

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

WWW.SUR.RU | № 1 (94) 2014

ТРУД БЕЗ ПЕРЕДЫШКИ

ПРИКАЗ МИНТРАНСА
ФАКТИЧЕСКИ СНИМАЕТ
ВСЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО НЕПРЕРЫВНОЙ
ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ
ЭКИПАЖЕЙ

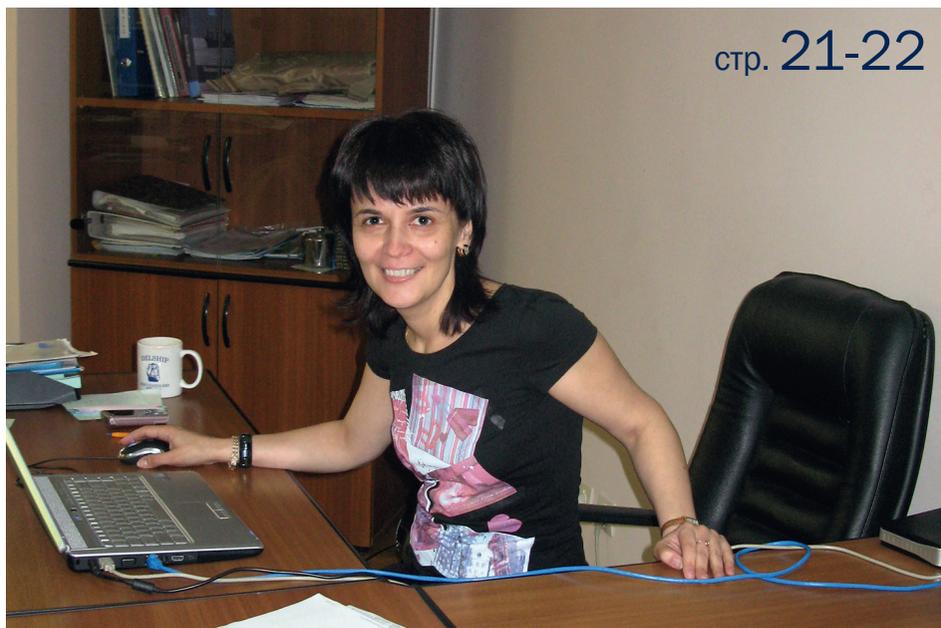
РОССИЙСКИЙ ФЛАГ: ПРОБЛЕМЫ НЕ ИСЧЕЗЛИ

ЧТО ВЫЯВИЛА НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ
В СТРАНАХ АЗИАТСКО-
ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

РЕКА И МОРЕ ВСЕ ТАК ЖЕ СПОРЯТ

РЕОРГАНИЗАЦИЯ ДВУХ ВУЗОВ
В ОДИН – ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ МОРСКОГО
И РЕЧНОГО ФЛОТА
ИМ. АДМ. С. О. МАКАРОВА –
СВЕРШИВШИЙСЯ ФАКТ





ВРЕМЯ РПСМ

SUR TIME

- 3 – 6 Труд без передышки
- 7 – 8 Обязательное страхование зарплаты
- Зарплата увеличена

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ

ACTION WEEK

- 13 – 16 Российский флаг: проблемы не исчезли

МФТ В РОССИИ

ITF IN RUSSIA

- 21 – 22 ОЛЬГА, ОЛЬГА, РАШЕН ОЛЬГА!



ЧЕРНЫЙ СПИСОК

BLACK LIST

- 23 Внимание! Проблемные компании!

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

HISTORY PAGES

- 28 – 32 Закон, изменивший мир
- 33 – 36 Грузовая марка: кому принадлежит автограф на борту каждого судна?

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK

Журнал Федерации профсоюзов работников морского транспорта

Редакционная коллегия:
Павлов И. Н., председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта
Сухоруков Ю. Ю., председатель Российского профессионального союза моряков
Бодня А. М., заместитель председателя РПСМ, председатель совета Балтийской территориальной организации РПСМ

Фишов С. А., координатор Международной федерации транспортников в России
Сиротюк В. М., председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта
Козаренко В. В., председатель Российского профсоюза докеров
Кабанов В. А., председатель Межрегионального профсоюза лоцманов
Кудишкин В. А., председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
Наталья Субаева
www.surpr.ru
Герман Петелин
Роман Канунник
www.sur.ru
www.bro.sp.ru
www.surpr.ru
www.stosur.ru

Дизайн, верстка
Виктория Ивановна

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.





ТРУД БЕЗ ПЕРЕДЫШКИ

80 процентов аварий на флоте происходит из-за пресловутого человеческого фактора, вызванного усталостью и нечеловеческими условиями труда.



Минтранс подготовил приказ «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания», который фактически снимает все ограничения по непрерывной продолжительности работы членов экипажей. Сейчас продолжительность работы на борту судна не должна превышать 120 календарных дней между двумя периодами отдыха. Эксперты считают, приказ Минтранса может привести к катастрофическим последствиям: увеличению аварий и росту заболеваемости моряков.



Автор: А. Гараев

По данным Государственного научного центра ФГУП «ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова», 80% аварий на морском транспорте связано с человеческим фактором, а именно усталостью членов экипажей судов.

НЕ БОЛЬШЕ 120 ДНЕЙ

В первоначальной редакции проекта Положения в десятом пункте говорилось, что максимальная продолжительность работы членов экипажей между двумя периодами отдыха на берегу не должна превышать 120 календарных дней. В исключительных случаях: из-за задержки рейса, отсутствия транспорта продолжительность работы на судне может быть увеличена по согласованию с первичной ячейкой профсоюза или другим представительным органом моряков до 150 дней. Однако в окончательной редакции, которую Минтранс представил на обсуждение заинтересованных сторон (представителей работодателей и профсоюза), формулировок, ограничивающих нахождение на судне моряков, уже не было.

В РПСМ считают, что сделано это было в угоду работодателям, которым этот приказ «развязывает» руки и позволяет бесконтрольно увеличивать продолжительность пребывания моряков в рейсах.

Между тем в п. 4 Стандарта А 2.3 «Продолжительность рабочего времени и отдыха» Конвенции МОТ 2006 о труде в морском судоходстве говорится, что при определении национальных норм должна приниматься опасность, связанная с усталостью моряков, особенно тех из них, кто обеспечивает безопасность мореплавания. Поэтому, по мнению РПСМ, в положении должны быть установлены ограничения не только по еженедельной продолжительности рабочего времени, но и по непрерывному нахождению моряка на судне от отпуска до отпуска.

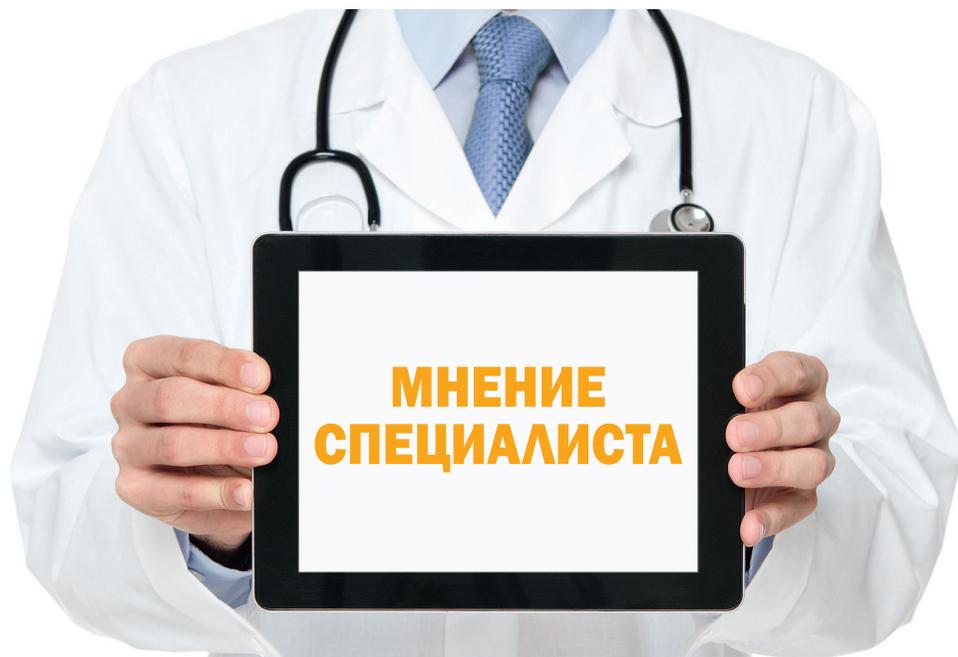
Цифры (120 дней, в исключительных случаях – 150), на которых настаивает профсоюз, взяты не с потолка. Эти сроки научно обоснованы и прописаны в действующем Положении о рабочем времени и времени отдыха плавсостава судов морского флота, которое было утверждено постановлением № 11 Минтруда от 20.02.1996 года. Принятию этого положения предшествовал целый ряд уникальных психофизиологических и социологических исследований, в ходе которых сотрудники НИИ гиги-

ены водного транспорта Минздрава СССР изучали влияние судовой среды и характера трудовой деятельности на функциональное состояние и работоспособность моряков при различных режимах плавания. В ходе исследования было установлено, что предельно допустимый срок непрерывного пребывания на судне не должен превышать 4 месяцев. Более длительная работа ведет к изменению физиологических и психических функций организма и накоплению патологической усталости, что не позволяет моряку в полной мере выполнять свои обязанности. Между тем, по данным Государственного научного центра ФГУП «ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова», 80% аварий на морском транспорте связано с человеческим фактором, а именно усталостью членов экипажей судов.

В РПСМ отмечают, что аналогичные ограничения по непрерывной продолжительности нахождения членов экипажей в рейсе установлены для судов Минобороны, а также рыбопромыслового флота. Однако чиновники Минтранса, вероятно, считают, что моряки торгового флота – это «терминаторы», которые никогда не устанут и могут сколько угодно находиться в море, поэтому и направили на согласование в Минтруд проект Положения без учета мнения РПСМ. Хотя изъятие из проекта Положения ограничений по непрерывной продолжительности работы членов экипажей на судах явно необоснованно и ухудшает условия труда моряков.

В связи с этим РПСМ уже направил обращение в Минтруд с просьбой при согласовании проекта приказа «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного плавания» учесть мнение профсоюза.

120 
календарных
дней между двумя
периодами отдыха



Между тем против изъятия ограничений из Положения выступают и медики. «Морской профсоюзный вестник» связался с ведущим научным сотрудником ГНЦ РФ ФГУП «ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова», профессором Людмилой Мацевич:

Людмила Моисеевна, как вы оцениваете решение Минтранса изъять из положения ограничения по пребыванию на судне?

– На мой взгляд, это недопустимый и безответственный шаг, который может привести к очень серьезным последствиям. Нахождение на судне больше 120 суток вредно сказывается на организме. Это было доказано специальными исследованиями, в ходе которых изучалось психологическое состояние членов экипажа в зависимости от длительности пребывания на судне, а также вызванные этим физиологические изменения и заболеваемость. Оптимальная норма непрерывного пребывания на судне составляет два месяца, допустимая – три. После четырех месяцев работоспособность моряков резко ухудшается, снижается скорость реакции. А это все влияет на безопасность мореплавания. Именно поэтому в советское время, в 80-е годы, во всех пароходствах действовала система сменных экипажей, составлялись графики замены моряков, независимо от порта нахождения судна.

– Между тем судовладельцы уверяют, что сейчас все эти нормативы утрачивают значение, поскольку суда стали более комфортабельные,

и условия работы и проживания на них несравненно лучше, чем два-три десятилетия назад?

– Суда действительно стали более комфортабельными. Моряки меньше работают физически, но при этом психологическая нагрузка на них увеличилась в несколько раз. Обусловлено это тем, что все процессы сейчас автоматизированы, и моряк должен быстро и четко реагировать на все показания приборов. Однако к концу рейса он уже не всегда в состоянии адекватно выполнять свои трудовые обязанности.

– Есть ли статистика влияния усталости, вызванной длительным пребыванием в море, на аварийность?

– Вся мировая практика свидетельствует, что 80 процентов всех аварий на флоте происходит из-за пресловутого человеческого фактора. При этом основной причиной ЧП является переутомление, когда замедляются реакции. Причем хроническая усталость приводит к парадоксальным изменениям психики. Например, капитан, зная, что надо отдавать приказ о повороте руля направо, может отдать приказ о повороте руля налево. И это еще цветочки. Мало, кто знает, что фактически моряки испытывают такую же нагрузку на психику, как и космонавты. ►



Автор: Р. Канунник

Моряки меньше работают физически, все процессы сейчас автоматизированы. Однако психологическая нагрузка на них увеличилась в несколько раз, и моряк к концу рейса не всегда в состоянии быстро и четко реагировать на все показания приборов и адекватно выполнять свои трудовые обязанности.

И те, и другие месяцами находятся в замкнутом пространстве. На моряков постоянно воздействуют шумы, вибрации, смена климатических условий.

– Как это сказывается на здоровье?

– В ходе длительного плавания у моряков меняется артериальное давление, меняется электрическое сопротивление кожи, что говорит о росте нервно-эмоционального напряжения. Например, в общей структуре заболеваний в первый месяц плавания доля неврологических расстройств, как правило, не превышает 4-6 процентов, во второй – 28-30, третий – 50-60, четвертый

месяц – 64-72 процента. Кроме того, развиваются хронические заболевания. Например, моряки по заболеваемости глаз превышают общероссийские показатели в 4 раза, мочеполовых путей – в 2,7 раза, органов пищеварения – в 2,7 раза. Среди командного состава распространены сердечные заболевания.

– Очевидно, что для успешной профилактики профзаболеваний среди моряков нужна и специализированная медицина...

