

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU | № 4 (103) 2015

КРУГЛЫЙ СТОЛ

Встреча с министром:
стратегия определена

СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА

Моряков лишили льгот

ЛИЦА МОРЯ

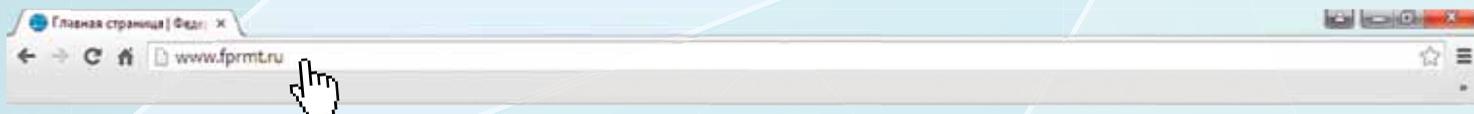
Почетный лоцман
Панамского канала

ВОПРОС-ОТВЕТ

ПОРЯДОК ВЫПЛАТЫ
ИНВАЛЮТЫ ВЗАМЕН
СУТОЧНЫХ

ПОЛУЧЕНИЕ
СТРАХОВОГО
ВОЗМЕЩЕНИЯ
ВРЕДА





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная

 О нас

 Членские
организации

 Профсоюзная
сторона РТК



В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!

 **АДРЕС:** Москва,
Большой Коптевский проезд,
д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж

 **ПОЧТОВЫЙ АДРЕС:**
125315, Москва,
а/я 61

 **ТЕЛ.:** (499) 151-24-78,
151-24-90,
ФАКС: (495) 234-43-68

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Павлов Игорь Николаевич

МОРЯКИ ДОКЕРЫ ЛОЦМАНЫ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Неделя действий

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 Куликова
Наталья Пан
Ирина Устюменко

www.sur.ru
www.bro.sp.ru
www.surpr.ru
www.stosur.ru

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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

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

Тираж 3000 экземпляров.
Распространяется бесплатно.

КРУГЛЫЙ СТОЛ

ROUND TABLE

4 – 7 Встреча с министром:
стратегия определена

ВРЕМЯ РПСМ

SUR TIME

8 – 9 Зарплата увеличена
Есть третий договор
по Черному морю!
По обучению моряков
к согласию не пришли
ЕС продлил запрет

ОБРАЗОВАНИЕ

EDUCATION

12-13 Не допустить освоение
Арктики без моряков-
северян!

ВНИМАНИЕ: КРУИНГ!

WARNING: CREWING!

18 – 19 Круинг или мошенник?

ПИРАТСТВО

PIRACY

22 – 24 Между пиратством
и морскими грабежами
есть разница



Без соблюдения правил не может
эксплуатироваться флот
стр. 25 – 27

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ

ACTIONS WEEK

29– 32 Моряк достоин той
зарплаты, за которую он
готов бороться

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

HISTORY PAGES

33 – 35 Ч. П. другого масштаба

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK



РПСМ
и Совкомфлот
проводили моряков
на заслуженный
отдых
стр. 14 – 17



ВСТРЕЧА С МИНИСТРОМ: СТРАТЕГИЯ ОПРЕДЕЛЕНА

В МОСКВЕ СОСТОЯЛАСЬ ВСТРЕЧА МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМА СОКОЛОВА С ЛИДЕРАМИ ОБЩЕРОССИЙСКИХ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОФСОЮЗОВ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА. ОНА ПРОШЛА В ФОРМАТЕ КРУГЛОГО СТОЛА И БЫЛА ПРИУРОЧЕНА К ПРИБЛИЖАЮЩЕМУСЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ ПРАЗДНИКУ – ДНЮ РАБОТНИКА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА.

На встрече, со стороны Минтранса, кроме министра, присутствовали: директор Административного департамента Минтранса России Константин Пашков, директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Константин Пальников, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Стасюк.

Интересы моряков, речников, докеров и лоцманов представляли председатель Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков, председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) Игорь Павлов, председатель Профсоюза работников водного транспорта (ПРВТ) Валентин Кепп, председатель Российского профсоюза докеров (РПД) Василий Козаренко. Каждый из них обозначил круг наиболее

важных проблем, решению которых может содействовать Минтранс.

Например, разговор шел о внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания (КТМ) в части создания единой государственной лоцманской службы. Как рассказал Игорь Павлов, Межрегиональный профсоюз лоцманов (МПСЛ), ФПРМТ и Минтранс РФ в течение долгого времени работали над этим вопросом, был подготовлен соответствующий законопроект и направлен на согласование в Правительство РФ, однако более года какой-либо информации о судьбе законопроекта нет.

Игорь Павлов пояснил, что сегодня проводка судов осуществляется частными и государственными лоцманскими службами, что создает конкуренцию, которая не допускается международными нормами. Частные компании «снимают сливки», осуществляя проводку паромов, крупных пасса-

жирских судов в портах с большим количеством судозаходов. Всю остальную – «черную» – работу выполняют государственные лоцманские службы, в том числе проводку в маленьких и сезонных портах, где работа лоцманских служб нерентабельна. Таким образом, происходит несправедливое и нецелесообразное распределение средств лоцманского сбора, следствием чего является несправедливое распределение доходов и разница в заработках лоцманов.

