги, российского гражданина, работающего с ним на этом же судне – нет! Надеюсь, мое мнение ляжет в копилку аргументов против принятия Положения.


С. Прогов



 www.youtube.com/watch?v=oblHO268eWw

Когда верстался номер

Участие профсоюзов в разработке законопроектов считают необходимым не только сами профсоюзы. 12 января кандидат в Президенты РФ В. Путин опубликовал свою базовую программу. Вот цитата из главы V «Эффективная власть под контролем народа»: «... Все важнейшие законопроекты и решения будут в обязательном порядке проходить через широкое общественное обсуждение – с участием граждан, бизнеса, общественных и профессиональных организаций».

 www.putin2012.ru



РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА В МИНТРАНСЕ

16 января в Москве состоялась рабочая встреча председателя РПСМ Юрия Сухорукова с первым заместителем министра транспорта, статс-секретарем Сергеем Аристовым. Во время беседы профсоюзный лидер подробно рассказал о текущей деятельности Российского профессионального союза моряков и обозначил приоритетные направления работы на ближайшую перспективу.

В частности, разговор шел о проекте Положения о дипломировании моряков, обеспечении юрисдикции над иностранными судами, плавающими под российским флагом, о ратификации Сводной Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве. Эти вопросы затрагивают интересы российских моряков и требуют безотлагательного решения.



“



Юрий Сухоруков,
председатель
РПСМ:

СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ СОГЛАСИЛСЯ С ПОЗИЦИЕЙ РПСМ, ЧТО НЕОБХОДИМО УСТАНОВЛЕНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ИНОСТРАННЫМИ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМИ, ЧЬИ СУДА ХОДЯТ ПОД ФЛАГОМ РФ. НАША ТОЧКА ЗРЕНИЯ АБСОЛЮТНО СОВПАДАЕТ С ТОЧКОЙ ЗРЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА, КОТОРОЕ УЖЕ НАПРАВИЛО ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПИСЬМА В СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВЕДОМСТВА О НЕОБХОДИМОСТИ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ. НО ПОКА ЭТО РАСПОРЯЖЕНИЕ ВЫПОЛНЯЕТСЯ ПЛОХО. ПОЗИЦИЯ ПРОФСОЮЗА ТАКОВА – ЕСЛИ ТЫ ПРИШЕЛ РАБОТАТЬ В РОССИЮ И ТВОЕ СУДНО ХОДИТ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ, ТО БУДЬ ДОБР СОБЛЮДАТЬ И РОССИЙСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО.

Что касается проекта Положения о дипломировании моряков, по которому у РПСМ было много вопросов к разработчикам, Сергей Алексеевич заявил, что он, вроде как, уже весь поправлен, в нем учтены замечания РПСМ.

Действительно, мы добились, что обязательное требование о наличии высшего образования для некоторых офицерских позиций было снято, но все-таки для высших командных должностей оно осталось. А это неправильно – у моряка не должно быть запрета на профессию только потому, что у него среднее образование.

Есть и другие моменты в проекте Положения, изменения которых профсоюз будет добиваться. Прежде всего, необходимо решить вопрос о сроках прохождения курсов, порядке и размерах их оплаты.

Мы пришли к соглашению, что до того как проект снова будет разослан на согласование, состоится встреча представителей Министерства транспорта и РПСМ, где мы еще раз четко озвучим, что следует изменить в проекте. Надеюсь, нас услышат. Вопрос чрезвычайно важный. Профсоюз не может допустить, чтобы на рабочие места российских моряков пришли иностранцы.

И хотя в проекте предусмотрен переходный период – Положение в полную силу заработает с 2015 года, но надо снять все острые моменты сейчас, на стадии формирования этого важнейшего для моряков документа.

Сергей Алексеевич подтвердил, что ратификация Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве – дело ближайшего времени. Но не все понимают, что если конвенция ратифицирована, то ее статус выше статуса федерального закона. А у нас в России отношение к законным актам довольно странное. Закон есть, но какой-то ведомственный документ гораздо важнее этого закона. Например, закон о профсоюзах предписывает беспрепятственный допуск представителей профсоюза к рабочим местам членов профсоюза, а начальник

порта руководствуется ведомственной инструкцией и говорит: нет, в инструкции этого не написано.

А Конвенция – это закон. Мало ее ратифицировать, должна быть отдельная статья в Трудовом Кодексе, или в Кодексе торгового мореплавания, а лучше всего – с точки зрения РПСМ – отдельный закон о труде моряков. Аристов согласился, что необходимо разработать конкретный документ в развитие Конвенции. Ему представляется более простым сделать раздел в Кодекс торгового мореплавания, посвященный труду моряков, поскольку разработчики КТМ хотя бы понимают, о чем идет речь, а в профильных комитетах Госдумы моряков сейчас нет. Продвигать этот документ будет достаточно сложно.

Остановились на том, что РПСМ подготовит свой проект документа о труде моряков в РФ, а Сергей Алексеевич поддержал идею создать рабочую группу для подготовки этого законодательного акта.

Решено провести в середине-конце февраля официальную встречу с участием ведущих специалистов Министерства транспорта. Профсоюз на этой встрече должен обозначить приоритетные для моряков вопросы, и есть вероятность, что для их решения по каждому в отдельности будут созданы рабочие группы из представителей профсоюза и министерства транспорта.

Надо отметить, что совместная работа РПСМ с министерством транспорта уже принесла плоды: новый состав ГД принял во втором чтении поправки в ст. 29 ГПК РФ о праве российских моряков, работающих на судах под российским флагом, на судебную защиту по месту нахождения судна или порту приписки судна. Профсоюз совместно с Министерством транспорта очень долго этого добивался. Практически 10 лет.

”

«РЕКА И МОРЕ, МЫ С ВАМИ ВЕЧНО В СПОРЕ...»

Сколько бы ни выясняли моряки и речники, кто из них умнее, образованнее и нужнее, издревле у каждого были свои ниша и место на флоте. В советские времена их и учили по-разному, в соответствии с особенностями будущей работы. Но время постепенно стало смещать акценты, и сегодня уже мало кто осознанно предпочитает реку морю.

4 марта прошлого года на заседании Совета по образованию Росморречфлота в качестве приоритетного направления деятельности обозначили отраслевое образование, что органично вписалось в Федеральную программу развития образования РФ на 2011-2015 гг., направленную на приведение его содержания и структуры в соответствие с потребностями рынка труда. Тогда же было озвучено решение о создании трех бассейновых учебно-научных центров – морских университетов.

Еще в начале прошлого года в нашей стране действовало две академии – в Санкт-Петербурге и Новороссийске, и университет во Владивостоке. В конце лета пришла радостная весть – Морской государственной академии им. адм. Ф.Ф. Ушакова присвоили статус университета. Одновременно в РПСМ узнали о грядущем объединении ГМА им. адм. С.О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций. Все бы ничего, да вот только формой слияния почему-то выбрали присоединение знаменитой Макаровка к бывшему ЛИВТУ. Этот вопрос вынесли на повестку дня VII Съезда, и делегаты сошлись во мнении: стержнем для создания

единого университетского комплекса должна стать ГМА. Решение базировалось на элементарной логике: именно Макаровка опирается на классические традиции в процессе подготовки кадров для торгового флота, имеет в своем распоряжении лучший учебно-тренажерный центр, обладает сетью филиалов, а выпускники знаменитой на весь мир Академии по праву являются элитой российского флота.


В то же время никто не умаляет заслуг СПбГУВК. В университете готовят первоклассных специалистов по широкому спектру направлений, а сам он справедливо имеет высокий рейтинг среди технических вузов России и зарубежья. Однако, как справедливо заметил президент ГМА им. адм. С.О. Макарова Иван Костылев, «если раньше говорили – суда "река-море", то сегодня, объективности ради, надо говорить суда "море-река", потому что экономика теперь больше зависит от того, как мы работаем в морских перевозках».

Аналогичного мнения придерживается полпред Президента в Северо-Западном федеральном округе Николай Винниченко. По его словам, при объединении вузов целесообразнее все же сохранить Академию и присоединить к ней СПбГУВК. Со своей стороны полпред уже направил соответствующее обращение в Минтранс.

А делегаты VII Съезда Российского профсоюза моряков решили сразу сделать «ход конем» и обратились с тем же предложением непосредственно к премьеру Путину.



23 ноября прошлого года в самом вместительном конференц-зале гостиницы Невский Палас Санкт-Петербурга собралась особая каста людей, которым, как поет Эдуард Хиль, «никогда не прожить без морей». Здесь были лидеры морских профсоюзов, Международной федерации транспортников, представители крупнейших судоходных и круинговых компаний страны, морских ВУЗов, профильных министерств и ведомств. Но самое главное – здесь были 100 делегатов, которым доверили свои голоса 70 тысяч российских моряков-членов РПСМ. Именно они задали вектор направления для развития Российского профсоюза моряков на ближайшие пять лет.



100 ДНЕЙ ПОСЛЕ СЪЕЗДА

Со дня проведения Съезда – исторического момента, пронизанного ветром перемен – прошло ровно 100 дней. За этот короткий срок сделано главное: начато движение в нужном направлении. Такое единодушие и сплоченность членов РПСМ уже даже принесли первые результаты.

ОКНО В ЕВРОПУ

С практически революционным заявлением выступил на Съезде председатель Балтийской территориальной организации Александр Бодня. Он предложил делегатам поддержать инициативу об упрощении процедуры выдачи Шенгенских виз для российских моряков, а также для их ближайших родственников – родителей, жен и детей, посещающих членов экипажа в иностранных портах. На практике это будет означать, что российский моряк, вылетающий, скажем, в Испанию к месту посадки на судно, сможет получать Шенген на облегченных условиях и пересекать границу без лишних головных болей. Делегаты идею поддержали, постановление приняли, к Президенту

обратились. И что мы имеем сегодня?

Департамент морского и речного транспорта согласился с рациональностью предложения РПСМ и пообещал обратиться с ним в МИД России. Ведь профсоюз привел целый ряд весомых аргументов: нормы Конвенции МОТ №185, ведущиеся переговоры России-ЕС об упрощении визового режима, регулярность въездов российских моряков в страны Шенгенского соглашения по долгу службы. Так что, возможно, в недалеком будущем наши моряки, как они того по праву заслуживают, станут «особой категорией» граждан, наделенной специальными преимуществами.

Но РПСМ это стоило немалых усилий. Первое обращение в Администра-

ции Президента просто не удостоили вниманием. Профсоюз повторно отправил письмо Президенту РФ, сопроводив его комментарием – чиновники игнорируют многотысячную армию российских моряков, ежедневно делающих свою работу в разных точках земного шара! Такая настойчивость быстро принесла промежуточный результат – к делу подключилось Управление Президента по работе с обращениями граждан и организаций и подтянуло к решению вопроса Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ. Теперь слово за МИДом: оценит ли он труд российских моряков, открыв для них настесь то самое окно, которое прорубил в свое время наш великий царь-моряк Петр I. ►►►

Пропускная система в российских портах давно стала для профсоюза притчей во языцех, и эта тема не могла остаться без внимания делегатов Съезда. На суд собравшихся были представлены самые вопиющие случаи нарушения законного права профактивистов на беспрепятственный допуск к рабочим местам моряков-членов РПСМ, которое зачастую «аннулируется» прямо на проходной.

Так, в 2010 году, получив SOS от экипажа трубоукладочной баржи «Nebula» из порта Славянка (Приморский край), инспектор РПСМ Владимир Франковский не смог попасть к борту судна, из-за чего ребятам чуть было не остались без помощи. Непреодолимым препятствием стала «стальная» проходная порта и «каменная» служба безопасности – инспектора в буквальном смысле выдворили с территории. В этом-то и состоит парадокс: пограничники никаких препятствий для прохода в порт профсоюзу не чинят, а вот вездесущие службы безопасности видят в каждом активисте потенциального «врага государства». И даже если повезет пройти череду согласований, профактивистам все равно приходится вносить плату, чтобы реализовать свое законное право, что назвать «беспрепятственным допуском» как-то и язык не поворачивается.

В июле 2011 года предыдущий председатель РПСМ Игорь Павлов рассказал о текущей ситуации первому лицу государства. Дмитрий Медведев поддержал профсоюз в борьбе с тем, что, по его мнению, называется «незаконными

“

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОДДЕРЖАЛ ПРОФСОЮЗ В БОРЬБЕ С ТЕМ, ЧТО, ПО ЕГО МНЕНИЮ, НАЗЫВАЕТСЯ «НЕЗАКОННЫМИ ПОБОРАМИ», И РЕКОМЕНДОВАЛ ПРИВЛЕЧЬ К РАЗБИРАТЕЛЬСТВУ ПРОКУРАТУРУ.

”



ЛЕД ТРОНУЛСЯ

поборами», и рекомендовал привлечь к разбирательству прокуратуру. Поддержка Президента РФ оказалась весьма существенной, а его слово – в целом, весомым. Получив дополнительный импульс на съезде в виде обращения к Минтрансу и прокуратуре, процесс наконец пошел.

Так, в Санкт-Петербурге перед профактивистами распахнули свои двери Канонерский судоремонтный завод и Лесной порт, доселе бывшие «тайной за семью печатями». На Дальнем Востоке представителям РПСМ – и даже их транспортному средству! – теперь рады на любой причальной линии в любое время дня и ночи. Наши южные коллеги, пройдя в свое время через разногласия с таможенными службами, сегодняшней ситуацией с контрольно-пропускной системой порта Новороссийск также вполне довольны.

К сожалению, по-прежнему никак не хотят ломать действующую систему представители службы безопасности в северных портах. Так, в Архангельске профактивистам до сих пор выдают разовые пропуски и требуют оплату за проезд по территории порта на транспорте. Вооружившись разъяснением руководителя Росморречфлота А. Давыденко, в котором четко указано – необходимо обеспечить профсоюзу беспрепятственный допуск к рабочим местам моряков-членов РПСМ, представители Северной РО попытались призвать к порядку. В ответ услышали: «Мы не препятствуем проходу профсоюзу на территорию порта, пожалуйста, приходите, от вас лишь требуется заблаговременно оформить заявку». Однако, по словам зампреда профорганизации Сергея Портенко, как раз-таки это и является главным препятствием, поскольку невозможно заранее знать, с какими

проблемами на борту ошвартуются суда. «К нам обращаются травмированные моряки, и в этих случаях необходимо оперативно среагировать и прибыть на борт для помощи, – говорит С. Портенко. – А нам говорят: подавайте заявку за сутки».

Для сравнения возьмем Европу: когда в рамках Недели действий по борьбе против удобных флагов активисты РПСМ посещают, скажем, немецкие или шведские порты, никаких трудностей с проходом на территорию портов они не испытывают. Для этого достаточно честно слова наших зарубежных коллег: «Это русские, они с нами». У нас же порты разделены на «вотчины», где каждый «феодал» вправе устанавливать свои правила и требовать отдельный пропуск. А на верхушке этой пирамиды – служба безопасности. Но если в эпоху «железного занавеса» такая бдительность была оправдана, то что же так доблестно оберегают от граждан сейчас? В заграничных портах тоже есть службы безопасности, но, по словам очевидцев, работают они ненавязчиво, дистанционно, если хотите, и отслеживают факты нарушений по камерам наружного наблюдения. Есть нарушение – разбираются, в противном случае не мешают людям работать. Вот и выходит, что россиянам больше доверяют за границей, чем на Родине.

Но, как говорят в народе, «терпение и труд все перетрут». Профсоюз всегда работает на результат, а потому, смею вас заверить, не за горами тот день, когда все российские порты станут friendly для тех, кто ежедневно спешит на помощь морякам и, просто делая свою работу, ни в коей мере не пытается выведать какие-то государственные тайны.

КОГДА НАГРАДА НАЙДЕТ ГЕРОЯ?..

“

ОТПРАВНОЙ ТОЧКОЙ В БОРЬБЕ ЗА РЕФОРМИРОВАНИЕ НАГРАДНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СТАЛ СЕНТЯБРЬ 2008 ГОДА, А ТОЧНЕЕ, ЗАХВАТ СОМАЛИЙСКИМИ ПИРАТАМИ ТЕПЛОХОДА «ФАИНА». В ТОТ ЗЛОПУЛУЧНЫЙ РЕЙС УХОДИЛИ ТРОЕ РОССИЯН – КАПИТАН ВЛАДИМИР КОЛОБКОВ, СТАРПОМ ВИКТОР НИКОЛЬСКИЙ И ЧЕТВЕРТЫЙ МЕХАНИК АНТОН ТАРАСОВ. А ДОМОЙ ВЕРНУЛИСЬ ТОЛЬКО ДВОЕ. СЕРДЦЕ КАПИТАНА НЕ ВЫДЕРЖАЛО ИСПЫТАНИЯ – ВЛАДИМИР КОЛОБКОВ СКОНЧАЛСЯ ОТ ИНФАРКТА НА ТРЕТИЙ ДЕНЬ ПОСЛЕ ЗАХВАТА СУДНА. ТОГДА, НЕ СПАСОВАВ ПЕРЕД ЛИЦОМ ОПАСНОСТИ, НЕ ИСПУГАВШИСЬ ЧЕРНОКОЖИХ БАНДИТОВ С АВТОМАТАМИ НАПЕРЕВЕС, КОМАНДОВАНИЕ ТЕПЛОХОДОМ ВЗЯЛ НА СЕБЯ ПЕТЕРБУРЖЕЦ ВИКТОР НИКОЛЬСКИЙ.