– В том то и дело, что сейчас морская медицина находится в упадке. Даже по военным морякам иссле-

в 4 раза
моряки превышают общероссийские показатели по заболеванию глаз



дования проводятся не в полном объеме. Гражданскими вообще никто не занимается. Последние глобальные научные исследования по влиянию условий труда моряков на их здоровье проводились в 1993 году. С тех пор здоровье моряков чиновников не интересовало. 

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ЗАРПЛАТЫ

Поправка к Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC-2006), согласно которой для судовладельцев может стать обязательным покрытие задолженности по зарплате перед моряками в случае отказа от них, а также оплата расходов по репатриации, будет обсуждаться на переговорах Международной организации труда (МОТ) этой весной, – сообщает TradeWinds.

Перспектива введения нового требования подняла вопрос о возможности предоставления страховым рынком услуги, которая могла бы обеспечить адекватное покрытие рисков и выплату судовладельцами дополнительных страховых премий, что может стать для индустрии крайне дорогостоящей политикой. Намеченные МОТ на апрель переговоры пройдут в форме трехсторонней встречи судовладельцев, профсоюзов и правительств. Интересы судовладельцев будет представлять Международная палата судоходства (ICS), профсоюзов – Международная федерация транспортников (ITF).

В ходе отраслевых обсуждений уже достигнуто принципиальное соглашение о включении в MLC-2006 финансовой ответственности за наличие долгов по заработной плате. Однако в соответствии с условиями конвенции, любое изменение может быть добавлено в документ только после вступления в законную силу MLC в августе 2014 года, так как сейчас продолжается год предварительного действия конвенции. С целью дальнейшего включения поправок в документ принципиальная договоренность по долгам требует дополнительного одобрения странами в рамках МОТ. Официальная позиция МОТ по данному вопросу – женеvские переговоры будут проходить вокруг «способности судовладельцев компенсировать претензии при наступлении смерти, причинении вреда здоровью и отказе от моряков». По сообщениям источников, основной темой для обсуждений станет расширение обязательств судовладельцев и государств флага по репатриации членов экипажа

в случае их оставления до выплаты задолженности по зарплате.

На сегодняшний день Сводная конвенция требует, чтобы сертифицированные государства флага проверяли финансовые возможности каждого судовладельца на оплату расходов по репатриации экипажа в случае наступления у компании финансовых трудностей. Данное условие может быть достигнуто путем реализации на страховом рынке политики по покрытию расходов на репатриацию моряков, несмотря на ограниченность спроса на данный продукт. Однако несмотря на согласованность ответственности судовладельцев за невыплату зарплаты брошенным морякам в рамках MLC-2006 в некоторых случаях не требуется предоставление страхового и финансового обеспечения.

По предположениям экспертов, условие о страховом покрытии долгов может вызвать проблемы на рынке страхования. Во-первых, суммы, подлежащие восстановлению, могут достигать нескольких миллионов долларов США. К примеру, задолженность перед 18-ю членами экипажа балкера «Donald Duchling», находящегося в управлении компании «TMT», составляет \$92 тысячи. С каждым днем эта цифра растет. По заявлению ITF, теплоход брошен владельцем. Несмотря на это, на данный момент не существует официальных сведений касательно отказа компании от судна.

Вот что по этому поводу говорит один из экспертов в области страхования: «Если взять вышеназванные цифры и применить их к большей части флота, находящегося в бедственном финансовом положении и на спаде своей деловой активности, и прибавить

к ним расходы по возвращению моряков на родину, то мы получим огромную сумму». Единственно возможный выход – обсуждение на переговорах в Женеве вопроса об ограничении возможной ответственности страховой индустрии в части покрытия долгов по зарплате. Этого можно добиться либо путем установления финансового потолка, либо наложением временных ограничений, в пределах которых должна быть выплачена вся задолженность. На встрече интересы страховщиков «P&I» будет представлять Международная группа IG. «На данном этапе рано говорить об исходе встречи МОТ и делать выводы о реакции IG на введение требований о финансовом обеспечении», – сказал руководитель IG Дэвид Болонини.

Позиция морских профсоюзов по этому вопросу, в том числе Российского профсоюза моряков (РПСМ), не является секретом: труд моряка должен быть оплачен! Перед выходом в рейс члены экипажа должны знать, что они гарантированно получают заработанные деньги, несмотря на форс-мажор и другие обстоятельства. Такую уверенность дают коллективный договор и обязательное страхование зарплаты. 

От Азовского моря до Черного

В Новороссийске состоялся Совет Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков (ЮТО РПСМ), в котором приняли участие представители членских организаций всего региона.

– Мы вступаем в 2014 год, не потеряв ни одного из действующих коллективных договоров. А это значит, что трудовые права и социальные гарантии для тысяч моряков и работников берега надежно защищены, – рассказал председатель Совета ЮТО РПСМ Николай Попов.

Более того, у Южной территориальной организации есть хорошие возможности для заключения двух новых

договоров. Особенно важно, что они касаются перспективного Таманского региона. ЮТО давно и плодотворно здесь работает.

Свидетельство тому – Ейская городская территориальная организация (ЕГТО ЮТО РПСМ). Много лет ее возглавляла Надежда Минаева. Под ее кураторством в Ейске был построен и введен в эксплуатацию Международный центр моряков. Он занял заметное место в общественной и культурной жизни региона. Здесь проводят свой досуг, получают необходимую помощь и поддержку моряки с заходящих в порт теплоходов.

В конце декабря решением отчетно-выборной конференции ЕГТО организацию возглавил Николай Кинебас. За его плечами – годы работы в должности заместителя председателя. Со словами благодарности, проведив Надежду Минаеву на заслуженный отдых, участники конференции передали бразды правления профорганизацией в мужские руки.

Еще одна новость касается профсоюзного комитета Новороссийского

филиала Российского морского регистра судоходства. Здесь также прошла отчетно-выборная конференция: новым председателем избран Ашот Погосян.

Оба новых лидера членских организаций ЮТО РПСМ вошли в состав ее руководящего органа – Совета. Кроме того, на мероприятии была утверждена смета доходов и расходов на 2014 год.

Зарплата увеличена

С 1 января 2014 года начал действовать обновленный коллективный договор, подписанный Российским профсоюзом моряков (РПСМ) и судоходной компанией «Afalina Shipping Management Ltd».

Главным новым условием стало повышение зарплаты членов экипажей, работающих на судах компании. «Увеличение предусмотрено на 10-15%, – рассказал председатель Балтийской территориальной организации (БТО) РПСМ Александр Бодня. – Это результат переговоров между профсоюзом и работодателем».

И, стоит отметить, успешных переговоров. Например, зарплата матроса АВ повышена до \$1900, капитан с нового года получает больше \$8000.

Действие коллективного договора РПСМ распространяется на все суда компании, где трудятся российские и украинские моряки. Кстати, для последних действуют те же условия, что и для наших соотечественников.

Российский профсоюз моряков имеет давние партнерские отношения с компанией «Afalina Shipping Management Ltd». Их результат налицо: моряки имеют гарантии выплаты заработной платы, по уровню соответствующей международным нормам, защиты своих прав и множество других преимуществ, которые дает колдоговор. 



Новороссийск: трудовые права и социальные гарантии для тысяч моряков и работников берега надежно защищены.



РЕКА И МОРЕ ВСЕ ТАК ЖЕ СПОРЯТ

С момента присоединения ГМА им. адм. С. О. Макарова к Университету водных коммуникаций прошло полтора года, и на протяжении всего этого времени морская общественность Санкт-Петербурга (и не только) доказывала практическую нецелесообразность подобной реформы. На сегодняшний день очевидно, что реорганизация двух вузов в один Государственный университет морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова – свершившийся факт. И даже если так называемая объективная реальность показывает, что ничего хорошего из реорганизации пока не вышло, назад дороги нет. «Разъединиться» обратно невозможно. Остается бороться с последствиями.

ОБЪЕДИНЕНИЕ ИЛИ РАЗДЕЛЕНИЕ?

Последствия уже наступили, и нельзя сказать, что стали большой неожиданностью. Люди, пекущиеся о будущем морского образования, его традициях,

развитии и вообще о его существовании как таковом, предупреждали, что прежде, чем что-то ломать, нужно иметь четкое представление о том, что требуется построить взамен. Правда, надо заметить, при острой критике затеянного в недрах министерств реформирования двух старейших вузов морской столицы, акцент,

в первую очередь, делался на угрозу потери традиций именно в морском образовании и, как следствие, высококвалифицированных морских специалистов. Однако подвох случился с другой стороны. Как выясняется, от реформистской деятельности любителей экспериментов может пострадать и «речка».

Как известно, после объединения и образования ГУМРФ, в начале прошлого года в его структуре выделился институт «Морская академия». Зачем нужно было подобное разделение после только что произошедшего объединения, не совсем понятно, но ГУМРФ таким образом получил два судоводительских факультета. Один, бывший «макаровский» и переименованный в факультет навигации и связи, – в составе академии, второй, бывший СВФ ГУВКА, – в составе университета.

До объединения в ГУВКе на судоводительском факультете велась подготовка по специализации «Судовождение на морских и внутренних водных путях». По утвержденному учебному плану студенты-судоводители во втором семестре первого курса проходили подготовку вахтенного матроса, а после окончания первого курса, после двух месяцев плавпрактики, получали соответствующие «корочки». Это позволяло им уже после второго курса идти на практику в штатных должностях. Кроме того, выпускники ГУВКА при успешном окончании обучения получали фактически два «рабочих» диплома – морской и речной. Те, кто хотел работать на море, шли за дипломом в Морскую квалификационную службу МАП Санкт-Петербург, кто решил осесть на «речке» – в ФБУ «Волго-Балт».

ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ

Казалось бы, отчего не продолжить и далее готовить специалистов-речников на судоводительском факультете, передав морское судовождение «макаровскому» факультету? Однако после реорганизации набор первокурсников на судоводительскую специальность производится только на факультет навигации и связи – то есть в Морскую академию. На судоводительский факультет бывшего ГУВК в этом учебном году набора не было.

Поступившие на факультет навигации и связи курсанты начали обучение по учебному плану специализации «Судовождение на морских путях». В чем же здесь проблема? Возможно, для кого-то в министерских кабинетах ее и нет, да только учебный план предусматривает подготовку этим факультетом специалистов для работы только на морских судах! А как же быть с подготовкой комсостава для судов ВВП и смешанного река-море плавания? Ведь получается, в ближайших планах ГУМРФ ее нет – судоводительский факультет доучивает студентов, набранных ранее.

В общем, на сегодняшний день судьба кафедр и коллектива преподавателей этого факультета не ясна, также как и судьба его самого. На 2014/2015 учебный год контрольные цифры набора на судоводительскую специаль-

ность составляют двести бюджетных мест, но это опять же касается только Морской академии – специализации «Судовождение на морских и внутренних водных путях» снова не будет.

ВЫТЕСНЕНИЕ РЕЧКИ

В похожем положении находится и судомеханический факультет – тот, который достался в наследство ГУМРФ от Университета водных коммуникаций. Будучи в составе ГУВКА, факультет выпускал инженеров-механиков, так сказать, «универсалов», способных работать с энергетическими установками как морских, так и речных судов. В текущем учебном году набора на этот факультет тоже не было. Набор курсантов на плавательские специальности проводился только в Морскую академию. Как бы тяжело ни было это признавать, но, похоже, что узкая «речная» специализация в ГУМРФ приказала долго жить. И если ситуация в ГУМРФ не изменится, то уже через четыре года выпуск специалистов для судов смешанного река-море и внутреннего плавания прекратится. Во всяком случае, в Северо-Западном регионе.

Официально неизвестно, что по этому поводу считают в Федеральном агентстве морского и речного транспорта, которому подчиняется ГУМРФ, однако можно предположить, что специализации не закрываются «просто так», без соответствующего указания. Но если такое указание поступило, то становится непонятно, как оно согласуется с одобренной российским Правительством «Стратегией развития внутреннего водного транспорта до 2030 года», отдельным разделом которой предусматривается подготовка соответствующих кадров. Там так и написано, мол, мероприятия и меры государственной поддержки среди прочего включают «сохранение и развитие кадрового потенциала внутреннего водного транспорта, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям».

Возможно, неожиданное притеснение речки и упор на море, наблюдаемые в ГУМРФ, тоже являются частью какой-то государственной стратегии, только в чем тогда глубинный смысл наименования «Государственный университет морского и речного флота»? 





ЦЕНА НАРУШЕНИЙ – ЖИЗНЬ

От травм и заболеваний, полученных на производстве, в мире ежегодно погибает свыше 2,3 млн человек. Особенно рискованной считается работа в море.

Моряк с вероятностью 1/11 может получить травму при исполнении своих служебных обязанностей – это значительно выше, чем для других профессий. Даже сами по себе палубы и трапы

являются травмоопасными зонами, не говоря уже об угрозах, связанных с проведением швартовых или грузовых операций, работой в «машине» или на камбузе во время шторма. Ошибки, связанные с безопасностью моряков, ежегод-

но обходятся владельцам танкеров в 320 млн долларов. Для сравнения: экологический ущерб и инциденты со столкновениями обходятся вдвое дешевле – 150 млн долларов ежегодно по каждой из этих позиций.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

В октябре 2013 года на 89 проверенных судах специалисты Ространснадзора зафиксировали порядка 100 нарушений, в сентябре на 157 проверенных единиц флота приходилось 333 нарушения. В одном только Черноморском регионе инспекторы портового контроля ежемесячно в ходе плановых проверок выставляют десятки замечаний по техническому состоянию судов. Это нарушения в работе двигателей и вспомогательных механизмов, техники пожарной безопасности, аварийных систем, средств спасения, медицинского обеспечения, навигационной безопасности. Каждое из этих нарушений может повлечь за собой катастрофу. Чаще всего в «черном списке» – старые суда, которых на юге, по данным Международной федерации транспортников (МФТ), большая часть.