КРЫМ: ПОСЛЕДСТВИЯ САНКЦИЙ

В связи с письмом председателя Профсоюза работников морского транспорта республики Крым Ирины Черненко на встрече обсуждалась непростая ситуация, сложившаяся в портах республики Крым. В трудовом коллективе растет напряженность,

связанная с проблемой неплатежей агентскими компаниями ГУП «Крымские морские порты».

Грузопоток крымских портов упал вследствие санкций, введенных против республики Крым, зарплаты работников порта не велики, люди фактически живут от зарплаты до зарплаты, при этом ежемесячно возникает угроза задержки выплаты заработной платы 3,5 тысячам работников.

Министр пояснил, что в настоящий момент произошла передача управления Крымскими портами от Минтранса Правительству Крыма, в результате этой передачи были нарушены схемы оплаты и финансирования, в настоящее время с участием Минтранса прорабатывается новая схема финансирования предприятия, проблема известна и будет решена.

РПД: «НЕТ ЗАЕМНОМУ ТРУДУ!»

К другим немаловажным вопросам можно отнести тему заемного труда докеров, которую поднял лидер РПД Василий Козаренко. Дело в том, что положения ст. 18.1 закона РФ «О занятости населения в Российской Федерации», которые вступят в силу с 1 января 2016 года, запрещают «заемный» труд для выполнения работ на местах с вредными условиями труда 3 и 4 степени и на объектах, относящихся к I и II классам опасности. По результатам аттестации рабочих мест работа докеров как раз относилась

к категории вредных и оценивалась по классам 3.2-3.4, в среднем 3.3.

«Мы были спокойны, условия труда вредные, значит, применение заемного труда здесь невозможно. Но сейчас вместо аттестации введена Специальная оценка условий труда (СОУТ), и мы с удивлением видим, что класс вредности работы докеров в некоторых портах снизился и стал 3.3, 3.2, 3.1, а в некоторых портах пытаются поставить даже класс 2, то есть получается, что у докеров не вредные условия труда. Хотя для докеров ничего не изменилось – те же порты, те же условия, но, видимо, эксперты стали поговорчивее, раз дают такие заключения», – говорит лидер Российского профсоюза докеров Василий Козаренко.

В настоящее время в российских портах активно практикуется привлечение сторонних работников к выполнению погрузочно-разгрузочных работ через различные кадровые агентства. При этом подготовка предоставляемого персонала во многих случаях не соответствует требованиям, предъявляемым к механизаторам (докерам-механизаторам). Как правило, кадровые агентства присылают ранее уволенных за дисциплинарные проступки или признанных негодными по состоянию здоровья штатных (в прошлом), либо не имеющих опыта работы докеров.

Таким образом, численность штатных механизаторов (докеров-механизаторов) постоянно сокращается, а количество привлеченных работников возрастает. Ярким примером, к чему может привести использование заемного труда докеров, стала вопиющая история в порту Ейск (Краснодарский край), где всех штатных со-

ИГОРЬ ПАВЛОВ:
«Соответствующий законопроект направлен на согласование в Правительство РФ, однако более года какой-либо информации о его судьбе нет».



К чему может привести использование заемного труда докеров, показала вопиющая история в порту Ейск (Краснодарский край), где всех штатных сотрудников пытались сократить в пользу заемных работников.

трудников пытались сократить в пользу заемных работников.

«Российский профсоюз докеров считает такую ситуацию с привлечением сторонних работников заемного труда неприемлемой и направленной на снижение условий безопасности труда, квалификации работников, производительности труда, сохранности оборудования, механизмов, транспортных средств и грузов, а также гарантированной занятости работников», – заявляет Козаренко.

РПД проанализировал расценки на труд штатных докеров и нанятых через кадровые агентства. Выяснилось, что порты перечисляют кадровому агентству сумму за стороннего докера выше, чем платят штатному, но при этом заемный рабочий получает зарплату ниже штатного работника.



«Мы сталкиваемся с тем, что среди учредителей кадровых агентств могут фигурировать высшие должностные лица портов, куда это агентство направляет своих работников, а сами агентства являются дочерними или зависимыми обществами по отношению к порту. Мы считаем, что речь идет о перераспределении денежных средств, – высказывает свое мнение Козаренко. – Вместо того, чтобы перечислять деньги в фонд оплаты труда, который предусматривает отчисления и на охрану труда, на культурно-массовые, спортивно-оздоровительные мероприятия для работников и т. д., средства уходят по договорам заемного труда, соответственно это нигде не отражается как заработная плата работников порта, плюс прибыль кадровым агентствам, которые созданы как коммерческие организации именно для получения прибыли. В распределении и получении прибыли может участвовать тот самый порт, который нанимает этих работников».

«ЕСЛИ ТЫ В РЕЕСТРЕ, ЗНАЧИТ, ТЫ В ШТАТЕ»

В РПД отмечают, российское законодательство (положения ст. 18.1 закона РФ «О занятости населения в РФ») предусматривает возможность иных оснований ограничения применения заемного труда, что вполне соответствует нормам ратифициро-

ванной в России Конвенции МОТ № 137 «О социальных последствиях новых методов обработки грузов в портах».

