

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU

№ 1 (89) 2013

КОНВЕНЦИЯ 2006

ВСТУПЛЕНИЕ КОНВЕНЦИИ В СИЛУ
ЗАВИСИТ ОТ СТЕПЕНИ ГОТОВНОСТИ
ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН

ИНИЦИАТИВА С АЛЬТЕРНАТИВОЙ

ВАДИМ ТЮЛЬПАНОВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРИРАВНЯТЬ
РАБОТУ НА СУДАХ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ
К АЛЬТЕРНАТИВНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ СЛУЖБЕ

«МАЛЫШКА НА МИЛЛИОН»

ITF ПРИЗЫВАЕТ ТРАНСПОРТНИЦ
БОРОТЬСЯ ЗА СВОИ ПРАВА



В номере

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



стр.23



стр.20

СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ MLC-2006

7 – 8 Вступление Конвенции в силу зависит от степени готовности заинтересованных сторон

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ INTERNATIONAL EXPERIENCE

9 – 12 «NAUTILUS INTERNATIONAL»: а как у них?

ВРЕМЯ РПСМ SUR TIME

16 – 17 Шаг навстречу
Требования РПСМ достигли цели
«Величайшая ошибка»

ЖЕНЩИНЫ НА ФЛОТЕ WOMEN IN THE FLEET

20 – 21 «Малышка на миллион»

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ ACTIONS WEEK

23 – 25 Неделя действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ HISTORY PAGES

35 – 38 Наш паровоз, вперед плыви!

Журнал Федерации профсоюзов работников морского транспорта

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

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
Наталья Соколова
Наталья Куликова
Герман Петелин
Роман Канунник
Ольга Лукина

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.

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

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

Распространяется бесплатно.



Фото на обложке: На т/х «Тимофей Гуженко» условия труда моряков соответствуют установленным требованиям.

РПСМ ОБРАТИЛСЯ К ВЛАСТЯМ НИГЕРИИ

Российский профсоюз моряков направил официальное Обращение к правительству Лагоса и в Федеральный верховный суд Нигерии с призывом освободить 15 российских моряков с теплохода «MyreSeadiver». Поводом послужило заключение и содержание россиян под стражей в нечеловеческих условиях: с октября 2012 года они находятся в тюрьме г. Лагос (Нигерия) по обвинению в контрабанде оружия и незаконном проникновении на территорию Нигерии. В Обращении за подписью председателя РПСМ Юрия Сухорукова говорится:

«Теплоход «MyreSeadiver» специально предназначен для охраны судов от нападений пиратов в Гвинейском заливе.

Среди членов экипажа «MyreSeadiver» 7 специалистов из российского частного охранного агентства и 8 моряков. В октябре прошлого года после захода в порт Лагоса судно и его экипаж были арестованы местными властями по обвинению в контрабанде оружия, несмотря на то что найденные карабины и автоматы были задекларированы, а документы на них соответствовали международным морским правилам.

В конце прошлого года министр иностранных дел Российской Федерации официально заявил, что Россия и Нигерия пришли к взаимному соглашению об освобождении моряков к концу 2012 года. Но Нигерия не выполнила своего обещания. 15 января 2013 года заместитель министра иностранных дел РФ г-н Богданов М. Л. встретился с Чрезвычайным и полномочным послом Федеративной республики Нигерия г-м Ассамом Эканемом Ассамом. Последний заверил российскую сторону, что судебный процесс закончится к концу января, и выразил надежду на скорейшее освобождение россиян.

Несмотря на заверения г-на Ассама, 28 января 2013 года мировой суд Лагоса

отложил рассмотрение дела еще на два месяца, хотя экипажу «MyreSeadiver» так и не было предъявлено официальное обвинение. Посольство России в Нигерии направило обращение с просьбой отпустить россиян на поруки, однако рассмотрение данного обращения было отложено до 14 февраля. С наступлением 14 февраля Мировой суд Лагоса отправил дело в Федеральный суд Нигерии. Обращение российского посольства также было направлено в Федеральный суд. Решение по делу моряков должно было быть принято 19 февраля, но единое заседание суда было вновь отложено.

Между тем арестованные россияне содержатся в тюрьме в нечеловеческих условиях. Они получают очень плохую еду и питьевую воду, помещены в камеры, где температура воздуха превышает 30 градусов жары, а влажность воздуха составляет 90%. Кроме того, один из членов экипажа заболел малярией, но медицинская помощь ему не была оказана.

Российский профессиональный союз моряков настоятельно просит власти Нигерии рассмотреть вопрос, связанный с экипажем судна «MyreSeadiver», снять с него обвинения и отпустить наших граждан без дальнейших препятствий; обеспечить нормальные условия содержания наших соотечественников до момента их освобождения. 

РПСМ выражает поддержку арестованным членам экипажа т/х «MyreSeadiver» и обращается ко всем морякам и братским профсоюзам МФТ с просьбой проявить солидарность с нашими соотечественниками, направив письмо по одному из указанных ниже адресов:

- Правительство Республики Нигерия repinfo@nassnig.org
- Правительство Лагоса info@lagosstate.gov.ng
- Федеральный верховный суд Нигерии info@fhc.gov.ng
- Посольство РФ в Нигерии abuja@rusemb-nigeria.ru
- Российский профсоюз моряков fr@sur.ru



КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР
Усилия РПСМ не остались незамеченными. 25 февраля Федеральный суд Лагоса удовлетворил ходатайство Посольства России в Нигерии об освобождении под его поручительство всех 15 членов экипажа теплохода «MyreSeadiver». Такой исход дела стал возможен благодаря работе диппредставительства и активной поддержке Российского профсоюза моряков. И хотя точку ставить рано, первый шаг к победе сделан.



КОНВЕНЦИЯ ВСТУПАЕТ В СИЛУ. ЧТО ВЫИГРАЕТ МОРЯК?

До вступления в силу Конвенции Международной организации труда (МОТ) 2006 года «О труде в морском судоходстве» осталось полгода. За это время Россия должна привести в порядок законодательство и снабдить суда документами о соответствии Конвенции. На сегодняшний день при Минтрансе РФ создана Межведомственная комиссия (МВК), отвечающая за реализацию Конвенции, куда вошли и представители РПСМ. Но она до сих пор не приступила к полноценной работе. По мнению юристов РПСМ, поправки в законы и документы, которые планирует рассмотреть МВК, не в полной мере обеспечивают выполнение конвенционных требований.

В начале февраля 2013 года в Махачкале разгорелся очередной скандал, связанный с невыплатой заработной платы морякам: экипаж судна «Нефтерудовоз-10М» приостановил работу, из-за чего оказалось невозможным выгрузить дизельное топливо, доставленное из Туркменбаши (Туркменистан). Представители РПСМ, куда они обратились за правовой поддержкой, отмечают, что условия труда на «Нефтерудовозе-10М» и бытовые условия на борту неудовлетворительные: запас продуктов и топлива ограничен, моряки работают без трудовых договоров, не говоря уже о коллективном договоре.

Таким судам, – говорят в РПСМ, – и должна ограничить выход в море Конвенция. Государство, ее ратифицировавшее, может и обязано требовать ее выполнение не только на собственных судах, но и на иностранных, которые заходят в его порты. Это единственная конвенция МОТ с таким эффективным механизмом обеспечения ее выполнения.

Конвенция охватывает все аспекты работы моряка – от прохождения медкомиссии и трудоустройства до организации отдыха и разбора жалоб. Поскольку моряки работают как на российских, так и иностранных судах (под удобным флагом), необходимо понимать, что Конвенция распространяется на всех

моряков, независимо от места работы. В ней имеется специальное указание: все моряки, постоянно проживающие на территории государства, должны иметь уровень социального обеспечения такой же, как и работники на берегу.

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

В первом разделе Конвенции «Минимальные требования в отношении труда моряка на борту судна» рассказывается о правилах найма на судно и требованиях к морякам. Они должны быть не моложе 16 лет, иметь медицинское свидетельство, удостоверяющее их годность к выполнению обязанностей в море, а также дипломы, подтверждающие квалификацию. В России требование по возрасту выполняется – законодательство запрещает принимать на работу в плавсостав лиц моложе 18 лет.

Конвенция запрещает агентствам по найму собирать деньги с моряков за трудоустройство ни под каким предлогом. До выхода в рейс круинг обязан информировать моряков об их правах и обязанностях, особенностях работы у судовладельца, знакомить с содержанием коллективных договоров.

Материальную ответственность за невыполнение своих обязанностей несет служба найма. То есть, если моряк трудо-

устроился на судно, на котором не выплачивается зарплата, то ответственность за это возлагается не только на судовладельца, но и на круинг, направивший моряка.

Следить за работой круинговых агентств должно государство в лице компетентных органов.

УСЛОВИЯ ЗАНЯТОСТИ

Второй раздел расписывает условия занятости: принципы начисления (размер не устанавливается) заработной платы, время труда и отдыха, ежегодные отпуска, репатриацию. По Конвенции, у каждого моряка на руках должен быть трудовой договор, а его копия на английском языке должна быть доступна надзорным органам, которые проверяют трудовые отношения. В договоре должны быть четко прописаны условия труда и размер заработной платы. На судне должен быть 8-ми часовой рабочий день, а переработка обязательно оплачиваться. При этом ставка за сверхурочную работу должна быть как минимум на 25 процентов выше почасовой базовой ставки. Учет сверхурочной работы ведет капитан. Он ежемесячно под роспись должен выдавать моряку документ, в котором ведется учет сверхурочных часов.

На каждом судне должен быть коллективный договор для экипажа.

В Конвенции также сказано, что моряки не должны подвергаться никаким денежным штрафам помимо тех, которые прописаны в коллективных и трудовых договорах. Российским законодательством штрафы для работников не предусмотрены и не могут взиматься. Отдельной строкой в трудовом договоре прописывается право на репатриацию, медицинское обслуживание и страховку на случай травм.

Пределы рабочего времени или отдыха устанавливаются следующим образом: максимальная продолжительность рабочего времени не должна превышать 14 часов в сутки (с учетом сверхурочных), для моряков младше 18 лет – 8 часов в день. Ежедневно моряк должен отдыхать не менее 10-ти часов. Ежегодный оплачиваемый отпуск должен исчисляться из расчета не менее 2,5 дней за каждый месяц работы.

Особое внимание уделяется вопросу репатриации. Согласно Конвенции моряк имеет право на репатриацию по медицинским показаниям: в случае болезни или травмы, если врачи считают его пригодным для транспортировки, а также в связи с истечением трудового договора. В случае, когда судовладелец не может выполнять свои обязанности, моряки также подлежат репатриации. При этом все дорожные расходы оплачивает судовладелец. Моряк согласно Конвенции не должен платить за свое возвращение домой. Если же судовладелец не может оплатить моряку дорогу домой, то репатриация производится за счет государства.

Также морякам полагается компенсация за имущество в случае утраты или затопления судна. Экипажи должны быть полностью укомплектованы, а моряки иметь возможность для повышения квалификации, карьерного роста.

УСЛОВИЯ ПРОЖИВАНИЯ

Третий раздел досконально описывает санитарные требования к условиям проживания на судах, какого размера и что должно быть в каютах. Спальные помещения для мужчин и женщин должны быть отдельными. На каждые шесть человек

полагается один душ и туалет. Должно быть прачечное оборудование.

Конвенция также выдвигает требования по шуму и вибрации, санитарно-гигиеническим возможностям и освещению. Суда должны быть оснащены отопительными системами и кондиционерами.

У моряков должна быть комната отдыха с телевизором и библиотекой и оборудованная «курилка». Моряки должны иметь возможность для общения с родственниками посредством телефона и интернета по разумной цене. А рацион питания должен не только быть достаточным по калорийности, но и учитывать религиозные требования и традиции членов экипажа.

ЗДОРОВЬЕ

Четвертый раздел посвящен вопросам охраны здоровья, социального обеспечения, доступа моряков к социальным объектам на берегу. Все суда в обязательном порядке оснащаются судовой аптечкой и медицинским оборудованием. Какие лекарства входят в аптечку, прописывает национальное законодательство. На судах со 100 и более моряками на борту в обязательном порядке должен быть квалифицированный врач. На судах, где его нет, в составе экипажа должен быть как минимум один моряк, прошедший соответствующую подготовку и отвечающий за медицину, способный оказать скорую помощь. Кроме того, в случае необходимости каждое государство, подписавшее Конвенцию, обязывается обеспечивать консультации с профессиональными врачами по радиосвязи.

Ответственность за покрытие расходов, связанных с медицинским обслуживанием и лечением, несут судовладельцы. Они же оплачивают компенсации родственникам в случае смерти моряка и за потерю трудоспособности в случае несчастного случая.

ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА

Раздел пятый определяет систему обеспечения государством выполнения тре-

бований Конвенции как на судах, плавающих под его флагом, так и заходящих в его порты иностранных судах. Каждое национальное судно должно иметь Свидетельство о соответствии трудовым нормам, должна быть создана эффективная система инспекций собственных и иностранных судов на соответствие Конвенции. Также должны быть разработаны процедуры разрешения жалоб моряков на судне и на берегу. Кроме всего раздел определяет обязанности государств по контролю над агентствами по найму (круингов) и социальному обеспечению граждан при их трудоустройстве на иностранные суда.

НИ ОТВЕТА, НИ ПРИВЕТА

В декабре 2012 года РПСМ провел Трехстороннюю конференцию «Вступление в силу Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве в Российской Федерации» с участием заинтересованных сторон. Судовладельцы, выступавшие на конференции, выказывали серьезную обеспокоенность тем, что никаких принципиальных решений правительством все еще не принято: не назначены компетентные органы, не установлены требования к признанным организациям. Без этого невозможно назначить такие организации, поэтому неясно, кто будет освидетельствовать и инспектировать суда.

На конференции не удалось услышать мнение Минтранса и Минтруда России – у них не нашлось времени посетить мероприятие. С учетом этого обстоятельства «Морской профсоюзный вестник» попытался выяснить в Министерстве транспорта, Министерстве труда и Федеральной службе по труду и занятости (Роструд), как продвигается подготовка к реализации Конвенции МОТ 2006. Однако вразумительного ответа ни из одного ведомства так и не пришло. Минтруд и Роструд не ответили на запросы. А Министерство транспорта отдалось сообщением: «Основная задача деятельности Межведомственной комиссии – обеспечить организацию и координацию работы заинтересованных федеральных органов

КОНВЕНЦИЯ 2006

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

исполнительной власти, общероссийских объединений работодателей (судовладельцев) и общероссийских объединений профсоюзов, представляющих интересы моряков, по подготовке нормативной правовой базы, направленной на реализацию Конвенции в Российской Федерации». Также чиновники указали, что уже составлен план работы МВК на первое полугодие 2013 года. А на наши вопросы ответа по существу мы не получили...

МНЕНИЕ РПСМ

Между тем в РПСМ считают, что нормативные акты, которые планирует разработать МВК, не в полной мере обеспечивают реализацию конвенционных требований. Например, предложение РПСМ о разработке отдельного федерального закона о моряках, который консолидировал бы все конвенционные положения, не нашло отражения в плане работы МВК. Также не собирается МВК рассматривать вопрос о внесении изменений в Трудовой кодекс и разработке отдельной главы, посвященной труду на морских судах, «хотя вносить изменения в ТК необходимо в любом случае», – считают в РПСМ.

Например, в Конвенции ежегодный оплачиваемый отпуск рассчитывается из расчета 2,5 дня за каждый месяц работы, что в итоге составляет 30 календарных дней. Российский Трудовой кодекс гарантирует только 28 дней отпуска.