Впрочем, не только плохое техническое состояние судов делает работу в море опасной. Другая причина – это сокращенные до минимума экипажи. На сайте seafarersfatigue.com опубликован 30-минутный фильм, посвященный влиянию усталости плавсостава на рост аварийности. моряки рассказывают, что 85-часовая рабочая неделя становится нормой во многих экипажах. Порой они вынуждены сутками работать без сна и отдыха! «Чего можно ждать от офицера, который спит по 2 часа?» – спрашивают авторы ленты.

НА «АВОСЬ»

Но и это еще не все. По некоторым данным, до 80% случаев являются следствием некомпетентности и неосторожности людей, задействованных в логистической цепочке.

«Нарушение, которое мы встречаем на субстандартных судах чаще всего, – это отсутствие на моряхках спецодежды и спецобуви, – рассказывает технический инспектор труда Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков Игорь Холявка. – Когда мы поднимаемся на борт, то видим у них на ногах кеды, сандалии, сланцы. Это при том что на палубе моряки обязательно должны быть в так называемых safety shoes. А во время

грузовых операций – и в каске. Это кажется мелочью, но на самом деле специальные одежда и обувь нередко спасают здоровье и даже жизнь людей».

Инспектор показывает форменный ботинок: «Видите, носок защищен металлической вставкой, так что даже если на ногу что-то упадет, она не пострадает».

Возможно, все дело в судовладельце, который просто не выдает форму? «Удивительно, но когда задаешь этот вопрос капитану, выясняется, что спецодждой экипаж как раз полностью обеспечен, – говорит Игорь Холявка. – Спрашиваешь матроса: это правда? Он показывает новые комбинезон и safety shoes. Просто решил сберечь форму: куртка-то вполне приличная, да и ботинки сыну-подростку в самый раз будут!»

А что думают об этом сами моряки? «Год назад я чуть было не распрощался с пальцами правой ноги, спас металлический нос моей обуви, – читаем на популярном морском форуме слова механика. – Мы меняли головку цилиндра, и я не успел отпрыгнуть, как стопа оказалась зажата между головкой и блоком. Если бы не ботинок, лишился бы пальцев». И, тем не менее, общее мнение таково: носить спецодежду хоть и надо бы, но как-то не хочется.

Причем, халатнее всех к собственному здоровью относятся российские и украинские моряки. Что это: наш знаменитый «авось» или просто менталитет у нас такой? Вот филиппинцы, скажем, о своем здоровье заботятся и всегда облачаются в спецодежду.

ДЛЯ КОГО ЗАКОН НЕ ПИСАН

«На небольших судах команда зачастую достаточно вольно трактует правила техники безопасности, – говорит инспектор ЮТО РПСМ. – Много нарушений связано с состоянием трапа, в частности, с отсутствием сетки безопасности. Или, скажем, всем известно, что во время грузовых операций люди должны находиться в безопасной зоне. И, тем не менее, они это правило нарушают». На памяти у каждого инспектора труда РПСМ немало случаев, когда такое пре-

небрежение стоило морякам, докерам, сурвейерам здоровья и даже жизни.

Предупредить случаи травматизма на судне можно лишь одним способом: если каждый член экипажа будет соблюдать правила техники безопасности, а комсостав будет строго это контролировать. Что, собственно, и обязаны делать все.

А если несчастный случай на борту все же произошел? Главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк советует: «Моряк должен доложить об инциденте вахтенному офицеру и капитану. По результатам немедленного расследования составляется соответствующий документ, в котором должна быть четко отражена ответственность за инцидент. Под российским флагом это акт по форме «Н-1», под иностранным – Incident report. На основании этого документа, с учетом требований коллективного договора, моряку или его семье и выплачивается компенсация». 



Существуют на этот счет и общие рекомендации профсоюза:

- ✓ обращайтесь за советом врачей в каждом случае, когда требуется первая помощь. Получение рекомендации по радио доступно по всему миру, в порту и в море, и ваш капитан должен знать обо всех процедурах по получению медицинской помощи по радио;
- ✓ докладывайте о любых происшествиях на борту. Это поможет поддерживать безопасные условия труда на судне. К тому же это повысит шансы на получение компенсации;
- ✓ в МФТ и национальных профсоюзах есть опытные специалисты, которые помогают морякам и их семьям востребовать компенсацию в связи с травмой или смертью. Если вы пострадали в результате несчастного случая, немедленно свяжитесь с профсоюзом.



РОССИЙСКИЙ ФЛАГ: ПРОБЛЕМЫ НЕ ИСЧЕЗЛИ

С 3 по 7 февраля в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) проходила Неделя действий против удобных флагов. Под прицел морских профсоюзов и Международной федерации транспортников (МФТ) попали свыше 60 портов. Инспекторы посещали суда с проверками и общались с членами экипажей. Особое внимание уделялось условиям труда и быта моряков. Только в портах Дальнего Востока России было проверено 23 теплохода, более 100 судов – в Японии и Корее. Во Владивостоке, Находке и Восточном суда проверяли представители Российского профсоюза моряков (РПСМ). ►



Во время инспекций судов моряки с интересом берут профсоюзные журналы и справочную литературу, потому что случись что, они будут знать, как действовать и куда обращаться за помощью. И еще они очень довольны небольшими сувенирами, как эти банданы Российского профсоюза моряков. Проявление внимания очень приятно.



СЕРЬЕЗНОЕ НАРУШЕНИЕ ТК

В период проведения акции представители первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков (ППО РПСМ) подписали один коллективный договор, одобренный МФТ, и достигли договоренности о заключении еще одного соглашения.

Совместными усилиями с иностранными коллегами удалось помочь экипажам судов «Екатерина», «Топазовый» и «Win». Трем командам были погашены задолженности по зарплате на общую сумму около 2 млн рублей и \$64 тысячи. Еще порядка \$40 тысяч будет выплачено в середине февраля.

К сожалению, проблемы моряков, работающих на судах под российским флагом, никуда не исчезли. Несмотря на то, что флаг РФ не является удобным, во время проведения каждой Недели действий представители РПСМ обязательно посещают такие суда, если они стоят в порту. В эти дни в профсоюз во Владивостоке поступили жалобы от экипажей судов «Рефрижератор-605» и «Надежда» по невыплате зарплаты.

– Проблемы с долгами по зарплатам усугубляются тем, что некоторые отечественные компании, эксплуатирующие флот под флагом РФ, умудряются использовать офшорную схему на судах, – отметил лидер ППО РПСМ Петр Осичанский. – Моряки таких судов теряют право на пенсионное обеспечение и социальное страхование. Это серьезнейшее нарушение Трудового кодекса РФ.

Защищенность моряка значительно возрастает, когда на судне есть коллективный договор. За примерами далеко ходить не надо. Например, моряки, работающие в компаниях «Совкомфлот», «Mitsui O.S.K. Lines Ltd.», «StoltTankers», Дальневосточном морском пароходстве защищены подобным соглашением. Все эти компании ведут свой бизнес цивилизованно и имеют давние партнерские отношения с Российским профсоюзом моряков и МФТ.

ДЕКЛАРАЦИИ ЕСТЬ

В Находке и Восточном суда проверяли представители Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ. Всего удалось посетить 14 теплоходов под удобными флагами. О результатах кампании рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов:

– Практически на всех судах, за исключением «ALESSANDRA M» (флаг Белиза) с российскими моряками на борту, были Декларации о соответствии условий труда требованиям Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006). Судовладелец заверил нас, что рассчитывает ее получить в самое ближайшее время: на судне «ALESSANDRA M» действует коллективный договор Международной федерации транспортников (МФТ), и моряки надежно защищены. Мы думаем, что с Декларацией проблем не будет. Наличие на проверенных судах Декларации говорит о том, что судовла-

дельцы стали внимательно относиться к условиям труда моряков, однако проблем все еще немало.

НОТИСЫ РПСМ

На двух судах – «АНИВА» (флаг России) и «SILVER DREAM» (флаг Камбоджи) зарплата моряков не соответствовала международным нормам: матросы на них получают по \$450, колдоговоров на судах нет. Компании, которые не имеют соглашений с морским профсоюзом, получили от РПСМ нотисы о необходимости немедленно провести переговоры и заключить колдоговор, гарантирующий членам экипажей достойные условия труда и быта.

Кстати, один из них был заключен в считанные минуты прямо на борту судна. Оперативностью отличилась судоходная компания «FIVE OCEAN CORPORATION», которая управляет сухогрузом «RICKSKY» (флаг Панамы).

– Проблемы с долгами по зарплатам усугубляются тем, что некоторые отечественные компании, эксплуатирующие флот под флагом РФ, умудряются использовать офшорную схему на судах. Моряки таких судов теряют право на пенсионное обеспечение и социальное страхование, – отметил лидер ППО РПСМ Петр Осичанский.

«ORIENT VEGA» (флаг Панамы): представителей РПСМ встретили филиппинские моряки. Ребята рассказали, как им живется и работаете у японского судовладельца. Жалоб от экипажа не было, однако довольствоваться морякам приходится малым. Так, зарплата матроса составляет \$900, капитана – \$5500. На «ORIENT VEGA» нет коллективного договора.

ORIENTAL VEGA
PANAMA

IMO 9316995



«SILVER DREAM» (флаг Камбоджи). На борту инспекторов встретили российские моряки в количестве 12 человек. Все они жители Приморского края. Нанимались на «SILVER DREAM» через круинговую компанию «Морская волна» во Владивостоке. Условия труда на судне не отвечают международным стандартам. Зарплата матроса – \$450, капитана – \$3000. Страховка в случае смерти составляет \$20 тысяч. Стоит ли говорить, что на судне нет коллективного договора?

– При проверке выяснилось, что у всех моряков, а их в экипаже 21 человек, есть трудовые контракты. Зарплата выплачивается вовремя. Да и в целом придраться было не к чему. Вот только отсутствовал коллективный договор. Но эта проблема была

улажена. По нашей просьбе, пока мы находились на борту, коллеги из МФТ провели переговоры с компанией о необходимости подписать колдоговор. Соглашение было достигнуто в телефонном разговоре.

ДОЛГИ ВЫПЛАЧЕНЫ

В рамках Недели действий работа кипела не только в портах, но и в офисе ДВРО РПСМ. Так, были оформлены несколько заявлений от членов экипажей с просьбами оказать помощь в возвращении заработанных денег. А работникам компаний «ROXANA» и «ЛАМ» удача уже улыбнулась: в период кампании судовладельцы выплатили членам экипажей своих судов долги на общую сумму около \$400 тысяч. Все моряки выразили благодарность РПСМ за помощь в решении трудовых конфликтов.

Несмотря на то, что с прошлого года вступила в силу Сводная конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, проблемы у моряков все еще есть. Связано это с тем, что далеко не все судовладельцы, эксплуатирующие свой флот под удобным флагом – а он составляет свыше 50% мирового тоннажа – готовы дать морякам даже минимальные социальные гарантии. К сожалению, уходя от налогов в своей стране, руководство компаний нередко уклоняется от выполнения своих обязательств перед экипажами.

Так выглядела первая в этом году Неделя действий против удобных флагов в портах стран Восточной Азии. В течение года еще ожидаются подобные акции, о сроках их проведения пока ничего не известно. Тем временем представители морских профсоюзов продолжают выполнять свою работу по защите прав моряков. 



ЛИЦА РПСМ: ЗГОРЖЕЛЬСКАЯ АЛЕКСАНДРА ВЛАДИМИРОВНА

Згоржельская Александра Владимировна – единственный технический инспектор труда «слабого» пола в Российском профессиональном союзе моряков, живет и работает на Дальнем Востоке, в Первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока (ППО РПСМ). Имеет два высших образования: Дальневосточный государственный университет, факультет – английская филология, специальность – референт-переводчик английского языка; Санкт-Петербургский гуманитарный университет профсоюзов, специальность – юриспруденция. Заниматься проблемами моряков начала в 2001 году, когда стала помощником инспектора МФТ по Дальнему Востоку. В 2004 году пришла в Российский профсоюз моряков. В качестве технического инспектора труда Александра трудится третий год. Она рассказала, с чем сталкивается профсоюз и моряки в повседневной работе.



Основные проблемы, с которыми сталкиваются моряки



– Проблемы, думаю, стандартные, с которыми сталкивается большинство наших коллег в России и за рубежом: это невыплата заработной платы, помощь в организации репатриации, жалобы по получению травм и компенсаций по смерти на судах как под национальным, так и удобными флагами.

Положительные или, наоборот, отрицательные тенденции в работе



– В связи с ратификацией и вступлением в силу 20 августа 2013 года Сводной конвенции МОТ о труде в морском судоходстве активизировалась судебная практика разрешения трудовых споров в судах общей юрисдикции Приморского края. Есть и первые победы. Буквально недавно нам удалось добиться решения суда, обязывающего агентство по найму и трудоустройству компенсировать морякам задолженность по заработной плате. И эти решения базировались на нормах международного права, закрепленных в конвенциях, ратифицированных Россией. В частности, нам удалось убедить суд в применении норм не только конвенции МОТ № 179, но и КТМС-2006. Редчайшая удача.

Решение суда по одному иску к круинговой компании уже вступило в силу, еще три находятся на стадии апелляционного обжалования. И если и эти три решения вступят в силу, то это может означать серьезный поворот в сознании судей: российские суды

начнут на деле признавать приоритет международных норм, признанных Россией, над национальными в случае возникновения коллизий. Надеемся, что это лишь первые ласточки, которые в дальнейшем дадут нам возможность мощного влияния на рынке труда в части привлечения компаний-посредников к ответственности. Вплоть до недавнего времени все они, как правило, признавались судами ненадлежащими ответчиками и не несли никакой ответственности перед моряками, что давало недобросовестным судовладельцам возможность избегать выполнения своих контрактных обязательств перед моряками, поднимая на своих судах удобный флаг.