Статья 2 Конвенции гласит: «Пощрение всех заинтересованных сторон в деле обеспечения портовых рабочих, насколько это практически возможно, постоянной или регулярной занятостью является национальной политикой». Кроме того, «для всех профессиональных категорий портовых рабочих вводятся и ведутся реестры в соответствии с требованиями, предусматриваемыми национальным законодательством или практикой. А согласно ст. 3 Конвенции, зарегистрированные портовые рабочие имеют приоритет при найме на портовые работы». Также она предусматривает сотрудничество между работодателями, организациями работников при участии компетентных органов власти в деле повышения эффективности работы в портах, что является национальной политикой» (ст. 5).

Таким образом, Конвенция № 137 МОТ в качестве национальной политики дает возможность ведения специальных реестров для работников порта, приоритет при их найме на работу, а также постоянную (регулярную) занятость, не предусматривающую наличие труда работников частных агентств занятости.

«К сожалению, Конвенция ратифицирована, но не все ее положения действуют. Отсутствие реестров портовых рабочих, в том числе докеров-механизаторов лишает работников права преимущественного найма и позволяет игнорировать запрет

на применение труда работников, которые не включены в реестр», – говорит Козаренко.

На встрече с министром РПД поднял еще один важный вопрос о том, что в портах обрабатываются опасные и взрывоопасные грузы, и это также является основанием для запрета использования «заемных» работников.

На заседании рабочей группы Российской трехсторонней комиссии (РТК) № 5 по защите трудовых прав, охране труда, промышленной и экологической безопасности, которое состоялось 15 июля 2015 года, при рассмотрении проекта совместного приказа Минтруда России и Ростехнадзора «Об утверждении перечней отдельных видов работ, в целях выполнения которых на объектах, отнесенных в соответствии с законодательством РФ к опасным производственным объектам I и II классов опасности, не допускается направление работников частными агентствами занятости для работы у физических лиц или юридических лиц, не являющихся работодателями данных работников, по договору о предоставлении труда работников (персонала)» были учтены совместные предложения ФПРМТ и РПД. Представители Минтруда России предложили дополнить п. I Перечня выполнение работ по погрузке (выгрузке) взрывоопасных и опасных грузов.

«Морская судоходная отрасль охватывает и морские порты, но в том, что касается моряков, действует конвенция МОТ, запрещающая заемный труд на морских судах. В свое время благодаря грамотным действиям РПСМ этот вопрос был решен в пользу моряков. Видно, мы – докеры, в отличие от моряков, упустили этот момент. РПД направил письмо в Минтруд и копию в Минтранс с предложением практически реализовать национальную политику государства и ввести запрет на использование «заемного труда» при проведении погрузочно-разгрузочных работ в Российских портах, а Федерация профсоюзов работников морского транспорта нас поддержала в этом вопросе. Именно 23 июня была определена стратегия решения проблемы, я считаю, для РПД это стало главным итогом встречи с министром», – заключает Козаренко.



Василий Козаренко

ИНИЦИАТИВЫ РПСМ

Председатель РПСМ Юрий Сухоруков проинформировал участников о создании рабочей группы по вопросам повышения конкурентоспособности российского флота в Арктике и в целом на континентальном шельфе страны.

«Нефтяники и моряки, работающие на шельфе, имеют неравные условия и оплату труда. РПСМ совместно с Нефтегазстройпрофсоюзом России разрабатывают дорожную карту, которая позволит защитить интересы морской и нефтегазовой индустрии. В первую очередь это коснется создания единого коллективного договора для моряков и нефтяников, работающих в условиях Арктики», – рассказал Юрий Сухоруков.

Другой важный вопрос, в очередной раз поднятый на встрече, касался печально известного приказа № 62, (Приказ Минтранса России № 62 от 15.03.2012 г.), которым несколько лет назад было утверждено Положение о дипломировании членов экипажей морских судов. Представители моряков, судовладельцев, отраслевых средних учебных заведений, профсоюзных организаций, в том числе РПСМ неоднократно высказывались против этого положения еще на стадии его подготовки. Например, РПСМ находит «губительным» намерение разработчиков лишить тысячи российских моряков со средним образованием возможности карьерного роста, пер-

спективы занять должность капитана или другую командную должность уровня управления.

Именно поэтому при введении этого Положения в действие в 2012 году Минтранс России скорректировал свою позицию в отношении лиц со средним морским профобразованием, уже работающих на флоте, предоставив им возможность максимального карьерного роста на судне при отсутствии высшего морского профобразования.

Благодаря усилиям общественных организаций, самих моряков, а также по результатам трехлетней практики применения Положения о дипломировании членов экипажей морских судов, Минтрансом России подготовлен целый ряд изменений. В мае текущего года они внесены в форме соответствующего приказа в Минюст России для их государственной регистрации.

Это, прежде всего, изменения, которые непосредственно вытекают из соответствующих норм Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), например, о выборе способов подтверждения действительности дипломов – то есть, профессиональной компетентности моряков.