”



Вадим Тюльпанов, председатель Законодательного Собрания Санкт-Петербурга, и Виктор Никольский, и.о. капитана т/х «Фаина» (слева направо)

Но, к сожалению, самоотверженность, смелые и решительные действия В. Никольского в условиях, сопряжённых с риском для жизни, по достоинству так и не оценили. У него есть две медали: одна – от Уполномоченного Верховной Рады Украины по правам человека Нины Карпачевой, а вторая – «За борьбу с пиратами Со-



мали» от Региональной общественной организации Санкт-Петербургского клуба моряков-подводников. Но вот ордена Мужества, который Виктору Алексеичу по возвращении домой обещал сам спикер Законодательного собрания Вадим Тюльпанов, как не было, так и нет.

На все ходатайства РПСМ о награждении моряка чиновники отвечают отказом: геройский поступок совершен за пределами РФ, а ходатайствовать в любом случае должен работодатель, а не профсоюз.

«Если гора не идет к Магомеду, то Магомед идет к горе», – решили делегаты. Они единодушно выступили с обращением к Президенту РФ о реформировании наградного законодательства, раз уж оно настолько неповоротливо, что не может пойти навстречу российскому герою, и предложили наделять профсоюзы правом выступать с ходатайствами о награждении работников.

В. Тюльпанов и А. Бодня, председатель совета БТО РПСМ (слева направо)



РУКИ ПРОЧЬ ОТ НАШИХ МОРЯКОВ!

Безусловно, самой «горячей» темой было и остается морское дипломирование и то злосчастное Положение, которое чиновники из Минтранса считают «великим благом для российских моряков и флота в целом», а на самом деле документ грозит обернуться потерей многих и многих рабочих мест. Заручившись поддержкой десятков тысяч членов РПСМ, профсоюз развернул по всей стране настоящую кампанию под названием «Не дай себя утопить!», призывающую чиновников из Минтранса максимально упростить и сократить срок процедуры подтверждения действительности дипломов и не допустить уничтожения в России морских профессий для россиян. В результате кампании РПСМ в проект Положения, хоть и со скрипом, но все же стали вноситься кое-какие коррективы (более подробный материал о пресловутом дипломировании под названием «Приговоренные к «вышке» вы можете прочитать на стр. 3 – прим. ред.)



«НАШ УСПЕХ ЗАВИСИТ ОТ ЕДИНСТВА»

**Председатель РПСМ
Юрий Сухоруков:**

– На морском торговом флоте накопилось немало проблем, которые требуют комплексного подхода всех заинтересованных сторон: государства, судоходных компаний и профессиональных союзов. Отбросив разногласия по ряду частных вопросов, нам и судовладельцам удалось выработать общую позицию и выступить единым фронтом, к примеру, против предлагаемого проекта «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов», поскольку все мы так или иначе заинтересованы в возрождении российского флота и увеличении количества рабочих мест для наших моряков. Не хватает третьего, самого главного компонента – положительной реакции на наши предложения со стороны государства, у которого почему-то совершенно иное видение развития торгового мореплавания.

В этом, как и во многих других вопросах, наш успех напрямую зависит от единства и сплоченности членов Российского профсоюза моряков. Сегодня в рядах РПСМ более 70-ти тысяч членов – а это огромная армия, на требования которой просто невозможно закрывать глаза. Так, вопреки всем

трудностям, мы сумели добиться внесения изменений в ст. 29 Гражданского процессуального кодекса РФ, которые позволят экипажам судов под российским флагом обращаться в суд с исками о взыскании задолженности по зарплате по местонахождению теплохода или порта его приписки. То есть, по морскому требованию и в порядке альтернативной подсудности. Ранее российские моряки, работающие на судне под отечественным флагом, могли судиться с работодателем только по месту регистрации компании, что ущемляло их в правах по сравнению с экипажами судов под иностранными флагами. Почти 10 лет чиновники игнорировали требование обеспечить моряков правом на защиту, но профсоюз все-таки оказался упорнее.

Поэтому, несмотря на все препятствия, мы продолжим отстаивать право каждого российского моряка на достойный труд. В первую очередь, это должно быть обеспечение его таким уровнем заработной платы, чтобы он и члены его семьи могли нормально развиваться, отдыхать, получать качественную медицинскую помощь.

ГДЕ СУДНО, ТАМ И СУД

Президент РФ подписал Федеральный закон «О внесении изменений в статью 29 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации». Отныне членам экипажей российских морских судов гарантирована судебная защита на своевременную зарплату в полном объеме, а также другие, полагающиеся по закону выплаты. Теперь моряки могут обращаться в судебные инстанции с исками о взыскании долгов по зарплате, компенсаций, расходов на репатриацию по месту нахождения судна или порта приписки судна. Согласно практике, существовавшей ранее, российский моряк должен был обращаться в суд с иском по взысканию задолженностей только по месту регистрации судовладельца-работодателя.

– РПСМ добивался внесения изменения практически 10 лет, сразу с момента вступления в 2002 г. нового ГПК РФ, – говорит главный правовой эксперт Российского профессионального союза моряков Валерий Нефедов. – Хотя старый ГПК РСФСР позволял предъявлять такого рода иски, правда, безотносительно того, к какой профессии относился работник: моряк, печник, лесник и т.п. Это не просто иски по зарплате, а иски, вытекающие из морского требования по заработной плате. Таким образом, принятие этого закона позволяет члену экипажа российского морского судна в любом российском порту, а не только по месту регистрации судовладельца (работодателя), обратиться в суд с иском о взыскании задолженности по зарплате или другим платежам, т.е. с иском по морскому требованию, и в счет обеспечения исковых требований просить арестовать судно.

Добавим, что 25 января 2012 года во втором чтении законопроект был утвержден новым составом Государственной Думы – так депутаты ответили на обращение Российского профессионального союза моряков к руководителям всех думских фракций и собственно к руководству ГД ФС РФ принять этот законопроект без проволочек и в неизменном виде.

1 февраля законопроект был одобрен Советом Федерации и, наконец,

7 февраля 2012 года подписан Дмитрием Медведевым.

На официальном сайте Президента РФ говорится, что «принятие Федерального закона вызвано необходимостью повышения эффективности судебной защиты прав членов экипажей российских морских судов».

РПСМ ПРОВЕРИТ ЗАКОННОСТЬ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАНЦЕВ К РАБОТЕ

Региональные организации Российского профессионального союза моряков организуют и проведут проверки соблюдения установленного порядка привлечения и использования иностранных работников в состав экипажей морских судов, работающих под флагом РФ.

Поводом послужило то, что с середины 2010 года и на протяжении всего 2011 года в адрес РПСМ не поступали запросы от Росморречфлота, касающиеся мнения профсоюза о возможности выдачи российским судовладельцам заключений на разрешение привлекать и использовать иностранных граждан в качестве членов экипажей российских морских судов.

Данное обстоятельство не могло не вызвать у РПСМ определенной озабоченности, поэтому в адрес Росморречфлота был направлен соответствующий запрос. Полуторогодовое отсутствие запросов в профсоюз руководство Федерального агентства морского и речного транспорта объяснило тем, что в свою очередь Федеральная миграционная служба не запрашивает эти сведения.

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания РФ (КТМ) в состав экипажа морского судна, работающего под флагом России, кроме граждан РФ могут входить и иностранные граждане, а также лица без гражданства. При этом они не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана, старшего механика и радиоспециалиста (ст. 56 КТМ РФ). Действующим с 2002 года ФЗ «О правовом положении

иностранцев в РФ» в целях защиты национального морского рынка труда, по инициативе РПСМ, установлен разрешительный порядок привлечения и использования иностранных работников на других, не запрещенных КТМ, должностях членов экипажей российских морских судов (п.8 ст.18).

Во исполнение указанной нормы Постановлением Правительства РФ от 16.01.2003 года №21 утверждено Положение о порядке выдачи разрешений на привлечение и использование иностранной рабочей силы в составе экипажей морских судов под флагом РФ. Согласно данному нормативно-правовому акту, одним из главных оснований для получения такого разрешения, которое выдает ФМС, должно быть заключение соответствующего органа федеральной исполнительной власти о том, что найм иностранных работников не окажет негативного воздействия на условия занятости российских моряков (п.6 Положения). При этом выдача таких заключений, осуществляемых соответственно Росморречфлотом или Росрыболовством, происходит с учетом соблюдения следующих условий: наличия на российских судах свободных рабочих мест, которые не могут быть заняты российскими моряками в связи с отсутствием среди них специалистов, уровень профессиональной подготовки которых соответствует Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года; занятости российских моряков на иностранных судах, определяемой на основании реестра российских моряков, работающих у иностранных судовладельцев; мнения общероссийского профсоюза, представляющего интересы российских моряков.





РОССИИ НУЖЕН ЗАКОН О МОРЯКАХ

РОССИЯ ВЫШЛА НА ЗАВЕРШАЮЩИЙ ЭТАП РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ. ОДНАКО РЯД ВОПРОСОВ ДО СИХ ПОР НЕ УРЕГУЛИРОВАН. РПСМ ПРИЗЫВАЕТ ВЛАСТИ СТРАНЫ ЗАКРЕПИТЬ ПОЛОЖЕНИЯ КОНВЕНЦИИ ОДНИМ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫМ АКТОМ.

Накануне Нового года в Москве состоялось заседание российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, на которой был одобрен проект Федерального закона «О ратификации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве». Для морского торгового флота это решение знаковое. Конвенцию называют «Биллем о правах моряков». Она объединяет все ранее принятые конвенции и представляет собой свод стандартов, досконально расписывающий организацию труда моряков и требования к судовладельцам и государствам.

– Условием вступления в силу данного документа является ратификация его тридцатью государствами-членами, представляющими 33% мирового тоннажа, – поясняет первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. – На сегодняшний день Конвенцию ратифицировали 22 страны. Еще 11 стран заявили о своей готовности принять ее в этом году.

По словам Игоря Ковальчука, особенность Конвенции состоит в том, что ее действие распространяется на все государства независимо от того, ратифицировала страна документ или нет.

– Поэтому уклониться от выполнения требований Конвенции невозможно, – подытоживает Ковальчук. – Страны, ратифицировавшие конвенцию, получают право инспектировать иностранные суда на соответствие Конвенционным требованиям и задерживать их, если эти требования не выполняются.

Заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов утверждает, что Россия готова к ратификации документа. Но не все так радужно.

Например, в отечественном Трудовом Кодексе говорится, что минимальный отпуск в нашей стране составляет 28 рабочих дней. По Конвенции его продолжительность должна быть не менее 30 дней. Вроде мелочь. Но формальным поводом для задержания судна может стать даже судовое меню. Например, в Конвенции сказано, что питание моряков должно быть организовано «с учетом различных культурных и религиозных особенностей». А это означает, что если экипаж многонациональный, то система питания должна делать поправки на всех членов команды, которые соблюдают свои традиции.

– Устранить подобные несоответ-

ствия можно уже по ходу выполнения Конвенции, — считает Ковальчук.

РПСМ больше тревожит то, что судовладельцы находят лазейки в законодательстве и не выполняют требования уже ратифицированных конвенций. Например, за соблюдение положений Конвенции МОТ №179 «О найме и трудоустройстве моряков» на судах под российским флагом отвечает Федеральная служба по труду (Росструд). С этой целью ведомство разработало форму трудового договора между членом экипажа российского морского судна и судовладельцем, заключаемого при посредничестве так называемых круинговых организаций, и создало реестр таких трудовых договоров на предмет проверки их соответствия требованиям действующего законодательства о труде. Однако нечистоплотные судовладельцы совместно со своими недобросовестными партнерами из круинговых организаций зачастую нарушают положения конвенции и российского трудового законодательства.

Например, представители РПСМ, в поле зрения которых оказался групповой несчастный случай со смертельным исходом на российском теплоходе «Капитан Курбатский», выяснили, что судно принадлежит московской компании «Питерфлот», но фактически эксплуатирует его иностранный партнер москвичей, который в силу объективных причин не может обеспечить выполнение требований российского законодательства. Прежде всего, требований законодательства об обязательном страховании моряков в целях их пенсионного обеспечения и обеспечения пособиями и страховыми вы-

платами в связи с несчастными случаями на производстве и профессиональными заболеваниями. Поэтому для создания иллюзии соблюдения российского законодательства найм экипажа на судно и функцию работодателя, то есть судовладельца, приняла на себя по договоренности с «Питерфлот» владивостокская компания ООО «Дальмарин».

По такой же схеме в компании «Питерфлот» работает целая группа судов: «Ливадия», «Тюмень», «Капитан Якубович», «Анива», «Профессор Барабанов», «Авача», «Витим», «Шилка». РПСМ обратился в Роструд с просьбой разобраться в ситуации. Роструд с доводами профсоюза согласился и выписал предписание гендиректору «Питерфлота» об устранении целого букета нарушений российского трудового законодательства и трудовых прав моряков.

Однако подобные серые схемы уклонения от юрисдикции Российской Федерации, позволяющие отказываться от обязательств перед членами экипажей, прикрываясь государственным флагом, использует не только «Питерфлот», но и другая московская компания — ООО «Морской резерв», за которой формально числятся суда «Айон», «Чара», «Угур» и «Тугур» с российским флагом на корме.

Компания «Балтречфлот» из северной столицы России, которой принадлежат теплоходы «Кирстен» и «Леди Ольга» пошла еще дальше — придумала свое ноу-хау по обману моряков и родного государства. Свои функции работодателя компания «Балтречфлот» разделила по-братски, но незаконно, с круинговым агентством «Топсейл» из Калининграда.

Надо прямо сказать, что обе эти фирмы официально платили морякам зарплату. Правда, очень символические. Это, безусловно, позволило им минимизировать свои расходы на оплату труда и социальное страхование, но в конечном счете отрицательно скажется на размерах пенсий моряков. Сейчас Роструд выписал инноваторам в области нахождения лазеек в российском законодательстве предписание об устранении нарушений.

Между тем все эти примеры говорят о том, что в российском законодательстве по-прежнему существуют пробелы, которые необходимо устранить. Иначе требования Конвенции МОТ 2006 будут выполняться только на бумаге.

По мнению экспертов, помочь устранить прорехи в законодательстве могло бы принятие отдельного закона об условиях труда моряков, который бы объединил все нормативные акты, касающиеся социально-трудовых отношений в судоходстве, а также вобрал в себя положения Конвенции МОТ 2006.

— Это могла бы быть отдельная глава в КТМ, или в Трудовом Кодексе, либо отдельный федеральный закон, — считает Игорь Ковальчук. — Сейчас из-за множества нормативных актов возникают разночтения. Такой закон все расставил бы по своим местам, как это сделала Конвенция на международном уровне.

Кроме того, необходимо создание законодательного механизма юридической ответственности за нарушение законодательства о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации, который бы позволил прекратить безнаказанную практику уклонения судовладельцев от российской юрисдикции. В противном случае выполнение Россией требований Конвенции МОТ 2006 года будет носить фиктивный характер.

На эти проблемы и средства их правового решения РПСМ не просто обратил внимание руководства Минтранса России как головного органа федеральной исполнительной власти по подготовке Российской Федерации к ратификации Конвенции МОТ 2006 г., но и представил свои законодательные наработки.

От того, какое отношение со стороны государства будет проявлено к этим инициативам РПСМ, будет напрямую зависеть и вопрос эффективности применения в Российской Федерации конвенционных положений, и, следовательно, вопрос о степени надежности обеспечения законных прав членов экипажей российских морских судов.

Наше досье О ЧЕМ ГОВОРИТСЯ В КОНВЕНЦИИ?

Конвенцию МОТ «О труде в морском судоходстве» недаром называют «Биллем о правах моряков». Этот документ состоит из пяти разделов и фактически не упускает ни одного аспекта, касающегося труда моряка.

В первом разделе говорится о правилах найма на судно и требованиях к морякам. Они должны быть не моложе 16 лет и иметь медицинское свидетельство, удостоверяющее, что он годен к выполнению своих обязанностей в море.

Второй раздел расписывает условия занятости: принципы начисления (размер не устанавливается — ред.) заработной платы, время труда и отдыха, ежегодные отпуска, релатриция, компенсации морякам в случае утраты или затопления судна, укомплектование судов экипажами, повышение квалификации, карьерный рост.