Нормы международного права теперь применимы в России



– Раньше мы говорили об аресте судов в обеспечение задолженности по зарплате в основном за рубежом, поскольку наши суды, как правило, отказывали в аресте, ссылаясь на п. 3 ст. 140 ГПК РФ о соразмерности мер по обеспечению иска. Арест же судна должен быть эффективным механизмом реализации как конвенций МОТ и ООН, так и национального законодательства на территории Российской Федерации.

Так, в марте 2013 года нам удалось наложить арест на танкер «Фатеево», принадлежащий Восточной судоходной компании, зарегистрированной в Совгавани. Жалобы от работников этой компании поступали постоянно, но, к сожалению, мало что удавалось сделать через суд, поскольку морякам предлагался на подпись контракт не с истинным судовладельцем и работодателем, а его иностранным партнером – компанией «Хогла Фар Ист Лимитед», и вся ответственность за экипаж тем самым перекадывалась на плечи именно этой кипрской компании.

Суда этой компании ходят под Российским флагом



– Многочисленные обращения РПСМ в Транспортную прокуратуру, Роструд, Ространснадзор, к сожалению, не нашли ожидаемого отклика, и эти государственные структуры, призванные защищать конституционные права граждан РФ и обеспечивать юрисдикцию и контроль за судами, плавающими по госфлагу РФ, оказались безучастны к судьбам работников этой компании. И только в судебном порядке нам удалось добиться решения, обязывающего истинного судовладельца и работодателя – Восточную судоходную компанию (ВСК) – не только выплатить задолженность по зарплате, но и оформить надлежащим образом трудовые отношения с ВСК, а также уплатить налоги и произвести все положенные по закону выплаты во внебюджетные фонды, чего, естественно, кипрская компания не в состоянии была сделать, не имея официально зарегистрированного представительства в России. Вот и получается, что на протяжении многих лет моряки здесь не только были постоянно вынуждены мириться с невыплатами и двух-трех месячными задержками, но и были лишены льготного пенсионного стажа, не были надлежащим образом застрахованы от травм на производстве и профессиональных заболеваний, не были застрахованы и в Фонде обязательного медицинского страхования. И весь этот беспредел творился на судне под Российским флагом!!!

Кто представляет интересы моряка в суде



– Я. Так случилось, что в это время у нас – я имею ввиду Первичную профсоюзную организацию моряков города Владивостока – в судах общей юрис-

дикции находилось 25 (!) исков. Юриста у нас нет, и поэтому в судах работала вся наша команда, кроме бухгалтера. Плюс практикант Гриша – студент выпускного курса ДВФУ. Зато наш бухгалтер Елена Валерьевна готовила очень грамотные расчеты по задолженности, которые ответчики так и не смогли опротестовать.

Я впервые работала в суде самостоятельно. До этого Петр Иванович Осичанский (председатель ППО РПСМ г. Владивостока – прим. «МПВ») пару раз брал меня с собой на слушания, чтобы я хотя бы атмосферу суда почувствовала, ну, а потом, как в детстве с Есениным поступили его дядя: меня бросили в воду и сказали: «Плыви».

Было страшно?



– На последних слушаниях против меня выступали три адвоката, представляющие интересы судовладельца. Один из них был очень грамотный, и мы особенно тщательно готовились к каждому следующему судебному заседанию. А их было, наверно, штук восемь.

Пожелания морякам



– Мы стоим в самом начале долгого и сложного пути. Нам предстоит еще пройти ряд апелляционных инстан-

ций, не говоря о вновь появляющихся жалобах. Но начало уже положено, и благодаря мощной юридической поддержке нашего головного офиса в Москве мы надеемся выстоять следующий этап этих нелегких поединков.

А что касается моряков и пожеланий, я повторяю эти слова в нашем офисе каждый день. В первую очередь, всегда смотрите то, что вы подписываете при трудоустройстве, обратитесь в профсоюз за разъяснениями, если они вам требуются, и вам что-то непонятно. Ведь решать большинство проблем гораздо проще превентивными мерами, а не околачиваться в судах месяцами, а то и годами.



Перед инспекцией в рамках Недели действий, Санкт-Петербург, 2013 г. Проблемы на судах, с которыми сталкивается большинство профсоюзных инспекторов в России и за рубежом, стандартные: это невыплата заработной платы, помощь в организации репатриации, жалобы по получению травм и компенсаций по смерти на судах как под национальным, так и удобными флагами.

СПУСТЯ 30 ЛЕТ МОРЯКОВ НАГРАДИЛИ



Члены экипажа теплохода «Красногвардейск», принимавшие участие в спасении моряков-подводников атомного подводного крейсера «К-219» в октябре 1986 года, приказом Министра обороны Российской Федерации награждены медалью Министерства обороны РФ «За укрепление боевого содружества».

Вот имена девяти героев с указанием должностей, которые они занимали на судне:
Вяхирев Михаил Владимирович – первый помощник капитана;
Гаврилов Дмитрий Сергеевич – судовой врач;
Глухарев Александр Леонтьевич – электромеханик;
Гузь Виктор Петрович – второй помощник капитана;
Замигулов Рафаил Шалкатович – третий помощник капитана;
Захаров Дмитрий Юрьевич – второй радист;
Петухов Александр Алексеевич – исполняющий обязанности боцмана;
Рошин Юрий Сергеевич – второй электромеханик;
Рыбаков Александр Викентьевич – начальник радиостанции.

Медали и удостоверения уже направлены в Главное командование Военно-Морского Флота для организации вручения, – сообщил председатель Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков (БТО РПСМ) Александр Бодня. – Спустя практически 30 лет награды найдут героев, с чем я их искренне поздравляю.

Т/х «Красногвардейск» – одно из судов Балтийского морского пароходства (БМП), пришедшее на помощь к всплывшей подводной лодке «К-219». Авария с подводным крейсером стратегического назначения тогда наделала много шума. В результате взрыва одной из шестнадцати ракет на борту подводной лодки возник пожар, который мог привести к взрыву ядерного боезапаса, ядерной энергетической установки и сильнейшему заражению океана. Трое моряков-подводников погибли в ракетном отсеке. Трюмный матрос Сергей Преми-

нин сумел вручную заглушить ядерную энергетическую установку ценой своей жизни. Впоследствии ему посмертно было присвоено звание Героя России.

– После трагедии в ответ на запрос Министерства морского флота СССР начальник БМП В. И. Харченко и его заместитель по безопасности мореплавания Г. Н. Чистов направили в Москву список на представление к награждению государственными наградами отличившихся моряков при спасении экипажа «К-219», – рассказал А. Бодня. – Но награждение моряков-балтийцев так и не состоялось.

В СССР сам факт происшествия тщательно скрывался, не говоря уже о самой спасательной операции. Считалось, что это не красит великую державу. Потом грянули всем известные события, связанные с развалом страны, и всякое упоминание о трагедии сошло на нет.

– Между тем только благодаря проявленному мужеству и героизму членов экипажей подводной лодки «К-219» и теплохода «Красногвардеец» удалось чудом избежать ядерной катастрофы, – подчеркнул председатель БТО РПСМ.

Однако чиновникам все же пришлось вспомнить о «К-219 и ее спасителях. Произошло это после того, как представители Российского профсоюза моряков предали широкой огласке практически неизвестные подробности спасения экипажа АПЛ, которое проходило в тяжелых условиях. В распоряжении РПСМ оказались уникальные документы и самое главное – свидетельства реальных участников того события.

Историей заинтересовались СМИ. В «Новой Газете» была опубликована статья «25 лет награды ищут героев» – писателя, офицера-подводника, автора «72 метров» Александра Покровского.

Также прошли сюжеты по телевидению в связи с поднятой профсоюзом темой, в том числе и по вопросу награждения государственными наградами, которые заслужили участники спасательной операции.

– На протяжении нескольких лет профсоюз направлял обращения во всевозможные инстанции, чтобы моряков удостоили наград, – продолжил Александр Бодня. – Многих из тех, кто спасал подводников, уже нет в живых. Скончались капитан «Красногвардейска» Евгений Данилкин, капитан-наставник БМП Л. Я. Будылкин, на которого, кстати, было возложено командование спасательными работами.

Обращения направлялись Президенту России Владимиру Путину, руководителю администрации Президента РФ Сергею Иванову, на тот момент министру обороны РФ Анатолию Сердюкову и многим другим. В ответ приходили лишь отписки.

Мы прекрасно понимали, что спустя почти 30 лет добиться награждения моряков – задача не из легких, – рассказал А. Бодня. – Чиновники различных ведомств и организаций, куда мы направляли письма, находили различные предлоги, чтобы оставить моряков без наград.

И все-таки эта неприступная стена пала под натиском неоспоримых фактов, сохранившихся документов, вскрытых новых обстоятельств, касающихся проведенной спасательной операции с участием моряков БМП, благодаря настойчивости, которую проявил профсоюз по вопросу награждения главсостава и Сергей Шойгу, сменивший А. Сердюкова на должности министра обороны.

– По такому случаю все награжденные соберутся в офисе БТО РПСМ, и мы поздравим их с заслуженными наградами, и вспомним тех, кто не дождал до этого дня, – добавил Александр Бодня. [↓](#)

ОЛЬГА, ОЛЬГА, РАШЕН ОЛЬГА!

Ольга Ананьина, инспектор МФТ в Новороссийске, по итогам прошлого года стала миллионершей. В смысле, помогла морякам получить зарплату на 2,5 млн долларов.

Система подтверждения подобных выплат в МФТ является процедурой строгой отчетности и тщательно документируется. Прежде инспекция МФТ в Новороссийске обеспечивала выплату задолженности примерно на 800 тыс. долларов в год. А тут – своеобразный рекорд. В чем же причина? Ее объясняет О. Ананьина в интервью изданию ЮТО РПСМ «Профсоюзная Морская газета».

– На мой взгляд, это прямой результат работы Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC-2006). Не зря ее называют «Биллем о правах моряков», – говорит Ольга Ананьина.

Конвенция действует с 20 августа прошлого года, и почти сразу она начала приносить результаты. Суда-нарушители задерживают в российских портах до тех пор, пока долги перед экипажами не гасятся в полном объеме. Есть и региональные особенности. На Черном море основные поставщики рабочей силы на флот, кроме нашей страны, – Украина, Турция и Грузия. Но именно эти страны не подписали MLC-2006, что усугубляет ситуацию.

Теперь заход в Россию для обманутых моряков всего региона – это еще и шанс найти справедливость.

В Новороссийске, самом крупном порту страны, входящем в полусотню крупнейших в мире, конвенция работает буквально с первых дней. И от этого в первую очередь выиграл сам порт: многие «ржавые корыта», от которых за милю несет аварией, теперь попросту избегают заходить сюда. То же самое можно сказать про порт Темрюк: с конца августа здесь уже трижды задерживали теплоходы из-за несоблюдения судовладельцем требований сразу нескольких конвенций, и, конечно же, MLC-2006. Последним стало судно «Maxim» (флаг Белиза) с русско-украинским экипажем на борту. Оно принадлежит компании «Kent Shipping», печально известной своими массовыми невыплатами заработной платы.

– За последние полгода на меня обрушился шквал обращений со всего Юга России. Хуже всего положение дел с правами моряков в Астрахани. Здесь мизерные оклады, так ведь и их не платят, – рассказывает инспектор МФТ.

– Порой моряки просто шлют мне SMS, которые для непосвященных выглядят как шифровки с фронта: в сокращенном виде перечень фамилий, должностей и цифр с суммами долга.

Последний такой случай – история с сухогрузом «Zangan-3». Проблему экипажа с двухмесячными долгами по зарплате пришлось решать в самый канун Нового года. 31 декабря Ольга Ананьина вела переговоры с судовладельцем – компанией «Volga Shipping Ltd.». Случай действительно тяжелый: кроме задолженности по зарплате на «Zangan-3» есть и другие проблемы. А чему удивляться: балкеру 44 года, экипаж не успевает дыры латать.



Ольга Ананьина:

«Наконец-то основная масса плавсостава стала обращаться в профсоюз со своими проблемами до списания с судна, а не после. Пока работник находится на борту, рычагов давления на судовладельца, а значит, и шансов вырвать присвоенные им зарплаты, гораздо больше. Теперь осталось добиться, чтобы моряки запомнили, как дважды два: получать зарплату они должны месяц в месяц и не верить никаким байкам судовладельцев. Нельзя копить задолженность по заработной плате за весь контракт. Ведь чем больше сумма, тем трудней и дольше ее возвращать».

Итогом непростых переговоров стали возвращенные морякам \$25 тысяч. Для экипажа многострадального сухогруза эти деньги – лучший новогодний подарок.

Еще одна тенденция последнего времени, которую отмечает Ольга Ананьина, – моряки стали грамотней.

– Наконец-то основная масса плавсостава стала обращаться в профсоюз со своими проблемами до списания с судна, а не после, – продолжает инспектор МФТ. – Пока работник находится на борту, рычагов давления на судовладельца, а значит, и шансов вырвать присвоенные им зарплаты, гораздо больше. Теперь осталось добиться, чтобы моряки запомнили, как дважды два: получать зарплату они должны месяц в месяц и не верить никаким байкам судовладельцев. Нельзя копить задолженность по заработной плате за весь контракт. Ведь чем больше сумма, тем трудней и дольше ее возвращать.

На Юге этого добиться сложнее, чем где бы то ни было. Ведь здесь правилам

цивилизованного судоходства противостоит такая неистребимая вещь, как вековая практика. Купцы на Черном море всегда расплачивались по итогам «хождения за три моря». Но ведь и слово их было гораздо более надежным, чем иные сегодняшние бумаги с печатями. Однако моряки по-прежнему зачастую свято верят своему судовладельцу и входят в его сложное финансовое положение, забывая при этом про свое, и кредитуют его своим трудом по полгода.

Недобросовестный судовладелец прекрасно прячется как под удобным, так и под российским флагом.