Так, если вопреки названной Конвенции действующее Положение дополнительно устанавливает (наряду с наличием справки о плавании в качестве подтверждения необходимого

стажа плавания) еще и прохождение краткосрочных курсов подготовки по занимаемой должности, то в проектируемых изменениях эта лишняя процедура устраняется, что несомненно, облегчит жизнь моряков.

Сегодня РПСМ продолжает работу по дальнейшему совершенствованию этого акта. Важно привести его в соответствие с Конвенцией ПДНВ и устранить излишние требования, избыточные нормы, которые касаются подтверждения профессиональной компетентности моряков: например, необходимость прохождения краткосрочных курсов для продления дипломов при наличии необходимого стажа плавания, сокращение их продолжительности.

С этой целью представители РПСМ в качестве экспертов приняли участие в подготовке Минэкономразвития России соответствующего заключения, которое в настоящее время рассматривается Минтрансом России.

Отметим, что на встрече с министром участники также обсудили вопросы заключения коллективных договоров, регулирующих социально-трудовые отношения в организациях морского и речного транспорта, и своевременной индексации заработной платы работников. 

ЮРИЙ СУХОРУКОВ:

«Нефтяники и моряки, работающие на шельфе, имеют неравные условия и оплату труда. РПСМ совместно с Нефтегазстройпрофсоюзом России разрабатывает дорожную карту, которая позволит защитить интересы морской и нефтегазовой индустрии. В первую очередь это коснется создания единого коллективного договора для моряков и нефтяников, работающих в условиях Арктики».



ЗАРПЛАТА УВЕЛИЧЕНА

Профсоюзная организация плавсостава ОАО «ДВМП» Российского профсоюза моряков (РПСМ) и ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (Приморский край) пролонгировали на три года коллективный договор.

Срок действия предыдущего колдоговора подходил к концу. Подписанию предшествовали переговоры между заинтересованными сторонами. В свое время пароходство выступило с предложением пролонгировать существующий документ на следующие три года, подписав к нему Соглашение, а не заключать новый колдоговор. Это избавило бы стороны от ряда юридических формальностей. Профсоюз согласился: это не противоречит российскому законодательству и послужит решению главной задачи – обеспечить достойные условия труда российских моряков.

Соглашение было подписано, его статьи полностью соответствуют положениям Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC 2006).

С 1 июля 2015 года увеличен размер заработной платы всем членам экипажей судов ОАО «Дальневосточное морское пароходство» путем введения доплаты за работу с вредными и опасными условиями труда в размере 4% должностного оклада; установлены надбавки за напряженность и качество труда: 32% - 36% от суммы должностного оклада; увеличены на 96,4% доплаты за работу в каботажном плавании.

Указанные мероприятия приведут к выравниванию доходов моряков в каботажном и заграничном плавании и увеличению суммарного дохода членов экипажей судов в среднем на 30%.

Также на 30% увеличен суточный рацион питания и составляет 300 руб. на человека в сутки. Рядовому составу и боцманам на транспортных сухогрузных судах и ледоколах за авральные работы, выполняемые сверх продолжительности рабочего времени, оплата доведена до двойной часовой тарифной ставки.

Членам экипажей установлена доплата в размере 20% за перевозку взрывоопасных грузов и радиоактивных материа-

лов за фактическое время работы с даты начала приема груза по дату выгрузки включительно. Изменены и приведены в соответствие с Приказом № 357 Минздравсоцразвития от 22.06.2009 года нормы бесплатной выдачи спецодежды.

ЕСТЬ ТРЕТИЙ ДОГОВОР ПО ЧЕРНОМУ МОРЮ!

Судоходная компания «Ivory Bay» и Российский профсоюз моряков заключили коллективный договор для судна «40 let Pobedy» (флаг Белиза). Переговоры об этом продолжались с конца 2014 года.

Отрадно, что в столь непростою регионе гарантии достойной занятости, включая размер заработной платы и страхование здоровья и жизни, получили еще больше российских моряков. Теперь они находятся под защитой Российского профессионального союза моряков (РПСМ) и Международной федерации транспортников (МФТ). Этот договор стал третьим договором по Черному морю, подписанным РПСМ.

Как рассказал участник переговоров, председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Таганрога РПСМ Леонид Глушак, все этапы заключения договора прошли в здоровой рабочей атмосфере.

Стоит отметить, что этот колдоговор разработан специально для компаний, чьи суда ходят между портами Черного моря. Весной 2013 года руководящая группа Комитета справедливой практики МФТ одобрила единый коллективный договор МФТ по Черному морю. Прошло более двух лет, однако по сей день из-за ряда особенностей судоходства в регионе с большим трудом удается заключать соглашения, дающие социальные гарантии морякам. С середины 2013 года успехов в черноморском



Первый вице-президент ОАО «ДВМП», директор филиала ОАО «ДВМП» Владимир Корчанов и председатель профкома плавсостава ОАО «ДВМП» РПСМ Николай Задоянов (слева направо).

регионе добились только специалисты Российского профсоюза моряков. Летом 2013 года РПСМ первым в черноморском регионе заключил два специальных договора с компанией «Seatrans Consalting Ltd.» для судов – «Rada» и «Rapida», где на условиях, отвечающих международным стандартам и одобренных МФТ, тоже работают россияне.