Третий раздел описывает санитарные требования к условиям проживания на судах.

Четвертый раздел посвящен вопросам охраны здоровья, обеспечения безопасности, доступа моряков к социальным объектам на берегу.

Раздел пятый определяет ответственность государства за выполнение конвенции на судах, плавающих под его флагом; определяет меры государственного портового контроля за иностранными судами в своих портах. Этот раздел определяет также обязанности государств по набору и трудоустройству моряков, граждан страны, их социального обеспечения.

РАБОТА ЛОЦМАНА – В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ

В Москве прошла Всероссийская конференция лоцманов, в которой приняли участие генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев, заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Виталий Ключев, а также лоцманы и руководители лоцманских компаний и орга-

низаций из разных регионов страны. На конференции планировалось обсудить вопросы обеспечения безопасности судоходства в акваториях морских портов, составной частью которой является работа лоцманов. Однако в итоге весь разговор свелся к самой острой проблеме последнего десятилетия – созданию единой лоцманской службы.

Дело в том, что в настоящее время обязательная лоцманская проводка установлена государством в 60 морских портах. В 10 из них она осуществляется негосударственными лоцманскими организациями. При этом годовые доходы от лоцманского сбора, получаемые «частными» организациями и лоцманами Росморпорта фактически равны. При этом количество лоцманов в негосударственных лоцманских организациях в пять раз меньше, и объем работы они выполняют тоже меньший. Однако в 2010 «государственники», обслуживая суда в 50 портах, заработали 53 процента от совокупного сбора лоцманского сбора, а частники – 43 процента.

По словам директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Виталия Ключева, сейчас есть порты, где без обязательной лоцманской проводки не обойтись. Однако содержать лоцманов в этих портах невыгодно, потому что грузопотоки слишком малы.

– Вариантов решения всего два – либо финансировать работу лоцмана из госбюджета, в котором излишков никогда не бывает, либо осуществлять кросс-субсидирование за счет других портов, – сообщил Ключев. – А для этого необходимо создать единую лоцманскую службу.

Ключев считает, что такая служба сможет прекрасно существовать за счет лоцманского сбора. Этих денег, по его словам, хватит на оплату труда специалистов и инвестирование в инфраструктуру – те же лоцманские катера.

Кроме того, Ключев напомнил, что за обеспечение безопасности судоходства отвечает государство, и оно вправе устанавливать свои правила игры. Директор «Росморпорта» Андрей Лаврищев так же подтвердил, что его организация взяла курс на создание такой службы с последующим выведением ее из структуры своей организации.

Между тем руководители частных лоцманских компаний заявили, что в лоцманском деле не должно быть монополии. В качестве главного довода они приводили в пример убыточность

работы государственных лоцманов.

По словам генерального директора ООО «Альбатрос» Александра Оводовского, даже в северных портах с малым количеством судозаходов лоцманская служба может быть безубыточной. Однако когда из зала его попросили объяснить, каким образом это сделать, он заявил, что расходы на лоцманов в таких портах должно субсидировать государство.

– В заявлениях частников есть большая доля лукавства, – считает советник генерального директора ФГУП «Росморпорт» Владимир Егоркин. – Частники работают только в тех портах, где большое количество судозаходов. При этом лучшие заказы достаются им, потому что они имеют возможность приплачивать агентам. Все разговоры о том, что в других странах среди лоцманов существует конкуренция, не соответствуют действительности. Работа лоцмана заключается в обеспечении безопасности, а не в получении прибыли.

По его словам, единая служба лоцманов должна строиться на принципах самоуправления под контролем государства.



На лоцманском подъемнике

Между тем нынешняя ситуация с распределением лоцманского сбора ведет к нездоровой конкуренции, которая недопустима. Старший лоцман Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Волдис Вихров рассказал, что в Санкт-Петербурге у приемного буя между лоцманами происходят самые настоящие бои за суда, в итоге создаются аварийные ситуации.

К единому мнению о том, нужна ли единая лоцманская служба и в какой форме: бюджетного учреждения или некоммерческого партнерства, она должна существовать, участники конференции так и не пришли. Договорились продолжить работу в рамках рабочей группы при Минтрансе РФ для выработки обоснованного решения о форме организации лоцманской службы России. Также лоцмана в итоговой резолюции рекомендовали Минтрансу провести анализ практики применения действующего положения о лоцманах, упростить проверку лоцманских катеров пограничными органами и скорректировать ставки лоцманского сбора в российских портах.

По мнению председателя Межрегионального профсоюза лоцманов Владимира Кабанова, конференция не принесла никаких плодотворных решений.

— На самом деле вопрос единой лоцманской службы очень сложный, — поясняет Кабанов. — Мы не раз обсуждали этот вопрос и пришли к выводу, что без реального участия государства лоцманская служба существовать не может. Иначе существенная часть сбора используется не по назначению. Лоцманский сбор должен идти на организацию службы. Однако в управлении такой службы должны участвовать сами лоцмана. По сути должно быть создано социальное партнерство. Чем теснее государство будет сотрудничать с лоцманами, тем лучше будет работать лоцманская служба.

Между тем, по словам Кабанова, многие из участников совещания никакого отношения к лоцманам не имели, а резолюция конференции даже серьезно не обсуждалась. В итоге практического результата совещание не принесло.

“

Виталий Ключев:

ВАРИАНТОВ РЕШЕНИЯ ВСЕГО ДВА – ЛИБО ФИНАНСИРОВАТЬ РАБОТУ ЛОЦМАНА ИЗ ГОСБЮДЖЕТА, В КОТОРОМ ИЗЛИШКОВ НИКОГДА НЕ БЫВАЕТ, ЛИБО ОСУЩЕСТВЛЯТЬ КРОСС-СУБСИДИРОВАНИЕ ЗА СЧЕТ ДРУГИХ ПОРТОВ. А ДЛЯ ЭТОГО НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ ЛОЦМАНСКУЮ СЛУЖБУ.

”

ШЕСТЬ ПРОБЛЕМНЫХ ТЕПЛОХОДОВ

Российским морякам, работающим на судах «Расул Гамзатов», «Мысхако», «Аликбер Пашаев», «Торик», «Днепр» и «Дюрсо» (флаг России, судовладелец – московская компания «Межрегиональная транспортная корпорация»), на протяжении нескольких месяцев не выплачивают заработную плату. По данным РПСМ, ежемесячно долг увеличивается на 140 тысяч рублей и \$36 тысяч. Такая ситуация складывается на каждом из перечисленных выше теплоходов, а моряки продолжают верить в лучшее и по-прежнему остаются на проблемных судах.

Предыстория дела такова. К инспектору МФТ в Новороссийске Ольге Аняной еще в конце прошлого года стали обращаться члены экипажей некоторых теплоходов. Моряки жаловались на плохое состояние судов и многомесячные задолженности: от четырех месяцев до полугода. Начав разбираться с проблемами, инспектору открылась следующая картина. Оказывается, судовладелец не всех моряков ущемляет в зарплатах. Например, тем, кто решает списаться с проблемных судов, кое-какие деньги перепадают и на протяжении времени выплачиваются. Тем же, кто продолжает нести вахту на шести теплоходах, не достается ничего.

Не менее интересными оказались и трудовые контракты моряков. Так, в документе есть пункт, согласно которому моряк в случае возникновения проблем с работодателем должен решать их в Арбитражном суде Лондона, и это несмотря на то, что трудовые отношения моряков и судоходной компании регламентируются законами РФ, что опять же прописано в контрактах. Один из моряков с теплохода «Мысхако» все же решил разобраться с проблемами на территории РФ и обратился с заявлением в транспортную прокуратуру, однако дело с мертвой точки не сдвинулось: экипажи продолжают трудиться на добровольных началах.

Помимо этого в трудовых контрактах моряков есть указание на оплату труда в рублевом и долларовом эквиваленте. К примеру, возьмем цифры, из которых складывается зарплата ка-

питана. Его должностной оклад равен 12 тысячам рублей. Вдобавок к этому капитану полагается бонус в размере \$2800, что в конечном итоге, видимо, и делает работу в «Межрегиональной транспортной корпорации» привлекательной. Риск остаться без долларовой части зарплаты велик, поскольку это всего лишь бонус, и лишиться её можно за любую мелочь. Однако в случае, с которым столкнулась инспектор МФТ в Новороссийске, дела обстоят куда хуже: судовладелец предпочел вообще не расплачиваться с моряками, а выйти на связь с ним пока не представляется возможным.

Отметим, что РПСМ уже неоднократно имел возможность защищать интересы российских моряков, работающих в «Межрегиональной транспортной корпорации». В последний раз сигнал SOS поступал с судна «Аликбер Пашаев», на котором семеро россиян не видели зарплаты в течение четырех месяцев. В результате, акция протеста, состоявшаяся в конце лета на проблемном теплоходе, завершилась победой профсоюза и моряков. Работодатель рассчитался по долгам, заплатив членам экипажей \$50 тысяч на всех.

\$830 ТЫСЯЧ ДЛЯ МОРЯКОВ

Дальневосточная региональная организация Российского профессионального союза моряков подвела итоги работы за 2011 год. За этот период благодаря действиям ДВРО с судовладельцев были взысканы задолженности по заработной плате и компенсации для моряков на сумму порядка \$830 тысяч.

Приоритетным направлением работы оставалась помощь в возвращении морякам заработанных денег. Самыми громкими стали истории с судами «Максим Аммосов» и «Alexandra», «Маджестик», «ST Star», «Sea Master-1», «Phu Hai-1». Моряки в основном обращаются в профорганизацию, когда заходят в находкинский порт, но бывает и так, что помощь ДВРО нужна вдали от родных берегов. Так было в случае теплохода «Максим Аммосов» (флаг России). Экипаж об-

ратился к председателю ДВРО Николаю Суханову за помощью, когда судно было арестовано в китайском порту Янтая за крупный долг судовладельца. Моряки тем временем фактически терпели бедствие: на борту теплохода были мизерные запасы воды и еды, а зарплата не выплачивалась два месяца. В результате вмешательства профсоюза все члены экипажа получили задолженности на общую сумму в \$45 тысяч.

Профактивисты пристально наблюдали за работой агентств по найму, претензии к которым сводятся к взиманию денег с моряков при трудоустройстве, отсутствию лицензий и коллективных договоров с судовладельцами. До определенного времени активистам приходилось в одиночку бороться за соблюдение прав российских моряков при устройстве на суда под иностранным флагом. Но в начале 2011 года кампания против нерадивых круингов приобрела особый размах: дальневосточные профактивисты сумели подключить к решению проблем УФМС и транспортную прокуратуру. И года не прошло, как в Находке прекратил свое существование ряд агентств, многие директора оштрафованы на крупные суммы денег, некоторые находятся под следствием.

В ушедшем году ДВРО РПСМ участвовала в рекордном количестве Недель действий против удобных флагов в рамках кампании ИТФ в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Их было три. Во время акций проверялись условия труда и быта моряков.

Сегодня ДВРО объединяет восемь первичных организаций. Надежными социальными партнерами организации уже много лет остаются крупнейшие для находкинских моряков работодатели – компании «Stolt Tankers», «Prisco Singapore», «Baltic Group International», ЗАО «Находкатанкер».



Инспекция в рамках Недели действий

Южная территориальная организация Российского профессионального союза моряков подвела итоги работы за 2011 год. Их комментирует председатель Совета ЮТО РПСМ Николай Попов:



Чаепитие в Ейском международном центре моряков

ЖАЛОБ СТАЛО МЕНЬШЕ

– 2011 год для нашей организации – это не только рост численности рядов, но и деятельная, результативная защита законных трудовых прав членов профсоюза. Работа в рамках коллективных договоров, техническая инспекция условий труда и быта членов плавсостава, правовая поддержка моряка и его близких, ведение оздоровительной и социально-культурной работы – вот основные направления нашей деятельности. ЮТО РПСМ уже много лет издает «Профсоюзную морскую газету», которая позволяет членам профсоюза быть в курсе нашей работы, всех возможностей и вызовов времени. А наш сайт позволяет морякам не расставаться с новостями своей организации в любой точке мира.

ПРАВА МОРЯКОВ СОБЛЮДЕНЫ

Основные вопросы, которые приходилось решать технической инспекции труда Южной территориальной организации РПСМ в 2011 году, – это взыскание задолженности по заработной плате, жалобы на несвоевременное списание, возмещение вреда здоровью. Все они становились предметом серьезных разбирательств со стороны профсоюза. С подобными вопросами к техническому инспектору труда ЮТО РПСМ Игорю Холявке в 2011 году обращалось более тридцати моряков. Кроме того, за этот год в Новороссийском морском торговом порту проведено десять проверок судов на предмет соблюдения трудового законодательства.

Работа технической инспекции труда невозможна без серьезной правовой поддержки.

– Порой самого факта обращения профсоюзного юриста к недобросовестному судовладельцу уже достаточно,

чтобы моряку вернули долг по зарплате, – рассказывает главный правовой инспектор ЮТО РПСМ Вадим Кулебякин.

Народная тропа к профсоюзному юристу не зарастает никогда. Каждый месяц его посещает 30-40 человек. Ведь кроме мониторинга соблюдения трудовых прав моряков правовая инспекция ЮТО РПСМ ежедневно оказывает членам профсоюза бесплатную юридическую помощь по всем вопросам семейного, административного и налогового законодательства.

СПОРТ – ЭТО ПО-НАШЕМУ!

Южная территориальная организация Российского профсоюза моряков традиционно уделяет много внимания оздоровлению членов профсоюза и их близких. Прежде всего, его обеспечивает профсоюзный спортивный комплекс с многофункциональными тренажерами, где можно получить все виды нагрузок – и аэробные, и силовые. В этом году полторы тысячи человек бесплатно воспользовались услугами профсоюзного спортзала.

Совместная программа физкультурно-оздоровительных и культурно-массовых мероприятий группы компаний «СКФ Новошип» и профкома первичной профорганизации ОАО «Новошип» Российского профсоюза моряков дает еще больше возможностей для оздоровления. В ее рамках работники группы компаний, их жены и дети могут бесплатно заниматься большим и настольным теннисом, волейболом, плаванием, футболом. Для этого специально арендуются дополнительные спортивные площадки. Предусматривает она и проведение медицинского обследования, и лечение по ряду заболеваний, хорошо знакомых плавсоставу. Кроме того, в нее традиционно входит частичное

финансирование семейного летнего отдыха в пансионате «Моряк» в заповедном уголке Черноморского побережья. Летом 2011 года в ее рамках десятки семей работников СКФ Новошип отдохнули у моря.

ЖАЛОБ СТАЛО МЕНЬШЕ

В 2011 году усилиями Ейской городской территориальной организации ЮТО РПСМ (ЕГТО ЮТО РПСМ) в Ейском порту было проверено 20 судов.

В основных условиях труда и быта моряков соответствуют международным стандартам. А выявленные нарушения устранялись буквально в ходе проверки. Стоит отметить, что в 2011 году даже число обращений по невыплате заработной платы судовладельцами резко сократилось. Не в последнюю очередь это связано с большой информационной работой, которую проводит профсоюзная организация в Ейске. Это и юридические консультации по трудовому праву, и мониторинг недобросовестных судоводящих компаний. Моряков обязательно знакомят с «черным списком» компаний, задерживающих морякам зарплату, дают советы по заключению контракта. За прошедший год ЕГТО ЮТО РПСМ помогла вернуть морякам задолженность по заработной плате и оказала материальную помощь более чем на шестьсот тысяч рублей. А всего за помощью в профсоюз обратилось за год больше двухсот человек.

Ейский международный центр моряков, который работает под эгидой профсоюза, также привлекателен для плавсостава. Недавно он отпраздновал свое пятилетие. За все время существования его посетило более семи тысяч моряков. А только в прошедшем году – 1292 человека. Здесь к услугам моряков бесплатный спортзал и Интернет, уютная гостиная и целая линейка услуг по льготным ценам.

ПОКОЛЕНИЕ NEXT

Концерт перед началом
работы съезда РПСМ

Наша встреча проходила в репетиционном зале – солисты готовили выездной концерт для ветеранов Афганской и Чеченской войн. «Ты не представляешь, насколько приятно выступать перед ветеранами! – настраивает микрофон курсант судоводительского факультета Дмитрий Сетдииков. – Для них наши песни значат гораздо больше, чем просто красивая музыка из детства. Под звуки баяна они как будто заново переживают важнейшие моменты своей жизни, и когда ты видишь слезы в глазах людей, это дорогого стоит. Замечательно, что мы можем таким образом поблагодарить их за то, что они когда-то сделали для нас».