– В прошлом году мой личный «черный список» возглавили компании «Kent Shipping» (она же «Sailtrade») и «Rosshrcom LLC» (она же «Донречфлот»), – говорит Ольга Ананьина. – В основном они работают с русско-украинскими моряками. В ход идут достаточно простые схемы: они находят отчаявшихся безработных

ребят – как правило, это работники разорившихся речных пароходств – и сулят им гигантскую «черную» зарплату в долларах, но в конце рейса. А по истечении контракта их просто вышвыривают на берег без копейки и набирают вместо них новых бедолаг. Вот такая бесконечная карусель. Поэтому я не устаю повторять морякам: прежде чем радостно паковать чемоданы, возьмите контракт и сходите с ним в профсоюз. Там вам укажут не только на «подводные камни» документа, если они в нем есть, но и просветят насчет репутации судовладельца, на которого вы собираетесь работать.

Рекордные суммы с боем выбитых морских зарплат говорят об одном: поток моряков, обманутых работодателями, не иссякает, поэтому в защите трудовых прав моряков инспектор МФТ всегда работает вместе с представителями Российского профсоюза моряков (РПСМ). [↓](#)



На Черном море основные поставщики рабочей силы на флот, кроме России, – Украина, Турция и Грузия. Но именно эти страны не подписали MLC-2006, что усугубляет ситуацию. Теперь заход в Россию для обманутых моряков всего региона – это еще и шанс найти справедливость.

ВНИМАНИЕ! ПРОБЛЕМНЫЕ КОМПАНИИ!

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и Международная федерация транспортников (МФТ) продолжают публиковать названия компаний, где условия труда членов экипажей морских судов далеки от идеала.

Судоходные компании, представленные ниже, объединяют несколько вещей: регулярные задержки по зарплате морякам, двойная бухгалтерия, проблемы с репатриацией и старый флот, задействованный на Черном, Каспийском и Азовском морях.

Кроме того, ни одна из названных компаний не имеет коллективного договора, одобренного МФТ.

РПСМ и МФТ настоятельно рекомендуют воздержаться от трудоустройства на теплоходы всех перечисленных судовладельцев:

«**ROSSHPCOM LLC**»: все суда под флагом России, Мальты и Белиза;

«**KENT SHIPPING**» («**SAILTRADE**»): все суда под флагом России и Белиза;

«**VOLGA SHIPPING LTD.**» (АСТРАХАНЬ, РОССИЯ):

судно «Zangan-3»;

«**FLAGSHIP MARITIME LTD**»:

судно «Sormovskiy 119»;

«**FERU SHIPPING**»: суда «Santa Elena» и «Polkovnik Fesenko V.K.»;

«**UNITED CARGO FLEET LTD**»:

все суда;

«**PRIME MARITIME LTD**»: суда

«Roksolana 1» и «Roksolana 2»;

«**MARSHIP**»: практически все суда;

«**BALTIC TRANSSERVICE**»:

практически все суда;

«**PARTNER SHIPPING LTD**»:

практически все суда;

«**MOSKAM SHIPPING**»: практически все суда;

«**VTS-TRANS CO LTD**»: судно «Vatan-1»;

«**MD SHIPPING CO**»: практически все суда;

«**BALTRECHFLOT LTD**»: практически все суда;

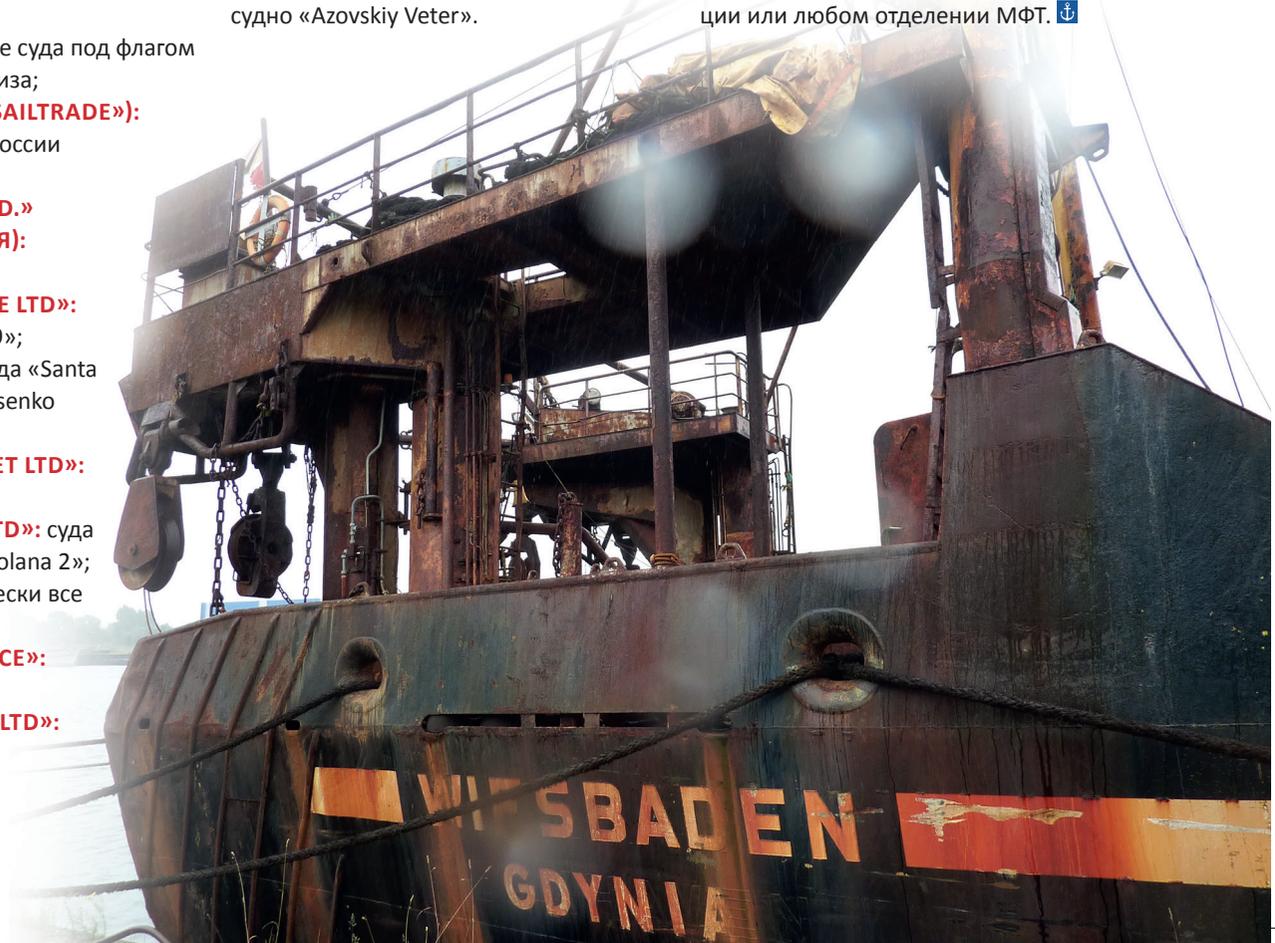
«**OTONIO SHIPMANAGEMENT CO LTD**»: судно «Куме»;

«**UMAR DENIZCILIK**»: судно «Spiridon»;

«**GBB MINING LTD**»: судно «Tyumen-1»;

«**CHANNEL VENTURE HOLDINGS LTD**»: судно «Azovskiy Veter».

Российский профсоюз моряков напоминает, что вы можете избежать проблемных ситуаций и обезопасить себя не только от задолженностей по зарплате, но и, возможно,泊беречь свое здоровье и даже сохранить жизнь, если до отправления в рейс заранее узнаете, что из себя представляет будущий работодатель, на каком теплоходе предстоит работать, и есть ли у компании пятна на репутации. Эту информацию вы можете получить в своей членской профсоюзной организации или любом отделении МФТ. 





ПАЦИЕНТ СКОРЕЕ ЖИВ

«Росатом» взялся за реанимацию атомного лихтеровоза «Севморпуть». Планируется, что выведенный было из эксплуатации, лихтеровоз вернется в строй в феврале 2016 года. Первичный доковый осмотр и работы по подготовке судна к восстановлению были произведены в январе на ОАО «СРЗ 82» в поселке Росляково, а сейчас атомоход уже вернулся на базу «Атомфлота», где ждет погрузки ядерного топлива.

В конце декабря прошлого года гендиректор госкорпорации «Росатом» С. Кириенко подписал приказ о восстановлении атомного лихтеровоза-контейнеровоза «Севморпуть». Таким образом, судно, которое уже было вычеркнуто из регистрационной книги судов и ожидало участи быть порезанным на гвозди, снова начнет работать. Как говорят в «Росатоме», «задачи перед атомным контейнеровозом-лихтеровозом будут стоять в том числе и коммерческие. Это традиционное обеспечение Северного завоза и новые проекты, такие как участие в освоение шельфа и разработке Павловского месторождения свинцово-цинковых руд на Новой Земле, а также задачи по линии Минобороны – обеспечение развертывания присутствия военных группировок в Арктике, восстановление инфраструктуры аэродромов на архипелагах Новосибирских островов, Земли Франца Иосифа и других районов крайнего Севера». По оценке специалистов, срок выполнения восстановительных

работ – полтора года, а стоимость – полтора миллиарда рублей.

Вообще судьба лихтеровоза заслуживает отдельного описания. Ледокольно-транспортное судно с ядерной энергетической установкой было построено на Керченском судостроительном заводе «Залив» им. Б. Е. Бутомы. На постройку потребовалось шесть лет, и в эксплуатацию «Севморпуть» был принят 31 декабря 1988 года. В первое время эксплуатации судно работало на международных линиях Одесса – Вьетнам – Владивосток и Владивосток – КНДР. Впоследствии несколько лет обеспечивало грузоперевозки на линии Мурманск – Дудинка – Мурманск. «Пробег» лихтеровоза с момента подъема флага составляет 302 000 миль.

«Неприятности» у судна начались, как и у всех в нашей стране, с переходом на рыночную экономику. Окончательно и бесповоротно судно стало к причальной стенке в 2007 году. С тех пор чего только с ним не собирались сделать. Например, Мурманское мор-

ское пароходство заявляло о намерении переоборудовать лихтеровоз в плавучее буровое судно. План переоборудования объяснялся тогдашним оператором отсутствием высокотарифных грузов для лихтеровоза. Однако в феврале 2008 года последовало заявление об отмене проекта, а все суда ММП с атомной силовой установкой были переданы другому оператору – во ФГУП «Атомфлот». Но на тот момент и это не помогло. В октябре 2009 года генеральный директор «Атомфлота» Вячеслав Рукша заявил, что «лихтеровоз Атомфлота „Севморпуть“ стоит без работы, и если такая ситуация сохранится и в 2010 году, то придется сдать его на иголки».

Руководство Росатомфлота рассматривало все возможные варианты его дальнейшего использования – и как буровое судно, и как плавучую фабрику для рыбаков, и как мощное снабженческое судно для военно-морского флота, и как судно для арктических исследований. Существовали даже договоренности об использовании «Севморпути» в качестве балкера для перевозок железорудного концентрата из Мурманска в порты Китая. Но в силу специфики ядерного судна и аварии на АЭС Фукусима разрешения на заходы в порты Китая, Южной Кореи и Японии так и не были получены.

В общем, в 2010 году В. Рукша заявил о том, что эффективной транспортной задачи для «Севморпути» пока нет,

и что нецелесообразно дальше содержать судно в эксплуатационном резерве с расходами более 60-65 миллионов рублей в год. «Судно должно быть выведено в холодный отстой с сокращением экипажа, который содержит его в эксплуатационном резерве, и с перспективами будущей утилизации. Сегодня мы не имеем возможности эксплуатировать судно с заведомыми убытками, чтобы что-то кому-то доказать. Мы должны понимать, что если судно неэффективно, то оно должно быть остановлено, чтобы дать дорогу новым задачам и проектам», – сказал чиновник. Официальная страница регистровой книги РМРС с данными по атомному лихтеровозу «Севморпуть», ИМО № 8729810, содержит запись: «Исключено из регистровой книги судов с 02.08.2012».

Но сегодня ситуация изменилась, и, образно выражаясь, заглушенный реактор запустили заново. Во всяком случае «Росатом» официально заявляет о том, что полномасштабные ремонтные работы по восстановлению судна планируется начать в марте этого года, и что «продолжается формирование экипажа атомного лихтеровоза». А вот здесь интересно.

Специалистов для гражданского атомного флота традиционно готовила ГМА им. С. О. Макарова, однако, насколько известно, так называемого свободного набора курсантов на кафедре судовых ядерных энергетических

установок нет уже три года – кафедра доучивает старшекурсников. «Атомфлот» больше не подписывает с «Макаровкой» соглашений на целевую подготовку специалистов. Официальной версии отказа сотрудничать с единственным в стране вузом, где учат работать именно на атомоходах, нет, а по неофициальной – «макаровские» выпускники-атомщики обходятся слишком дорого: и содержать их весь срок обучения накладно, и зарплату они по той высокой просят. Так что с уникальной специализацией может получиться, как и с лихтеровозом: сначала загубят, потом будут реанимировать. Но это уже совсем другая история. 



Рукша В. В.:

«Мы не имеем возможности эксплуатировать судно с заведомыми убытками, чтобы что-то кому-то доказать».

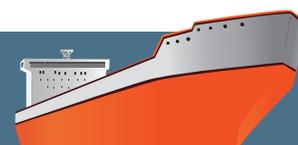
СПРАВКА:

Атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть»

Тип судна – одновинтовой, однопалубный атомоход с избыточным надводным бортом, баком, носовым расположением жилой надстройки, промежуточным расположением машинного отделения и реакторного отсека, с наклонным форштевнем ледокольного типа, крейсерской кормой, срезанной в надводной части по форме транца. Судно способно самостоятельно

идти в сплошных ровных ледяных полях толщиной до 1 метра со скоростью около двух узлов. Корпус разделен 11 поперечными водонепроницаемыми переборками на 12 отсеков, в числе которых 6 грузовых трюмов. Всего судно может взять на борт 74 лихтера грузоподъемностью по 300 тонн или 1328 двадцатифутовых

контейнеров. Прочность люковых закрытий позволяет перевозку на них загруженных лихтеров массой по 450 тонн каждый, установленных в два яруса по высоте, или 20 и 40 футовых контейнеров международного стандарта в три яруса по высоте с максимальной допустимой массой каждого контейнера 20,3 и 30,5 тонн соответственно.