О том, что отличает этот коллективный договор от других договоров МФТ, рассказал координатор МФТ в России Сергей Фишов:

– Черноморский договор МФТ – своего рода компромисс между морскими профсоюзами региона, поскольку при его составлении учитывались национальные особенности занятости и специфические аспекты работы судов в Черном море. Речь идет о низких фрахтовых ставках и фактически внутреннем плавании судов типа «река-море». В договоре по Черному морю прописаны приемлемые для моряков и судовладельцев ставки, четко обозначены компенсации по потере трудоспособности и смерти, а ориентиром при составлении документа стал колдоговор формата МФТ – ТСС Uniform.

ПО ОБУЧЕНИЮ МОРЯКОВ К СОГЛАСИЮ НЕ ПРИШЛИ

С 1 июля 2015 года вступил в силу коллективный договор, заключенный между ОАО «Северное морское пароходство» и профсоюзной организацией плавсостава ОАО СМП РПСМ. Подписанию договора предшествовали серьезные, трехмесячные переговоры.

Сторону работодателя представлял генеральный директор ОАО СМП Брынцев Александр Михайлович, сторону работников – председатель профкома плавсостава ОАО СМП РПСМ Портенко Сергей Александрович.

В ходе переговоров обсуждался широкий спектр вопросов, в первую очередь – приведение коллективного договора в соответствие с действующим законодательством в связи с его изменениями и дополнениями. Основные вопросы касались финансовых расходов.

«Увеличилась стоимость суточного рациона питания на 67% – с 210 до 350 руб. на человека, – рассказывает Сергей Портенко. – Кроме того, сторонами достигнуто соглашение об увеличении должностных окладов на 10% с 1 февраля 2015 г. всем категориям работников пароходства и дополнительно с 1 августа 2015 г. командному плавсоставу на 20%. Увеличена надбавка за работу в каботажном плавании на 30% всем категориям работников. На 20% увеличены расценки на дополнительные работы».

В ежегодное соглашение на проведение мероприятий по охране труда вошел пункт о реализации мероприятий, направленных на развитие физической культуры и спорта в трудовых коллективах. Сумма на 2015 г. составила 250 тысяч рублей.

К сожалению, по вопросу, касающемуся оплаты стоимости обучения моряков согласно требованиям Конвенции ПДНВ – 78/95 с Манильскими поправками, стороны не пришли к согласию, он вошел в протокол разногласий.

ЕС ПРОДЛИЛ ЗАПРЕТ

Запрет на заход торговым судам и круизным лайнерам в крымские порты продлили до 23 июня 2016 года, информирует sud.ua. Таким образом, Совет Евросоюза продолжил ограничительные меры в отношении Крыма и Севастополя.

«Санкции включают запрет на импорт в Евросоюз товаров из Крыма и Севастополя, инвестиции в Крым или Севастополь, экспорт определенных товаров и технологий в Крым, в частности,

в сфере транспорта, телекоммуникаций и энергетики. Запрет распространяется на туристические услуги в Крыму и Севастополе – европейские круизные лайнеры не могут заходить в крымские порты», – отметили в Совете ЕС.

«В настоящий момент полуостров Крым продолжает находиться под санкциями и похоже на то, что в ближайшее время они не будут сняты. Продление Евросоюзом ограничительных мер в отношении Республики Крым и Севастополя – лишь тому подтверждение. Признавая заверения властей Республики Крым и г. Севастополь в безопасности судоходства в портах Крыма, к сожалению, никто не может гарантировать безопасный заход ряда судов в другие страны, в том числе Украину. Поэтому вполне разумна осторожность судовладельцев, готовых работать на территории Крыма, но которые понимают, что до тех пор, пока все вопросы не будут урегулированы на политическом уровне, задержаний и арестов судов не избежать», – комментирует ситуацию председатель первичной профсоюзной организации Российского профсоюза моряков в г. Севастополь (ППОМ РПСМ) Артем Боев.

В РПСМ вынуждены констатировать отсутствие возможности в ближайшее будущее увеличить рабочие места для моряков Крыма, которые так необходимы сегодня в регионе, – говорит Боев. Он надеется, что ситуация изменится к лучшему для российских моряков, а пока профсоюзная организация делает все возможное для того, чтобы переход в новые условия для моряков прошел как можно более безболезненно.

Напомним, что решение о создании первичной профсоюзной организации моряков г. Севастополя (ППОМ) РПСМ было принято Советом Российского профсоюза моряков на заседании 11-13 марта 2015 года, прошедшем в Москве.