Таких одаренных ребят в Макаровке немало. И многие раскрывают свои таланты именно в стенах академии. «Я раньше вообще никогда не пел, – смеется курсант Арктического факультета Максим Деревенко. – Как-то случайно вышло, что я попробовал, и затянуло. Первый год был скромным незаметным «статистом», а потом нашел в себе голос, талант раскрывался с каждым выступлением. Теперь вот до солиста дорос!»

Для Анастасии Титовой, сокурсницы Максима, занятия в вокальном ансамбле – главное хобби. А еще девушка много времени уделяет самостоятельному изучению английского языка. «Сегодня для моряка хорошее знание английского – это необходимость, – говорит она. – Без него просто никуда, и нужно постоянно совершенствовать свой уровень. Нам дают достаточные знания профессионального языка, но навыки коммуникации на английском в условиях глобализации

приобретают первостепенное значение. Поэтому просто необходимо постоянно учиться самим».

В подтверждение Анастасия приводит пример своей первой правпрактики на паруснике «Мир»: летом прошлого года 98 курсантов Академии, в числе которых были 8 девушек, отправились на полгода в рейс по 11 странам Европы. Самый долгий переход занял 10 дней, в среднем ребята 5 дней проводили в рейсе и столько же на суше. Один месяц отвели на совместную практику с иностранными курсантами компании Stena из Шотландии, Анголы и Литвы. «Главное преимущество, которое дает наша профессия, – это возможность встречи новых друзей, – говорит Анастасия. – А еще возможность путешествовать и хорошо зарабатывать. Кроме того, я бы советовала получать морское образование тем, кто хочет работать за границей».

Первой практикой остался доволен и Максим. Как будущий гидрограф, он в качестве техника-навигатора попал в состав экипажа научно-производственного судна компании «Севморгео» и ушел в рейс по Оби на три месяца. «Конечно, наша работа не для всех, – уверен курсант. – Нужно обладать особым темпераментом, характером, выдержкой, терпением и прикладывать много усилий. У нас были ребята, которые срывались, и их забирали прямо на вертолетах. Надо просто взять себя в руки и перетерпеть. Я посмотрел, чем будут заниматься мои подчиненные, было очень интересно и познавательно. Да и зарплатой нас не обидели, и это здорово! Ведь все взрослые люди, клянчить у родителей уже не хочется».

В ноябре прошлого года Российский профсоюз моряков отмечал двадцатилетие. Поздравить «пионера» независимого профсоюзного движения в новой России собралась морская гвардия со всех концов нашей страны, ближнего и дальнего зарубежья. Не оставила без внимания это событие и молодежь – курсанты ГМА им. адм. С.О. Макарова подготовили для РПСМ замечательный концерт со стихами, песнями и танцами. Дав ребятам передохнуть после выступления, мы расспросили их об учебе, репетициях и дальнейших планах на жизнь, чтобы узнать, что представляет собой «моряк будущего».

А для Дмитрия Сетдиикова первая практика была давно – 4 года назад. В своем родном городе Рыбинске по окончании 9-го класса он поступил в речное училище им. В.И. Калашникова, отучился 4 года по специальности судоводитель. На реках Ярославля прошел несколько практик. «Первая была на маленьком судне, которое занималось разведкой погоды, – вспоминает Дмитрий. – Ночью случилась большая гроза, и нас застал самый настоящий смерч. Воспоминаний, конечно, на всю жизнь! Но ничто не отпугнуло, наоборот, еще больше привлекло. Ведь нам, парням, нравится экстрим!»

Старшекурсники рассказали ему о возможностях, которые открывает высшее морское образование, и советовали продолжать обучение. Оценив масштабность моря и реки, сравнив уровень зарплат, Дмитрий, мечтавший о крупнотоннажных судах, отправился пытаться счастья в Санкт-Петербург. «Наверное, каждый второй

здесь поначалу чувствует себя непривычно, скучает по дому и хочет чего-то более простого, – вступает в разговор Максим. – Но с каждым курсом общая картинка раскрывается, и ты начинаешь чувствовать себя увереннее». Сам он определился с вузом, насмотревшись фильмов о море. И в выборе своем нисколько не разочаровался, ведь в будущей работе он видит целый ряд серьезных преимуществ – быстрый карьерный рост, высокую зарплату, возможность посмотреть мир. «Конечно, у меня возникал вопрос о долгом отсутствии дома, ведь потом появится семья, – рассуждает курсант. – Но на первых порах стоит попутешествовать, а дома я еще успею насидеться». Ему вторит Дмитрий – путешествия расширяют кругозор, да и посмотреть можно, куда потом везти жену и детей!

И хотя престижный диплом ГМА им. адм. С.О. Макарова дает возможность трудоустройства на берегу, все трое ребят хотят работать в море. С одной оговоркой – на подфлажных судах. «Мне бы хотелось работать на зарубежных исследовательских судах, – говорит Анастасия. – Российский флот не представляется мне перспективным местом для удачного старта в карьере».

– Не секрет, что наш флот находится не в самом лучшем своем состоянии, – вступает в беседу Максим. – Аналогичная ситуация в судостроении, сегодня очень много старых судов, а новых практически нет. В этом вопросе без поддержки государства не обойтись.

– Я патриот и очень люблю свою Родину, – продолжает тему Дмитрий. – И мне бы хотелось работать на ее благо. Но делать этого сегодня просто негде! Да и всю жизнь я вижу, чем платит взамен государство – у меня оба родителя преподаватели. Поэтому я хочу быстрее встать на ноги и иметь возможность им помогать.

Дмитрий с нетерпением ждет лета. «Академия направляет наш факультет на практику, но если есть желание, можно «тыкаться» самому, – объясняет он. – У меня пока нет конкретных предпочтений, главное – это вообще попасть в штурманскую рубку и вникнуть в свою будущую работу, ведь прежде чем взойти на мостик, ты должен все пощупать и потрогать, и учеба в академии дает нам такую возможность. Главный плюс «вышки» – научить нас учиться и смотреть на мир совершенно другими глазами».

К будущей работе курсант относится очень серьезно: «Недавние события с

«Costa Concordia» подтвердили: наша профессия – это вопрос жизни людей, безопасности груза, экологии. С одной стороны, процедура подтверждения морских дипломов громоздкая, надо потратить кучу времени и денег, плюс наша вечная проблема – коррупция. Но с другой – это необходимо».

Единственное, что может омрачить планы ребят – призыв на службу в армию, в 2008 году в академии сократили военную кафедру. «Раньше на выпуске ты получал звание и, соответственно, не терял год – рассказывает Максим. – Теперь же мы должны будем пойти в армию. Получается как-то нелогично: у нас строгая дисциплина, приходится даже от учебы отрываться, чтобы в нарядах стоять, а в итоге что? И неизвестно, какие реформы будут дальше. Зря военную кафедру сократили, тем более, в морской столице России».

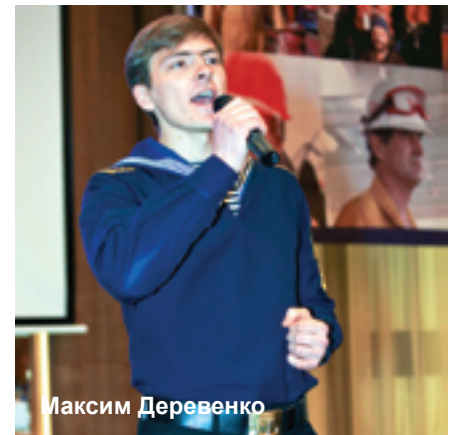
Есть еще одна немаловажная проблема, которую всем трое иногородним курсантам предстоит решать по выпуску – «квартирный вопрос». Уже сейчас ребята понимают: рассчитывать на помощь с получением жилья вряд ли придется. «Остается надеяться только на себя, – говорит Дмитрий. – В нашей стране с жильем вообще проблематично, а брать кредиты я бы никому не советовал. Думаю, придется интенсивно поработать первое время, а потом искать какие-то варианты покупки квартиры».

Звучит музыка к песне «И все-таки море...» Максим и Дмитрий берут в руки микрофоны: вместе с двумя девушками они создают отличный квартет. Кстати, именно этой знаменитой песней ребята открывали свою программу, посвященную 20-летию РПСМ, не оставив ни одного гостя праздника равнодушным.

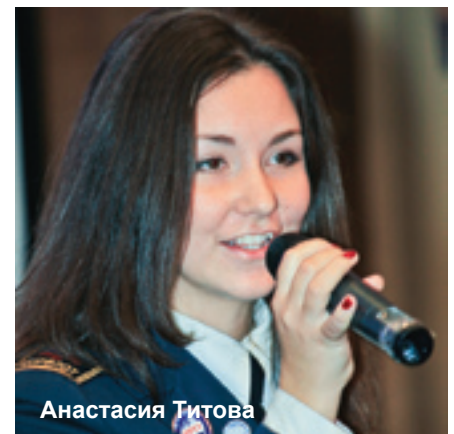
– Пока нам не приходилось обращаться в профсоюз, – переведа дух, говорит Максим. – Но знаем, что он действительно вершит полезные дела. Профсоюз – это сообщество, а когда мы вместе, то легче решать проблемы и улучшать условия работы. Замечательно, что 20 лет назад моряки нашей страны решили сплотиться и влиться в международное братство, чтобы помогать друг другу. По-моему, в этом и должна заключаться главная функция профсоюза – держать традицию сплоченности морской профессии и духа.

Вот такие они, моряки новой формации из поколения NEXT – талантливые и способные, легко адаптирующиеся и идущие навстречу новому, ответствен-

ные и равнодушные, амбициозные романтики и прагматичные патриоты. Они мечтают о больших современных судах и дальних плаваниях, финансовой независимости и самореализации. И день за днем в стенах Макаровки впитывают традиционные качества своей будущей профессии – мужество, храбрость, верность и честь.



Максим Деревенко



Анастасия Титова



Дмитрий Сетдинов

Видеоверсию интервью сотрудников PR-службы РПСМ с курсантами ГМА им. адм. С.О. Макарова вы найдете по ссылке:

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

БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫЕ

На борту старенького маленького «коастера» m/v «VESTBORG» (7502021-СОК) получил травму матрос Андрей Джумаев. Случилось это в сентябре 2010 года, когда при зачистке трюма заклинило открытый ковш «бобкета», и водитель-матрос полез в механизм устранять неисправность.



Вадим Мамонтов,
инспектор ИТФ
в порту Калининград

Причиной блокировки был мелкий камешек, замкнувший конечный выключатель. От сотрясения, причиненного телом, камешек выпал, и матрос оказался в местной клинике с переломом позвоночника и повреждением внутренних органов.

Судовладелец – компания «Vaage Ship Management», Bergen (где под управлением 18 судов, из которых 11 – суда удобного флага, под коллективным договором ИТФ, NSU-SUR), оплатил госпитализацию, больничные (из расчета оклада за 130 суток) и уперся рогом насчет выплаты компенсации по утрате моряком трудоспособности.

По смыслу таких требований (широко применяющихся в юрисдикции США, особенно в случаях с моряками) действует презумпция изначальной ответственности судовладельца, по аналогии с презумпцией виновности водителя, переехавшего пешехода.

Проще говоря, сильный всегда виноват, ибо распоряжается и управляет средством повышенной опасности. Поэтому водила должен ехать медленно, мигать и библикать, а судовладелец – спрашивать за чек-листы, не сокращать экипажи до неприличного минимума и страховать свою ответственность в объеме требований, оговоренных усло-

виями коллективного договора МФТ. Иначе для чего такой договор? Для рамки на стенке?

История наша продолжалась самым печальным образом. После возвращения домой моряк за свой счет пользовался услугами как бы бесплатного здравоохранения, кое-как поднялся и год с лишним ковылял по инстанциям. Ходил в представительство «Vaage» в Калининграде, собирал справки, и в итоге его бумаги были признаны неправильно оформленными.

Судовладелец сообщил, что по условиям коллективного договора оплачивается компенсация постоянной



Для справки: такая выплата полагается моряку, утратившему трудоспособность вследствие травмы, полученной на рабочем месте. Вот почему: во-первых – это условие коллективного договора МФТ. Во-вторых – это норма международного трудового права (например, Сводной Конвенции МОТ образца 2006 года), где работодатель обязан оплатить последствия травмы, полученной работником, невзирая на обстоятельства.



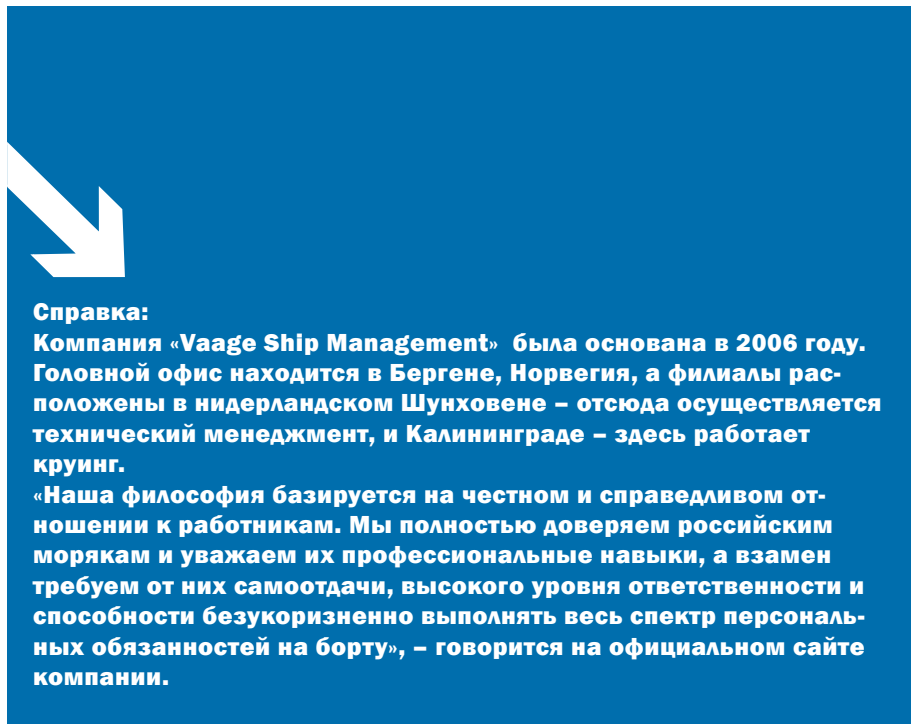
утраты трудоспособности, а российская медкомиссия зафиксировала этот факт лишь на срок не более года.

Уцепившись за столь шаткое основание – шаткое, потому что по условиям коллективного договора судовладелец не привязывается к особенностям местного здравоохранения и получает вердикт от доверенного врача, имеющего полномочия в регионе, норвежцы послали моряка погулять до следующей медицинской комиссии. Тогда Джумаев пришел к нам.

Теперь, спустя год с лишним, кое-что изменилось. В ноябре доверенный врач компании Г. Смолина вынесла вердикт об утрате трудоспособности и отправила бумаги в Берген. Мы также получили несколько весточек от норвежского профсоюза моряков, где сказано, что там ведутся переговоры с судовладельцем и почему-то еще со страховой компанией. И здесь начинается самое интересное.

Выясняется, что судовладелец нашел другой предлог не платить компенсацию. Мол, по условиям коллективного договора таковая выплачивается, если в случившемся нет вины самого моряка (дословно: «if a seafarers due to no fault of his own»), а в случае с Джумаевым – кто его просил соваться?

В таких случаях парикмахер Зверев говорит: «Звезда в шоке!» А в моей практике с середины 90-х годов это первый случай подобного беспредела.

Справка:
Компания «Vaage Ship Management» была основана в 2006 году. Головной офис находится в Бергене, Норвегия, а филиалы расположены в нидерландском Шунховене – отсюда осуществляется технический менеджмент, и Калининграде – здесь работает круинг.
«Наша философия базируется на честном и справедливом отношении к работникам. Мы полностью доверяем российским морякам и уважаем их профессиональные навыки, а взамен требуем от них самоотдачи, высокого уровня ответственности и способности безукоризненно выполнять весь спектр персональных обязанностей на борту», – говорится на официальном сайте компании.

Как было раньше? Например, пропал моряк с борта, и по закону требуется ждать от 6 до 12 месяцев, чтобы официальным путем удостоверить его смерть и право семьи на компенсацию. Однако, не дожидаясь официального заключения, судовладелец (например, KREY GmbH) в первую же неделю выплачивал до половины суммы, хотя формально мог послать и вдову, и её детей по месту регистрации судоконпании.

Помню я дело, когда компенсацию в полном объеме выплатили в случае смерти моряка от инфаркта на борту (хотя на легальной основе такая смерть признается «обусловленной естественными причинами» даже в судебном порядке).

А теперь в наличии – моряк, двое детей на иждивении, никаких шансов на трудоустройство, и такая картина наблюдается больше года. А работодатель еще и этикетку клеит, мол, сам виноват в своей судьбе.