ОЛЕГ ХЛОПОТОВ – автор фотографий, присланных на фотоконкурс «По морям, по волнам. Фотография с биографией» (подробности на www.sur.ru). Работает зимним механиком на т/х «Ямал», это его первый контракт в должности. До этого, говорит Олег, «ходил кадетом и мотором». Летом 2012 года на т/х «ORTELIUS» ходил в Арктику, возили туристов «на курорт». Пассажиров брали на Шпицбергене каждые 10 дней.



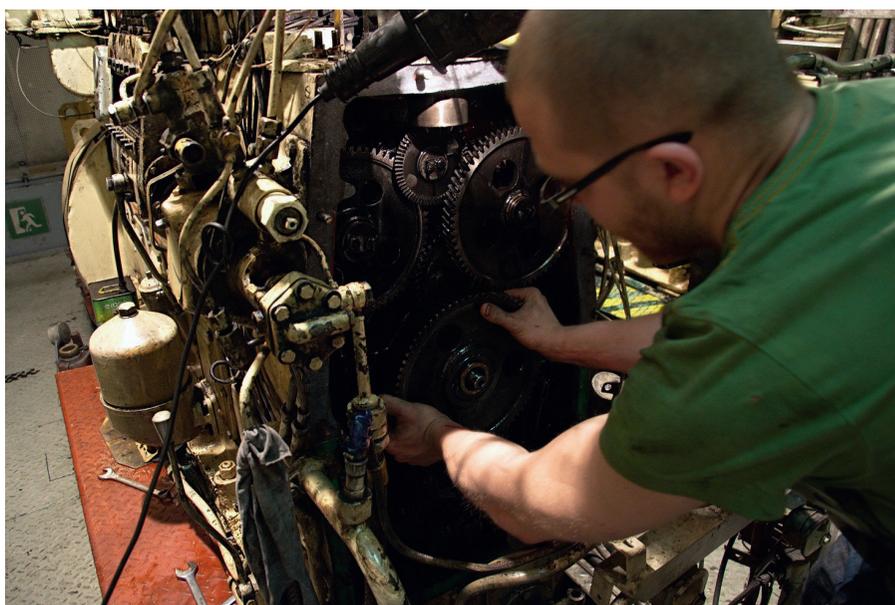
В порту в Германии

ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ.

ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ.



Т/х «Ямал». «На пути в динамочную иду выполнять судовой долг, а именно: на «динамке» – дизель-генераторе дергал крышку цилиндра (замена прокладки)».



«Новая проблема: слетела с зацепления шестерня колен вала, копаюсь в «гитаре» (в блоке шестерен. 4-го меха здесь нет, так что его обязанности еще и его на мне. Бывало по 8-10 часов копаешься в железе, но уже привык».



Арктика. Вылазка.



Ледовый трезубец.

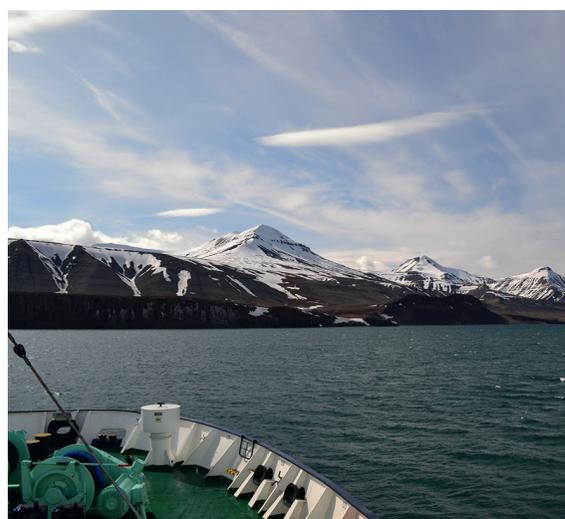


2-й повар т/х « ORTELIUS».

«Однажды наш повар приготовил уху ... с ананасами. Вы когда-нибудь пробовали уху с ананасом?.. И не надо! Вкус на изысканного любителя – экстремала. Думаю, просто кок решил расширить свои горизонты в готовке, или удивить всех этим шедевром. В результате все были ему нескончаемо благодарны (команда насчитывает человек 20-25: славяне, филиппинцы, австралийцы, индонезийцы). Правда, после экспериментов он на нас не ставил.



Шотландская чайка.



Норвегия. Фьорды

ЗАКОН, ИЗМЕНИВШИЙ МИР

Что было вначале – законы отдельной страны или международные нормы? Однозначно ответить на этот вопрос также трудно, как решить дилемму: что было раньше – яйцо или курица. Национальное и международное законодательства настолько тесно связаны между собой, что изменения чего-то одного обязательно влекут за собой изменение другого. Хотя, бесспорно, есть такие национальные законы, которые переписывают всю картину мира заново. Среди них, несомненно, особое место занимает «Seamen’s Act» («Закон о моряках»), принятый в Соединенных Штатах Америки в 1915 году, то есть еще до основания Международной организации труда. Преувеличением не будет сказать, что этот документ совершил настоящую мировую революцию в масштабах всей отрасли.

КАК РАБЫ

О положении моряков в США в конце XIX века очень точно высказался Эндрю Фурузет (Andrew Furuseth, 1854–1938), один из профсоюзных лидеров того времени, основатель Профсоюза моряков тихоокеанского побережья (Seamen’s Union of the Pacific): «Меня, как и любого другого моряка, можно упрятать за решетку – все равно хуже уже не будет, поскольку наша жизнь на борту сравни тюремной: ютимся, как в клетке, еды дают ровно столько, чтобы с голоду не умерли. Да и к одиночеству... наш народ привычный».

Трудно поверить, но дела обстояли именно так. Вместе с техническим прогрессом и развитием судоходной отрасли к концу XIX века ужесточилась и конкуренция на рынке морских перевозок. Как следствие, появилась тенденция экономить на всем, чем можно. Как это, к сожалению, водится до сих пор, судовладельцев больше заботили сохранность груза и судна, нежели сами моряки. В американских портовых городах было полно людей, готовых на любую работу, и судовладельцы не испытывали затруднений в подборе экипажа. На борту судов в то время легко можно было встретить людей без какого-либо опыта работы в море, да к тому же разных по национальности, порой, даже не понимающих друг друга. Законодательно это не было запрещено, а ущерб, если таковой случался, возмещался страховыми компаниями. Таким образом, судовладельцы ничем не рисковали, нередко отправляя в море судно с неподготовленным экипажем.

Плохая пища, низкая заработная плата, телесные наказания за провинности и высокая конкуренция со стороны приезжавших в Америку в поисках лучшей доли выходцев из Старого Света, – все это было обычным делом на судне под звездно-полосатым флагом. Нельзя сказать, что народ это устраивало, но в ответ на гневные выступления профсоюзных объединений моряков, требующих улучшения своего положения, судовладельцы закручивали гайки еще туже. В 1886 многие американские судоходные компании объединились в ассоциации и учредили морские конторы. С тех пор человек, желающий работать в море, мог наняться на судно только через них, а там на него заводили мореходную книжку, в которую капитаны судов заносили сведения о сделанных рейсах и занимаемых должностях, а также давали свои комментарии о профессиональных и личных качествах моряка. Если работник жаловался на качество питания, притеснения со стороны старших офицеров или покидал судно до окончания контракта по причине невыносимых условий, в книжку ему ставилась неудовлетворительная отметка, что отбивало охоту отстаивать свою правоту не только у ее обладателя, но и у его коллег-моряков.

Что касается закона, то он почти никак не защищал моряка как работника, а даже наоборот давал судовладельцу право посадить члена экипажа за решетку за то, что тот посмел покинуть судно во время действия своего контракта. Причем, неважно, по какой причине. Трактовалось это, ни больше ни меньше, как преступление против

государства флага, а потому и тюремные сроки грозили серьезные. С моряками особо не церемонились: согласно заключенным межгосударственным соглашениям, их могли задержать практически в любом порту мира и отправить для дальнейших разбирательств по месту найма в кандалах, как рабов. Это при том, что рабовладение в США было отменено в 1865 году. Звучит, конечно, дико, но тогда это было в порядке вещей, и судовладельцы даже мысли не допускали о том, что правила игры могут измениться. Но это все же случилось.

ПРОСТОЙ НОРВЕЖСКИЙ ПАРЕНЬ

Эндрю Фурузет родился на небольшой ферме в пятидесяти километрах от города Христиании, нынешней норвежской столицы Осло. Он был пятым ребенком из десяти в семье смотрителя шлюзов Андреаса Нильсена. Доходы герра Нильсена были очень низкими, и семья постоянно страдала от нищеты – мясо дети видели, только если глава семейства удачно ходил на охоту. Когда Эндрю исполнилось восемь, его отдали в работники к богатому фермеру. Тот заметил, что мальчик довольно смыслен и тянется к знаниям, и устроил его в частную лютеранскую школу. В шестнадцать лет Фурузет уехал в столицу, поступил на службу в магазин и параллельно стал слушателем специальных курсов, прохождение которых открывало ему дорогу в военное училище. Учеба давалась ему легко, к тому же он обладал талантом усвоения иностранных языков. К двадцати годам Фурузет свободно говорил на английском, немецком, французском и голландском языках, что позволило ему существенно увеличить свой заработок.

Но военным он так и не стал.

В двадцать один год Эндрю решил, что будет моряком, и долгое время работал на норвежских, шведских, английских и американских торговых судах, пока в порту Сан-Франциско он не ушел с борта британского судна, пришедшего из Калькутты, чтобы поступить в компанию, занимающуюся промышленным рыболовством на реке Колумбия. Проведя несколько лет в морях и ис-

пытав на собственной шкуре жестокие условия морской жизни, Фурузет сошел на берег с твердым намерением их изменить.

В 1885 году Фурузет вступил в только что образовавшийся в Сан-Франциско профсоюз Coast Seamen's Union, как он сам говорил, чтобы иметь возможность сообща бороться и отстаивать права моряков. В 1887 году его избирают на главный пост – он становится секретарем CSU.



Эндрю Фурузет :
«Меня, как и любого другого моряка, можно упрятать за решетку – все равно хуже уже не будет, поскольку наша жизнь на борту сравни тюремной: ютимся, как в клетке, еды дают ровно столько, чтобы с голоду не умерли. Да и к одиночеству... наш народ привычный».

ПРОФСОЮЗ В ЗАКОНЕ

Фурузет, безусловно, обладал качествами настоящего лидера, способного не только достичь поставленных задач, но и объединять вокруг себя людей. Будучи повторно избранным главой CSU, он в первую очередь положил конец распрям между его организацией и профсоюзом моряков парусного флота (Steamship Sailor's Union). Парусный флот уходил в прошлое, отрасль модернизировалась бешеными темпами, и как только на какое-нибудь парусное судно ставили паровой двигатель, между профсоюзами начиналась склока за то, в какой профсоюз теперь идти морякам с этого судна.

Для Фурузета было совершенно очевидно: моряк одинаково бесправен что под парусом, что в кочегарке, а посему добиться улучшения жизни можно только сообща. Результатом его работы стало объединение в 1891 году CSU и SSU. Вместо двух ссорящихся профсоюзов моряки получили многочисленный и крепкий профсоюз Sailor's Union of the Pacific (SUP) – Профсоюз моряков тихоокеанского побережья.

Для Фурузета совершенно ясно было и то, что пока в стране законодательно не установлен какой-либо минимальный стандарт, обеспечивающий достойные условия труда для моряков и возможность защиты своих трудовых и человеческих прав, положение не изменится. А значит, нужен ЗАКОН, где было бы расписано все, начиная от требований к квалификации и заканчивая длительностью рабочего времени и порядком выплаты заработной платы. Всю свою дальнейшую жизнь Фурузет посвящает претворению в жизнь такого закона.

Первая попытка была предпринята в 1892 году, когда SUP собрал комитет для разработки изменений в действующее законодательство. Результатом этого стало официальное обращение к Конгрессу США, содержащее в себе почти тридцать поправок в национальные законы. Большинство из них относились к усилению ответственности судовладельцев, а также устанавливали нормы питания для экипажа, две вахты для палубной команды, и немного смягчили наказание за самовольный уход

с судна, отсутствие на работе без уважительной причины и неподчинение приказам офицеров.

Первое слушание законопроекта состоялось весной 1894 года. Фурузет был шокирован тем, что большинство конгрессменов совершенно ничего не знали о том, как идут дела в морской отрасли. Тем не менее то внимание, с которым слушали его доклад, и множество вопросов, поступивших от слушателей, давали надежду на то, что правительство все же обратит свой взор на моряков. Так и случилось – при помощи сенатора Джеймса Магуайра большинство поправок приняли, документ был подписан президентом США в феврале 1895 года и получил название «Закон Магуайра».

И хотя «Закон Магуайра» стал однозначной победой профсоюза, он устраивал Фурузета лишь отчасти. К концу того же года Фурузет возвращается в Вашингтон, чтобы продолжить работу по внедрению в законодательство оставшихся поправок. В профсоюзе были уверены – закон должен охватывать все аспекты работы моряка: и квалификацию членов экипажей, и национальный состав, и порядок найма, и компенсации за потерю трудоспособности, а главное – отменить телесные наказания и уголовное преследование



Слева на фото – Э. Фурузет. В центре – сенатор Роберт Лафоллет, представлявший в Конгрессе США законопроект, регулирующий труд моряков. Когда 4 марта 1915 г. закон был принят и подписан Президентом США, некоторые газеты того времени называли его «законом Лафоллета». Тем не менее, в историю он вошел под названием «Seamen's Act».