РПСМ говорит о необходимости введения юридической ответственности за нарушения права плавания под государственным флагом России. Сейчас судовладельцы, грубо нарушающие российские законы, отделываются легким испугом – их даже не штрафуют. Не все гладко с морской медициной: точнее, ее на сегодня вообще нет.

В свое время морские и речные поликлиники и больницы были переупорядочены в обычные, при них оставались только медкомиссии. В 2012 году Министерство здравоохранения РФ выпустило приказ о признании недействующим на территории России приказа № 511 Минздрава СССР от 6 сентября

Моряк согласно Конвенции не должен платить за свое возвращение домой. Если же судовладелец не может оплатить моряку дорогу домой, то репатриация производится за счет государства.



1989 года «Об улучшении организации медико-санитарного обеспечения морского, речного флота и рыбного хозяйства», который единственный регламентировал медкомиссии моряков. В итоге морская медицина оказалась в правовом вакууме, вместо этого приказа пока новых нормативов нет.

Особое внимание РПСМ обращает на другую проблему. Несколько лет назад по инициативе тогдашнего президента России Дмитрия Медведева был принят закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей», согласно которому надзорные органы имеют право проверять работодателей только один раз в три года, не более. Закон принимался с целью оградить предпринимателей от давления на бизнес со стороны проверяющих органов, но теперь его положения препятствуют защите прав работников, например, Рострудом, который ограничен в проведении внеплановых проверок. Между тем Конвенция предполагает регулярное инспектирование судов, разрешение жалоб моряков.

НУЖЕН ПОРЯДОК

По мнению юристов, необходимо навести порядок и в сфере трудоустройства моряков. В 2009 году Указом Президента РФ и Постановлением Правительства России функции компетентных органов по реализации Конвенции МОТ № 179

«О найме и трудоустройстве моряков» были возложены на Федеральную миграционную службу (ФМС) и Министерство здравоохранения и социального развития, которое сегодня разделено на Минздрав и Минтруд. Первое ведомство должно контролировать трудоустройство моряков на суда под иностранным флагом, второе – под российским. Работа этих органов не раз подвергалась обоснованной критике со стороны РПСМ. «Морской профсоюзный вестник» неоднократно писал, что российские власти фактически не контролируют соблюдение конвенции № 179: ни Роструд, отвечающий за исполнение установленного Минздравсоцразвития механизма контроля за посреднической деятельностью по трудоустройству моряков на морские суда под государственным флагом России в качестве членов их экипажей, ни ФМС свои обязанности в полной мере не выполняют.

– У Роструда даже нет территориальных подразделений в большинстве портовых городов, и увеличивать штат сотрудников служба не имеет возможности, – говорят в РПСМ. – Таким образом, конвенционное обязательство России по инспектированию российских морских судов ставится под сомнение.

Между тем Конвенция предусматривает возможность предоставления полномочий по инспектированию судов так называемым признанным организациям – общественным институтам, способным независимо от властных структур выполнять эту функцию (например, профсоюзные организации – ред.). В качестве такой организации РПСМ готов предложить себя.

Рано или поздно все необходимые законы будут приняты, компетентные органы назначены, ответственность судовладельца установлена. И здесь важно подчеркнуть, что многое зависит от готовности моряков бороться за свои трудовые права. Конвенция предусматривает механизм разрешения жалоб моряков, который должен четко работать. Если жалоба не разрешена на судне – она разрешается на берегу. Для этого в РПСМ должна быть информация о конфликте.

Вступление конвенции в силу зависит от степени готовности заинтересованных сторон

Уже более 200 судов прошли добровольную сертификацию на соответствие положениям Конвенции МОТ 2006 «О труде в морском судоходстве», в ходе которой эксперты Российского морского регистра судоходства (РС) выявили на судах отклонения от требований Конвенции.

Что дает добровольное освидетельствование судовладельцам, какие изменения нужно внести в российское законодательство для реализации Конвенции, рассказывает заместитель начальника Управления морских систем менеджмента РС Павел Землянский.

– Можете ли Вы оценить степень готовности России на сегодняшний день к вступлению в силу Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве?

– Объективно на этот вопрос ответить сложно. Готовность Российской Федерации к вступлению в силу Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006) в целом зависит от степени готовности всех заинтересованных сторон выполнять ее требования. В данном случае большую роль играет позиция государства и федеральных исполнительных органов власти, которые должны предпринять меры по приведению российского законодательства в соответствие с международными нормами. В данном направлении проделана большая работа: проведен сравнительный анализ имеющегося трудового законодательства РФ и норм КТМС-2006, выявлены пробелы, которые должны быть устранены в ближайшее время. Для координации нормативной деятельности создана Межведомственная комиссия по подготовке к реализации в Россий-

ской Федерации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

Комиссия начала свою работу в декабре прошлого года. Настоящим прорывом, победой я бы назвал вручение ратификационной грамоты РФ генеральному директору Международного бюро труда, позволившей России войти в первую тридцатку государств, ратифицировавших КТМС-2006.

– Сколько примерно нормативных правовых актов регулируют вопросы, предусмотренные Конвенцией, и сколько из них необходимо привести в соответствие с Конвенцией?

– На момент проведения сравнительного анализа российского законодательства насчитывалось немногим меньше 100 нормативных документов различного уровня, от Конституции РФ до ведомственных приказов, так или иначе отражающих положения КТМС-2006. Нормотворческий процесс продолжается – отменяются и пересматриваются существующие нормативные акты, принимаются новые, поэтому более точный ответ можно

будет дать по окончании приведения законодательства РФ в соответствие с КТМС-2006.

– Российский морской регистр судоходства проводит добровольное освидетельствование судов на соответствие требованиям Конвенции с тем, чтобы помочь судовладельцам заранее подготовиться к вступлению Конвенции в силу. Расскажите, как оно проходит?

– РС разработал и предложил услугу по добровольному освидетельствованию судов на соответствие КТМС-2006 в 2009 году. Для этого была создана соответствующая нормативная база, подготовлен персонал. В данном случае мы преследовали две цели: оказать помощь по внедрению требований КТМС-2006, прежде всего, российским судовладельцам и усовершенствовать систему освидетельствования.

В связи с тем, что в то время у государств флага еще отсутствовали соответствующие национальные требования, РС была разработана универсальная модель освидетельствования на соответствие минимальным требо-



КОНВЕНЦИЯ 2006

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

ваниям КТМС-2006. Для добровольного освидетельствования РС предусмотрел все этапы освидетельствования, установленные в КТМС-2006.

Добровольная система освидетельствования предусматривает освидетельствование и выдачу Временного свидетельства сроком действия 6 месяцев, затем рассмотрение Декларации и первоначальное освидетельствование с получением постоянного Свидетельства. При участии в добровольном освидетельствовании судовладелец располагает необходимым блоком документации, включающим меры, предпринимаемые судовладельцем для соблюдения требований КТМС-2006, а также разработанную II часть Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Кроме этого, ответственные лица в компании, капитан и экипажи получают неоценимый опыт работы в новых условиях, который можно будет распространить на остальные суда компании.

– Сколько уже выдано сертификатов? Какие чаще всего возникают замечания к судовладельцам?

– РС провел порядка 200 добровольных освидетельствований судов на соответствие КТМС-2006. При этом, несомненно, эксперты РС выявляют на судах некоторые отклонения от требований Конвенции. Но эти факты ни в коем случае не являются претензиями к судовладельцу. Выявленные в результате освидетельствования замечания (недостатки) могут быть как организационного плана – отсутствие отчетных документов или процедур, так и технического. Например, несоответствие жилых помещений конвенционным требованиям – отсутствие кондиционеров, столовых, достаточного количества санузлов на борту судна. И если организационные недостатки устранить сравнительно несложно, то изменения, касающиеся помещений, установки кондиционера и другие, являются очень затратными, и провести их порой не представляется возможным по техническим или экономическим

причинам. После прохождения добровольного освидетельствования судовладелец имеет полную информацию о состоянии предъявленных судов и может принимать взвешенные решения о дальнейшей судьбе своего флота, финансовых затратах, которые необходимо учесть при составлении бюджета.

– Поможет ли добровольное освидетельствование получить Сертификат, предусмотренный Конвенцией?

– Несомненно, факт прохождения судном добровольного освидетельствования (при условии устранения выявленных РС недостатков) позволяет говорить о высокой степени готовности экипажа и судовладельца к конвенционному освидетельствованию. В отдельных случаях можно говорить о более чем 90% готовности, так как некоторые государства флага устанавливают минимальные нормы, не отличающиеся от требований Конвенции, используемых нами при добровольном освидетельствовании.

После внедрения соответствующих национальных требований государством флага, получения судовладельцем I части Декларации, судовладелец путем внесения незначительных корректив в свои документы (процедуры, руководства, программы) будет в состоянии привести внутренние нормативные документы в соответствие с национальным законодательством, затем пройти дополнительное освидетельствование для получения конвенционного Свидетельства.

Судовладелец, суда которого прошли добровольное освидетельствование, имеет полное представление о требованиях, которые вскоре будут предъявляться к судам, о затратах, которые он понесет, об изменениях, необходимых для исключения замечаний или задержаний со стороны органов портового контроля в иностранных портах после вступления КТМС-2006 в силу.

– Каким образом и по каким критериям будут отбираться признанные организации? Какое ведомство будет этим заниматься?

– Делегирование полномочий признанным организациям по КТМС-2006, требования к признанным организациям установлены Правилом 5.1.2, Стандартом 5.1.2 и Руководящими принципами 5.1.2. На основе этих положений каждое государство флага разрабатывает свой порядок делегирования полномочий и требования к признанным организациям, которые могут быть строже требований Конвенции. В настоящее время РС имеет поручения по освидетельствованию судов на соответствие КТМС-2006 от 15 государств. Исходя из опыта, можно утверждать, что практика делегирования полномочий и требования к признанным организациям не являются универсальными. Порядок делегирования полномочий признанным организациям в РФ и требования к ним вырабатываются компетентным органом.

– Поддержит ли РС предложение о наделении полномочиями признанной организации Российского профессионального союза моряков в части инспектирования выполнения требований Конвенции (условий труда) на российских судах?

– РС относится положительно ко всему, что содействует выполнению конвенционных требований на борту судна, гарантирует соблюдение прав и свобод моряков. РС поддержит любую деятельность и активность, вносящую вклад в реализацию требований КТМС – 2006. В международной практике профсоюзы моряков не выполняют роль признанной организации, т. к. являются одним из участников социального партнерства. В случае получения дополнительных полномочий по инспектированию судов на соответствие КТМС-2006 профсоюзные инспекторы будут наделены властными полномочиями. Таким образом, будет нарушен один из основных принципов социального партнерства – принцип равноправия. 

«NAUTILUS INTERNATIONAL»: а как у них?

Огромная семья Международной федерации транспортников объединяет более пяти миллионов работников мировой транспортной системы, в нее входят шестьсот с лишним профсоюзов 137 стран мира. И у каждого из них есть свои корни, своя история и возможности, обусловленные национальными законодательствами, а значит, свои традиции профсоюзной работы. У некоторых за плечами чуть ли не столетний опыт, другие, основанные двадцать-тридцать лет назад, по профсоюзным меркам относительно молоды.



Характерная черта всех профсоюзов-членов МФТ, пожалуй, состоит в том, что основополагающие принципы, на которых строится внутреннее устройство профсоюзов и их работа, в целом одинаковые. Хотя, безусловно, есть и ряд частных, которые возникают из-за различий в законах государств, где эти профсоюзы основаны и работают. Так в чем разница между Российским профсоюзом моряков и морскими профсоюзами – членами МФТ других стран? Есть ли она? Эта тема поднята не случайно – многие российские моряки у нас спрашивают: «Почему у “них”, так, а у нас по-другому?» За ответом «Морской профсоюзный вестник» обратился к заместителю председателя РПСМ Александру Бодне.

– Александр Михайлович, РПСМ, как известно, был основан в 1991 году, то есть уже в «новое» время. Наш профсоюз обращается к зарубежному опыту работы?

– Конечно. Мы досконально изучили работу морских профсоюзов Филиппин, их государственную систему найма моряков, знакомы с опытом работы индийских профсоюзов. А европейские профессиональные объединения моряков и докеров – профсоюзы Финляндии, Швеции, Норвегии, Германии – это, можно сказать, наши учителя.

зарубежный опыт

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

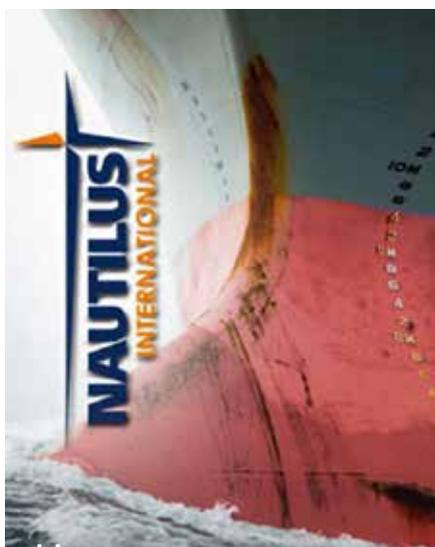
Более того, с момента создания РПСМ и до сих пор в рамках Балтийского комитета и Недель акций МФТ против субстандартных судов под удобными флагами мы «сверяем наши часы», то есть стараемся перенять все лучшее, что у них есть. Естественно, с поправкой на наши реалии.

Взять, например, Швецию. После долгих лет существования небольших профсоюзов, представляющих моряков разных категорий по отдельности – капитанов, механиков, рядовых и т. п., у них образовалось мощное профобъединение SEKO. Для Швеции это очень хороший способ профсоюзной работы. Как известно, в этой стране нет трудового законодательства в нашем понимании, все вопросы решаются через коллективные договоры. Наше законодательство пока к этому не готово – бояться, что организованные профсоюзы задавят с помощью государства «неорганизованных» работодателей! Так что оставим SEKO на будущее. Буквально на наших глазах на родине профсоюзов в Англии из профсоюза старших офицеров NUMAST вырос профсоюз «Nautilus International», некоторое подобие нашей Федерации профсоюзов работников морского транспорта.

– **Одно название чего стоит.**

– Да, имя собственное в названии профсоюза – это оригинально. Читая некоторые названия типа «Профсоюз независимых ударников землекопной промышленности горнорудного производства» – язык можно сломать. А тут все просто и ясно – «Наutilus». Но ни к моллюскам, ни к подводным лодкам отношения не имеет. Скорее всего, идет от латинского «nauta»: моряк, мореплаватель, аргонавт – кто как фантазирует...

Для Европы достаточно большой профсоюз – 23 000 членов. Это и плавсостав, и береговые работники, связанные с морем, и работники внутреннего флота, типа наших речников. Сейчас «Наutilus» работает на территории трех государств: Англии, Голландии и Швейцарии. Штаб-квартира находится в Лондоне, но региональные офисы есть в каждой из этих стран.



И самое главное:
«Только Генеральный секретарь, его заместитель или помощник имеют право приказывать членам профсоюза выходить на забастовку».

**Заместитель председателя РПСМ
Александр Бодня**

– **И что же структура: первички, выборы, отчеты – все, как у нас?**

– И да, и нет. Вот почему меня лично и заинтересовало устройство этого профсоюза – у них применяются передовые технологии для создания внутренней структуры. Например, все члены профсоюза имеют свой идентификационный номер, и здесь все, как у нас. Но! Они широко используют электронный обмен данными, и через эти номера все члены профсоюза имеют доступ к необходимой информации в интернете. Более того, они связаны друг с другом. Сообщения разносятся моментально, обратная связь великолепная. Уже одним этим решается во-

прос об участии каждого члена профсоюза в выборах.