Мы, как говорится, «не забудем, не простим». И все готово для представления интересов моряка в суде. Далее – чисто техническое исполнение судебного решения, то есть отлов одного из судов компании «Vaage» по месту захода, арест и взыскание. Короче, по делу Джумаева мы сработаем нормально.

Однако по каждому из моряков, пострадавших в компании «Vaage», мы никак не набегаем. И потому на

“

А ТЕПЕРЬ В НАЛИЧИИ – МОРЯК, ДВОЕ ДЕТЕЙ НА ИЖДИВЕНИИ, НИКАКИХ ШАНСОВ НА ТРУДОУСТРОЙСТВО, И ТАКАЯ КАРТИНА НАБЛЮДАЕТСЯ БОЛЬШЕ ГОДА. А РАБОТОДАТЕЛЬ ЕЩЕ И ЭТИКЕТКУ КЛЕИТ, МОЛ, САМ ВИНОВАТ В СВОЕЙ СУДЬБЕ.

”

первых порах советуем не исполнять грузовые работы и даже судовые обязанности, если на то не будет официального распоряжения судовладельца, надлежащим образом удостоверенного. Иначе, в случае не дай Бог чего, где гарантия, что против вас, ребята, не будет использовано правило «компенсация выплачивается лишь в том случае, если в этом нет вины моряка».

ПРОСТО О СЛОЖНОМ

Что такое коллективный договор, одобренный ИТФ. Написать об этом мы решили после длительной беседы с моряком теплохода «Klaipeda Spirit» (по его просьбе инкогнито).

Колдоговор – это мини-трудовой кодекс и заключается для экипажей судов, работающих под «удобным» флагом.

Национальный профсоюз, входящий в Международную федерацию транспортных рабочих, имеет право заключать от ее имени коллективные договоры. Как на одно судно, так и на несколько судов, или на флот, принадлежащий определенной компании. Текст коллективного договора и рамочные (обязательные) требования согласовываются с ИТФ. Согласованный колдоговор и носит название Approved Agreement.

МОЖЕТ ПРОФСОЮЗ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КОЛЛЕКТИВНЫМ ДОГОВОРом, НЕ ОДОБРЕННЫМ В ИТФ?

Нет. В этом и заключается сила и особенность ИТФ договоров. Если профсоюз вступил в ИТФ, то будь любезен – соблюдай все действующие в нем правила. За неисполнение политики ИТФ профсоюз лишают права пользоваться их договорами. Например, Профсоюз работников водного транспорта России – его членство приостановлено было еще в 1998 году, а они до сих пор продолжают нарушать политику ИТФ. Последний вопиющий случай – т/х «Sea Star-I» в Находке (зарплата матроса – 1000 долларов, страховка – 20000). Видимо, еще не скоро увидим мы этот профсоюз среди членов МФТ.

КАКИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В КОЛДОГОВОР?

Минимальная зарплата (за основу берется зарплата матроса АБ (I класса), размер страховки по случаю утраты трудоспособности или потери жизни. Количество выходных дней, количество сверхурочных часов, продолжительность рейса.

А КОЛИЧЕСТВО ЭКИПАЖА ВХОДИТ В ЧИСЛО ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРИОРИТЕТА?

За этим следит портовый контроль и администрация флага. Мы же требуем, чтобы не было превышения продолжительности рабочего времени в течение дня, недели, а также необходимое время для восстановления сил после вахты.

КТО ДОЛЖЕН СЛЕДИТЬ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ КОЛДОГОВОРА?

Представитель профсоюза, который подписал конкретный договор, и/или инспектор ИТФ.

А ЕДА?

Бывают, что капитаны «крысятничают»... К сожалению, такие случаи не редки, но текст колдоговора, как правило, не включает

фиксированную сумму. Вы должны получать достаточное количество еды, чтобы иметь возможность выполнять свои обязанности. Как правило, это сумма от 7 долларов и выше. Но голодать вам никто не позволит.

КТО ТАКОЙ ИНСПЕКТОР ИТФ И КАКОВЫ ЕГО ПРАВА?

Инспектор ИТФ – это обязательно представитель конкретного национального профсоюза (члена ИТФ) от морского профсоюза или от докеров, но не от железнодорожников или авто-авиа профсоюзов. Тут не Министерство транспорта.

Более того, в своей работе он полагается только на национальные профсоюзы и законодательство. Вот почему, например, судовладельцы как огня боятся инспекторов скандинавских стран, где на стороне профсоюза закон и профсоюзная солидарность (т.е. докеры по просьбе профсоюза моряков в любой момент могут подставить свое крепкое плечо, вплоть до приостановки работы по грузовым операциям).

А КАК ЖЕ В РОССИИ?

В России все как везде – инспектора от Российского профсоюза моряков, основные методы работы: убеждения, судебное преследование или забастовки моряков (при поддержке национального профсоюза) или докеров.

Бывают и случаи ареста судов по искам членов экипажа, бывают преграды со стороны санитарных властей, Регистра или миграционной службы.

Случались и забастовки солидарности, правда, короткие, во время обеденного перерыва или перекура.

КАК ЗАКЛЮЧАЮТСЯ КОЛЛЕКТИВНЫЕ ДОГОВОРА, ОДОБРЕННЫЕ ИТФ?

Ну, тут ничего нового – все зависит от типа коллективного договора.

И тут немного истории...

С появлением удобных флагов ИТФ начала борьбу с ними путем вынуждения подписания договоров, именуемых Стандартными договорами. А под стандартными понимались ставки скандинавских стран. Поэтому и количество договоров вначале ФОС (постоянно действующей кампании против удобных флагов) было незначительно и добивались только после блокады судна, забастовок и т.п. То есть цель была одна – заставить – принудить судовладельца вернуться под свой национальный флаг (где были трудовые законы, минимальные зарплаты и т.п.).

В семидесятые годы ИТФ пересмотрела свою политику в отношении стран удобного флага, так как количество судов удобного флага не уменьшалось, а только увеличивалось. Например, в разы сократили торговый флот США, Германия, Франция, Италия;

появился флот Белиза, Багамских островов и даже островов Кука или Монголии и т.д.

ITF установила так называемый ТСС (TOTAL CREW COAST AGREEMENT), где ставки были ниже, чем для стандартного договора около 40-45 процентов. И такие договора заключались, как правило, с добровольного согласия судовладельцев, но под жестким контролем ITF, и в этом договоре все было основательно и конкретно. Более 15% судов под удобным флагом несли этот договор. Но заключались они тоже, как правило, после серьезного давления со стороны профсоюзов – членов ITF.

Плюсом здесь было то, что судовладельцы, использующие ТСС договора, имели льготы при страховках и были более привлекательны для грузоотправителей. Более того, некоторые чартеры имели и до сих пор имеют оговорку, что судовладельцы должны иметь на борту действующий ТСС. В самом деле, зачем фрахтователю проблемы с командой или докерами. Так и жили судовладельцы с профсоюзами, любви особой не было, но и жизнь стала более спокойной. Опять же круинговые компании считали за честь при наборе экипажа на судно подчеркнуть, что зарплата по ставкам ITF.

Но и этого мало было для увеличения количества коллективных договоров. Так, в 2007 году появился новый колдоговор под названием IBF NCC AGREEMENT. Судовладельцы объединились в свой «профсоюз», именуемый IMEC (Международный союз работодателей), предложил ITF выработать новые подходы к составлению и заключению колдоговоров, одобренных МФТ (более гибкую заработную плату, соотношение между зарплатами

комсостава и рядовых, учесть расходы судовладельцев на подготовку моряка, оплата тренинга, социальные расходы и т.п.). Годы шли упорные переговоры, в 2009 году нашли взаимоприемлемое решение. Был подготовлен Рамочный (модельный) договор, более детализированный, уже на национальном уровне (путем переговоров национальных профсоюзов и работодателей). В России этим договором пользуются крупнейшие компании – «NB» (Мурманск), «Unicom», «Fesco», «Palmaly», «Novoship», «INOK», не закрыт путь и для небольших компаний.

Срок действия этих договоров – 3 года (каждый год оговорен размер увеличения зарплаты). Так что и судовладельцу хорошо, планируй свою работу, и профсоюзу неплохо. Однако нужно отметить, что все-таки этот договор содержит лишь минимальные требования (так захотели восточные профсоюзы, поскольку у них ниже уровень требований для зарплат моряков).

На практике судовладельцы добавляют свои бонусы, т.е. реальные зарплаты, как правило, выше.

Помимо этих договоров, ITF согласовало договоры некоторых профсоюзов, например, Норвежский, так как они максимально приближены к требованиям ITF.

ГДЕ МОЖНО УВИДЕТЬ ШКАЛУ ЗАРПЛАТ И ДРУГИЕ БОЛЕЕ КОНКРЕТНЫЕ ВЕЩИ?

В круинговой компании при заключении индивидуального контракта и на судне. Мальта, например, требует, чтобы копия договора висела у трапа!!!

“



Комментирует
Фишов С.А.,
координатор ITF
в России, член
РПСМ

...Вообще по стандартному договору есть только установленная заработная плата и все, что выше, считается как переработка и оплачивается, как овертайм: рабочее время и выходные, т.е. сказать, сколько должен получать матрос по стандартному невозможно; в зависимости от конкретного месяца, количества часов, которые он отработал...

...Соглашение общей стоимости экипажа ТСС, где уже ITF устанавливала минимальный приемлемый для профсоюзов уровень заработной платы матроса 1 кл. Причем, надо сказать, что все, что делается в ITF – это не одна сторона...

...Мы готовы вести с вами любые переговоры – мы крупнейшие судовладельцы. И они создали так называемый Международный комитет работодателей – ИМЕК, чтобы вести от имени этого

Комитета, который объединял японских, норвежских, германских судовладельцев, переговоры с ITF. ITF сказала, что вы добросовестные, вы готовы большинство флота подвести под эти договора...

...Конечно, границы всегда есть в любом договоре – это конвенции МОТ. Например, базисная ставка матроса 1 класса не может быть ниже рекомендованной Морской паритетной комиссией МОТ. Такими же границами являются отпуск и выплата компенсаций по всем договорам. Что в стандартном, что в ТСС, что в IBF – они везде одинаковые. Да, еще хорошо бы о компенсациях сказать, чем договора ITF унифицированы, например, моряк-поляк сломал палец, по польскому законодательству это считается потеря трудоспособности 2%, по другому законодательству будет считаться 10%. ITF по компенсациям установила соответствующий документ, который прилагается к коллективному договору, где описана любая травма, полученная моряком, какой процент компенсации должен ему в этом случае выплачиваться, вне зависимости от его национального законодательства...

...Что для российских моряков очень важно, потому что у нас компенсация или инвалидность положены в том случае, если у тебя что-то произошло такое

серьезное, а если, например, руку сломал – какая тебе компенсация, вылечись и продолжай работать...

...Радостный капитан и говорил: «А что мне колдоговор! Я им плачу больше, какие там ставки, я плачу гораздо больше! Что вы ко мне пристали?..»

...Мы только что говорили, что колдоговор – это как трудовое законодательство. Тебе, матросу, могут сейчас платить, например, 2000 долларов, завтра с тобой произошла травма, и ты лишился работы – все! Произошла травма, иди, судись у государства флага, под которым ты плавал, иди, пожалуйста, найми там адвоката. Ты не защищен, это то же самое, как сейчас проблема с пенсиями. Пока ты молодой, ты не думаешь, что с тобой будет через 20-30 лет, и тебе не будет пенсии, сейчас меня это не волнует, сейчас мне дали 2000 долларов, а завтра со мной что-то произошло, т.е. сейчас мне заплатили, а завтра меня выкинули с судна, не заплатив. Договор охватывает не только заработную плату, но и описывает массу других твоих гарантированных привилегий...

”

ТРОЙНОЙ УДАР ПО «АВАНПОРТУ»

Краснодарский экипаж «Русти-ки» (флаг РФ) за 34 часа «отвоевал» честно заработанные деньги: московская компания «Аванпорт» вернула морякам долг по зарплате в размере \$62,5 тыс. и перевела на их счета 165 тыс. рублей на покупку билетов домой. Столь быстрая и красивая победа была бы невозможна, если бы экипаж не был так решителен, а помощником не оказался РПСМ.

Моряки начали бессрочную забастовку в порту Владивостока на борту «Рустики». Поводов пойти на этот отчаянный шаг было предостаточно. Во-первых, многомесячная задолженность по зарплате, во-вторых, судовладелец посадил экипаж на принудительную диету. Когда так жить стало невозможно, команда судна обратилась в профком моряков РПСМ г. Владивостока и попросила председателя Петра Осичанского о помощи.

Когда в РПСМ узнали, что экипаж уже голодает, профсоюз оказал бедствующим морякам безвозмездную материальную помощь на сумму 10 тысяч рублей. На эти деньги команда «Рустики» закупила продукты питания, но предупредила, что твердо намерена добиться возвращения долгов. Под этим подразумевалось: если судовладелец не заплатит деньги, в конце рабочей недели экипаж начнет голодать.

Чтобы предотвратить опасную для здоровья моряков акцию, Петр Осичанский поднял тревогу в прессе и оповестил о грядущей голодовке первых лиц Приморья. О бедственном положении краснодарского экипажа узнали и депутаты, и прокуроры. Единственным требованием профсоюза к чиновникам было вмешаться в конфликт и не допустить голодовку россиян. Об этом председатель профкома просил и Полномочного представителя Президента РФ по правам человека в Приморском крае Владимира Ушакова. Весть о «Рустиках» долетела и до прокуратуры Москвы, которая приняла меры реагирования в отношении владельцев компании «Аванпорт».

К счастью, нанести вред своему

здоровью моряки не успели, поскольку через 34 часа после начала голодовки, она завершилась: «Аванпорт» не устоял перед тройным ударом со стороны экипажа, РПСМ и чиновников и перевел на счета членов команды долгожданные деньги. Скоро моряки вернутся на родину – в Краснодарский край.

«В короткие сроки совместными усилиями удалось добиться конкретных результатов», – сказал лидер профкома моряков РПСМ г. Владивостока Петр Осичанский. – Утром 18 февраля все деньги, причитающиеся морякам, в том числе 165 тысяч рублей на покупку билетов домой, были перечислены на их счета, а с 10 часов утра этого же дня была прекращена голодовка. После этого, первый вице-губернатор Приморья Александр Костенко принял экипаж «Рустики» в своем кабинете и поздравил их с победой. Нечасто такое бывает, когда чиновники приглашают моряков и хвалят их за настойчивость».

О, СЧАСТЛИВЧИКИ!

Норвежская судоходная компания «Wilson Shippmanagment» и Российский профессиональный союз моряков в конце прошлого года заключили коллективный договор, по которому членам экипажей гарантированы отличные условия труда на современных судах компании.

Для того чтобы понять, с каким судовладельцем мы имеем дело, и почему так повезло россиянам, мы обратились к председателю Северной региональной организации РПСМ Александру Красноштану.

– Наши моряки работают на 64 судах, и таких счастливчиков, ни много ни мало, примерно 1200 человек. Почему счастливчики? Потому что в подписанном договоре содержатся пункты, благодаря которым условия труда не просто отвечают международным стандартам, а на порядок выше. Например, «Wilson» всегда брал на себя все расходы по медицинскому межрейсовому страхованию. Так будет и сейчас, а расходы не маленькие – 4,5 миллиона рублей. Что касается других условий, то зар-

плата матроса АВ составляет \$1709, что тоже выше международных стандартов.

Одна из наболевших тем для судоходной отрасли – пресловутая нехватка кадров, но норвежская компания сегодня не испытывает трудностей с наймом моряков: «Это исключено, – говорит Красноштан. – «Wilson» предлагает хорошие зарплаты. И дело не только в деньгах. Помимо них члены экипажей имеют все необходимые социальные гарантии. Конечно, взамен судовладелец требует полной самоотдачи, но норвежцы уже давно доверяют архангельским морякам: россияне славятся отличной подготовкой и дисциплиной».

Заметить разницу между нашими соотечественниками и моряками других национальностей руководству «Wilson» удастся еще на этапе обучения молодых архангелогородцев. Норвежская компания давно сотрудничает с Арктическим морским институтом им. В.И. Воронина, филиалом ГМА им. адм. С.О. Макарова и по целевой программе подготовки «заказывает» для себя кадры.

«В прошлом году судовладелец оформил у нас заявку на выпускников, – рассказал директор института Сергей Марков. – Он попросил аж 250 человек, но у нас столько не набралось. Также наши курсанты ежегодно проходят плавательскую практику на судах компании, и многие из них впоследствии трудоустраиваются в «Wilson».

Так что же все-таки это за компания, которая так доверяет россиянам и предпочитает работать в основном с ними?