моряка за уход с судна. Фурузет месяцами пропадал в Вашингтоне, лоббируя профсоюзные интересы, и добился рассмотрения своего законопроекта, заручившись поддержкой калифор-

нийского сенатора Стивена Уайта. В 1898 году «Закон Уайта» прошел слушания в Конгрессе и хотя претерпел значительные изменения, был подписан Президентом.



Полное название «Seamen's Act» звучит как: «An Act to promote the welfare of American seamen in the merchant marine of the United States; to abolish arrest and imprisonment as a penalty for desertion and to secure the abrogation of treaty provisions in relation thereto: and to promote safety at sea» – «Закон об обеспечении жизни и быта американских моряков на судах торгового флота США, отменяющий как арест и заключение под стражу за самовольное оставление судна, так и выполнение в соответствии с этим государственных обязательств перед другими странами в рамках заключенных соглашений, направленный на обеспечение безопасности мореплавания».

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Несмотря на то, что оба закона, принятых при непосредственном участии Эндрю Фурузета, безусловно, облегчили жизнь моряков, профсоюзный лидер опять не был удовлетворен. Да, «Закон Магайра» отменял тюремное заключение для моряка, самовольно покинувшего судно, работающее в каботаже, но Фурузету было нужно, чтобы свободу выбора получил любой моряк, независимо от того, работает ли он вдоль родных берегов или ходит за три моря, и какой он национальности.

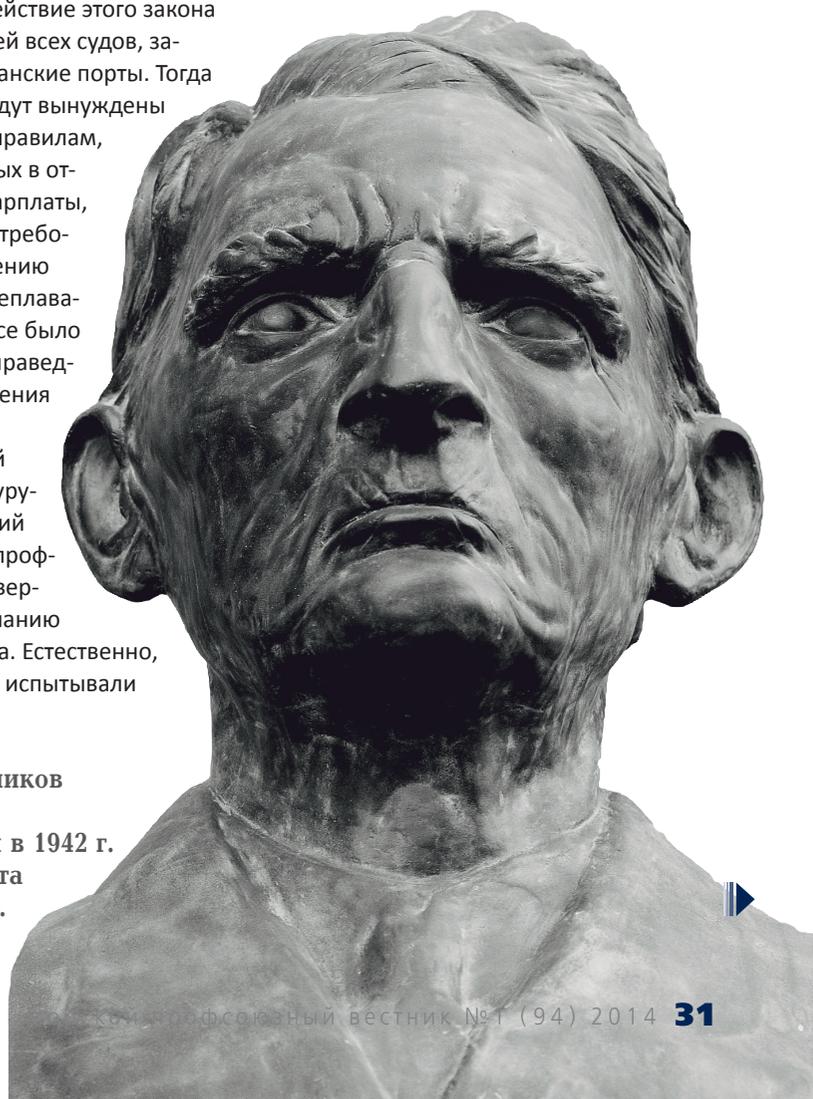
В 1908 году Фурузет принял участие в VI Конгрессе Международной федерации транспортников (МФТ) в Вене. Проблемы моряков во всем мире, понял он, были одинаковыми. Именно после поездки в Вену Фурузет приходит к выводу, что американским морякам нужны не поправки, а отдельный закон о моряках, который бы сделал их по-настоящему свободными и гарантировал соблюдение их прав и создание достойных условий труда. Необходимо распространить действие этого закона на членов экипажей всех судов, заходящих в американские порты. Тогда судовладельцы будут вынуждены играть по общим правилам, на условиях, единых в отношении ставок зарплаты, качества питания, требований по обеспечению безопасности мореплавания и т.д., чтобы все было по-честному, по справедливости с точки зрения конкуренции.

Возглавляемый к тому времени Фурузетом американский Международный профсоюз моряков развернул широкую кампанию за принятие закона. Естественно, судовладельцы не испытывали

Один из памятников Э. Фурузету был установлен в 1942 г. на причале порта Сан-Франциско.

воодушевления по этому поводу: они обвиняли представителей профсоюза в преследовании личных интересов, утверждали, что новые стандарты подготовки потребуют больших затрат и «съедят» отрасль. Борьба шла не на жизнь, а на смерть, но закончилась победой моряков. 4 марта 1915 года Президент США Томас Вудро Вильсон, несмотря на колоссальное давление морского бизнеса, подписал «Закон о моряках» – «Seamen's Act». Цель была достигнута. Фурузет, шедший к ней почти четверть века, обратился к морякам с такими словами: «Я вас поздравляю... Мы получили свободу и веру в светлое будущее».

«Закон о моряках» представлял собой самый настоящий... коллективный договор. Современные моряки понимают, что это такое. Только распространялся он на всех моряков, находящихся на территории США. Документ предусматривал стандарты, касающиеся питания, жилых помещений на борту, рабочего времени в море и во время нахождения судна в порту, выплаты



заработной платы, несения вахты, безопасности мореплавания, обеспечения судов спасательными шлюпками, получения медицинского свидетельства, подготовки плавсостава. Также закон устанавливал, что 75% экипажа должны понимать команды, которые отдаются офицерами – т. е. моряки должны, как минимум, общаться на одном языке. Кроме того, законом определялся порядок репатриации в случае списания члена экипажа в иностранном порту

вследствие травмы или болезни, и ответственность за его исполнение возлагалась на диппредставительство США.

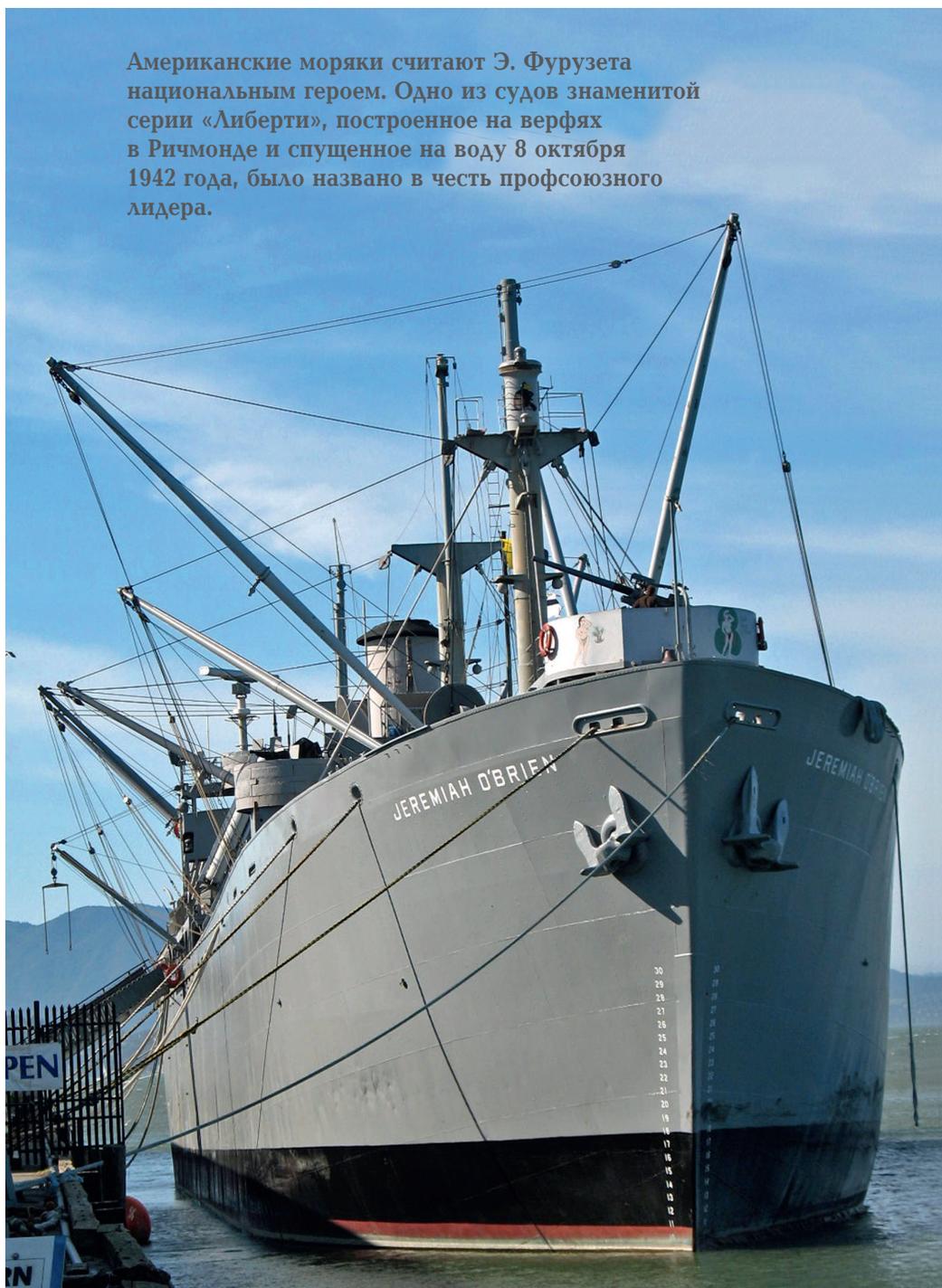
«Seamen's Act», несомненно, способствовал переходу морского судоходства на более качественный уровень. Впоследствии «Закон о моряках» стал предметом обсуждений на международных трудовых конференциях Лиги Наций, а потом и МОТ. В них принимал участие и Эндрю Фурузет. Теперь главной задачей он считал распространение

на всех моряков в мире основных принципов, заложенных в американском национальном законе, на основе Конвенций МОТ. Что ж, так оно, собственно, и получилось... 

**«Seamen's Act»
до сих действует.
Конечно, некоторые
его положения**

**впоследствии были
пересмотрены. В этих
целях принимались
соответствующие
законы, в частности,
«Закон о торговом
судоходстве» 1920 года
(Merchant Marine Act),
более известный
как «Закон Джонса»
(Jones Act), которые
как вместе, так
и по отдельности,
формируют
законодательную
базу торгового флота
США. Однако пункт,
запрещающий
преследовать
моряков за досрочное
расторжение
контракта, в том
числе и со стоящих
в американских
портах иностранных
судов, остался
без изменений.**

Американские моряки считают Э. Фурузета национальным героем. Одно из судов знаменитой серии «Либерти», построенное на верфях в Ричмонде и спущенное на воду 8 октября 1942 года, было названо в честь профсоюзного лидера.



ГРУЗОВАЯ МАРКА: КОМУ ПРИНАДЛЕЖИТ АВТОГРАФ НА БОРТУ КАЖДОГО СУДНА?

Осенью 2012 года в Охотском море затонул сухогруз «Амурская». Судно было перегружено более чем на 100 тонн, но несмотря на это, капитану было дано указание следовать в порт назначения. Чуть больше месяца спустя сухогруз найдут на глубине 25 метров.



В наше время такие аварии единичны, нагружать суда сверх допустимого запрещено. Определить степень максимальной загрузки позволяет горизонтальная черта на борту. Она проходит через центр круга, в котором шесть горизонтальных полос указывают допустимую высоту надводного борта для безопасного плавания в разное время года и при различных условиях. Эту линию называют грузовой маркой или линией Плимсоля, но мало кто знает, кем был человек, оставивший память на каждом борту.

ПРИЗВАНИЕ ПЛИМСОЛЯ

Сэмюэль Плимсоля (10 февраля 1824 – 3 июня 1898) – британский политик и реформатор, автор идеи обозначить минимальную высоту надводного борта, при соблюдении которой нахождение в воде безопасно для судна. Сейчас это кажется здравым смыслом, а в 19 веке предложение Плимсоля вызвало дружное противостояние судовладельцев: для них было выгодно самостоятельно определять грузоподъемность транспорта.

Призвание Плимсоля определилось с раннего возраста. В тринадцать лет мальчик, вдохновленный приключениями Оливера Твиста, написал памфлет «Руководство о том, как необходимо заботиться о сиротах вместо того, чтобы помещать их в рабочий дом». Это и стало началом пути, который был посвящен защите бедных и угнетенных.

Трудовую деятельность Сэмюэль начал простым клерком, затем получил должность управляющего пивоваренным заводом. К 30 годам молодой человек сумел стать угольным купцом, но продолжал помогать нуждающимся. Он поддерживал вдов и сирот шахтеров, погибших от взрывов. Его усилия по сбору средств уберегли многие семьи от рабочих домов.