По всем интересующимся вопросам члены РПСМ могут обращаться непосредственно в ППОМ РПСМ по адресу: 299011, г. Севастополь, проспект Нахимова, д. 15, тел. (8692) 54-43-16, e-mail: boev@sur.ru, а также в головной офис Российского профсоюза моряков в Москве по телефону: (499) 151-24-78 или по электронной почте: union@sur.ru 



СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА: МОРЯКОВ ЛИШИЛИ ЛЬГОТ

В ЯНВАРЕ 2014 ГОДА В РОССИИ ОФИЦИАЛЬНО ВСТУПИЛ В СИЛУ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 28 ДЕКАБРЯ 2013 ГОДА «О СПЕЦИАЛЬНОЙ ОЦЕНКЕ УСЛОВИЙ ТРУДА» (СОУТ). ЗАКОН КАСАЕТСЯ ВСЕХ ОТРАСЛЕЙ, ГДЕ РАБОТА СОПРОВОЖДАЕТСЯ ОПАСНЫМИ И ВРЕДНЫМИ УСЛОВИЯМИ. ТАК, НА СМЕНУ ПРИВЫЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ РАБОЧИХ МЕСТ ПО УСЛОВИЯМ ТРУДА ПРИШЛА СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА.

С февраля по октябрь 2014 года, с момента принятия закона, специалисты РПСМ участвовали в разработке особенностей проведения СОУТ на судах морского, речного и рыбопромыслового флота. В документе учтены современные требования Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС), ратифицированной Федеральным законом РФ от 5 июня 2012 года N 56-ФЗ.

В соответствии с вновь принятым законом, в том числе включающим изменения в Трудовом кодексе РФ, изменились порядок и условия предоставления гарантий для тех, кто работает во вредных условиях труда.

Согласно закону № 426 все пункты относительно вредных условий работы для моряков будут отображены в документации по специальной оценке условий труда по каждому судну, где в виде карт и протоколов будет дана оценка по всем рабочим местам, в том числе жилых и служебных помещений всех членов экипажа. Документы будут находиться на судне, а копии – в компании работодателя.

КАК ПРИНИМАЛИ СОУТ

С февраля по октябрь 2014 года под руководством директора департамента условий и охраны труда Мини-

стерства труда и социальной защиты РФ Валерия Коржа работала комиссия № 1 по «Особенностям проведения специальной оценки условий труда на судах морского, речного и рыбопромыслового флота». В ней приняли участие представители РПСМ: первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук, заведующая отделом социально-трудовых отношений Наталья Бологова, главный эксперт по правовым вопросам Валерий Нефедов, главный технический инспектор труда Евгений Хижняк.

Работа велась совместно с представителями Минтруда, профсоюзов речников и рыбаков, работодателей,

научно-исследовательских организаций отрасли. Всего было проведено девять заседаний комиссии, и к концу прошлого года главе Минтруда Максиму Топилину был представлен проект приказа по особенностям проведения СОУТ на судах морского и речного флота.

«Мы привлекли представителей профсоюзов, технических инспекторов, профактив, членов судовых комитетов по охране труда, ведь важно в ходе СОУТ замерить параметры шума, вибрации, микроклимата, освещенности. Но чтобы провести замеры шума и вибрации на рабочем режиме судна, нужно выходить в море», – говорит Хижняк.

От членов комиссии РПСМ поступило предложение: в случае, если нет возможности по объективным причинам проводить замеры шума и вибрации на рабочем режиме судна – брать за основу замеры, которые проводились во время ходовых испытаний после постройки или модернизации судна на верфи.

Другие особенности СОУТ на судах заключаются в том, что замеры всех производственных вредностей должны проводиться не только на рабочих местах, но также в жилых и служебных помещениях. Это и понятно, ведь моряки не могут нигде на судне «укрыться» от производственного шума, вибрации, электромагнитного излучения от приборов и оборудования.

РАБОТА ОСТАЛАСЬ ПРЕЖНЕЙ, А ВРЕДНОСТЬ «УМЕНЬШИЛАСЬ»...

В октябре 2014 при окончательном согласовании редакции «Особенностей» члены рабочей группы внесли специальное предложение о том, что весь экипаж, не только члены машинной команды (механики, электро-механики мотористы, электрики, донкерманы), но и матросы, повара, судоводители, дневальный, капитан имеют класс по вредности из-за вибрации: у палубной команды – класс 3.1, у машинной – 3.2.

«Это дает всем членам экипажа, независимо от должности, право выхода на пенсию на льготных основа-

ниях – 12, 5 лет для мужчин и 10 лет для женщин, работающих в плавсоставе, при общем стаже 25 и 20 лет соответственно. Собственно, так и было в 1970-х годах, когда все моряки торгового флота имели право выходить на пенсию: мужчины в 55 лет, женщины в 50», – говорит Хижняк.

Но из-за специальной оценки условий труда члены палубной команды (судоводители, матросы, повара, дневальные) потеряли часть социальных гарантий. Ранее, до принятия нововведений, по результатам аттестации рабочих мест по условиям труда (АРМ) члены палубной команды относились к классу 3.2 и 3.3. После принятия закона № 426 были разработаны методики, по которым проводились замеры по напряженности труда. В результате чего была принята и утверждена методика с теми ограничениями, по которым капитаны, судоводители, вахтенные штурманы и механики в машинном отделении по напряженности труда попадали в класс 3.1.

«Теперь по результатам СОУТ капитаны, судово-



дители и матросы больше не имеют дополнительно оплачиваемого отпуска за работу, как когда-то при проведении аттестации рабочих мест. В любом случае, большое достижение, что нам удалось сохранить для всего плавсостава морского флота, где трудятся российские моряки, в том числе члены нашего профсоюза, право выхода на пенсию по достижению 55 лет для мужчин и 50 для женщин», – говорит Хижняк.