«Wilson Shippmanagment» имеет 60-летний опыт работы в отрасли, флот компании насчитывает 113 судов, из которых 83 принадлежат непосредственно группе компаний, что ставит норвежцев в число крупнейших операторов доставки грузов в пределах Европы. Главный офис расположен в Бергене, филиалы – в Танангере, Дуйсбурге, Гамбурге, Роттердаме, Рейкьявике и Мурманске, круинговые офисы – в Архангельске и Одессе. В общей сложности на «Wilson» работают 1600 сотрудников, из которых около 1450 человек – моряки, преимущественно архангелогородцы.



Молодежь решает связать
свою жизнь с морем

ИЗДАЛЕКА ДОЛГО ТЕЧЕТ РЕКА ВОЛГА...

Кому живется весело, вольготно на Руси? Когда классик задавался этим вопросом, он вряд ли мог предположить, что через полтора столетия ответить на него можно будет так: «Уж точно не речникам». В стране, протяженность внутренних судоходных путей которой превышает 100 тысяч км, базовая ставка для капитана на реке в среднем составляет 10 тысяч рублей.

Помните, как трогательно расска-

зывала Людмила Зыкина в песне «Течет река...» о любви и привязанности к Волге-матушке? Воспетая двусторонняя связь с царицей наших рек казалась тогда неразрывной. На этой, а также на многих других композициях выросло целое поколение советских речников, талантливых и преданных своему делу. Но прошло всего-ничего – а о былой славе отечественных рек остались лишь воспоминания.





**Все было, только речка унесла.
Я не грущу о той весне былой,
Взамен ее твоя любовь со мной...**

В попытке найти «временные» рабочие руки компании обращаются в речные СУЗы и ВУЗы. Однако, по словам председателя Центрально-Западно-Сибирской ТО РПСМ Вячеслава Анохина, основная масса выпускников оставляют мечты о речке после прохождения первой практики. «Отработав навигацию в должностях матросов, ребята получают дипломы и начинают поиски работы на морских судах, – говорит В. Анохин. – С болью и грустью смотрю на это, но понимаю: отток молодежи на морской флот в данных обстоятельствах естественен».

Аналогичную картину можно встретить и в других регионах страны. Так, пары навигаций по северным рекам вполне достаточно, чтобы разочароваться в профессии. Заработок капитана в Архангельском речном порту со всеми надбавками и некоторой долей

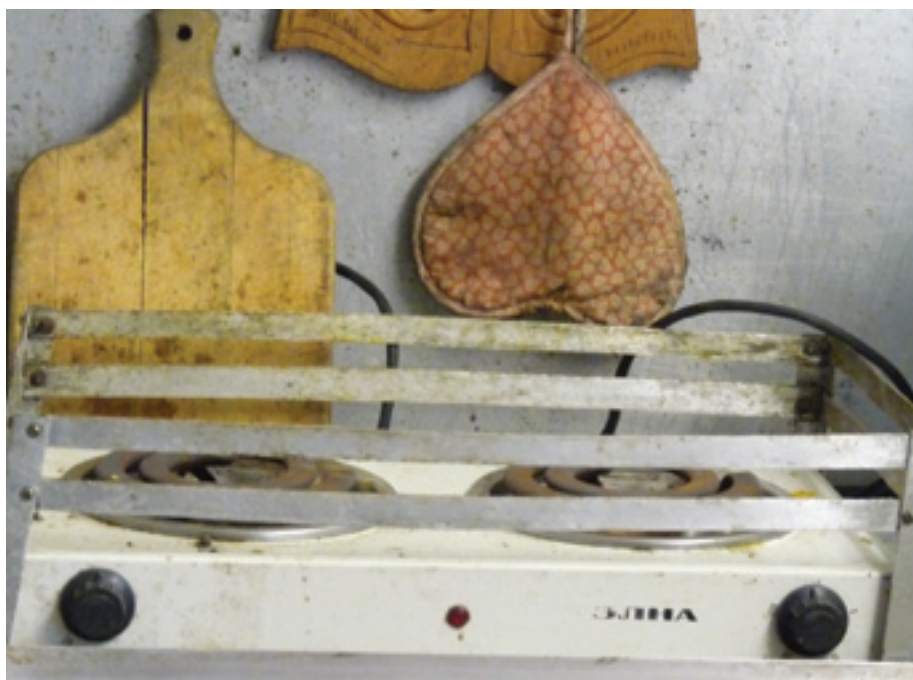
Заработная плата на реке может варьироваться в зависимости от экономической ситуации в регионе, однако даже с учетом переработок/компенсаций/премий для главы экипажа она со скрипом переваливает за 20 тысяч рублей. Труд матроса стоит в половину меньше. Как рыба ищет где лучше, так и молодежь уходит в море, благо диплом предоставляет право выбора между речными и морскими судами. Нехватка профессионалов восполняется пенсионерами или низкоквалифицированными персонажами, а недалековидная кадровая политика всегда приводит к плачевным результатам.

Вторая половина прошлого года ознаменовалась рядом серьезных аварий на водном транспорте. Со слезами на глазах вся страна следила за ходом поисково-спасательной операции в Камско-Устьинском районе Татарстана, и каждый задавался вопросом: почему? Ценой жизни 122 человек крушение теплохода «Булгария» стало лакмусовой бумажкой для российского судоходства.

Среди причин трагедий на водном транспорте в первых строках называют некомпетентность плавсостава. Судовладельцы разводят руками: отсутствие господдержки, высокие налоги, большая стоимость плавсредства, длительный срок его окупаемости и сезонность

работы «съедают» доходы, и на оплату труда практически ничего не остается. Мол, мы бы рады, да нечем!

**Издали долго течет река Волга,
Течет река Волга, конца и края нет.
Среди хлебов спелых, среди снегов белых
Течет моя Волга, а мне уж тридцать лет.
Твой первый взгляд, твой первый плеск
весла,**



Бытовые условия на реке

Перевозки грузов на речном транспорте СССР и РФ

	1940	1965	1970	1974	2011
Протяженность внутренних водных судоходных путей, эксплуатировавшихся организациями	107,3 тыс. км	142,7 тыс. км	144,5 тыс. км	146,1 тыс. км	101,3 тыс. км
Перевезено грузов	73,1 млн.т	269 млн.т	357,8 млн.т	452 млн.т	126,6 млн. т



Забастовка работников Архречпорта

везения составляет 15 тысяч рублей. Как следствие, средний возраст архангельского речника переваливает за 50. Пессимизм – явление здесь вполне привычное, бодрость духа сохраняют лишь те, кто не сегодня-завтра покинет это Богом забытое место. Председатель профорганизации плавсостава ОАО «Архречпорт» РПСМ Юрий Моисеенко рассказывает, что по окончании Великоустюгского речного училища молодежь либо решает связать свою жизнь с морем, либо уходит в частные компании, где в обмен на временный заработок в конвертах изымаются все

социальные гарантии, включая отпуска, и людей заставляют работать буквально на износ.

Для грубого сравнения возьмем социальную сторону вопроса в Нидерландах – стране, где протяженность судоходных рек и каналов в 20 раз меньше российских. Объемы внутренних перевозок в последние годы серьезно растут, отрасль развивается семимильными шагами, что отмечают сами голландцы. Средний заработок «речного» капитана, говорит ассистент генсека британо-голландского морского профсоюза Nautilus International Марсель ван ден Броек, составляет 50 тысяч евро в год. Даже если вычесть налог, который при таком доходе в Нидерландах составляет около 40%, конечная сумма в кармане голландского капитана получится на порядок выше, чем у его российского коллеги.

**Издалека долго течет река Волга,
Течет река Волга, конца и края нет.
Среди хлебов спелых, среди снегов белых**

Гляжу в тебя, Волга, седьмой десяток лет.

**Здесь мой причал, и здесь мои друзья,
Все, без чего на свете жить нельзя.**

**С далеких плесов в звездной тишине
Другой мальчишка подпекает мне...**

На этом фоне крики о том, что россияне уходят в иностранные компании, кажутся, по меньшей мере, смешными. Решить вопрос о повышении привлекательности отечественного флага сугубо административными мерами вряд ли возможно, так же как остановить массовый отток рабочей силы реально лишь при комплексном подходе всех заинтересованных сторон и, прежде всего, государства.

Ясно одно – чтобы снизить аварийность, в 80% случаев вызванную человеческим фактором, необходимо сохранять высоко квалифицированные кадры внутри страны. А для этого нужно предоставить им привлекательные рабочие места, обеспеченные высоким и конкурентоспособным уровнем зарплаты. Если же пока это невыполнимая миссия, не стоит кидать камни в людей только за то, что они по примеру той самой рыбы уходят в поисках лучшей жизни.

Да и, в конце концов, так ли

А по словам директора Беломорско-Онежского филиала Санкт-Петербургского Государственного университета водных коммуникаций Александра Войтеховича, абсолютное большинство выпускников предпочитают все же море. «Специфика учебы у нас состоит в том, что наряду с морским дипломом выпускники получают еще и речной, который позволяет работать при заходе на внутренние водные пути», – объясняет он.



трагична тенденция роста востребованности наших моряков за рубежом для государства российского? Ведь слава об их профессионализме ходит по всему миру, а обратно в страну своей зарплатой они ввозят немалые суммы в валюте – ежегодно более двух миллиардов долларов! Так, по мнению президента Ассоциации компаний по подбору, обучению, найму и трудоустройству моряков Владимира Отроха, то, что российские моряки уходят работать за границу, для нашей страны вообще не горе, а благо. Ведь у каждого на берегу есть семья, вокруг которой расходятся эти деньги, и таким образом даются импульсы к развитию отечественной экономики.

К слову, на Филиппинах, которые продолжают удерживать лидирующие позиции по поставке кадров на торговый флот, из заработка моряков, работающих на иностранные компании, вообще складывается 42% валового национального продукта!

Поэтому сейчас, при общемировой нехватке кадров на торговом флоте, важно не упустить момент и попытаться заполнить образовавшуюся нишу в макроэкономике. А потому не только не препятствовать трудоустройству квалифицированных российских моряков за рубеж, но даже всячески этому способствовать, всерьез заняться системой морского образования и возрождать мореходные школы. И параллельно – проводить последовательную государ-

ственную политику, направленную на восстановление и развитие отрасли, чтобы, оставаясь на отечественном флоте, россиянин делал свой выбор осознанно, а не от безысходности.

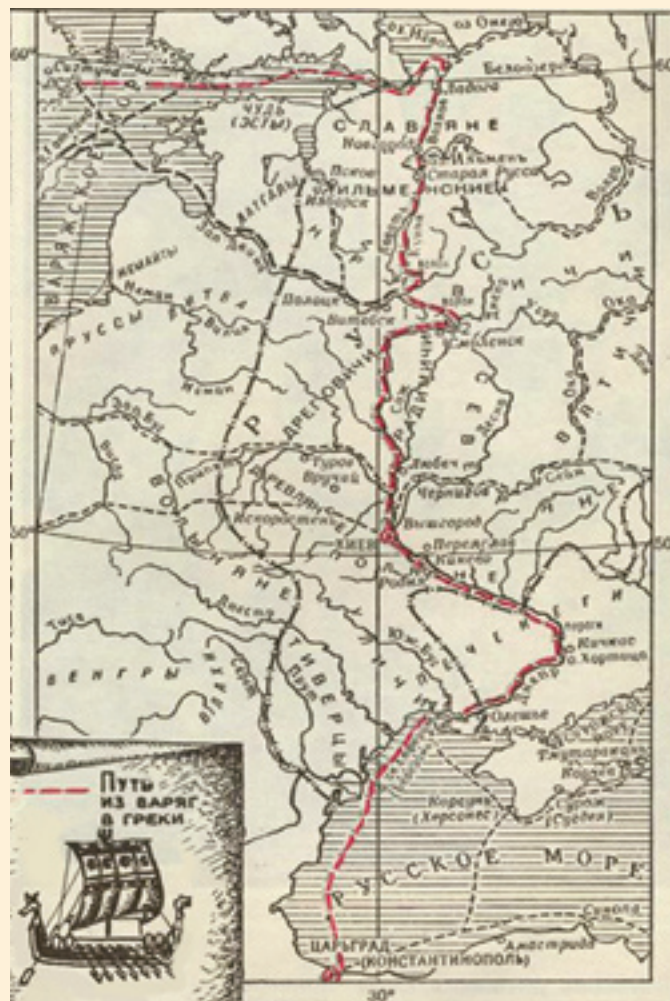
А то пока мы можем похвастаться только несметной армией чиновников, которая, при всем уважении, на международной арене на имидж страны серьезного положительного воздействия не оказывает.

**Издалека долго течет река Волга,
Течет река Волга, конца и края нет.
Среди хлебов спелых, среди снегов белых
Течет моя Волга, а мне семнадцать лет
А мне семнадцать лет...**

Путь «из варяг в греки»

Название водного торгового пути в Киевской Руси, связывавшего Северную Русь с Южной, Прибалтику и Скандинавию с Византией. Он шёл из Варяжского (Балтийского) моря по р. Неве в Ладозское озеро, затем по р. Волхов в Ильменское озеро, далее по р. Ловать, откуда волоком в Днепр. Путь возник в конце IX-начале X вв. Южную его часть хорошо знали византийцы. Кривичи и другие подвластные Киеву племена весной свозили в Смоленск, Любеч, Чернигов большие (на 30—40 человек) долблённые ладьи-«однодерёвки», которые затем сплавлялись по Днепру в Киев. Здесь их переоборудовали, загружали и отправляли вниз по Днепру. Пройдя 7 порогов (крупнейший Ненасытецкий обходили волоком), а также скалистое и узкое место «Крарийскую переправу» (где часто устраивали засаду печенег), купцы останавливались на острове Хортица, затем, оснастив ладьи морскими парусами (в Днепровском лимане), плыли вдоль западного берега Чёрного моря до Царьграда (Константинополя). Существовали ответвления этого пути на р. Западная Двина между Ловатью и Днепром, затем из района Смоленска по р. Каспле; с Днепра на р. Усяж-Бук к Лукомлю и Полоцку. С юга по пути возили: из Византии – вино, пряности, ювелирные и стеклянные изделия, дорогие ткани, иконы, книги, из Киева – хлеб, различные ремесленные и художественные изделия, серебро в монетах и т.д.; с Волыни – шиферные пряслица и др. С севера по пути возили: из Скандинавии – некоторые виды оружия и изделия художественного ремесла, из Северной Руси – лес, мех, мёд, воск, из Прибалтийских стран – янтарь. Во 2-й половине XI-XII вв. усилились торговые связи Руси с Западной Европой и путь «из варяг в греки» уступил место Припятско-Бужскому, Западно-Двинскому и другим.

Материал БСЭ



Не каждый знает о том, что российское пенсионное законодательство предусматривает возможность наследования пенсионных накоплений. Правда, речь идет в большинстве случаев не о нынешних пенсионерах, а людях, еще работающих: россиянах 1967 года рождения и моложе, которые имеют право на так называемую накопительную пенсию. И хотя, конечно, умирать — дело не для молодых, но и они не застрахованы от этой трагедии. И тогда у членов семьи возникает вопрос, куда переходят пенсионные накопления скончавшегося родственника.

Между тем Пенсионный фонд России (ПФР) ежегодно закладывает в бюджет несколько миллиардов рублей на выплату правопреемникам (наследникам) 250-260 тыс. участников системы пенсионного страхования, не доживших до пенсии. Однако реально в ПФР за деньгами своих родственников обращаются не более 100 тыс. человек. В Пенсионном фонде это объясняют тем, что россияне пока не относятся к средствам, поступающим в пенсионную систему, как к своим личным накоплениям. Хотя россияне могут наследовать не полученные при жизни пенсионера суммы назначенной государственной пенсии (независимо от вида пенсии); накопительную часть трудовой пенсии; добровольные пенсионные накопления в НПФ.

Накопительная часть трудовой пенсии формировалась в течение 3 лет — с 2002 по 2004 г. — только у мужчин 1953 года рождения и моложе и женщин 1957 года рождения и моложе.

ПЕНСИЯ ПО НАСЛЕДСТВУ

РОССИЯНЕ МОГУТ НАСЛЕДОВАТЬ
НАКОПИТЕЛЬНУЮ ЧАСТЬ
ПЕНСИИ СВОИХ УМЕРШИХ
РОДСТВЕННИКОВ

С 1 января 2005 г. накопительная часть трудовой пенсии формируется у лиц 1967 года рождения и моложе, а также индивидуальных предпринимателей независимо от возраста уплачивавших страховые взносы на накопительную часть пенсии.

С 1 января 2009 г. накопительная часть трудовой пенсии формируется также у всех граждан, добровольно вступивших в программу государственного финансирования (известной в народе как «тысяча на тысячу») и производящих уплату дополнительных страховых взносов на накопительную часть трудовой пенсии.

Подлежащие наследованию деньги, отчисляемые в накопительную часть трудовой пенсии, находятся либо в Пенсионном фонде России (ПФР), либо в одном из негосударственных пенсионных фондов (НПФ).