– **Каким образом? Возможно, это именно то, чего не хватает РПСМ для самой широкой демократии?**

– Все не так просто, как кажется. Прежде всего отмечу, что в «Наутилусе» существует четыре категории членства. К сожалению, эти понятия у нас практически отсутствуют, но я постараюсь сравнить с нашей терминологией:

- полноправный член (Full Member);
- кандидат в члены или младший член (Associate Member);
- сочувствующий или компаньон (Affiliate Member);
- почетный, уважаемый член (Honorary Member).

Категорию определяет Генеральный секретарь профсоюза или те штатные работники, кого он уполномочит выступать от его имени. Для вступления в профсоюз подается заявление, которое одобряется генсексом, потом уплачивается вступительный взнос. И все, ты полноправный член. Если генсек не удовлетворил ваше желание быть членом профсоюза и дал уведомление об отказе, то вам дается 90 дней на обжалование его решения, но обращаться нужно уже в Совет. Также происходит и выход из профсоюза: пишется заявление на имя генсека, которое должно быть рассмотрено им в течение трех месяцев. Но! Все это время человек должен уплачивать взносы. Так что в Наутилусе не бывает быстрых встреч и расставаний – все по процедуре.

– **В чем же различие между этими четырьмя категориями?**

– Полноправные члены голосуют, участвуют в работе собраний, могут быть избраны в Совет, пользуются всеми льготами, установленными Советом. Ими являются весь действующий плавсостав, все штатные работники профсоюза, работники береговых подразделений и другие лица, которых определяет Совет. Форму членства, повторяю, определяет Генеральный секретарь. Более того, если полноправный член больше года не работает по специальности или

уходит на пенсию, то он теряет право полноправного члена, то есть не может голосовать, не может участвовать в собраниях, не может избираться в Совет.

– Так это же недемократично?

– Устав суров, но это Устав. Зато для каждой категории членов установлен различный размер ежемесячных профсоюзных взносов. Например, в 2013 году полноправный член из состава платит 22 фунта, из рядовых – около шестнадцати, остальные – от 6 до 4 фунтов. Курсанты вносят символическую плату – 2 фунта в месяц. Взносы принимаются как наличными, так и переводами.

– А если не платят?

– На погашение задолженности по взносам дается три месяца, а потом или исключают из профсоюза, или лишают полноправного членства. Еще через три месяца неуплаты взносов человек исключается из профсоюза автоматически. А если решил вернуться в профсоюз, то первое условие – погашение всех долгов.

– Хорошо, а если кто-то не согласен с размерами взносов? Например, появляются полноправные члены, которые заявляют, что 22 фунта в месяц – это многовато.

– Вполне нормальное явление.

Но здесь надо понимать, что правила уже существуют, они установлены,

и чтобы их изменить, одного личного желания мало. Демократия – это механизм принятия законов, но когда законы уже приняты – начинается железная дисциплина.

Приведу пример. Когда РПСМ вступил в МФТ, а это был 1993 год, мы, возбужденные гласностью, альтернативным голосованием, выступлениями от микрофонов, установленных в зале, и прочими демократическими новшествами, решили сразу сделать что-то грандиозное. Накануне Конгресса МФТ РПСМ поставил вопрос о придании русскому языку статуса официального. Так сразу, с «налета». Нам вежливо объяснили, что так не делается. Но мы-то приехали из ельцинской и перестроечной России! Встали на Конгрессе и сказали: требуем, чтобы русский язык признали официальным! Тут же встал представитель какой-то африканской страны и поставил вопрос о придании статуса официального португальскому языку. Поставили на голосование – ни наше, ни его предложение не прошло. Не потому, что нет демократии – механизм неправильно завели. Так что каждый профсоюз через свои выборные органы устанавливает для себя правила: что РПСМ в свое время установил размер взносов, что «Наутилус». И у нас, и у них один механизм принятия решений.



– Вернемся к выборам. Трудно представить, как 23 000 членов реализуют свое право на голосование. У нас все начали бы подозревать друг друга, ведь можно элементарно сделать любые результаты, кто и что проверит?

– Как раз сейчас в «Наутилусе» проходят выборы в Совет. В период с февраля по апрель принимаются бюллетени для голосования (в том числе в электронном виде, по установленной форме). Голосование прекращается в 17:00 12 апреля. 25 апреля будут объявлены результаты голосования. Члены Совета выбираются на два и на четыре года. Эти сроки заранее оговариваются. Из 32 членов Совета 14 мест принадлежат судоводителям, включая капитанов, 11 мест – механикам всех рангов, два места отданы рядовым и четыре поступают в распоряжение береговых работников. Совет утверждает бюджет организации, одобряет или отклоняет различные финансовые проекты, в общем, принимает решения о расходовании средств профсоюза.

Совет также избирает Генерального секретаря один раз в четыре года, но не из числа членов Совета, а из тех, кто номинируется на эту должность. Генсек повседневно решает многие вопросы: ведет финансовые дела и общие вопросы профсоюза, принимает членов и распределяет их по категориям. У него есть заместитель, помощники. И самое главное: «Только Генеральный секретарь, его заместитель или помощник имеют право приказывать членам профсоюза выходить на забастовку». Генсека можно «снять» – для этого необходимо три четверти голосов членов Совета...



Информация на сайте «Наутилуса» о выборах в Совет



«РПСМ в отличие от «Наутилуса» прошел советскую школу, где были путевки, турпоездки и все такое из расчета две штуки на тысячу моряков. Пора культбаз и спортивных профсоюзных клубов прошла. Мы можем сожалеть об этом или нет, но это все в прошлом – все это было при социализме. Сейчас профсоюзу нужна только сильная юридическая служба и сильная служба по охране труда – как у того же «Наутилуса».

Заместитель председателя РПСМ
Александр Бодня

Что касается РПСМ, я не уверен, что все наши 70 тысяч моряков, получив такую возможность, моментально бросятся к компьютерам, чтобы реализовать свое право выбирать и быть избранным. Хотя, если такой способ существует, значит, можно и нам его внедрять. Но для этого нужно внести изменения в соответствующие законодательные акты. Российские профсоюзы подчиняются «Закону о профессиональных союзах, их правах и гарантиях» 1995 года, а в то время интернета в России не было, а мобильные телефоны были только у «крутых».

– **Выбрали Совет, Совет выбрал Генсека. Есть какие-нибудь способы влияния на Совет, кроме его избрания?**

– Есть такая форма, как Общее собрание. Уставом установлено общее количество участников – не более 200 человек. Совет заранее определяет количество участников собрания, откуда они будут делегироваться, в каком количестве и какие специальности. Начиная с 2011 года, такие собрания проводятся раз в четыре года. Все постановления Общего собрания обязательны для членов Совета.

Для более широкой демократии предусмотрено проведение Специального общего заседания. Его могут собрать или по решению Совета, или по письменной просьбе более 200 полноправных членов. Но это не выборы в Совет. Совет избирается сам по себе, другие мероприятия – сами по себе, но с ведома Совета. Переизбрание членов Совета или Генерального секретаря на таких мероприятиях не предусматривается, для этого существует другая процедура.

– **На какие средства существует «Наутилус»?**

– Безусловно, «Наутилус» живет не только за счет профсоюзных взносов и взносов по заключенным коллективным договорам. Они получают помощь от МФТ, инвестируют профсоюзные средства в ценные бумаги, облигации, займы, участвуют в коммерческих проектах. Создают благотворительные фонды – эта форма работы очень развита на Западе.

– **Вы упомянули льготы для членов профсоюза. Это что такое?**

– Льготы – это тот уровень обслуживания, который профсоюз организует для своих членов: юридическая помощь, защита трудовых прав моряков, улучшение условий труда, ведение переговоров, помощь пенсионерам и т. п.

– **А путевки, матпомощь, билеты на елку для детей?**

– Ни у кого из членов «Наутилуса» даже мысли не возникает просить все это – не та система. Но я не зря говорил о благотворительных фондах и участии профсоюза в коммерческой деятельности. Вырученные средства идут на содержание профсоюза и социальное обслуживание членов «Наутилуса».

РПСМ тоже участвует в социальном обслуживании своих членов (совместно с работодателями) через организацию страхования членов профсоюза и межрейсового страхования от несчастных случаев, где-то организуем добровольное медицинское страхование. Член профсоюза имеет возможность обратиться в свою организацию, чтобы получить помощь не только юридическую, но и материальную.

А вот заниматься ли нашему профсоюзу коммерческой деятельностью – это вопрос дискуссионный. Во-первых, тогда меняется статус профсоюза, и все «проверяльщики» из контролирующих органов будут дневать и ночевать в наших офисах. Тут уж не до профсоюзной работы. И второе: чтобы заниматься коммерцией, нужны специально обученные люди и свободные деньги.

Ни того, ни другого у нас нет. Все свободные средства у нас уходят на материальную помощь и страховки. Периодически возникают вопросы о создании туристических компаний или покупке захудалого пансионата для превращения его в хороший Дом отдыха. Но РПСМ в отличие от «Наутилуса» прошел советскую школу, где были путевки, турпоездки и все такое из расчета две штуки на тысячу моряков. Пора культбаз и спортивных профсоюзных клубов прошла. Мы можем сожалеть об этом или нет, но это все в прошлом – при социализме. Сейчас профсоюзу нужна только сильная юридическая служба и сильная служба по охране труда – как у того же «Наутилуса».

Инициатива с альтернативой

Бывший председатель Законодательного собрания Санкт-Петербурга Вадим Тюльпанов предложил приравнять работу на судах под российским флагом к альтернативной гражданской службе.

К 2020 году дефицит кадров на мировом торговом флоте достигнет крайней отметки. По мнению экс-президента «InterManager» Эластера Эвитта, решить проблему можно только «внимательным отношением к морякам». Об этом он заявил, выступая перед профактивистами на заседании Морского круглого стола ITF. «Чтобы привлечь моряков, мы должны быть в состоянии предложить им карьерный рост. Это можно сделать, повышая офицера в должности или привлекая его возможной перспективной работой на берегу», – считает Эвитт.

Пока в мире пытаются вывести универсальную формулу для утоления кадрового голода, в России нашли свой способ привлекать и удерживать кадры. Так, на V Международной конференции «Санкт-Петербург – морская столица России. Кадровая политика» было озвучено любопытное предложение: приравнять работу на судах под флагом РФ к альтернативной гражданской службе.

Автором инициативы выступил бывший спикер петербургского ЗакСа, а ныне председатель комитета Совета федерации Федерального собрания РФ по регламенту и парламентской деятельности Вадим Тюльпанов. Примечательно, что в свое время он окончил ЛВИМУ и попал на работу в БМП, где прошел путь от моториста до старшего механика. По мнению бывшего моряка, в вопросе обеспечения кадрового резерва на морском транспорте не-



Участникам V Международной конференции «Санкт-Петербург – морская столица России. Кадровая политика» было озвучено любопытное предложение: приравнять работу на судах под флагом РФ к альтернативной гражданской службе.

обходимо последовательно решать две задачи: совершенствовать систему обучения и снижать отток кадров за рубеж.

ПОД ЕДИНЫЙ СТАНДАРТ

Попытка чиновников унифицировать систему морского дипломирования привела к известным результатам. По словам начальника отдела безопасности на морском и речном транспорте Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ Олега Зборовского, моряки буквально забросали ведомство письмами протеста против предложенного проекта Положения о дипломировании. И не-

смотря на то что чиновничье видение вопроса осталось прежним, моряки, объединенные РПСМ, смогли заявить о своем праве участвовать в правотворческой деятельности.



Курсанты Санкт-Петербургского морского технического колледжа



Вадим Тюльпанов:
«На морском транспорте необходимо последовательно решать две задачи: совершенствовать систему обучения и снижать отток кадров за рубеж».

Затем чиновники обратились к системе среднего профессионального образования (СПО). По мнению статсекретаря – замминистра транспорта РФ Сергея Аристова, в техникумы, училища и колледжи не поступают по двум причинам: из-за отсутствия престижа рабочих специальностей и неудовлетворительного состояния материально-технической базы учебных заведений. Но уже в недалеком будущем ситуация изменится: благодаря слиянию с ВУЗами лицеи и техникумы смогут повысить уровень собственной технической оснащенности, а в перспективе СПО станет стартовой площадкой для получения высшего образования с присвоением выпускнику квалификации бакалавра. По замыслу Минтранса, 167 учебных заведений среднего профессионального образования в качестве филиалов войдут в состав девятнадцати вертикально интегрированных комплексов, сформированных на базе девятнадцати ВУЗов транспортной отрасли (шесть из них морские) по принципу: «Один город – один ВУЗ – один филиал».

Директор Санкт-Петербургского морского технического колледжа Виктор Никитин считает, что такой «западный вариант» морского образования вполне может прорасти на российской почве: «Для нас пока даже слышать непривычно “судоводитель-бакалавр”,! Но привыкнем со временем. На мой взгляд, четыре года обучения в колледже с последующим набором опыта вполне достаточно для успешной работы в море.

А магистратуру должны получать топ-менеджеры, специалисты высшего уровня управления, которым это действительно необходимо в дальнейшей работе».

КАДРОВЕЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

На сегодняшний день только 7% из всех выпускников морских и речных учебных заведений остаются работать на оте-

ственном флоте. Но даже несмотря на это, судовладельцы крайне неохотно идут на полноценное участие в образовательном процессе.

Между тем, как показывает мировая практика, единственно правильный подход состоит в кадровом планировании на 10-15 лет вперед. «Ответственные судоходные компании спрашивают, что им нужно сделать сейчас, чтобы нанять специалистов, привлечь их в свою компанию и сформировать кадровый потенциал на девятнадцать лет вперед, который им понадобится для работы и на судах, и на берегу, – говорит представитель компании «Spinnaker Consulting» Фил Пэрри. – Они понимают, что если не сделают это сейчас, то потом окажутся в тяжелом положении».

Показателен пример ОАО «Новошип». За 45 лет существования Новороссийское морское пароходство сформировало уникальную систему развития управления персоналом. Потребность в квалифицированных офицерских кадрах компания обеспечивает за счет широкого взаимодей-

ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ КАРЬЕРЫ НА МОРЕ



Хороший заработок

27,5%

Удовлетворен работой

17,8%

Дорасти до капитана/
старшего механика

12,4%

ОТРИЦАТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ КАРЬЕРЫ НА МОРЕ



Продолжительность рейсов

67,6%

Много бумажной работы

34,1%

Усталость

22,3%

ствия с ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова. Так, ежегодно на судах пароходства проходят практику порядка 130 курсантов, а действующие моряки компании сами активно участвуют в учебном процессе и принимают государственные экзамены у курсантов. В рамках реализации совместных учебных проектов «Новошипа» и средних учебных заведений региона компания получает квалифицированный рядовой состав. Ну и конечно, удерживать кадры помогает эффективная социальная политика.

ВМЕСТО АРМИИ

Инициатива с альтернативной службой появилась, можно сказать, очень кстати. В 2008 году в ГМА им. адм. С. О. Макарова сократили военную кафедру. Многочисленные попытки вернуть ее так и не увенчались успехом. «Удивительно, что на Дальнем Востоке и в Новороссийске военная кафедра есть, а в ГМА Макарова ее сократили. Наши обращения к бывшему министру обороны не дали результатов, – рассказал Вадим Тюльпанов на пресс-конференции, посвященной кадровому обеспечению транспортной отрасли. – И появилось другое предложение: во-первых, не за-



бирать курсантов в армию во время учебы в академии, а во-вторых, после ее окончания засчитывать срок работы на судах под российским флагом как службу в армии».