Выступал Плимсоля и против жестокости полиции, особенно против деспотичных действий, связанных с контролем общественных протестов. Позже пытался обратить внимание общества на ужасающие условия транспортировки рогатого скота, но его инициативы на этот счет были проигнорированы. А написанная им в 1863 году работа «Желательно ли объединить существующие железные дороги Соединенного Королевства в одну систему под государственным контролем?», по мнению некоторых экспертов, актуальна и сегодня.

НЕ МОРЯК, НЕ СУДОВЛАДЕЛЕЦ

Будучи уже хорошо обеспеченным человеком, Сэмюэль Плимсоля был избран в парламент графства Дербши, когда и заинтересовался вопросом о перегрузке судов. Родившийся в семье небогатого чиновника, Плимсоля не был ни моряком, ни судовладельцем, но решение этой проблемы стало для него приоритетной целью.

В то время аварийность в английском флоте была чудовищной, потому что суда перегружали сверх всякой



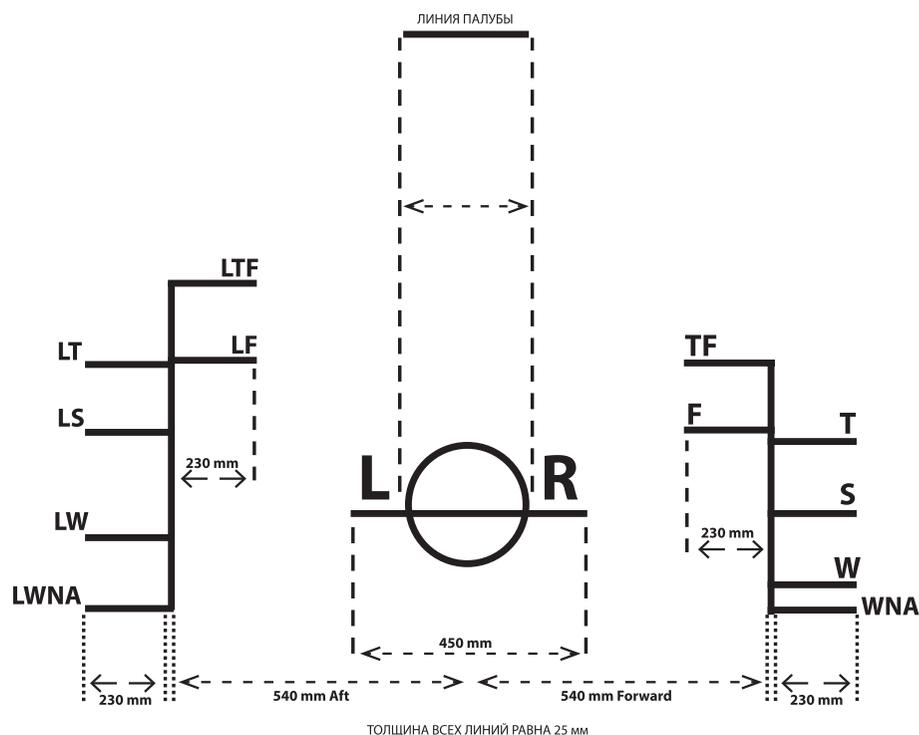
Плимсоля не был ни моряком, ни судовладельцем, но решение проблемы перегрузки судов стало для него приоритетной целью.

меры. Тогда у морских держав не было законов, ограничивающих осадку, и судовладельцы могли загружать теплоходы на свое усмотрение.

Некоторые беспринципные владельцы преднамеренно страховали свои суда на большие суммы и отправляли их в море в ужасном состоянии. В случае если судно тонуло, страховые выплаты превышали его стоимость. Но зачастую теплоходы просто перегружали в попытке извлечь максимальную прибыль. В середине девятнадцатого столетия в море ежегодно пропадало более полутысячи только британских судов, а вместе с ними исчезало около полутора тысяч человек.



Экипажи неохотно работали на старых судах, но отказ от работы означал три месяца заключения. Подписав контракт, моряк не мог его расторгнуть, даже если поднявшись на борт, обнаруживал судно в удручающем состоянии. В начале 1870-х годов каждый третий арестованный на юго-западе Англии был моряком, который отказался идти в рейс на изношенном пароходе. Но закон защищал судовладельцев: покинуть судно, не приспособленное к плаванию, считалось преступлением.



Плимсоль начал борьбу за права тружеников флота. Его кампания заняла 20 лет, в течение которых он отчаянно противодействовал своим коллегам из парламента. Оппоненты применяли те же аргументы, что использовались ранее против введения минимальной заработной платы: вели речь об уменьшении прибыли и сокращении рабочих мест, желая сохранить текущее положение вещей.

«ПЛАВУЧИЕ ГРОБЫ»

Идея Сэмюэля была проста: на борт каждого судна должна быть нанесена линия, показывающая предел безопасной

загрузки. Причем указатель допустимой осадки должен определяться не судовладельцем, а классификационным сообществом.

В 1873 году Плимсоль издал книгу «Наши моряки», которая содержала точное определение перегруженным судам – «плавучие гробы». В книге была представлена настолько неприглядная картина английского судоходства, что общество возмутилось, а правительство вынуждено было назначить «Королевскую комиссию по немореходным судам». Впрочем, через несколько месяцев комиссия представила отчет, из которого следовало, что дальнейшая работа в этом направлении невозможна, а определение высоты надводного борта нарушит права судовладельцев.

Будучи не просто глашатаем своих идей, Сэмюэль присутствовал на акциях протеста и был известен тем, что лично прибывал в порт, если ему сообщали о перегруженных судах. Его непосредственные действия в подобных случаях спасли сотни жизней и принесли Плимсолю множество почитателей. Но у политика появилось и много врагов, которые хотели заставить замолчать этого дерзкого человека и были сильно озабочены тем, что он уменьшал их доходы и выставлял злодеяния на публичное обозрение.



Плимсо́ль стал постоянным обвиняемым в исках о клевете, из-за чего потерял свой дом. Тем не менее, неустрашимый и неутомимый, он вместе с женой продолжал ездить по стране, собирая информацию, которая могла помочь в реализации задуманного.

БЕСПОЛЕЗНЫЙ ЗАКОН

Его усилия отчасти были вознаграждены в августе 1876 года принятием «Закона о коммерческой перевозке». С этого момента все суда вместимостью более 80 т, кроме судов прибрежного плавания, рыболовных и спортивных, должны были иметь на бортах линию и круг с горизонтальной чертой по центру. Это черта указывала допустимую осадку.

Стало запрещено намеренно посылать моряков на смерть, но право устанавливать высоту надводного борта все еще оставалось за судовладельцем. Закон оказался бесполезным: лишь за 1882 год затонуло более полсотни судов, забрав с собой на дно больше трех тысяч человеческих жизней.

С «плавучими гробами» было покончено лишь в 1890 году, когда парламент издал закон, в соответствие с которым высота допустимой осадки устанавливалась не судовладельцем, а государственным органом. После этого Плимсо́ля стали называть «другом моряков», и он даже был избран председателем английского профсоюза моряков и кочегаров.

После достижения своей цели Сэмюэль Плимсо́ль посчитал невозможным тихо уйти из политики на пенсию и продолжил общественную деятельность. На этот раз он ужаснулся от того, что атеизм одного из политиков – Чарльза Брэдлоу – помешал последнему занять место в палате общин. Оставаясь ярким христианином, Плимсо́ль рассматривал эту ситуацию как еще один пример парламентского «духа превосходства и нетерпимости».

И даже похороны жены не сказались на убеждениях Плимсо́ля. Заплатив установленную сумму за участок на кладбище, Сэмюэль тем не менее настоял, чтобы семейный склеп устано-

вили среди могил малообеспеченных людей, за права которых он постоянно боролся.

От этой тяжелой утраты политик оправлялся несколько лет, но все же восстановил свой прежний пыл. Следующей его идеей было желание добиться тюремного заключения для богатых мужчин, которые ввиду своего превосходства насиловали бедных женщин.

ВОСПРИЯТИЕ ПЛИМСОЛЯ

Радикальные позиции Плимсо́ля по многим вопросам привели к двусмысленной реакции на его смерть. Причастность к противоречивым кампаниям создала ему репутацию наруши-

теля спокойствия, но здравый смысл его предложений придавал им ореол неизбежности.

В Англии вышла книга нашей современницы Николетт Джонсон «The Plimsoll Sensation». Это биография реформатора и еще одна дань его жизни и карьере. Тщательно исследованный и легко читаемый рассказ аккуратно помещен в исторический контекст в совокупности с разумным количеством деталей.

Книга привлекла внимание общества к несправедливо забытой фигуре этого деятеля, хотя и сегодня Сэмюэль Плимсо́ль может служить примером для тех деятелей, которые борются за права честных тружеников. [↓](#)



Памятник Самуэлю Плимсо́лю на набережной Виктории, Лондон.



АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

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

ТИХООКЕАНСКАЯ

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ

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

МОСКОВСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

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

КРАСНОДАРСКОЕ

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



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Председатель Федерации
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПА)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

Председатель профсоюза
КУДИШКИН Владимир
Александрович
183038, Мурманск,
ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: va@karat-holding.com

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

МАГАДАНСКАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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

WWW.SUR.RU



САМЫЕ ОТВАЖНЫЕ

25 ноября 2013 года в Лондоне, в штаб-квартире Международной морской организации (ИМО), прошла ежегодная церемония вручения премии «За отвагу на море».

В числе номинантов впервые оказался российский моряк – новороссиец Владимир Сафонов, капитан танкера «DS Crown», спасший вместе со своей командой в Атлантическом океане два десятка немецких, польских и филиппинских моряков. Подробности случившегося капитан рассказал нашему корреспонденту:

«Это произошло 14 июля 2012 года в Северной Атлантике, на середине перехода из Канады в Великобританию. Ранним утром я поднялся на мостик. Старший помощник как раз положил трубку и сказал, что только что принял сигнал бедствия от немецкого контейнеровоза «MSC Flaminia». Мы попытались перепроверить информацию, но на судне уже никто не отвечал. Тогда связались с береговой охраной британского Фалмута, это была их зона ответственности, однако и они не смогли подтвердить или опровергнуть сведения о терпящем бедствие контейнеровозе. Обязанность любого судна – оказать помощь в такой ситуации, поэтому было принято решение идти на сигнал. Через 2 часа мы уже были на месте и, как оказалось, очень вовремя – 330-метровая «Flaminia» горела, а экипаж дрейфовал на спасательном плоту.

Очевидцы рассказывали, что когда старпомом пошел проверять горевшее помещение, раздался мощный взрыв, и сопровождавший его филиппинец из экипажа «MSC Flaminia» погиб на месте. Старпома сильно обожгло и выбросило на палубу. Еще трое моряков получили серьезные ожоги. Поднимать раненых было особенно сложно из-за волнения моря, поэтому мы использовали специальную корзину, предназначенную для передачи людей с судна на судно. Всего мы приняли к себе на борт 22 человека, оказали им медицинскую помощь, какую могли, промыли и смазали ожоги. Затем вышли на связь с координационным центром г. Фалмут, запросили консультацию врача. Когда я описал состояние старпо-



Слева направо: награжденный капитан Владимир Сафонов и генеральный секретарь ИМО Койджи Секимидзу.

ма – вся лицевая сторона его тела была черная от обильного ожога, – доктор ответил: «Просто давайте ему морфий, он не выживет». Через 2 часа моряк действительно умер. Трех раненым мы оказали посильную помощь, но им срочно требовалась госпитализация, а у нас на исходе было топливо, поэтому шли мы со скоростью всего 8 узлов. Я запросил береговую охрану как можно скорее предоставить нам быстроходное судно для передачи раненых. К их чести, достаточно быстро к нам подошел контейнеровоз, на который в той же корзине мы перегрузили обожженных моряков. Спустя 10 часов они уже были в ожоговом центре на Азорских островах. Позже я узнал, что двоих выписали через 2 недели, третьему пришлось лечиться дольше и уже в Испании. Но выжил и он.

Наш экипаж действовал собранно, грамотно и очень профессионально. Именно благодаря этому нам удалось завершить спасательную операцию за 2 часа, оперативно организовать передачу раненых и в итоге их спасти. За наши жизни страха не было, я адекватно оценивал ситуацию, не подводил судно близко к горящему контейнеровозу. «Боевое крещение» у нас прошел второй помощник – поначалу не мог уложить обожженного старпома «Flaminia»,

первый укол за него сделал старший механик. Конечно, это шок, когда у тебя на руках умирает человек... Ребята срабатывали в этой ситуации очень слаженно: как моряки, как медики, как психологи и даже как соседи: делились со спасенными одеждой и до прихода в Великобританию жили в каютах по двое.

В порту Фалмут нас встречали представители компании-владельца «MSC Flaminia». Поблагодарили за спасение экипажа, каждому вручили благодарственное письмо и именные часы.

Все это случилось в самом начале моего контракта, поэтому жена до моего возвращения не знала точно, что и как произошло. Я позвонил ей из Фалмута, объяснил в двух словах, что случилось, а уже детали рассказал, когда вернулся в Новороссийск.

Номинация ИМО стала для меня полной неожиданностью. Ведь множество моряков и капитанов постоянно спасают людей на море – экипажи, туристов, беженцев, но их отвага остается незамеченной. Мне даже китель пришлось срочно купить для такого торжественного случая! Как потом выяснили, номинировала меня береговая охрана Фалмута как капитана, фактически организовавшего спасение на море в зоне их ответственности. 



ВНИМАНИЕ,
ФОТОКОНКУРС

**«ПО МОРЯМ,
ПО ВОЛНАМ.
ФОТОГРАФИЯ
С БИОГРАФИЕЙ»**

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ WWW.SUR.RU