В ПФР лежат деньги тех, кто пока никак не распорядился своими пенсионными накоплениями (а это 95% будущих пенсионеров) и тех, кто отдал их в управляющие компании (таких около 5%).

Накопительная часть пенсии наследуется только если человек, который должен ее получать, не дожил до этого, умер либо до наступления пенсионного возраста, либо, даже уйдя на заслуженный отдых, ни разу пенсию не получил (не обращался за ней).

Будущий пенсионер может сам заранее решить, кто получит накопительную часть его пенсии в случае смерти. Если накопительная часть пенсии находится в ПФР, то ему нужно прийти в территориальное отделение ПФР по месту жительства и написать заявление, в котором указать своих конкретных наследников.

Если же будущий пенсионер заключил (или заключит) договор с НПФ, то в нем отдельным пунктом указано лицо (или лица), которые будут наследниками.

В том случае, когда в Пенсионном фонде есть заявление застрахованного лица о распределении его пенсионных накоплений, то Пенсионный фонд сам извещает всех правопреемников (наследников) о возможности получения этих средств.

Если человек не определил наследника и умер до выхода на пенсию, то его правопреемники должны не позднее чем через 6 месяцев со дня смерти обратиться в территориальное управление Пенсионного фонда с соответствующим заявлением.

В этом случае по закону на пенсионные деньги в первую очередь могут

“

НАСЛЕДНИКИ ДОЛЖНЫ ЗНАТЬ, ЧТО СУММЫ ПЕНСИОННЫХ НАКОПЛЕНИЙ, ВЫПЛАЧИВАЕМЫЕ ПРАВОПРЕЕМНИКАМ (НАСЛЕДНИКАМ), НЕ ПОДЛЕЖАТ НАЛОГООБЛОЖЕНИЮ НА ДОХОДЫ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ В РАЗМЕРЕ 13%.

”

претендовать дети, супруги и родители умершего. Если таковых нет, то братья, сестры, внуки, дедушки и бабушки. Наследникам второй очереди наследуемые средства выплачиваются только в том случае, если нет заявлений о выплате от правопреемников первой очереди.

Выплата наследуемых средств родственникам умершего кормильца одной очереди осуществляется в равных долях. Родственники второй очереди имеют право на получение средств, учтенных в специальной части индивидуального лицевого счета умершего кормильца, только при отсутствии родственников первой очереди.

Наследники должны знать, что суммы пенсионных накоплений, выплачиваемые правопреемникам (наследни-

кам), не подлежат налогообложению на доходы физических лиц в размере 13%.

Нерасторопным же наследникам, протянувшим с подачей заявления более полугода, придется добиваться выплаты через суд.

Кроме того, если будущий пенсионер не подаст в территориальное отделение ПФР по месту жительства заявление об определении своих конкретных наследников, а его наследники по закону после его смерти не воспользуются своим правом на наследование накопительной части пенсии, то пенсионные накопления умершего, учтенные в специальной части его индивидуального лицевого счета, будут зачислены в резерв ПФР по обязательному пенсионному страхованию.

ПОСЛЕДНЯЯ ВЫПЛАТА

Однако пока чаще всего возникает вопрос, связанный с наследованием невыплаченных сумм пенсии в случае смерти гражданина, получавшего пенсию. Например, пенсионер умер, не успев получить причитающуюся ему в этом месяце сумму трудовой пенсии. Право на получение таких сумм, согласно п.2 ст.9 Федерального закона N173-ФЗ «О трудовых пенсиях», ст.1183 Гражданского кодекса РФ принадлежит членам семьи умершего, проживавшим совместно с ним на день его смерти, а также его нетрудоспособным иждивенцам независимо от того, проживали они совместно с умершим или не проживали. Эти требования на наследство должны быть предъявлены в течение четырех месяцев со дня открытия наследства. И лишь при отсутствии реальной возможности получения сумм, не выплаченных наследодателю, или при не предъявлении названными лицами требований о выплате указанных сумм в установленный срок соответствующие суммы включаются в состав наследства и наследуются на общих основаниях.

Однако надо помнить, что если человек уже успел оформить пенсию и начал ее получать, то средства, к сожалению, переходят в общую копилку, из которой выплачиваются средства нынешним пенсионерам.



В ЧЕМ СИЛА, БРАТ?

Боцман Алекс Белармино, т/х VOORENBORG

“

У НАС НЕТ НАСТОЯЩЕГО СИЛЬНОГО ПРОФСОЮЗА!» – ТАКИЕ СЛОВА, К СОЖАЛЕНИЮ, ДОВОЛЬНО ЧАСТО МОЖНО УСЛЫШАТЬ ОТ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ. КАК ПРАВИЛО, ОНИ НЕ ИМЕЮТ В ВИДУ КАКОЙ-ЛИБО КОНКРЕТНЫЙ ПРОФСОЮЗ – МОРЯКИ ОДИНАКОВО СКЕПТИЧЕСКИ ОТЗЫВАЮТСЯ И О ПРОФСОЮЗЕ РАБОТНИКОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, И О РОССИЙСКОМ ПРОФСОЮЗЕ МОРЯКОВ, И О ЛЮБОМ РОССИЙСКОМ ОТРАСЛЕВОМ ПРОФСОЮЗЕ, ЕСЛИ ОНИ ВООБЩЕ ЗНАЮТ, КАК ЭТОТ ПРОФСОЮЗ НАЗЫВАЕТСЯ. НО ВОТ ЧТО ИНТЕРЕСНО: ПРИ ЭТОМ НАШИ МОРЯКИ ИНОГДА ДОБАВЛЯЮТ: «ЕСЛИ НА КОГО И РАВНЯТЬСЯ, ТО НА ФИЛИППИНЦЕВ. ВОТ У НИХ ПРОФСОЮЗ – ЭТО СИЛА!

”



В чем заключается сила профсоюза, они, правда, не уточняют, но ссылаются на то, что филиппинец сам никогда не вступает в споры с работодателем, что он не будет сидеть на судне по несколько месяцев в ожидании задолженной зарплаты, что моряка из этой страны очень трудно списать и прочая, и прочая. Поэтому, давайте попробуем разобраться, в чем здесь дело: действительно ли филиппинские профсоюзы – гроза всех судовладельцев, или это наш пресловутый менталитет, заставляющий нас верить, что где-то там «трава зеленее».

На Филиппинах есть несколько морских профсоюзных организаций, представляющих интересы плавсостава: например, Philippine Seafarers' Union (PSU) – Филиппинский профсоюз моряков, Port Workers' Union of the Philippines (PWUP) – Профсоюз работников портов. Есть и другие, но, если говорить о крупнейшем в стране профсоюзе, защищающем интересы моряков, работающих на судах под иностранными флагами, то это, конечно, AMOSUP – Ассоциация моряков и морских офицеров Филиппин (Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines). И моряки с членскими карточками именно этого профсоюза наиболее часто встречаются на судах под разными флагами.

Как работает AMOSUP? В принципе, так же, как и любой другой морской профсоюз, входящий в семью МФТ. Юридическая поддержка и информирование

моряков-членов профсоюза, социальная защита, подписание коллективных договоров с компаниями-судовладельцами – все эти направления деятельности можно наблюдать в любом морском профсоюзе, работающем в соответствии с политикой МФТ.

В филиппинском AMOSUP разработаны специальные проекты для членов профсоюза: это, например, Больницы моряков (Seamen's Hospital) в Маниле, Себу, Давао и Лойло, где определенные медицинские услуги предоставляются бесплатно, это «Деревня моряков», где за очень небольшую плату моряки и их семьи могут получить полноценный отдых, это Гостиницы моряков в Себу и Кесон-сити, где моряк может остановиться на своем пути к дому или, наоборот, на судно. Можно предположить, что все эти социальные программы пользуются среди моряков определенным спросом.

Но, наверное, не в больницах и гостиницах выражается защищенность филиппинских моряков. Вернее, не только в них. Как бы ни старался профсоюз защитить и поддержать своих членов, эффективность этих действий будет приближаться к нулю, если социальные и трудовые права моряков не будут признаваться на государственном уровне. И вот здесь филиппинские моряки имеют существенное преимущество, во всяком случае, по сравнению с российскими.

Филиппины нельзя назвать страной с богатой экономикой – это аграрное государство, страдающее от нехватки

энергоресурсов. Там нет залежей природных ископаемых, они не торгуют нефтью, газом или лесом. Им нечего продавать на экспорт, кроме риса, бананов, кокосов и... своих рабочих рук. Филиппинцы трудятся по всему миру преимущественно в сфере обслуживания, но наиболее востребованы филиппинские рабочие руки на мировом торговом флоте, где они прочно занимают основную нишу. По статистике Министерства труда Филиппин, в 2007 году на судах под иностранными флагами работали 226 тысяч филиппинских моряков, а в 2010 – уже 340 тысяч. Учитывая такую тенденцию, можно предположить, что в 2012 году эта цифра приблизится к четыремстам тысячам.

В целом, эта армия филиппинских моряков ввозит на родину огромные (для Филиппин) деньги – например, за девять месяцев 2009 года мореходы ввезли в страну 2,5 млрд. долларов. Поэтому, неудивительно, что само государство взяло их трудоустройство под свой контроль. При Минтруда Филиппин создан специальный департамент, контролирующей найм и трудоустройство граждан, изъявивших желание работать за границей, в том числе и моряков – это Philippine Overseas Employment Administration (POEA). И каждый филиппинский моряк там учтен. Более того, филиппинский моряк может пойти работать под иностранный флаг только через ту круинговую компанию или агентство, которое имеет лицензию Министерства труда. Контракт же подписывается между моряком и

Несмотря на то, что российские моряки так же востребованы на международном рынке труда, и точно так же ввозят в страну живые деньги, родное государство относится к ним довольно холодно. Оно не только не торопится облегчить своему моряку жизнь – так, как это делается на Филиппинах, – но зачастую просто забывает, что он такой же гражданин России, как представители других профессий.



Зима – не лучшее время для филиппинского моряка

судовладельцем на основании договора, заключенного между судовладельцем и РОЕА, и именно РОЕА следит за исполнением условий контракта и в спорных вопросах берет на себя функции защитника моряков, чьи трудовые права были нарушены. Как показывает практика, так работает почти 80% филиппинцев.

Понимая, что деньги, ввозимые моряками из-за границы, составляют значительную часть национального бюджета, государство ориентировано на поддержку своих моряков и развитие морского образования. На Филиппинах судовладель-

“



Николай Суханов,
председатель совета ДВРО РПСМ

Российские моряки, порой, думают, что возникающие у них проблемы должны решаться как-то сами собой: порой, они даже не хотят называть своих имен и фамилий при обращении за помощью в профсоюз, без чего, как вы понимаете, предпринять что-либо практически невозможно. Но здесь, как говорится, мы уже имеем дело с психологией. У филиппинцев, надо отдать им должное, с ней тоже все в порядке. Поэтому неудивительно, что с ними считаются в мире.

”

По договору РОЕА ставки заработной платы ниже ставок МФТ. Кроме того, 80% заработанной моряками инвалюты автоматически переводятся на их счета в государственном банке Филиппин, где конвертируются в местные песо. В течение срока действия контракта ставки заработной платы не подлежат изменению. Коллективные договоры, которые заключает AMOSUP, соответствуют стандартам МФТ. Заработанными деньгами моряк распоряжается самостоятельно. В течение срока действия коллективного договора профсоюз может потребовать от работодателя пересмотра шкалы зарплат. Отраслевые профсоюзы Филиппин работают в тесном сотрудничестве с Минтруда, поэтому при возникновении у моряка проблем, его интересы будут защищаться на государственном уровне, независимо от того, по какому договору он работает.

цы из Дании, Норвегии, Японии успешно и беспрепятственно реализуют специальные образовательные программы при участии профсоюзов и местных властей. При их непосредственной финансовой поддержке на Филиппинах открываются отвечающие международным стандартам морские учебные центры, приобретаются тренажеры и приглашаются на работу квалифицированные преподаватели. И самое главное – на Филиппинах нет надуманных административных барьеров и законов, направленных на то, чтобы под разными предлогами выкачать из моряка как можно больше денег. Зачем? Пусть он спокойно работает, ведь все заработанное он и так потратит в своей стране. Вот и получается, что за спиной у филиппинского моряка стоит не столько профсоюз, сколько вся государственная система.

Как это ни больно, но этого нельзя сказать о России. Несмотря на то, что российские моряки так же востребованы на международном рынке труда, и точно так же ввозят в страну живые деньги, родное государство относится к ним довольно холодно. Оно не только не торопится облегчить своему моряку жизнь – так, как это делается на Филиппинах, – но зачастую просто забывает, что он такой же гражданин России, как представители других профессий. Что ему нужно медицинское обслуживание, что ему нужна пенсия, что его нужно вытаскивать из пиратского плена или просто из порта чужой страны, где его бросил недобросовестный работодатель. Что трудовые и социальные права моряка нужно уважать и защищать.

И выходит, что до российского моряка и его проблем никому, кроме профсоюза, дела нет. Российские профсоюзы можно ругать как угодно, но что касается, к примеру, Российского профсоюза моряков, то это РПСМ участвует в переговорах с судовладельцами и подписывает коллективные договоры, это РПСМ участвует в разработке законопроектов, касающихся труда моряков, это РПСМ ведет работу с различными министерствами, требуя от чиновников исполнения законов, это РПСМ проводит кампании в средствах массовой информации и привлекает внимание общественности к проблемам моряков. Это РПСМ оказывает морякам, попавшим в трудную жизненную ситуацию, материальную помощь. И это РПСМ осуществляет юридическую защиту моряков и бьется в судах с недобросовестными работодателями... Только жаль, что при всем этом зачастую приходится «биться» с самим государством.

Так что говорить о том, что «у нас нет настоящего профсоюза», наверное, неправильно. А вот равняться на филиппинцев все-таки нужно. Нашим властям и чиновникам – в том, чтобы пересмотреть свое отношение к морякам, а морякам – в том, чтобы не бояться отстаивать свои права. Некоторые могут возразить, мол, филиппинцы потому и не боятся, что государство за них. Тут можно долго спорить, что из чего вытекает, и что было раньше – яйцо или курица, но кому-то нужно начать первому. И почему бы не морякам? Тогда и их скептическое отношение к профсоюзам изменится. Потому что профсоюз – это не кто-то там, далекий и абстрактный, а, в первую очередь, сами моряки.

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



ТОЛ. ТАРСКОГО В. П.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

Специально составлена по распоряжению
высшей власти ВМФ СССР.

3 октября 1986 года в 20,50 по московскому времени в се-
верном направлении для оказания помощи буксирному судну об-
рван трос для буксировки в указанную точку.

В 01.45 мин 04.10.86 прибыл в указанную точку.

кто выполнял: старший помощник капитана, в/х "Промышленность"
в/х "Авария", в/х "Обор. Электроника", в/х "Информационная"
в/х "Связь".

вместе с группой в 3 км от
восточной стороны от указанного района, буксировка и буксирный
трос в 3 км от указанного района по распоряжению Главкома
ВМФ СССР.

в 01.45 мин 04.10.86 прибыл в указанную точку.

кто выполнял: старший помощник капитана, в/х "Промышленность"
в/х "Авария", в/х "Обор. Электроника", в/х "Информационная"
в/х "Связь".

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

РАДИОТЕЛЕГРАММА

Секретное сообщение

Кому, кому, кому.

БЛАГОДАРИМ ЛУЧШЕ ВСЕХ, КОМУДА ВАШЕГО СУДА ЗА САМОУПРЕ-
ЖДЕНИЕ ПОМОЩИ АВАРИЙНОМУ КОРАБЛЮ ВМФ, ПРОБЛЕМЫ НА-
ШЕГО МОРСКОГО ВУЗОВ. ЖЕЛАЕМ ВСЕМ ДОБРОГО ЗДОРОВЬЯ, УСПЕ-
ХОВ И ПЛАВАНИЙ. БЛАГОДАРИМ ЗА СОДЕЙСТВИЕ ЧУЖДОМУ РАЙОНУ. СЫ-
МОНОВ ОТКРЫТИЕМ ПРИ ПРОБЛЕМАХ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬ-
НЫХ НАЧАЛЬНИКОМ ПАРОВОЗОВ ДЕН КОСМОНАВТОВ.

07. 10. 86 г. ЧЕРНАВИНО.



И еще: «А трусы свинцовые будут выдавать?»
Такие вопросы задавали друг другу моряки с судов Министерства Морского Флота СССР, получившие 03 октября 1986 года шифровки с предписанием идти в точку с координатами 31'00N 55'20W, где терпит бедствие советская атомная подводная лодка. Вопрос хоть и шуточный, но не праздный, так как только что «шарахнуло» на Чернобыльской атомной станции.