Перечень должностей и организаций, где предусматривается прохождение альтернативной гражданской службы, срок прохождения которой в 1,75 раз превышает период службы по призыву, ежегодно утверждается Министерством здравоохранения и социального развития РФ. В 2012 году список профессий состоял из 130 позиций, преимущественно занятых в секторах социального

обслуживания и здравоохранения. По сравнению с предыдущим перечнем он претерпел некоторые изменения. Рыбака, например, убрали, зато добавили официанта и оставили матроса. В списке организаций для прохождения альтернативной службы в основном значатся государственные учреждения здравоохранения, стационарного социального обслуживания, лечебно-профилактические учреждения, но есть и две «морские» позиции – учебно-парусные суда «Крузенштерн» и «Седов».

Тюльпанов уверен: от реализации его предложения выиграют несколько сторон. В первую очередь, владельцы судов под российским флагом, которые, при всех прочих недостатках, получают явное преимущество перед западными конкурентами. Во-вторых, учебные заведения, куда хлынет дополнительный поток абитуриентов. И конечно, сами выпускники – вместо того, чтобы тратить дополнительный год после окончания университета, они смогут сразу начать работать и приобретать драгоценный опыт. Проблема лишь в уровне оплаты такого труда: как правило, заработок на альтернативной гражданской службе крайне невелик, редко где доходит до 20 тысяч рублей. С другой стороны, как невесело шутят моряки, под российским флагом и так «не зарплаты, а пародии на них».

В. Тюльпанов пообещал, что будет лично лоббировать принятие данной инициативы. 



В списке организаций для прохождения альтернативной службы есть и две «морские» позиции – учебно-парусные суда «Крузенштерн» и «Седов».

ШАГ НАВСТРЕЧУ

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и Союз российских судовладельцев (СОРОСС) заключили соглашение о сотрудничестве и взаимодействии. Договор об этом подписали председатель РПСМ Юрий Сухоруков и президент СОРОССа Михаил Романовский.

К этому решению организации шли несколько лет. Несмотря на порой непростые отношения, стороны смогли договориться. В планах судовладельцев и профсоюза – совместная работа по реализации требований Сводной Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве».

К слову, около года назад, отбросив разногласия по ряду частных вопросов, РПСМ и СОРОССу удалось выработать общую позицию и выступить единым фронтом против губительного для моряков «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов». В рамках соглашения о сотрудничестве и взаимодействии стороны продолжают работу в этом направлении.

Российский профсоюз моряков выражает надежду, что в дальнейшем сотрудничество двух организаций будет крепнуть и развиваться на благо российских моряков.

ТРЕБОВАНИЯ РПСМ ДОСТИГЛИ ЦЕЛИ

Правительство РФ утвердило правила содержания задержанных и арестованных судов и обеспечения безопасной стоянки для них.

В 2012 году пограничными органами за нарушения режима государственной границы, пограничного режима и при-



Президент СОРОССа Михаил Романовский и председатель РПСМ Юрий Сухоруков (слева направо) подписали договор, к которому шли несколько лет.

родоохранного законодательства было задержано и доставлено в порты РФ около 150 российских и иностранных судов. До настоящего времени в портах специально выделенных мест для размещения данных судов не было. Минтранс РФ поручено определить в трехмесячный срок районы якорной стоянки для этих судов в морских портах России.

«Правительству потребовалось почти два года, чтобы навести порядок с арестованными судами в российских портах, – прокомментировал заместитель председателя РПСМ Николай Суханов. – После ареста судну никогда не предоставлялось безопасного места стоянки, а моряки зачастую влачили нищенское существование на борту. Профсоюз несколько лет добивался изменения складывавшейся годами ситуации. В 2011 году в период проведения Недели действий против удобных флагов в порту Находка были проверены все арестованные суда. Открылась ужасная картина: моряки испытывали трудности с получением продовольствия, месяцами не видели зарплат и годами не могли вернуться к семьям.

К тому же брошенные судовладельцами арестованные суда – угроза экологии».

После проверок проблемой заинтересовался руководитель Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета России Алексей Устинов. Генерал-майор принял участие в профсоюзном совещании, где было решено поставить в известность о проблеме Правительство России, МИД и ФСБ. В конце 2012 года чиновники обратили внимание на этот вопрос и утвердили правила содержания задержанных и арестованных судов и обеспечения безопасной стоянки для них.

В пресс-службе Минтранса отметили, что определить районы якорной стоянки необходимо в связи с тем, что практически все причалы в морских портах России находятся в долгосрочной аренде у коммерческих организаций. Администрации морских портов не имеют полномочий обязать эти компании поставить задержанные или арестованные суда к причалу.

Однако есть и одно «но»: расходы на содержание судна по договору хранения должен будет оплатить судовла-

делец или капитан, которых на практике иногда невозможно найти. В основном пограничные власти задерживают браконьерские шхуны, где промышленно незаконным выловом камчатского краба и морского ежа. Часто эти суда находятся в ужасном состоянии, и владельцы их просто бросают.

«ВЕЛИЧАЙШАЯ ОШИБКА»

Знаменитую кузницу морских кадров – Государственную морскую академию имени адмирала С. О. Макарова – путем реорганизации все же присоединили к Санкт-Петербургскому Государственному университету водных коммуникаций. С 16 января объединенный ВУЗ носит официальное название «Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова». Напомним, приказ об этом был подписан министром транспорта РФ Максимом Соколовым в сентябре 2012 года.

Российский профессиональный союз моряков, как и многие члены РПСМ, по-прежнему придерживается принципиальной позиции по этому поводу: уничтожение Макаровки как самостоятельного ВУЗа приведет к снижению уровня морского образования, потере престижа морского диплома как на российском, так и на международном уровне, но самое ужасное, что это может повлечь увеличение аварийности на море и гибель людей.

По мнению РПСМ, именно Макаровка опирается на классические традиции в процессе подготовки кадров для торгового флота, имеет в своем распоряжении лучший учебно-тренажерный центр, обладает сетью филиалов, выпускники знаменитой на весь мир академии по праву являются элитой российского флота. А значит, и стержнем для создания университетского комплекса должна быть ГМА!

«Несмотря на множество обращений РПСМ в адрес президента РФ, премьер-министра и министра транспорта России, ГМА присоединили к бывшему ЛИВТУ, – говорит заместитель председателя РПСМ Александр Бодня. – Но мы не собираемся сидеть сложа руки: мы будем опротестовывать присоединение в таком виде».

Обеспокоенность РПСМ вызывает и вопрос дисциплины в новоиспеченном учебном заведении. Не секрет, что между курсантами и студентами

существует огромная разница. Как известно, именно дисциплинированность всегда отличала выпускников Макаровки, а чтобы в будущем управлять суперсовременным судном, необходимо сперва научиться выполнять приказы, затем командовать, и только после этого офицер будет способен нести ответственность за жизни членов экипажа.

«В Макаровке есть четыре специализированных морских факультета, – подчеркнул председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – При всем уважении к ЛИВТУ, из восьми факультетов шесть – не морские. Так почему же, стремясь создать единый морской ВУЗ, мы первое присоединяем ко второму? Я думаю, что если мы это сделаем, то лет через 10 поймем, какую величайшую ошибку совершили. Ведь качество морского образования от этого точно не повысится! Что нам действительно нужно, так это возрождение военной кафедры».



Российский профессиональный союз моряков придерживается принципиальной позиции: уничтожение Макаровки как самостоятельного ВУЗа приведет к снижению уровня морского образования.

МОРЯКИ СПРАШИВАЮТ – ОТВЕЧАЕМ

В юридический отдел Балтийской территориальной организации РПСМ по электронной почте поступило несколько схожих вопросов от моряков, работающих на судах под российским флагом. И хотя мы неоднократно отвечали на них, уверены, что советы юристов будут полезны морякам.

« Работаем на судне под российским флагом по трудовому договору. Порт приписки судна – Новороссийск. Район работы – порт Мурманск. В конце ноября работодатель издал приказ «О начале и окончании простоя», по которому в связи с временной приостановкой работы судна по причине отсутствия заказов (по вине работодателя) приказывает перевести на режим простоя всех членов экипажа. Оплату времени простоя экипажу производить, руководствуясь ст. 157 ТК РФ, в размере 2/3 средней заработной платы работника.

Правомерны ли действия работодателя, при том что судно стоит на якоре на рейде Кольского залива, и экипаж выполняет свои должностные обязанности по поддержанию жизнедеятельности и обеспечению безопасности судна в полном объеме?



Спустя некоторое время в адрес судна от работодателя по электронной почте мы получили письмо, в котором работодатель предлагает капитану принять решение: либо оставить все, как есть в соответствии с вышеописанным приказом, либо сократить экипаж до минимального состава, и той части экипажа, которая останется на борту, вернуть их полные зарплаты.

В случае если действия работодателя неправомерны, как можно решить вышеизложенные вопросы в досудебном порядке?»

Отвечая на вопрос, подчеркнем, что конкретные условия труда на борту судна определяются в первую очередь индивидуальным трудовым и коллективным договорами. Если судно не выведено из эксплуатации, находится на рейде, а экипаж судна несет вахты в соответствии с утвержденным графиком вахт, выполняет судовые работы в полном объеме, то описанные в вопросе действия работодателя являются незаконными. Безусловно, владелец судна имеет полное право по своему усмотрению вывести судно из эксплуатации, оставить на нем экипаж, соответствующий минимальным нормам, списав при этом с судна часть экипажа.

Однако списание члена экипажа с борта судна и расторжение с ним трудового договора – не одно и то же, хотя зачастую эти события совпадают по времени.

Гарантии и компенсации при расторжении трудового договора по инициативе судовладельца (работодателя) указываются, как

правило, в самом трудовом договоре либо в коллективном договоре. В досудебном порядке, для устранения нарушений трудовых прав, моряк имеет право написать заявление (жалобу) в Транспортную прокуратуру по месту нахождения судовладельца.

В жалобе необходимо указать все обстоятельства, имеющие отношение к данному вопросу: о себе – ФИО, адрес, телефон, флаг судна, его название, ИМО, координаты судовладельца, его телефон для связи, с какой организацией заключен трудовой договор, на какой период, в какой должности, когда приступили к обязанностям, когда, по вашему мнению, были нарушены трудовые права и какие именно, чем нарушения подтверждаются.

В просительной части жалобы необходимо попросить транспортного прокурора защитить ваши трудовые права, вынести в адрес судовладельца меры прокурорского реагирования по выявленным нарушениям.

К жалобе необходимо приложить копии имеющихся документов: трудовой договор, график вахт, табель учета рабочего времени, приказ о простое, коллективный договор и т. п. Это значительно ускорит и упростит деятельность прокуратуры, так как отпадет необходимость запроса указанных документов у судовладельца.

Со своей стороны отметим, что наличие профсоюза в организации в подобной ситуации и членство моряков в профсоюзной организации значительно упростили бы решение озвученного моряками вопроса. 



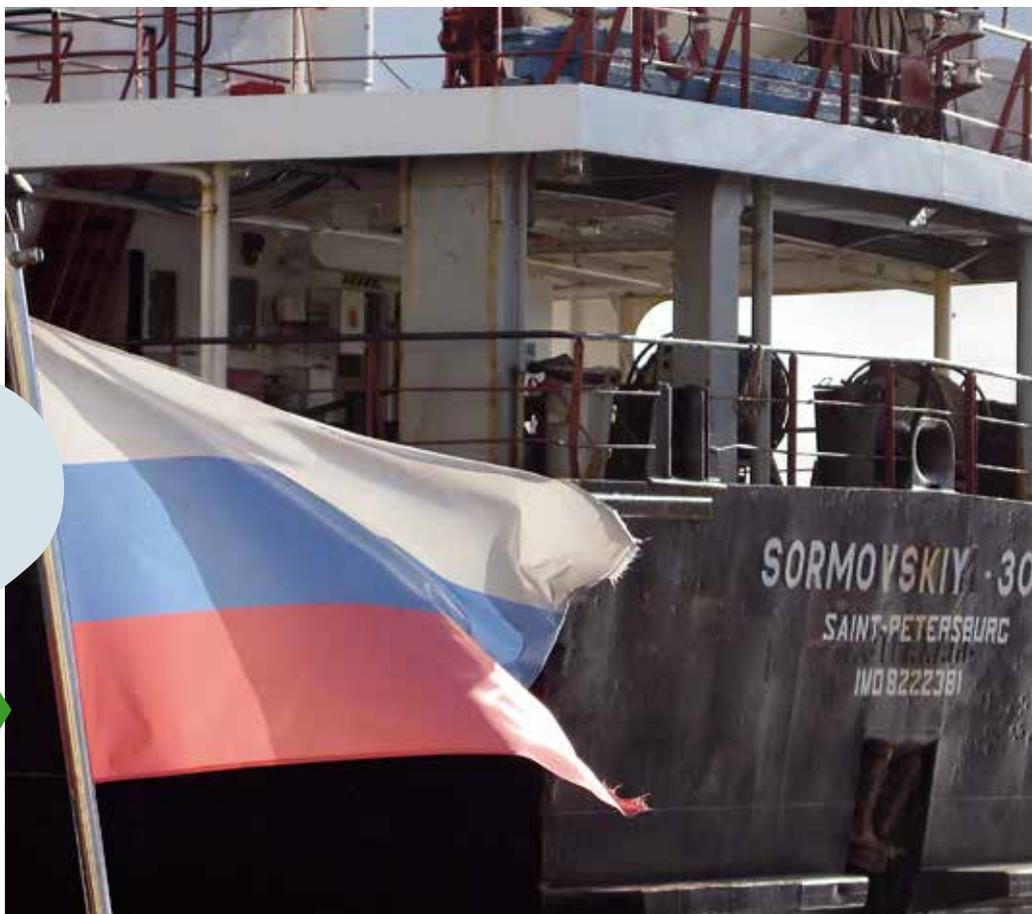
Работаю на судне под российским флагом. Судно осуществляет портовые и служебно-вспомогательные работы.

Недавно работодатель издал приказ, обязывающий меня выполнять работу недостающего по штату члена экипажа с дополнительной оплатой в размере 40% от моего оклада.

Имею ли я право отказаться от возложенной на меня приказом работодателя дополнительной работы, так как объем выполняемой мной работы и так достаточно большой? Правомерны ли действия работодателя, обязывающего меня выполнять дополнительную работу без моего согласия?

Отвечая на этот вопрос, профсоюзные юристы прежде всего обращают внимание на тот факт, что согласно существующему законодательству работодатель может возложить на моряка обязанность выполнять дополнительную работу по другой или такой же должности в течение установленного для него рабочего дня наряду с работой, определенной его трудовым договором и должностными обязанностями. Но только с его согласия. Поэтому в данной ситуации работодатель, обязывая моряка путем издания приказа выполнять дополнительную работу, не имея на то письменного согласия моряка, поступает неправомерно, заведомо нарушая нормы трудового законодательства. Моряк имеет полное право отказаться от выполнения такой работы.

Однако в данном вопросе есть и ряд тонкостей, о которых следует знать. К примеру, если вас вызвали в офис к работодателю и предложили ознакомиться с такого рода приказом. Ставя подпись о своем ознакомлении с ним, следует внимательно прочитать



От моряков, работающих на судах под российским флагом, поступают похожие вопросы.

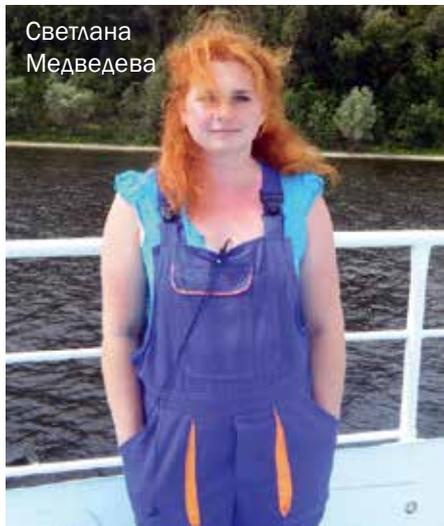
текст самого приказа, где может быть сказано (пусть даже и мелким шрифтом), что подпись об ознакомлении с приказом свидетельствует и о вашем согласии выполнять дополнительную работу.