Центральный научно-исследовательский институт морского флота (ЦНИИ МФ) в сентябре 2015 года организует семинар «Актуальные вопросы по охране труда», в котором будут участвовать специалисты РПСМ, работодатели и судовладельцы. Во время мероприятия до сведения моряков, руководителей будут донесены особенности нового закона. В РПСМ считают, что этот актуальный вопрос необходимо также должным образом освещать в СМИ.

Резюмируя все вышесказанное, можно сказать следующее: методика ужесточилась, капитаны, судоводители и матросы потеряли часть своих гарантий. Методика новой СОУТ, которая утверждена Правительством РФ, уже действует, закон не имеет обратной силы. Власти не приняли доводы профсоюза, и как результат, члены палубной команды потеряли ряд льгот, существующих с советских времен и действия АРМ, в частности – дополнительные оплачиваемые отпуска. 

Хижняк Е. А.:
«Большое достижение, что нам удалось сохранить для всего плавсостава морского флота, где трудятся российские моряки, в том числе члены нашего профсоюза, право выхода на пенсию по достижению 55 лет для мужчин и 50 для женщин».

НЕ ДОПУСТИТЬ ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ БЕЗ МОРЯКОВ-СЕВЕРЯН!



А. Красноштан

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ), ПРЕДСТАВИТЕЛИ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ И МОРСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ ОБРАТИЛИСЬ К ГУБЕРНАТОРУ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ С ПРОСЬБОЙ ОСТАНОВИТЬ «УНИЧТОЖЕНИЕ МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ». ИСЧЕЗНОВЕНИЕ СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ МОРСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ САМЫМ НЕГАТИВНЫМ ОБРАЗОМ ОТРАЗИТСЯ НА СОСТОЯНИИ СОЦИАЛЬНОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СФЕРЫ РЕГИОНА, ГОВОРЯТСЯ В ОБРАЩЕНИИ. НЕЛЬЗЯ ДОПУСТИТЬ, ЧТОБЫ ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ, ВОЗРОЖДЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ (А ИМЕННО ЭТИ ЗАДАЧИ СЕГОДНЯ СТАВИТ ПРЕЗИДЕНТ РФ ВЛАДИМИР ПУТИН) ОСУЩЕСТВЛЯЛОСЬ БЕЗ МОРЯКОВ-СЕВЕРЯН.

ТРЕВОЖНЫЕ ФАКТОРЫ

То, что сегодня происходит, можно охарактеризовать как медленное и планомерное уничтожение старейшего российского учебного заведения, которое стало заложником экономической ситуации и принятых законов в области морского образования, – считает председатель Северной региональной организации РПСМ Александр Красноштан.

Арктический морской институт имени В. И. Воронина (АМИ) является филиалом ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» (ГУМРФ). В настоящее время в силу разных причин ГУМРФ испытывает трудности с набором студентов по некоторым специальностям. В этом отношении АМИ является для него конкурентом, так как в Архангельске проблем с набором в АМИ не существует. Что в связи с этим предпринимает ГУМРФ?

«Они закрыли высшее морское профессиональное образование, существовавшее в Архангельске более 50 лет. Запретили прием в АМИ выпускников школ с 11-летним образованием, принимают только учеников с 9-летним образованием, – рассказывает А. Красноштан. – Теперь за высшим образованием архангельским ребятам нужно ехать в Санкт-Петербург. Строго говоря, самого существования АМИ и его развития, как филиала, им не нужно. Им только нужна наша молодежь в качестве студентов ГУМРФ».

Ситуация с морским образованием усугубляется еще и тем, что в новом законе «Об образовании в РФ» № 273-ФЗ от 29 декабря 2012 года среднее образование объявлено общедоступным, в морские средние учебные заведения

стали принимать без вступительных экзаменов. Это незамедлительно привело к появлению абитуриентов с низким уровнем школьных знаний, которые не позволяют им усваивать учебные программы специального среднего образования. Как следствие, резко увеличилось количество отчислений курсантов во время их учебы. Так, за 2013 год из АМИ по разным причинам отчислено 89 человек, 2014 год – 104. Это очень большой процент отчисления, если иметь в виду, что общая численность обучающихся в институте составляет 400 человек.

По мнению Красноштана, за всеми этими цифрами «стоят выброшенные на ветер государственные деньги». Мореходка – первое морское учебное заведение в России, учрежденное еще в 1781 году Екатериной II, гордость города, давшая флоту сотни прекрасных капитанов и старших механиков, – постепенно деградирует.

«Сегодня для развития регионов Арктики недостаточно специалистов и рабочих рук. В свое время подобная история произошла в авиации, когда в стране стал ощущаться дефицит пилотов, из-за чего приняли законы, разрешающие иностранным пилотам работать в российских авиакомпаниях. Мы хотим сохранить Арктику для России, осваивать ее можно только морским путем, а для этого необходим флот и квалифицированные человеческие ресурсы», – убежден Александр Красноштан.