ИЗ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ ПОЛИТБЮРО ЦК КПСС

«Горбачев продолжает задавать вопросы: не было ли течи, что показали приборы управления, измеряющие запас воздуха, что с реактором. Чернавин приводит цифры, отвечает, что реактор заглушен. «Кто определяет длину троса для буксировки лодки?» – неожиданно спрашивает Горбачев. Чернавин объясняет, что расчеты делали специалисты. «В каком месте произошел обрыв?» – продолжает генсек. «Это пока не установлено: там ночь, темно, волна», – отвечает Чернавин, явно не готовый к таким вопросам. «Может быть, буксирный трос потянул лодку вниз?» – упорствует Горбачев. Тут уж ему отвечает не только Чернавин, но и зампредсовмина Маслюков: масса троса несоизмерима с весом подводной лодки, он не мог повлиять на ее гибель».



Фотоматериалы, документы и видеointервью с участниками событий смотрите здесь:
www.bro.sp.ru/mug/ad.html

«А ЯДЕРНО НЕ ШАРАХНЕТ?»

Несмотря на перестройку, гласность еще не заработала, поэтому, как и в случае с Чернобылем, информация тщательно дозировалась.

ТАСС сообщал: «...В одном из отсеков произошел пожар...» На самом деле был взрыв, разрушена ракетная шахта, и утрачена ядерная боеголовка. Экипаж предотвратил разрушение ядерной установки ценой жизни матроса Сергея Преминина и благодаря самоотверженной работе экипажа «К-219».

ТАСС также сообщал, что: «...и подошедшими советскими кораблями производится ликвидация последствий пожара». Фактически, ни одного советского корабля рядом не было, были советские суда: «Федор Бредихин» (Рига), «Бакарица» (Архангельск), «Галилео Галилей» (Новороссийск) и суда Балтийского морского пароходства «Красногвардейск» и «Анатолий Васильев».

Команда атомного подводного крейсера стратегического назначения «К-219» под руководством командира капитана II ранга И.А. Британова героически боролась с пожаром, и только после того, как закончился кислород в приборах, с помощью которых можно было дышать в отравленной токсичным газом лодке, было принято решение об эвакуации экипажа.

3 октября после аварийного всплытия одним из первых к лодке подошел рижский рефрижератор «Федор Бредихин». Но установить радиосвязь с лодкой им не удалось. Вечером подошел т/х «Красногвардейск» и «Бакарица». Как вспоминает судовой врач т/х «Красногвардейск» Д.С. Гаврилов: *«Вот она дымится, извергая из разрушенной ракетной шахты оранжевый шлейф, вытягиваясь в надводной части больше нашего «Красногвардейска»».*

Капитан Е.П. Данилкин вызвал лодку на канале УКВ. Для связи с военным кораблем на советских судах нужна была спецсвязь «Акация», но, видимо,

на лодке такой «суперустановки» не было, поэтому все удивились, когда услышали спокойный голос капитана Британова, который информировал, что радиоактивности нет, но есть отравленные компонентами ракетного топлива. Еще он предупредил, что дым, который идет из ракетной шахты, очень токсичен.

К лодке направляется экипаж судовой спасательной шлюпки с т/х «Красногвардейск». При подходе к субмарине видно жерло искореженной взрывом ракетной шахты. На корме из люка выглядывали подводники, и командир шлюпки просит передать в шлюпку отравленных моряков. Но приказа покинуть лодку нет.

Судовой врач «Красногвардейска» Д.С. Гаврилов хотел подняться на борт лодки для оказания помощи пострадавшим. В ответ: *«Нам нужны индивидуальные дыхательные приборы, плывите за ними!»* Впоследствии экипажи судов передали все свои индивидуальные дыхательные приборы в распоряжение подводников.

Пожар внутри лодки не прекращался, и командир «К-219» принял решение об эвакуации своей команды. Для эвакуации были задействованы шлюпки со всех подошедших судов.

Работа закипела: в первую очередь были эвакуированы пострадавшие от токсичного газа подводники. Больше всего досталось корабельному врачу И. А. Кочергину.

ЭЛЕКТРОМЕХАНИК Т/Х «КРАСНОГВАРДЕЙСК» А.Л. ГЛУХАРЕВ:

«Врач был совсем плох, и не мог самостоятельно передвигаться. Лицо бледное, затрудненное дыхание. Но он был в сознании, и слабым голосом с перерывами в словах дал нашему врачу указания».

СУДОВОЙ ВРАЧ Т/Х «КРАСНОГВАРДЕЙСК» Д.С. ГАВРИЛОВ:

«Корабельный врач твердил: "Аминогептил... запомни, аминогептил" и что нужно делать, чтобы все пострадавшие остались живы... И завертелось: капельницы, уколы, кислородная подушка. Вокруг добровольные помощники из числа членов экипажа помогают держать капельницы, перемещать пострадавших... Самый тяжелый врач с «К-219» – отек легких. В голове одна мысль: не умирай, держись парень! Удалось снять отек легких и почки заработали. Уже легче».

Тем временем в Москве был создан штаб под контролем Политбюро ЦК КПСС, куда входили и специалисты из ММФ. Пошел поток шифровок и радиogramм.

Вовремя подошел новейший гигант-контейнеровоз «Анатолий Васильев» с огромными латинскими буквами на борту «BSC RO-RO SERVICE», перепугавшими оперуполномоченного КГБ, который принял ролкер чуть ли не за американский авианосец. Спутниковая связь на «Анатолии Васильеве» значительно улучшила общение Москвы с лодкой и советскими судами. На т/х «Анатолий Васильев» находился опытный балтиец, капитан-наставник Л.Я. Будылкин, который был назначен руководителем спасательных работ.

ИЗ РАПОРТА КАПИТАНА Т/Х «АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ» К.В. ЩИГОЛЕВА:

«04.10.1986 09.45 МСК прибыли в точку... легли в дрейф в 3-х милях с наветренной стороны от аварийного объекта... приняли на борт 10 человек больных».

Судовой врач Новиков Г.Г. принял эстафету от доктора Гаврилова Д.С., ... начали интенсивные мероприятия по спасению пострадавших подводников.

15.00 МСК начал маневрировать для подачи буксирного троса на т/х «Красногвардейск».

16.52 МСК... закончили передачу буксирного троса на т/х «Красногвардейск»...

Шлюпка под командованием старшего помощника капитана Ю.Н. Иванова передала на борт т/х «Галилео Галилей» проводник для передачи буксирного троса... Маневрирую для прикрытия судов от зыби».

Экипажи советских судов проделали титаническую работу по подготовке к буксировке атомной подлодки. На основании приказа из штаба «буксирным судном» назначили т/х «Красногвардейск». На него и передали буксирные концы с т/х «Галилео Галилей» и «Анатолий Васильев». Представьте конец толщиной с человеческую руку и длиной 280 метров. Для океанской буксировки нужно было соорудить устройство длиной 500-600 метров, «заглубить» путем подсоединения части якорной цепи и закрепить этот трос

на обесточенной подводной лодке и на корме сухогрузного судна, не имеющего буксирного гака. Но, как говорится, глаза боятся, а руки делают.

Судовым краном затащили на борт левый якорь «Красногвардейска», отсоединили от якорь-цепи, перетащили эту цепь длиной около 150 метров и весом одного звена 20 кг на корму, дважды опоясали этой «цепочкой» комингс кормового трюма. Буксирное устройство, или «брага», готова...

Чиф «Анатолия Васильева» с разрешения командира Британова поднялся на борт подлодки, передал ему судовой радиопередатчик типа «воки-токи» фирмы «Сторно», осмотрел АБУ (аварийно-буксировочное устройство лодки), заглянул в жерло ракетной шахты. Попытались привести АБУ в готовность для буксировки: для этого подали шлюпочный фалинь на АПЛ и с его помощью дернули гак. Фалинь лопнул и намотался на шлюпочный винт – мотор заглох, шлюпку понесло в сторону стелящегося токсичного дыма. Под «ухи-ахи» моряки вспомнили про весла и попытались «отвалить» от дыма, но все-таки попали под него и дыхнули запахом «прелого сена». К счастью, без

дальнейших последствий, по крайней мере, видимых.

На помощь шлюпке №1 подошла шлюпка №2.

2-Й ПОМОЩНИК КАПИТАНА Т/Х «АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ» А.Ю. НАБАТОВ:

«Было принято решение максимально использовать шлюпки только с «Анатолия Васильева». Большинство шлюпок, спущенных с других судов, глохли, и первый день я занимался только тем, что ловил «чужие» шлюпки по всему квадрату и растаскивал их обратно по судам. Надо отдать должное штатному капитану Липатову: мы играли шлюпочные тревоги с секундомером по одной простой причине: это «ро-ро», не дай бог, пробоина – судно на плаву продержится не более семи минут... Подошли к лодке, она на 1,5-2 метра над водой, волнение 3 метра, волны перекашивались через лодку... Тебя на волну поднимает, а перед тобой разорванная шахта, тебя волной заливают, и шлюпку туда несет!!!»

ВЯХИРЕВ М.В., ПЕРВЫЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА Т/Х «КРАСНОГВАРДЕЙСК»



«... После обрыва троса из командования ВМФ поступила команда снять с лодки аварийную команду и Британова. Наши направились к лодке, и случился такой казус. Фамилия тогдашнего командующего Северным флотом была Капитанец, и когда наши сказали Британову, что Капитанец дал команду покинуть лодку, тот принял фамилию своего командующего за должность нашего капитана Данилкина. Наши сказали: «Вам срочно надо пересесть на нашу шлюпку!», а Британов всех послал и сказал: «Пошли вы со своим капитаном! Никуда я не уйду!» Наши отошли, и подошедшая шлюпка с «Анатолия Васильева» его сняла уже не с рубки, а с плотика, когда лодка была уже на глубине...

С приходом в Ленинград мы ждали как минимум хотя бы оркестра. Но нас встретил жесточайший досмотр на судне. Обычно каюта капитана никогда не досматривалась, первого помощника – может быть, иногда. В этом же случае начали с капитана, нашли у него фотографии, лично мной сделанные, и тут же опечатали для того, чтобы он их сдал в Первый отдел

пароходства. Капитан очень расстроился. Еще потребовали, чтобы капитан и сейф вскрыл, где находилась секретная литература, документы.

Продолжили «шмон» в моей каюте, часть фотографий взяли. Я попросил у одного из офицеров-подводников куртку-робу, синюю робу, чтобы подарить ее сыну – он собирался поступать в военно-морское училище. На ней ни пуговиц военных, ничего такого не было. Придрались. Сказали, что это военное снаряжение. Составили акт, и у капитана тоже был составлен акт. Капитан настолько расстроился, что сказал, что будет писать заявление об увольнении – ну, совсем не такого безобразного отношения и встречи он ожидал...

После оформления прихода на борт поднялись замначальника пароходства по мореплаванию Чистов с капитаном-наставником Алдановым и говорят: «Мы представили часть ваших моряков к правительственным наградам», и список подают. Мы смотрим, они этот список, очевидно, составляли по личным делам в отделе кадров, и никак не согласовывали с судовой администрацией. Спору нет, все моряки из списка заслуженные и достойные люди, но трое из них никоим образом не подлежат к представлению – просто потому, что в спасательной операции по разным причинам не участвовали. И только после вмешательства начальника пароходства Харченко список окончательно утвердили и направили в ММФ».



Совет ветеранов Балтийского морского пароходства и Балтийская территориальная организация Российского профсоюза моряков направили в адрес Президента РФ ходатайство о награждении моряков, участвовавших в спасательной операции АПЛ «К-219», правительственными наградами.

КАПИТАН Т/Х «АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ» К.В. ЩИГОЛЕВ:

«Шлюпка №2... отбуксировала шлюпку №1, доставила на борт аварийную партию с АПЛ... На ночь на АПЛ остался Британов И.А.... один. Подавать буксир в ночное время командир АПЛ отказался, так как аварийно-буксирное устройство лодки в ночное время не было возможности подготовить.

05.10.86 ...Высадили на АПЛ аварийную партию, однако подачу буксира отложили... с советских самолетов были сброшены контейнеры со снабжением».

Начали сбор и буксировку контейнеров со снабжением. Но самолеты летали напрасно, так как «раздолбаи» береговых служб прислали индивидуальные дыхательные аппараты без кислородных баллончиков, а батарейки в средствах связи намокли! Так что Британов общался с капитаном с помощью все той же шведской «Сторно».

«18.00 МСК с помощью шлюпки №1 завели буксир. 18.20 начали движение. Т/х «Красногвардейск» двигался со скоростью 2,5-3 узла, курсом 63 градуса, держась в дистанции 5-6 кбт к северо-западу от буксируемого объекта, прикрывая его от волн зыби. Неоднократно наблюдались перископ и буруны подводной лодки, проходившей на расстоянии 10-15 метров от буксируемой АПЛ».

Вообще, американцы вели себя совсем не по-морскому. Самолеты «Орион» барражировали над головами, их подлодка «Augusta» «шныряла» в опасной близости в зоне спасательных работ, буксир «Powhatan» маневрировал и отвлекал от работы моряков.

Порадовало, что «Родина слышит, Родина знает!»

1-Й ПОМОЩНИК КАПИТАНА Т/Х «КРАСНОГВАРДЕЙСК» М.В. ВЯХИРЕВ:

«Прилетели две пары истребителей с красными звездами (с Кубы), продемонстрировали, что мы тут на страже – нас не трогать...!.. Утром 6 октября наш пароход дернулся резко вперед, матрос на корме закричал, что лодка удаляется... Трос сразу же пошел вниз – и эти 500 метров никакими силами не было возможности вытащить. И какая-то неведомая сила привела «Орион» - удостоверялся, что буксир оборвало»...

КАПИТАН Т/Х «АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ» К.В. ЩИГОЛЕВ:

«06.25 МСК обрыв буксира. Вышли на связь с объектом. Командир доложил об увеличении осадки носом, предпринимаются попытки проникнуть внутрь лодки... однако люк заклинило.

09.45 АПЛ погружается, экипаж из девяти человек сходит на плот. Объявили тревогу «Человек за бортом». 10.15 подошли к подлодке. На расстоянии 0,6 мили спустили шлюпку №1. 10.44 МСК 9 человек с объекта приняты на борт спасательной шлюпки, освещаем объект прожектором, дистанция 1-2 кбт.

10.55 По предварительной договоренности Британов дал красную и две зеленые ракеты – это означало, что он покидает борт АПЛ».

В этот момент над Атлантикой прозвучала понятная всем морякам команда: «Все у..те!» Это эмоциональный старший помощник АПЛ Владимиров с помощью переносной радиостанции дал команду советским судам, так как не исключалась возможность взрыва. Сигнал был правильно понят – все пароходы рванули

в северном направлении. Что характерно, эту команду тотчас выполнил и американский буксир.

СТАРШИЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА Т/Х «АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ» Ю.Н. ИВАНОВ:

«Свет шлюпочного прожектора держал направление на спасательный плот командира. Получил доклад, что видели присутствие ПЛ США вблизи гнущегося объекта. Возникло опасение похищения командира. С уходом от объекта почувствовали два сильных удара по корпусу шлюпки, доложили, что наскочили на подводное препятствие, предположив касание корпуса ПЛ США. На максимальной скорости последовал командирскому плоту. Пришвартовали плот, приняли командира в шлюпку. На максимальной скорости проследовали к своему судну... слышали серию глубоких взрывов... насчитали шестнадцать... шлюпка благополучно поднята на борт».



ВОТ И ВСЕ. КОМАНДА СПАСЕНА – Т/Х «АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ», ПРИНЯВ НА БОРТ ВСЕХ ПОДВОДНИКОВ, ПРОСЛЕДОВАЛА В ГАВАНУ. ТАМ ИХ ЖДАЛ ТЕПЛЫЙ ПРИЕМ – ДОСТАТОЧНО СКАЗАТЬ, ЧТО ПАРОХОД В ПОРТУ ВСТРЕЧАЛ САМ МИНИСТР ОБОРОНЫ РЕСПУБЛИКИ КУБА РАУЛЬ КАСТРО. И СОВЕРШЕННО ДРУГОЙ ПРИЕМ ОЖИДАЛ ЭКИПАЖ ПОДЛОДКИ В МОСКВЕ. НО ЭТО УЖЕ СОВСЕМ ДРУГАЯ ИСТОРИЯ...





**НА САЙТЕ WWW.SUR.RU
ВЫ МОЖЕТЕ:**

**НАЙТИ ПОЛЕЗНУЮ
ИНФОРМАЦИЮ
ДЛЯ СЕБЯ**

**УЗНАТЬ МОРСКИЕ
НОВОСТИ**

ПОСМОТРЕТЬ ВИДЕО

**ЗАДАТЬ ВОПРОС
НАШИМ
СПЕЦИАЛИСТАМ**

И МНОГОЕ ДРУГОЕ