Тем не менее и из этой ситуации есть выход, потому что вы имеете полное право досрочно отказаться от выполнения такого рода работы, предупредив об этом своего работодателя в письменной форме не позднее, чем за три рабочих дня.

Еще одна тонкость – это характер поручаемой работы. Ни для кого не секрет, что для того чтобы занять определенную должность на судне, необходимо иметь соответствующие документы, позволяющие занять именно эту должность. И, накладывая на моряка дополнительную работу по иной

должности, работодатель должен отдавать себе отчет в том, сможет ли моряк, хватит ли у него квалификации, ее выполнить.

Что касается оплаты такого рода работ, то в данном случае Трудовым кодексом РФ не определен ни минимальный, ни максимальный размер доплаты, а сама доплата может быть установлена как в твердой денежной сумме, так и в процентах к тарифной ставке (окладу) или заработной плате. Конкретный же размер доплаты устанавливается по соглашению между моряком и работодателем. И здесь бы уже не помешал коллективный договор, в котором почти всегда и прописываются подобные ситуации, отданные трудовым законодательством на самостоятельное решение путем «соглашения сторон». 



Светлана
Медведева

История Светланы Медведевой в прошлом году облетела все отраслевые СМИ. «Женщина, которой не дают работать на флоте», как окрестили ее журналисты, решительно объявила «НЕТ» гендерной дискриминации и вступила в открытое противостояние со своим несостоявшимся работодателем – Самарским речным пассажирским предприятием (СРПП). Дело вызвало большой общественный резонанс, оппоненты обвиняли Светлану в охоте за дешевой популярностью, но большинство все же встало на ее сторону: «С одной стороны, работодатели жалуются, что на флот никто не идет, с другой – кто хочет туда идти, тех не пускают. А совпадение фамилий придает всему этому какой-то особый смысл...»

НОРМАТИВНЫЙ ДИССОНАНС

В 2005 году Медведева закончила Самарский речной техникум по специальности «судовождение на ВВП и в прибрежном плавании» с присвоением квалификации «техник-судоводитель». Согласно полученным документам, она могла претендовать на должность моториста-рулевого. В дальние рейсы мать двоих маленьких детей ходить не могла. Однако когда Светлана попыталась трудоустроиться на т/х «Ом-338», выяснилось,

«МАЛЫШКА ITF призывает бороться за

что постановление Правительства РФ от 25 февраля 2000 года № 162 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин», лишает ее возможности работать.

– Мы основываемся на норме закона, которая говорит, что запрещено использовать женский труд на определенных должностях, – прокомментировал ситуацию юрист СРПП.

Светлана обратилась с жалобой на нарушение своих конституционных прав в Интернет-приемную Президента, откуда ее обращение ушло в Роструд. Те в свою очередь дали разъяснение следующего характера: женщина может быть принята на работу, включенную в вышеупомянутый перечень, только если работодатель создаст безопасные условия труда, подтвержденные аттестацией рабочих мест.

По результатам аттестации в СРПП заявили, что в машинном отделении «Ом-338» превышены параметры шума, тем самым вновь заблокировав доступ девушки к трудоустройству.

На помощь было пришли представители антидискриминационного центра «Мемориал» – Медведевой предложили через суд обязать СРПП создать безопасные условия труда и принять ее на работу. Однако судьи хором встали на сторону работодателя.

ЛИЧНОЕ ДЕЛО МЕДВЕДЕВОЙ

Совсем недавно Светлана приходила в РПСМ. По словам председателя Центрально-Западно-Сибирской терри-

ториальной организации профсоюза Вячеслава Анохина, девушка уже нашла работу штурманом в другой компании, но бросать начатую борьбу не собирается. «Светлана очень грамотный и ответственный специалист, – говорит В. Анохин. – Так что отказы СРПП в работе совершенно не связаны с ее профессиональными качествами».

Вопреки расхожему мнению, что на флоте женщине нет места, Светлана очень любит свою профессию. «Мне нравится работать и в рубке, и в машине, – рассказывает девушка. – Я не понимаю, что такого тяжелого в работе моториста, что не может выполнить женщина».

Самое большое желание Светланы – получить высшее образование на судомеханическом факультете Волжской государственной академии водного транспорта и продолжить восхождение по карьерной лестнице в избранной специальности. Однако и здесь она может столкнуться с серьезными препятствиями, связанными с дискриминацией по половому признаку. Например, упереться в т. н. «стеклянный потолок» – невидимый барьер, ограничивающий карьерный рост, никак не связанный с профессиональными качествами.

«В нашей стране девушка на флоте может работать исключительно штурманом, – объясняет Светлана. – Должности рядового состава, машинной команды и боцмана запрещены для женщины. А в капитаны вообще очень тяжело пробиться, “потолок”, – это старпом».

Сломать барьеры удастся единицам. Дальневосточный капитан дальнего плавания Татьяна Суханова в начале морской карьеры часто сталкивалась

НА МИЛЛИОН» транспортниц свои права.

с ироническими насмешками, но с годами научилась не обращать на них внимания. «Я поддерживаю контакты со своими коллегами у нас в стране и по всему миру, – говорит капитан Татьяна. – Везде находят формальные предлоги, чтобы не брать женщин на работу».

– Моя борьба имеет не формально-юридическое, а общественное значение, – считает Светлана Медведева. – Дискриминация трудящихся женщин сегодня – это система, движение против этой дискриминации должно быть единым. Я уверена, что таких, как я очень много, просто не все решаются пойти в суд и добиваться своего.

ГЕРОИНИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

К единению женщин-транспортниц перед лицом дискриминации призывают руководители ITF. Так, в членских организациях разработана и успешно внедрена специальная программа поддержки

профактивисток, благодаря чему растет количество женщин на руководящих позициях в транспортных профсоюзах.

Джеки Смит, председатель Норвежского профсоюза моряков, – одна из них. Она думает, как женщина, и действует, как мужчина. «Сегодня количество женщин в транспортной отрасли увеличивается, – говорит Джеки. – Чтобы завоевать их доверие и мотивировать вступать в профсоюзы, мы должны больше внимания уделять их специфическим потребностям. Нужно дать им понять, что в борьбе с половой дискриминацией все профсоюзы ITF едины».

В начале 2009 года на путь борьбы за права российских моряков в качестве инспектора ITF в Новороссийске впервые встала женщина. Ольга Ананьина, вопреки предрассудкам, поднимаясь на борт судна, приносит членам экипажа только хорошие вести: благодаря ее работе сотни российских и украинских моряков ежегодно получают около полу-миллиона долларов.

«Прекрасное владение английским, умение найти контакт с экипажем, трудолюбие и, конечно, личное обаяние», – так отзываются о ней коллеги-мужчины.

Ну, а когда на тропу войны с субстандартным судоходством выходит профсоюзный женский тандем, то у горе-работодателя вообще нет никаких шансов. Так было в кенийском порту Момбаса, где новоиспеченная инспектор ITF из местного профсоюза докеров Бэтти Макена проходила «боевое крещение» под руководством опытной коллеги из Испании Луз Бас. Две женщины «в режиме реального времени» смогли помочь российскому экипажу на судне под панамским флагом – моряки получили зарплату за несколько месяцев и вернулись домой.

Каждый год в Международный женский день 8 марта транспортные профсоюзы проводят кампанию против травли и запугивания, за усиление роли женщин в профсоюзном движении. Таким образом они стремятся дать транспортницам всего мира уверенность в том, что за каждой из них – сотни тысяч коллег и реальная сила. Безусловно, история россиянки, бросившей вызов предрассудкам, не останется незамеченной. «Time to win!» – девиз глобального движения за права женщин, объединенных в многомиллионную семью ITF. «Время побеждать!» – личное кредо Светланы Медведевой. 



Шведские профактивистки Анника Барнинг (Annika Barning), координатор ITF, SEKO, и Аннете Вильгельмссон (Annette Vilhelmsson), (слева направо), уверены: дискриминации не место в профсоюзной работе.

Есть 100 000 посетителей!

Количество посетителей сайта Балтийской территориальной организации РПСМ www.bro.ru превысило сто тысяч! Не это ли самое лучшее подтверждение, что профсоюзный сайт интересен, востребован и полезен.

Когда в 2005 году БТО РПСМ учредила газету «Морской профсоюзный телеграф», встал вопрос и о создании интернет-страницы – этакой визитной карточки организации, где моряки могли бы найти необходимую им информацию: ознакомиться с российским отраслевым законодательством, международными конвенциями, посмотреть условия существующих коллективных договоров стандарта Международной федерации транспортников, узнать, какие круизные компании работают в Санкт-Петербурге. Помимо этого наличие сайта предполагало свободный доступ к электронной версии газеты – для многих моряков такая форма удобнее, ведь печатное издание «Морского профсоюзного телеграфа» рассылается по адресной подписке, а также через круизные компании, сотрудничающие с РПСМ. Также газета распространяется профактивистами среди моряков на судах, стоящих в питерском порту.

Для разработки сайта потребовалось время, и когда в 2007 году он наконец был создан, практически сразу стало ясно: одного сайта для организации недостаточно. Информации, которой хочется поделиться с моряками, оказалось настолько много, что БТО

стала искать дополнительные ресурсы. Профсоюзные новости и события отрасли, фото и видеоматериалы, документы – все это просит своего места и достойного оформления, но самое главное – профсоюзу необходимо поддерживать живой диалог с моряками. Сайт, хоть и обладает довольно большим объемом, не может полностью удовлетворить эти требования. Так появилась идея использовать возможности социальных сетей и популярных интернет-сервисов, которые успели стать неотъемлемой частью современного общества. Теперь Балтийскую территориальную организацию можно найти на Facebook и в Twitter, есть у нее и свой видеоканал на YouTube.

– Древние люди верили, что мир стоит на трех китах. Нечто подобное можно сказать и о любой профсоюзной организации, которая в своей деятельности опирается на юридическую службу, трудовую инспекцию и работу со средствами массовой информации. Только при наличии этих трех составляющих можно решать поставленные задачи успешно, – уверен председатель совета БТО РПСМ Александр Бодня. – Современный профсоюз просто обязан иметь собственную информационную площадку, в качестве которой сегодня наряду с печатными изданиями выступает и интернет-пространство.

Интернет – это свобода выбора. И в Балтийской территориальной организации ценят, что моряки, пусть даже небольшая их часть, свой выбор сделала.

Сайт БТО постоянно совершенствуется, в его информационном наполнении участвует практически весь коллектив «территориалки»: инспекторы приносят свежие новости с посещенных судов, юристы готовят ответы на поступившие от моряков вопросы, отдел инфор-



Посетители сайта по регионам



- Санкт-Петербург (48%)
- Москва (13%)
- Приморский край (7%)
- Краснодарский край (5%)
- Другие (27%)

мации, пропускающий через себя ежедневно десятки российских и иностранных отраслевых изданий, отбирает наиболее интересные для обсуждения темы. У сайта сформировалась своя постоянная аудитория. Счетчик статистики ежедневно отмечает в среднем 300 просмотров, а география посетителей охватывает практически все регионы России и не только. Статистика фиксирует заходы на сайт из стран Европы, Азии, Северной Америки и даже Австралии. Учитывая узкую специфику сайта профсоюзной организации, результаты неплохие, так что БТО РПСМ намерена придерживаться выбранного направления для обеспечения моряков объективной информацией.

Сайты РПСМ

Российский профессиональный союз моряков
WWW.SUR.RU

Балтийская территориальная организация РПСМ
WWW.BRO.SP.RU

Южная территориальная организация РПСМ
WWW.STOSUR.RU

Калининградская региональная организация РПСМ
WWW.SURPR.RU

Тихоокеанская региональная организация РПСМ
WWW.TROSUR.RU



Неделя действий

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



НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ в Азиатско- Тихоокеанском регионе



С 28 января по 1 февраля 2013 года в портах стран Азиатско-Тихоокеанского региона проходила Неделя действий против удобных флагов. В трех российских портах – Находка, Восточный и Владивосток – условия труда членов экипажей с ошвартовавшихся судов проверяли представители Дальневосточной региональной организации РПСМ и первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ.



неделя действий

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

Общая картина такова: активисты проинспектировали 17 теплоходов, на большинстве из них отсутствовали коллективные договоры. Всем судовладельцам были направлены нотисы о необходимости подписать соглашение с морским профсоюзом, входящим в состав МФТ. В период проведения кампании профактивистам удалось подписать коллективный договор по судну «Vladimir» (флаг Панамы). В суд было направлено 13 исковых заявлений, по четырем из них прошли слушания.

– На теплоходе «Кронштадский» прошла акция протеста из-за невыплаченной заработной платы, морякам задолжали за два месяца 610 тысяч рублей. В акции участвовали девять членов экипажа, – рассказывает председа-



Когда работа спорится, даже мороз не страшен.

тель профкома моряков г. Владивостока РПСМ, инспектор МФТ на Дальнем Востоке Петр Осичанский. – Сумма долга перед всеми моряками, а их в команде 15 человек, превысила 1 миллион рублей. После отчаянного шага членов

команды судовладелец вернул половину долга, выплатил деньги за работу в декабре 2012 года.

Самым интригующим стало посещение теплохода «Notory Dake» в порту Находка. Не так давно в прессе прошла информация о нежелании членов экипажа работать по коллективному договору МФТ, якобы моряки даже проводили собрания, на которых говорили и о своем нежелании состоять в рядах РПСМ.

«Когда мы поднялись на борт судна, нас встретил капитан, – говорит лидер Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов. – Он был радужен, сказал, что никаких акций на судне не проводилось. Мы передали экипажу подписанный председателем РПСМ Юрием Сухоруковым новый коллективный договор на русском языке. Что касается рабочих моментов, то обстановка на судне хорошая, спокойная. Заработная плата всегда перечисляется вовремя. Так что рассорить моряков со своим профсоюзом не удалось».

Проблемным оказался теплоход «Win». Проверяющих встретила российская команда, состоящая из 19 моряков. Побеседовав с капитаном, профактивисты узнали, что он получает \$3000,



Проверка показала, что т/х «Khudozhnik Tsyganov» находится в неудовлетворительном состоянии, и идти через Японское море в зимний период крайне опасно.

матрос – \$1000, что не соответствует ставкам по коллективному договору МФТ. При таких небольших зарплатах судовладелец еще умудряется задерживать выплаты: экипаж на протяжении двух месяцев не видел денег.

«Оплата рациона питания не соответствует международным нормам, – сказал Николай Суханов. – Работодатель выделяет на моряка всего четыре доллара. Это явно недостаточно. Кроме того, условием приема в компанию была страховка, самостоятельно оформленная моряком. Например, капитан застрахован на десять тысяч рублей».

Моряки нанимались на «Win» во Владивостоке через ООО «Рома». ДВРО РПСМ подготовил нотис судовладельцу с требованием до отхода судна провести переговоры с морским профсоюзом, подписать коллективный договор МФТ и тем самым гарантировать морякам достойные условия труда и быта, соответствующие мировым стандартам.

Еще хуже обстояли дела на теплоходе «Khudoznik Tsyganov» (флаг Камбоджи). Судно готовилось выйти в рейс на японский порт Ниигато. Однако проверка теплохода показала, что т/х «Khudoznik Tsyganov», уже полностью загруженный пиломатериалами и круглым лесом, не может следовать

по запланированному маршруту. Судно находится в неудовлетворительном состоянии, и идти через Японское море в зимний период крайне опасно.

Профактивистов поддержал экипаж, а капитан судна, член РПСМ, не желающий множить списки смертей в море, демонстративно собрал чемодан и покинул теплоход, о чем уведомил судовладельца. Заработная плата капитана

на «Khudoznik Tsyganov» составляла \$3000, матроса – всего \$800.

В предпоследний день акции в порту Восточный прошли переговоры с председателем профсоюзной организации ОАО «Восточный порт» Российского профсоюза докеров Леонидом Тихоновым. С ним представители ДВРО обсудили вопросы совместной работы двух профсоюзов. 



Подведение итогов Недели действий профактивистами ДВРО РПСМ

ИТОГИ НЕДЕЛИ ДЕЙСТВИЙ В АТР ПО СТРАНАМ

ЯПОНИЯ

Активисты посетили 101 теплоход в 45 портах страны и помогли вернуть морякам немало денег. Так, филиппинские моряки с судна «Carola» получили \$7345, а экипажу «Global Dream» (флаг Панамы) была возвращена задолженность на сумму более \$34000. Помимо этого инспекторы МФТ и представители профсоюза решили вопрос о репатриации экипажей двух судов под удобными флагами. Как и в предыдущие Недели действий, активисты провели акции протеста перед офисом компании

«Kotoku Kaiun». Продолжается работа по вопросу подписания коллективных договоров МФТ с рядом судоходных компаний.

ЮЖНАЯ КОРЕЯ

Здесь проверяющие посетили 37 судов в портах Пусан, Ульсан, Инчхон, Кунсан и Данчжин. На одном из них моряки пожаловались на задолженность по заработной плате. После переговоров с немецким судовладельцем около \$20000 долга были перечислены на счета членов экипажа. При проверках

судов корейские профактивисты особое внимание моряков обращали на скорое вступление в силу Сводной Конвенции МОТ 2006 года.

ТАЙВАНЬ

Инспекторы МФТ и профсоюзные активисты проверили 14 судов в портах Тайчжун и Гаосюн. В целом условия труда и быта моряков на всех теплоходах были удовлетворительными. Всего поступило несколько жалоб с судна под флагом Монголии от бирманцев, которые были решены.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ ТРУДА РПСМ

Морское судоходство – отрасль повышенной опасности, и от того, как на торговых судах соблюдаются требования к условиям труда, порой зависит не только здоровье моряков, но и их жизнь. Для того, чтобы эти требования неукоснительно соблюдались, в Российском профсоюзе моряков много лет существует техническая инспекция труда. Что входит в ее компетенцию, какие задачи выполняет она, – рассказывает главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк.



Положение о технической инспекции труда в РПСМ было принято в 2002 году. Разрабатывали его с непосредственным участием настоящего мэтра в области охраны труда А. М. Вавилова, который твердо знал: каждому моряку должна быть обеспечена безопасность на рабочем месте. Сегодня в составе техинспекции труда РПСМ успешно трудятся морские специалисты – судоводители, механики, электромеханики, имеющие достаточный опыт работы в плавсоставе морских судов. Это главный техинспектор в Санкт-Петербурге, восемь штатных и один внештатный специалист в разных регионах страны: во Владивостоке и Находке, Архангельске и Мурманске, Новороссийске и Петрозаводске. Ежегодно каждый инспектор проводит десятки проверок судов под российским и удобными флагами. Все специалисты непосредственно подчиняются руководителям территориальных/региональных организаций РПСМ, методическое руководство работой инспекторов осуществляет главный техинспектор труда, а общий контроль над деятельностью инспекции ведет председатель РПСМ.

ЗАДАЧИ ТЕХНИЧЕСКИХ ИНСПЕКТОРОВ ТРУДА

Если говорить коротко, то это создание безопасных условий труда для моряков и контроль над их выполнением. Сюда можно отнести контроль на стадии проектирования и строительства судов. Технические инспекторы РПСМ участвуют в приемке новых судов крупнейших судоходных компаний страны, например, Совкомфлота, Мурманского и Северного морских пароходств, участвуют в проведении аттестации рабочих мест моряков. Другое важное направление нашей работы – это защита интересов травмированного моряка и членов его семьи в случае гибели моряка.

ПОМОЩЬ ТРАВМИРОВАННОМУ МОРЯКУ

Морское судоходство остается в списке отраслей повышенной опасности, в его первой десятке. Как бы мы ни старались создать безопасные условия труда, это жизнь, в которой происходят случайности, и существует пресловутый человеческий фактор. При любом удобном случае мы стараемся рассказывать офицерам и членам судовых комитетов по охране труда, как правильно расследовать несчастный случай, чтобы ни в коем случае не были ущемлены интересы травмированного моряка и его семьи. В 2008 году мы собрали все советы воедино и выпустили памятку с четким алгоритмом действий в случае получения травмы



Травмированный моряк

на борту судна. Говоря вкратце, моряк должен сразу доложить об инциденте вахтенному офицеру и капитану, проводится расследование, составляется соответствующий документ: под российским флагом это акт по форме «Н-1», под иностранным – «Incident report». На основании этого документа, в котором должна быть четко отражена ответственность за инцидент, с учетом требований коллективного договора моряку или его семье выплачивается компенсация (в связи с потерей трудоспособности или потерей кормильца).

КОМПЕНСАЦИЯ – ЭТО ПРОСТО?

Не всегда. Сегодня, например, проблема № 1 – получение компенсации российскими моряками, получившими травму на иностранном судне. Согласно контракту о найме, травмированному моряку нужно предоставить работодателю документ о степени потери трудоспособности. В России такой документ выдает медико-санитарная экспертная комиссия на основании акта по форме «Н-1». А на судне под иностранным флагом моряку могут выдать только «Incident report», который наш МСЭК не принимает. С 1997 года этот вопрос в Санкт-Петербурге удавалось решать положительно. Но нет гарантии, что так будет и впредь. Поэтому РПСМ подготовил и направил обращение к министру труда и социальной защиты РФ г-ну Топилину, в ведении которого нахо-

дятся все МСЭКи. В обращении РПСМ просит дать соответствующие разъяснения в бюро МСЭК в портовых городах России о выдаче российским морякам, травмированным на судах под иностранными флагами, справок о степени потери ими трудоспособности.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ИНСПЕКЦИЕЙ МФТ

Обращусь к практике. Например, на субстандартном судне плавсоставу не платят зарплату, и никакие доводы инспектора МФТ не могут убедить судовладельца выполнить свои обязательства. Тогда технический инспектор труда идет на судно вместе с инспектором МФТ и находит замечания по охране труда – а на субстандартном пароходе они, как правило, есть в большом количестве. У нас нет полномочий задержать судно, зато они есть у инспекторов Port State Control и Российского морского регистра судоходства, с которыми мы тоже активно взаимодействуем. Дальнейшее хорошо известно судовладельцам, поэтому они предпочитают скорее решить вопросы и по условиям труда, и по зарплате, чтобы не платить за простой судна в порту. Так что с инспекторами МФТ мы работаем рука об руку. Помимо этого в своей работе по защите прав моряков на достойную оплату и безопасный труд на борту судов техинспектора труда РПСМ тесно сотрудничают с юристами из центрального аппарата и региональных организаций профсоюза. А что касается задержания судов, то мы также можем использовать ресурсы инспекторов Роспотребнадзора и Рострудинспекции.

ВЛИЯНИЕ СВОДНОЙ КОНВЕНЦИИ НА РАБОТУ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНСПЕКЦИИ

Эта Конвенция признана лучшей в области обеспечения плавсостава достойными и безопасными условиями труда. Нашей задачей останется контроль над соблюдением норм охраны

труда на судах. Но не тот контроль, когда инспектор приходит и тыкает пальцем «то не так, это не так», а скорее подсказка для офицеров, капитанов, помощь в создании безопасных рабочих мест для членов экипажей и консультации для судовладельцев-партнеров.

АДАПТАЦИЯ К ПЕРЕМЕНАМ В ОТРАСЛИ

За последние 10-15 лет в судоходстве и морском законодательстве произошли поистине космические изменения. Чтобы идти в ногу со временем, раз в два года РПСМ проводит обучающие семинары для своих специалистов: и для инспекторов труда РПСМ, и для инспекторов МФТ. Лекции ведут представители РМРС, администрации порта, сотрудники отраслевых ВУЗов. В рамках этих семинаров проводятся и практические занятия: инспекторы делятся на группы и идут применять полученные в аудитории знания на практике. В прошлом году ряды инспекторов РПСМ пополнились: к нам пришел молодой специалист из Владивостока – бывший старпом компании «Mitsui» Артем Боев. С прогрессивным мышлением, новыми знаниями, хорошим плавательским стажем и свежим взглядом на профессию. Так что стараемся не отставать и шагать в ногу со временем. 



Объяснение обстоятельств получения травмы



История нескольких НАДУВАТЕЛЬСТВ

Круинговые конторы продолжают «кидать» моряков на деньги.

Культура найма моряков в последние годы переживает переломный период. Для нового поколения руководителей круингов появились понятия «репутация», «имидж» и осознание их легкой и безвозвратной потери. Да и сами моряки стали юридически более грамотными. Но есть упорно нечистоплотные круинги, которые в новых условиях существования вырабатывают еще более изощренные схемы обмана моряков. Такие, когда никто никакой ответственности за жизнь, здоровье, зарплату и репатриацию моряка не несет и нести не может. С одной стороны, профсоюз постоянно держит руку на пульсе и не дает чиновникам забыть о требованиях международных конвенций в области найма и трудоустройства на суда. С другой стороны, государственный контроль над рынком труда здорово хромает – халатное отношение контролирующих органов, в частности, инспекторов Роструда, дает дополнительный стимул для работы таких умельцев.

СЕНТЯБРЬ 2011 ГОДА, НАХОДКА

Компания «Маринбалк» оказалась в центре громкого скандала, связанного с ФМС, «Sea Master 1» и пиратами. Моряки, которых фирма направила работать в опасный район у побережья Сомали без их предварительного

уведомления и согласия, потребовали списания. Людей удалось вырвать из трудового «рабства» и вернуть домой после вмешательства РПСМ, благодаря поднятой шумихе в прессе.

Тогда сотрудники «Маринбалк» составили письмо с целью скомпрометировать бывших членов экипажа «Sea Master 1» и разослали импрови-

зированный «черный список» в другие круинговые компании. При этом сами они продолжали работать с явным нарушением трудового законодательства. Проверка краевого УФМС показала, что «Маринбалк» вообще не имела лицензии на осуществление найма моряков.

ЗИМА 2012 ГОДА, КАЛИНИНГРАД

В госпитале Монровии скончался матрос (диагноз – тяжелая форма малярии). Его вдова обратилась в ООО «Флот-кадры» – агентство по трудоустройству – с вопросом о зарботке и компенсации. Женщине требовался хотя бы контракт о трудоустройстве для последующего обращения в суд против судовладельца (т/х «Saly Reefer», оператор с Канарских островов под прикрытием оффшорной регистрации).

Агентство не предоставило вдове ничего. Там даже контракт не нашли. Мол, ваш муж пошел через нас куда-то в Африку, где чего-то такое и подписал.

недобросовестный круинг

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

Тогда вдова в надежде истребовать доказательства с помощью государства обратилась в прокуратуру. Прокуратура Центрального района провела проверку и официально ответила следующее:

«Поскольку контракт между вашим мужем и агентством не заключался, подтвердить наличие задолженности не представляется возможным. Со слов капитана судна, на борту действовал единый трудовой контракт, заключенный по поручению судовладельца и от его имени с капитаном на весь экипаж. В настоящее время контракт находится на борту судна (которое работает в зоне Гана-Либерия) и запросить его невозможно.

Также прокуратура не вправе проводить доследственную проверку и возбуждать уголовное дело, ведь трудовые отношения между экипажем и судовладельцем регулируются законом государства флага судна. Имеются юрисдикции республики Панама, по месту регистрации компании, и республики Коморские острова, по месту регистрации судна.

Таким образом, оснований для принятия мер прокурорского реагирования не имеется».

ИЮЛЬ 2012 ГОДА, АБХАЗИЯ

В профсоюз моряков поступил сигнал SOS от экипажа теплохода «Филия». На теплоходе 1965 года постройки шестеро россиян сутками работали без перерывов и делили скудный провиант с крысами. Направление на работу выдал все тот же новороссийский круинг «Валмарс». Отправлял он на «Филию» за деньги, причем немалые, в обход всех международных и национальных морских норм, предписывающих трудоустраивать в море безвозмездно. За «услуги по подготовке к интервью с работодателем» с офицеров брали по 18 тысяч рублей, рядовые платили по 30 тысяч.

Но даже за деньги «Валмарс» не смог обеспечить моряков нормальной работой. В каютах не было вен-

тиляции, вспомогательные двигатели стояли автомобильные, несоизмеренные по мощности. При выборке якоря в машинном отделении гас свет. Синхронизации не было, все на слух и на ощупь.

Вытащить россиян из Абхазии и даже частично «выбить» для них зарплату стоило РПСМ и ИТФ немалых усилий. Позже по заявлениям моряков было подготовлено соответствующее обращение в ФМС с требованием проверить действия сотрудников «Валмарса» на законность.

АВГУСТ 2012 ГОДА, ТАИЛАНД

Российский механик ехал на рефрижератор «Magellanic», чтобы заработать. А при посредничестве новороссийского круинга «Валмарс» оказался на обесточенном судне, на голодном пайке и без возможности вернуться домой. К слову, на момент найма россиянина владелец судна несколько месяцев прочно сидел в «черном списке» ИТФ, и не зная об этом в круинге просто не могли.

— Руководители круинга уже три недели обещают, что ситуация изменится, — рассказывает нам в телефонной беседе моряк. — Похоже, что дело движется только на словах. Как не было электричества, так и нет, никто не поставил продукты, билеты я так и не видел.

Руководитель круинга сначала обещал перевести механика на другое судно, потом попытался перекинуть ответственность на судовладельца и только после настойчивых звонков от инспекции ИТФ был вынужден решить вопрос по репатриации моряка.

СЕНТЯБРЬ 2012 ГОДА, ВЛАДИВОСТОК

По результатам проверки УФМС по Приморскому краю владивостокской компании «ДМЗ КРУИНГ ЛИ-

МИТЕД» пришлось приостановить свою деятельность. Круинг стал известен из-за скандальной истории с теплоходом «JB RUBIN». Члены экипажа обратились в РПСМ за помощью и рассказали, что с декабря 2011 года не получали зарплату и фактически были посажены работодателем на голодный паек. Кроме того, на борту, в нарушение правил техники безопасности, отсутствовали средства индивидуальной защиты, не было доступа к телефону. Круинг мало того что направил россиян на проблемный теплоход, так еще и самоустранился от разрешения трудового конфликта. РПСМ привлек к ситуации контролирующие органы.

Многие подобные истории — без ложной скромности — смогли завершиться благополучно только после вмешательства РПСМ. Не будь оперативной реакции профсоюза, работали бы себе спокойно хитроумные умельцы, продолжали бы обманывать моряков, опираясь на фактическое отсутствие контроля. Несомненно, заслуживают внимания и списки «проблемных» работодателей РПСМ и ИТФ, куда круинги и судовладельцы попадают за систематические нарушения законодательства.

Но и это не панацея от ненадежного посредника в поиске работы. В профсоюзе убеждены: функции компетентного органа по контролю над трудоустройством моряков должен в полном объеме нести Минтранс РФ, поскольку нынешние ответственные — ФМС и Роструд — с возложенными на них обязанностями справляются едва ли. 





Сергей Елединов

«КТО НА НОВЕНЬКОГО?», ИЛИ НАШ В СЕНЕГАЛЕ

**«Не Бэтман и не Робин Гуд», – так говорит о себе
новый ITF-контакт в Дакаре Сергей Елединов.**

С некоторых пор в столице Сенегала Дакар обосновался особенный человек. Он быстро стал своим в этой чужой экзотической стране и прославился тем, что совершенно безвозмездно на месте решает проблемы моряков – от задолженностей до репатриации и других нарушений контракта. Гордость вызывает тот факт, что этот человек наш, русский!

Судьба забросила бывшего советского офицера Сергея Елединова в Западную Африку в 2005 году – сначала в качестве управляющего рыболовной компании, затем заместителем директора по флоту. Спустя четыре года

он решил начать собственный бизнес и открыл в порту Дакара агентствующую компанию, специализирующуюся на комплексном обслуживании судов, преимущественно рыбацких.

Работа помогла Сергею узнать местные порядки и изучить законы. Появились знакомые в портовых службах – капитании и жандармерии, таможне и службе санитарного контроля, установились деловые контакты с посольствами России и Украины, завязалась дружба с настоятелем портовой церкви и представителями Красного Креста. Его пригласили консультировать местную морскую администрацию и Port State Control

по вопросам безопасности мореплавания. А совсем недавно Сергей взялся проводить ликбез по правам моряков.

– Почему я занялся проблемами моряков? Хороший вопрос, – говорит Сергей. – Наверное, потому что больше некому. Едва узнав, что в городе есть русский, да еще и предприниматель, ко мне потянулись экипажи проблемных судов, сначала русскоязычные, а потом и все остальные. Естественно, я не мог отказать в просьбах о содействии ни непосредственно морякам, ни нашим посольствам, это уже был вопрос патриотизма и профессиональной гордости – русские своих не бросают!

Рано или поздно частное лицо, осуществляющее благотворительную деятельность, должно было получить официальный статус. Так Сергей присоединился сначала к христианской организации Stella Maris, а затем и к ITF.

– Это случилось в 2010 году во время работы с судном «Tais C» с российско-украинским экипажем, – вспоминает Сергей. – Когда этот проблемный теплоход пришел в наш порт, русские моряки обратились в посольство. Те в свою очередь позвонили мне, я приехал на судно. Там со мной связался представитель ITF Андрей Чернов, и с легкой руки этой харизматической личности я присоединился к ITF. Работа с ITF существенно расширила мои возможности, я получил доступ к огромному пласту материалов, познакомился со многими инспекторами, с которыми теперь мы проводим совместные акции и отслеживаем проблемные суда.

Обращения пошли к нему нескончаемым потоком. Сергей объясняет это просто: подавляющее большинство местных профсоюзов давно поставили помощь морякам на коммерческие рельсы и зарабатывают на этом деньги, даже вне зависимости от результата. На Сергея посыпались кляузы – «самозванец, мошенник, шпион!» Выстоять помогла лишь многолетняя безупречная репутация.

Но работать сам по себе представитель ITF не мог, ему нужно было найти профсоюз, близкий по духу, мировоззрению и методам работы. Таким профсоюзом стал Syndicate Autonome des Genres du Mer, у руля которого стоят бывшие капитаны и морские офицеры, знакомые Сергею по предыдущей работе.

С новеньким ITF не прогадала: удивительно, но русскому в Сенегале оказалось под силу очень многое! Он находил способы отправлять моряков домой, возвращал задолженности по зарплатам, арестовывал суда, нанимал грамотных адвокатов по морскому праву. По словам Сергея, судебная система Сенегала очень и очень неспешная, но законы здесь реально работают, особенно закон о защите прав трудящихся.

Ему вновь и вновь приходится объяснять морякам, как можно грамотно пользоваться дарованными им правами. Но общий уровень правосознания наших соотечественников все еще крайне низок. «Говоря о русскоязычных экипажах, я бы отметил их правовой нигилизм, – говорит Сергей. – Кроме того, я часто сталкиваюсь не только с незнанием собственных прав и нежеланием вступать в профсоюз, но и со случаями циничных хулиганств, краж судового и портового имущества, браконьерства. Тогда моя помощь ограничивается только контролем над соблюдением их конституционных и гражданских прав и прав человека».

Он рассказывает, как важно уметь грамотно реализовать не только свои трудовые права, но и право на получение медицинской помощи. В Сенегале распространены малярия и многие другие тропические заболевания – типичная для всего континента ситуация. Однако Сергей уверяет: и в Западной Африке можно получить качественную медицинскую помощь. Главное – не быть небрежным и легкомысленным и вовремя определить симптомы. Однажды ему пришлось спасти брошенного моряка с тяжелой запущенной формой малярии. Все потому что на теплоходе не было ни медикаментов, ни медицинского справочника. Сергей перевез его в военный госпиталь, 3 дня моряк пробыл в реанимации и 2 недели пролежал в палате. А капитан, получив указание от судовладельца, просто увел судно из Дакара, чтобы не платить за лечение. Тогда Сергей и его знакомые по благотворительной работе с миром по нитке собрали деньги и отправили моряка домой.

– На самом деле репатриации моряка за счет государства в случае неплатежеспособности судовладельца нет ни в одной стране, – объясняет Сергей. – Как правило, это решается профсоюзом, в котором состоит моряк. Если

же он не член профсоюза, то включаются иные механизмы. Например, члены семьи или друзья моряка могут написать в российские загранучреждения письмо-поручительство с указанием, что расходы по репатриации будут компенсированы позже, и тогда моряка отправят домой за счет государства и, кстати, не факт, что потом будут взыскивать расходы с поручителей. Но на моей практике почему-то не было ни одного такого случая. Трудно сказать, с чем это связано – с банальным незнанием данного механизма или с отсутствием у моряка людей, готовых за него поручиться.

Еще одно важное достоинство «новобранца» ITF – языковой космополитизм. Помимо родного русского, Сергей говорит еще на 7 языках: английском, французском, польском, украинском, татарском и двух западноафриканских – волоф* и пуляр**.

О себе Сергей говорит просто: не Бэтман и не Робин Гуд. «Я делаю только то, что в моих силах, на что у меня реально имеются ресурсы и возможности, – объясняет он. – И только в случае, когда моя помощь действительно необходима».

* Язык народа волоф. Один из официальных языков Республики Сенегал. Также распространен в Гамбии и сопредельных странах Западной Африки.
** Язык атлантической семьи африканских языков.



С новеньким ITF не прогадала: удивительно, но русскому в Сенегале оказалось под силу очень многое!

РЕЙС В СОМАЛИ: за еду и без денег



Вадим Мамонтов,
инспектор МФТ в порту
Калининград

Суденышко «IDIL» (7628590-DMA) застыло на рейде порта Судан и ждет бункер для перехода в порт Бербера (Сомали). В экипаже шестеро: двое – граждане РФ, один украинец и три грузина. Народ попал на борт по-разному. Впрочем, один российский матрос нанимался через калининградский круинг, и лишь поэтому, наведя справки через агентство, мы узнали кое-какие детали.

До прошлого июля судно принадлежало германской компании «Christa Kerstin GmbH & Co KG», было покрыто договором ITF и бродило по Европе. В таких тепличных условиях и под защитой коллективного договора моряки просто не читают свой контракт, мол, если все хорошо, то может ли быть иначе? Однако иначе бывает часто.

Например, со сменой собственника. Теперь это «Bristol Shipping Ltd», Великобритания, во главе – гражданин Сомали Ахмед Адам Габане (Ahmed Adam

Habane). «Иначе» случилось. Начиная с условий труда, оплаты и прочего. Какие они теперь, мы не знаем: об условиях контрактов, действующих на борту вместо коллективного договора, ничего не известно. Не будем о страшном и неприятном, например, компенсации по болезни и смерти, страховке, да и юрисдикции, куда в суд-то обращаться?

При сборе информации выяснилось, что экипаж, списавшийся при смене судовладельца, зарплату не получил. А храбрый земляк-матрос решил продолжить рейс в составе следующего экипажа, который, опять же неизвестно, где нанимался.

В единственном сообщении с борта указана сумма задолженности, где-то 50 тыс. долларов на всех. Фактическая ставка оплаты равна нулю. Также сообщается, что судовые документы просрочены, а значит, в нормальный порт захода не жди. Поэтому судно работает в Красном море, между революционным Египтом и консервативным Суданом, где нет никаких правозащитников-рэкетиров из ITF, и потому кричи – не докричишься.

Экипаж пытается подать жалобу, однако суперкарго на борту запрещает пользоваться телефоном. Моряки пишут, что работают за еду, в обносках, а судовладелец нагло не боится ITF (может, начитался михайловитенок).



До июля судно «IDIL» принадлежало германской компании «Christa Kerstin GmbH & Co KG».

Из Инмарсат-сообщения с борта: «Поскольку расторжение контракта по инициативе работника предусматривает денежный штраф, мы терпели все это время. А судовладелец скрывал от нас намерение посетить Сомали до самого конца».

Коллективный договор ITF, который в случае наличия почему-то подарком не представляется, а когда его нет, выходит, и жаловаться некуда, так вот, в этом коллективном трудовом соглашении имеется раздел насчет прав моряка в зоне типа Сомали. Во-первых, у тебя есть право отказаться от рейса (и за счет судовладельца с полным расчетом вернуться домой). И, во-вторых, если уж ты в зоне, то все выплаты (включая компенсацию и пособие) удваиваются.

А на судне «IDIL» победил либерализм, когда нельзя вмешаться в трудовые отношения между судовладельцем и моряками по причинам физическим и юридическим. Сбылась мечта михойтенков и иных несмышленишек. Победитель может щелкать моряка по лбу: подписал контракт – расхлебывай. Все по договору, и без твоих ООН, ITF, МОТ и прочих профсоюзов.

А мы не либералы. Поэтому по нашему запросу сотрудники подразделения ITF в Лондоне уже связались с г-ном Ахмедом Габане. По итогам «беседы» информация пойдет в МИД РФ, потом, может, и в Госдуму с Аркадием Мамонтовым. Ведь эти господа клялись по телевизору вывозить граждан РФ из любой точки?

Все-таки это же не туристы, а работники, попавшие по вине государства, где до сих пор отсутствует система трудоустройства моряков, отвечающая международным обязательствам. Между прочим, РФ подписалась под таким еще в 2001 году – Конвенция «О найме и трудоустройстве моряков». 



«Gorch Fock» и три его жизни

Немецкие энтузиасты пытаются «вернуть в строй» советскую легенду.

В Германии, в городе Штральзунд, ждет решения своей участи частично отремонтированный барк «Gorch Fock». Он хорошо известен каждому советскому моряку под именем «Товарищ». Группа немецких энтузиастов пытается отстоять его право на плавание вопреки решению правительства Германии о превращении барка в музей.

Судно, которому суждено было войти в историю учебного флота СССР,

стать базой для прохождения плавпрактики для 15-ти тысяч советских курсантов, построили на верфях Гамбурга всего за сто дней и спустили на воду 3 мая 1933 года. Барк получил имя популярного писателя-мариниста и встал в строй немецких учебных судов, на замену баркентине «Niobe», трагически погибшей в Балтийском море годом ранее.

Сначала «Gorch Fock» использовался по прямому назначению – на борту

ежегодно проходили практику около двухсот кадетов. В годы Второй мировой войны он стал базой для организации курсов минеров, а также служил рекламным целям.

СССР немецкий барк отошел в качестве репарации. Пройдя ремонт на верфях в Ростке, «Gorch Fock» был переименован в «Товарищ» и по распределению попал в Херсонскую мореходку, где благополучно трудился в составе советского учебного флота.



легенда флота

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



Сначала «Gorch Fock» использовался по прямому назначению – на борту ежегодно проходили практику около двухсот кадетов.

– С 1949 года каждый курсант судоводительского факультета Одесского высшего мореходного училища проходил обязательную практику на «Товарище», – рассказывает выпускник мореходки, президент Ассоциации компаний по подбору, обучению, найму и трудоустройству моряков Владимир Отрох. – На 3,5-4 месяца первокурсники отправлялись в плавание для омоложения. Представляете, какое огромное количество нынешних моряков и тех, кто уже сошел на берег, проходили первую практику на этом судне!

После известных событий августа 1991 года «Товарищ» перешел под флаг Украины. Как-то незаметно барк приватизировали и параллельно стали использовать на радость туристам – катать европейцев под парусом. Так могло бы продолжаться и дальше, если бы не необходимость ремонта. Украина к этому не была готова: «Мы думали, это вы нам деньги будете зарабатывать, а вы на ремонт просите...»

Спасение пришло из-за рубежа. В 1993 году барк участвовал в парусной регате у берегов Великобритании, и в один из дней на его борт поднялась группа так называемых «трудных» подростков и их воспитатели. Посетители



Переименованный «Gorch Fock» по распределению попал в Херсонскую мореходку.

пришли в такой восторг от «Товарища», что британская сторона выразила готовность оплатить ремонт при условии, что барк будет регулярно заходить в Великобританию. Украинцы согласились, и в 1995 году судно встало в сухой док Ньюкасла. Однако окончательный расчет стоимости ремонта оказался в 4 раза выше предварительного, сделанного в Херсоне. Начались трудные поиски дополнительных спонсоров, так и не увенчавшиеся успехом, пока «Товарищ» скитался по городам Ньюкасл, Норт-Шилдс, Мидлсбро.

Так продолжалось до начала 2000-х, когда «Товарища» пригласили на выставку EXPO в Германию. Немецкая организация «Tall-Ship Friends» проявила к барку интерес и предложила властям вернуть судно на историческую родину. Инициативу поддержали, начали переговоры о стоимости. Украинцы затребовали было миллион евро, немцы сбили цену в половину. Сделку оформили; над «Товарищем», переименованным обратно в «Gorch Fock», подняли черно-красно-золотой флаг и в плавучем доке отправили в Штральзунд.

Средств, выделенных немецким правительством, хватило на реконструкцию барка в музей. А местные активисты считают, что он еще вполне может полноценно работать в качестве учебного судна. В 2004 году они начали ремонт «Gorch Fock», но заканчивать его теперь не на что.

Для сбора недостающих средств даже учрежден специальный российско-немецкий клуб. Он называется «GO Sailing» и является местом встреч для друзей «Gorch Fock»/«Товарищ», пожелавших участвовать в его восстановлении. У каждой стороны свой интерес: для немцев барк – это символ, гордость, Россия же сможет получить порядка 100 мест для прохождения курсантами первой плавпрактики. Учитывая количество и состояние собственно российских учебных судов, предложение весьма резонное. 



НАШ ПАРОВОЗ, ВПЕРЕД ПЛЫВЬ!

Аферы на миллиарды рублей, которые проворачиваются в высших эшелонах власти, конечно, поражают воображение. Но сказать, что это особенность именно нашего времени, нельзя. Воровать у государства на Руси умели всегда. Причем, масштабы махинаций, выявляемых в ходе расследования громких дел (например, «Оборонсервиса» или строительства олимпийских объектов в Сочи), меркнут в сравнении с тем, что творили большевики в первые годы советской власти. Эти товарищи с революционной энергией осваивали казенные деньги, уводя их в неизвестном направлении. Точнее сказать, известном, но, опять же, как и сейчас, лишь очень узкому кругу лиц. Одна лишь история с паровозами обошлась стране Советов почти в 300 миллионов рублей золотом.

Одну из главных скрипок в паровозном деле играл товарищ по имени Юрий Владимирович Ломоносов – личность, вне всякого сомнения, легендарная. Прославился тем, что имел репутацию человека, преданного делу революции. Именно Ломоносов с сотоварищами не дал поезду Николая II прорваться в Царское Село, после чего состав отправили в Псков, где и состоялось отречение Государя от престола. До перехода на работу в советское правительство Ломоносов служил инспектором Российских государственных и частных железных дорог, входил в состав Инженерного совета Министерства путей сообщения. В апреле 1905-го защитил докторскую диссертацию по динамике локомотивов. Много путешествовал за границей и как никто другой был в курсе последних железнодорожных достижений в других странах. Этот человек, доказавший преданность новой власти, умудрился втереться в доверие к большевикам, будучи беспартийным. Несомненно, он мог повернуть любое «дело». Очевидно, из этих соображений 17 июня 1920 года Ленин подписал



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

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

«Наказ Российской железнодорожной миссии за границей», во главе которой был поставлен Ломоносов, получивший на руки специальный мандат с правами народного комиссара, включая возможность разрешения всех спорных вопросов на месте.

Нет бы привести в порядок свои паровозостроительные заводы и накормить рабочих, но большевики под гарантии советского правительства в период с 1921 по 1923 годы переводят «паровозные» заказы в Европу. И деньги утекают рекой из нищей и голодающей России.

Львиная доля паровозных заказов, включавших покупку локомотивов, запчастей и паровых котлов, пришлось на Германию и Швецию, их распределили в общей сложности между двадцатью заводами. К марту 1921 года было заказано 1700 паровозов, 500 из них в Швеции. Встал вопрос с доставкой. Сначала для перевозки выбрали железнодорожный путь: от шведского Трольгеттана до пограничной станции Хапаранда, отсюда на финляндскую пограничную станцию Торнио и далее по финляндским железным дорогам через Выборг и Белоостров в Петроград. Из-за разницы габаритов приходилось котлы снимать с рам, разобранный паровоз ставить на специальный транспортер и по доставке в Петроград вновь собирать. Таким способом были перевезены первые восемнадцать паровозов, но ввиду дороговизны и трудоемкости от него отказались.

Второй способ был такой. В Трольгеттане паровозы снимались с русских скатов и ставились на шведские, кроме того, с них снимались все части, выступающие за шведский габарит. Так же поступали и с тендерами, все это отправлялось в Ландскруну, где вновь все ставилось на место и на русские скаты. Затем частично собранные паровозы грузились на пароход и отправлялись в Петроград. Это тоже было недешево и неудобно.

Тогда Ломоносов идет ва-банк и предлагает совершенно новый, доселе неизвестный миру способ перевозки крупногабаритного груза на судах: «А нельзя ли грузить паровозы на суда не вталкива-



Схема транспортировки паровозных заказов в Россию

нием, а опусканием с помощью крана?» Паровозные заводчики, да и сами моряки лишь недоуменно пожимали плечами и качали головами: идея казалась просто бредовой. Никто никогда раньше этого не делал. Риск очень большой: неизвестно, как себя поведут паровозы при качке, выдержат ли крепления, да и как их втиснуть целиком на пароход с его переборками? Максимум четыре, ну пять штук, может, и влезет, но не больше.

И тут, как это обычно бывает, на помощь гению экономической мысли пришел гений мысли технической. Известный русский специалист по судо-

строению Алексей Николаевич Крылов, знакомый Ломоносову еще по совместной службе в Институте инженеров путей сообщения, талантливый ученый, консультант по делам флота, чьи советы сэкономили царскому правительству колоссальные средства в ходе реализации ряда проектов, с пониманием отнесся к идее ленинского наркома. Инженер Крылов вступает в должность начальника морского отдела Российской железнодорожной миссии и отвечает за приспособление купленных и зафрахтованных пароходов к предстоящим перевозкам.

Крылов скромно пишет о своем вкладе в новый способ перевозки паровозов в воспоминаниях: «Проект устройств для помещения паровозов в трюме пароходов был... еще задолго до моего назначения составлен известным инженером Ферстером (автором справочника «Johov-Foerster»). Прокладка путей в трюме и передача паровозов с одного пути на другой были разработаны сотрудником миссии – профессором Мейнеке. Подкрепление палуб и комингсов люков для установки на них тендеров было разработано мною, так же как и укрепление паровозов в трюме и тендеров на палубе с предварительным выключением рессор, необходимость которого была установлена мною теоретическим расчетом».

Однако Крылов проявил себя не только как прекрасный специалист, чьей главной специальностью, по его же словам, с 1887 года «стало кораблестроение, или, лучше сказать, приложение математики к разного рода вопросам морского дела», но и как организатор. Причем многие решения принимались Крыловым на месте под личную ответственность, исходя из опыта и сделанных расчетов, когда другие лишь качали головами, принимая его за безумца.

Поначалу суда фрахтовали. Однако Крылов, взвесив все «за» и «против» и сравнив цифры, пришел к выводу, что перевозка одного комплекта (паровоз с тендером) выйдет в разы дешевле, если суда покупать, а потом, уже после окончания железнодорожной миссии, продавать или оставлять у себя. На это Крылов получил добро. Так он поставил крест на специальных парамах, которые вроде бы подходили по параметрам, но при детальном осмотре оказались малопригодными для перевозок по новому методу. Крылов тщательно изучал каждый «пригласившийся» ему пароход. Например, когда решался вопрос о покупке п/х «Маскинонж», он лично встречался с английским инженером, по проекту которого было построено судно.

Когда встал вопрос о доставке ста пятидесяти паровозных котлов из Англии на «Маскинонже», Крылов придумывает,



Алексей Николаевич Крылов, академик

Крылов проявил себя не только как прекрасный специалист, но и как организатор. Причем многие решения принимались Крыловым на месте под личную ответственность, исходя из опыта и сделанных расчетов, когда другие лишь качали головами, принимая его за безумца.

как это сделать за один раз. Главное – разместить котлы в должном порядке и закрепить надлежащим образом. Перед погрузкой в Ньюкасле Крылов встретился на судне со стивидором, чтобы объяснить, что и как следует сделать. Последний оказался отставным боцманом. Любопытно, но он принял Крылова за своего коллегу по цеху, и они быстро нашли общий язык. Крылов пишет: «... когда я от имени грузовладельцев, т.е. железнодорожной миссии, передал ему пятифунтовый билет и обещал по окончании погрузки еще столько же, то, говоря словами Лескова, такое у него в мозгу произошло просветление, таких он привел артистов-такелажников, так уложил котлы, так и такими брусками канадской сосны их раскрепил и так принайтовил, что, вспоминая свою юность, я любовался его работой и чувствовал, что не мне этого стивидора учить, а у него учиться надо».

Восемьдесят пять котлов погрузили в трюм, остальные – на верхнюю палубу. О необыкновенной погрузке быстро узнали местные газеты: для небольшого Ньюкасла это была настоящая сенсация. Набежавшие толпы корреспондентов, фотографов и кинооператоров замучили Крылова вопросами и просьбами дать комментарии. На следующий день в газетах красовалось его фото с подписью «адмирал Крылов, автор проекта погрузки». На стивидора, потерявшего дар речи, было жалко смотреть: «Я вас считал боцманом, а вы адмирал, своими руками кувалдой распорку загнали, чтобы показать, что вам надо. Какой же вы удивительный, советский народ!»

Организовать перевозку паровозов из Швеции тоже оказалось непросто. Для прохода п/х «Нибинг» (который Крылов выбрал из 36 тысяч судов, изучив от корки до корки регистр английского Ллойда) по узкому Гетскому каналу с его многочисленными шлюзами требовалось специальное мерительное свидетельство, подобное тому, как для прохода по Суэцкому или Панамскому каналам. Такого свидетельства у «Нибинга» не было. Более того, согласно действовавшим правилам ширина парохода ограничивалась двенадцатью

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

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

метрами, тогда как у «Нибинга» она составляла тринадцать. Казалось бы, всего один метр, но он имел огромное значение. При ширине парохода в 13 м в трюм можно загрузить двенадцать паровозов, а при двенадцати – только восемь. Чем больше груза поднять на борт, тем меньше рейсов надо сделать, но для шведов превышение норм на один метр недопустимо. Технические расчеты Крылова показали, что «Нибинг» каналом пройдет, но закон есть закон. Крылов, конечно, мог бы сработать по правилу трех «от» – отписаться, отмолчаться, отказаться. Но он все же довел дело до конца, сумев добиться необходимого разрешения через министра путей сообщений. После этого администрация канала не только «не чинила препятствий», но проявила особую любезность, ибо «Нибинг» был наибольшим пароходом, когда-либо проходившим через Гетский канал и его шлюзы, и представлял как бы рекламу для канала».

Была и другая сложность. Первое время, чтобы расчистить скопление уже построенных паровозов в Трольгеттане, их на «Нибинге» через Гетеборг отправляли в Ландскруну. Там они перегружались на другие суда для следования в Петроград, потому что Швеция не позволяла работать на своем внутреннем водном пути судам под каким-либо иностранным флагом, кроме английского, ибо ни одна страна, кроме Англии, такой работы не допускала. Но и эта проблема была решена, и паровозы стали отправлять прямо на «Нибинге» в Петроград без перегрузки в Ландскруне.

Благодаря стараниям Крылова стоимость перевозки паровозов морем составила всего 27% от той цены, в которую обходился первый способ перегонки «паровозных» заказов по железной дороге через Финляндию. Талантливый человек свое дело сделал – сэкономил огромные средства. Вопрос только в том, для кого? В июле 1923 года деятельность Железнодорожной миссии сворачивают, но баланс не сходится: импорт паровозов в Россию в пересчете на золотые рубли оказался в семь раз меньшим, чем те расходы по заказам, о которых отчитались.

Так куда же ушло столько золота? Точно этого до сих пор не знает никто, хотя есть предположение, что деньги шли на подготовку революции в Германии. Любопытно и то, что при этом Ломоносову спокойно позволили «не вернуться» из заграничной командировки в 1927 году, всего-то лишив советского гражданства. Ломоносов скончался в 1952 году в Канаде.

Алексей Николаевич Крылов остался в СССР. Он еще долго служил верою и правдою на благо родного отечества. За деньгами Крылов никогда не гнался, хотя человек с такими талантами мог в них купаться. Похоронен на «Ли-

тераторских мостках» Волковского кладбища в Санкт-Петербурге. В честь академика Крылова названы улицы в Санкт-Петербурге, Севастополе, Николаеве, научно-исследовательское судно, а также лунный кратер.

Ну, а пароходы... По окончании перевозок «Нибинг» и «Маскинонж» не были проданы, их передали «Совторгфлоту». Следы «Маскинонжа» на этом затерялись, а «Нибинг» был откомандирован в Черноморское государственное морское пароходство, где работал под именем «Ян Томп». В 1942 году в результате атаки немецких торпедных катеров затонул в районе Сочи-Лазаревское. 



Погрузка паровоза на т/х «Один»



РПСМ

МОТ

ДЛЯ МОРЯКОВ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

ФОТОГАЛЕРЕЯ

НОВОСТИ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

в Санкт-Петербурге
198035, Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10,
корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 718-63-80,
718-63-81
E-mail: sukhorukov@sur.ru

Председатель профсоюза

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ

региональная организация
Председатель совета
СТАХОВ Игорь Степанович
344022, Ростов-на-Дону,
ул. Социалистическая, д. 184,
3-й этаж, офис 3
Тел./факс: (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация
Председатель совета
КРИВЕНКО Константин
Валерьевич
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, пом. 1
Тел./факс: (8152) 42-28-60
E-mail: murmansk@sur.ru
Почтовый адрес: 183038,
г. Мурманск, а/я 123

БАЛТИЙСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация
Председатель совета
СУХАНОВ Николай
Михайлович
692926, Находка,
ул. Ленинская, д. 2,
офис 10
Тел./факс: (42366) 5-51-44,
5-61-00
E-mail: nakhodka@sur.ru

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

региональная организация
Председатель совета
МАМОНТОВ Вадим
Владимирович
236039, Калининград,
ул. Серпуховская,
д. 30, офис 1
Тел./факс: (4012) 65-63-72,
65-68-40
E-mail: kaliningrad@sur.ru

КАРЕЛЬСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

региональная организация
Председатель совета
КРАШОШТАН Александр
Анатольевич
163061, Архангельск,
пр. Ломоносова, д. 58,
корп. 1, стр. 1
Тел./факс: (8182) 63-72-60
E-mail: srorpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация
Председатель совета
ЗАДОЯНОВ Николай
Григорьевич
690019, Владивосток,
ул. Алеутская, д. 15
Тел./факс: (4232) 49-54-06
E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ

территориальная организация
Председатель совета
ПОПОВ Николай Яковлевич
353900, Новороссийск,
ул. Победы, д. 16Б
Тел./факс: (8617) 61-38-44,
61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

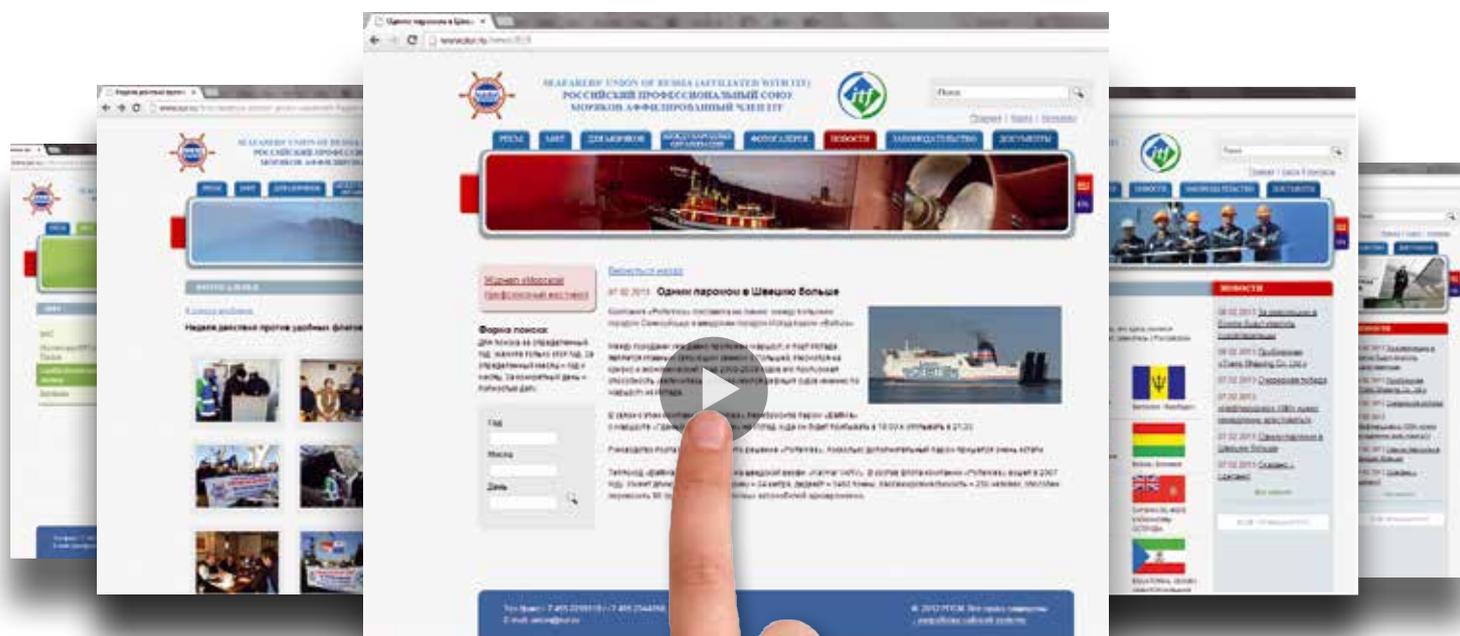
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в Нижнем Новгороде
Представитель
ГОРИН Сергей Вениаминович
603140, Нижний Новгород,
пр. Ленина, д. 16 Б, оф. 516
Тел./факс: 8 (831) 240 00 20,
моб.: +7 920 257 94 24

WWW.SUR.RU

На сайте **WWW.SUR.RU** вы можете:

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



Также на сайте:

- архив журнала «Морской профсоюзный вестник»;
- прямая линия РПСМ.