Большую обеспокоенность вызывает ситуация, сложившаяся в связи с приказом № 62 от 15 марта 2012 года, подписанным Министром транспорта РФ И. Левитиным, который утвердил «Положение о дипломировании членов экипажей морских судов». Так, согласно этому приказу для занятия должности старших командиров судов, к которым

относятся капитан, старший помощник капитана, старший механик, второй механик и старший электромеханик, необходимо иметь высшее специальное образование. За всю историю российского и советского флота подобных требований не существовало.

РОССИЙСКИЕ МОРЯКИ В НЕВЫГОДНОМ ПОЛОЖЕНИИ

«Таким образом, специалисты со средним специальным образованием претендовать на должности старшего комсостава могут только при условии получения в последующем высшего образования, для чего им надо будет отучиться еще 5-6 лет. В зарубежном судоходстве все эти сроки гораздо меньше, и в этом отношении наши моряки оказываются в невыгодном положении», – говорится в обращении.

«Выпускники высших и средних мореходок шли на флот и начинали свою карьеру одинаково с младших помощников капитана и младших механиков. Двигаясь дальше по служебной лестнице, и те, и другие

становились капитанами и старшими механиками. Примерно в середине 60-х годов прошлого столетия, когда на флот стало приходиться все больше и больше выпускников высших мореходок, возникла ситуация, при которой старшие командиры имели среднее образование, а младшие – высшее, – рассказывает лидер Северной региональной организации РПСМ. – Вот тогда и заговорили о необходимости получения высшего образования капитанами и старшими механиками. При этом каких-либо законодательных актов, устанавливающих требования о высшем образовании для старших командиров судов морского флота, не принималось. Однако появилось негласное требование о необходимости иметь высшее профессиональное образование капитанам и старшим механикам судов морского флота».

Дискриминация российских моряков проявляется и в другом. Для того чтобы российские моряки могли работать на судах иностранных государств, России необходимо заключить межгосударственное соглашение о взаимном признании рабочих

дипломов моряков. Такие соглашения заключены с несколькими десятками стран. По этим соглашениям российские моряки могут работать на судах других флагов, а моряки стран этих флагов, в свою очередь, могут работать на наших судах, включая и должности старших командиров.

Однако требование о необходимости высшего образования для старшего комсостава морских судов сделано в одностороннем порядке, оно распространяется только на наших моряков. Это означает, что если на судно под флагом России придет иностранный старший помощник или второй механик, то от них высшего образования не потребуется.

«В настоящее время получение морского среднего специального образования становится делом совершенно непривлекательным, и те, кто действительно желает работать в море, учиться в АМИ не пойдут», – уверен А. Красноштан.

Участники обращения готовы вступить в конструктивный диалог с губернатором Архангельской области и ждут личной встречи. 





РПСМ И СОВКОМФЛОТ ПРОВОДИЛИ МОРЯКОВ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ

В КАНУН ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ПРАЗДНИКА – ДНЯ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА 50 РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ-ПЕНСИОНЕРОВ ГРУППЫ КОМПАНИЙ СОВКОМФЛОТ ПРОВОДИЛИ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ. В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) И СКФ, КОТОРАЯ ДЕЙСТВУЕТ УЖЕ ВОСЬМОЙ ГОД, ОНИ ПОЛУЧИЛИ ЕДИНОВРЕМЕННУЮ ДЕНЕЖНУЮ ПОМОЩЬ, ПОЧЕТНЫЕ ГРАМОТЫ И СЕРТИФИКАТЫ НА САНАТОРНО-КУРОРТНОЕ ЛЕЧЕНИЕ. МОРЯКИ УСЛЫШАЛИ В СВОЙ АДРЕС МНОГО ТЕПЛЫХ СЛОВ И БЛАГОДАРНОСТЕЙ ОТ РАБОТОДАТЕЛЯ И ПРОФСОЮЗА ЗА МНОГОЛЕТНИЙ ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД И ВЕРНОСТЬ ПРОФЕССИИ. ТОРЖЕСТВЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПРОШЛИ В ПЕТЕРБУРГЕ, НОВОРОССИЙСКЕ И ВЛАДИВОСТОКЕ.

ПОДСПОРЬЕ НА БЕРЕГУ

В празднике, организованном Балтийской территориальной организацией (БТО) РПСМ, приняли участие представители ООО «Юником МС», ООО «СКФ Арктика». Восемь балтийцев

достойно закрыли трудовую веху своей жизни и собираются посвятить себя семье и внукам.

«Прежде всего, хочется выразить огромную благодарность за ваш многолетний добросовестный труд и верность славным традициям отечественного флота, – с такими словами обратился

председатель БТО РПСМ Александр Михайлович Бодня к собравшимся морякам, которые пришли вместе со своими близкими. – Хорошо понимаю, как непросто после стольких лет в море приспособиться к жизни на берегу, когда уходишь с флота. Но, как показала практика, с поддержкой, которая ока-

зывается морякам в рамках совместной программы РПСМ и Совкомфлота, это сделать все-таки полечче».

Для старшего механика Сергея Бурцева большой неожиданностью стало вручение юбилейного нагрудного знака «В память 200-летия Управления водянными и сухопутными сообщениями». С этой государственной наградой связана необычная история. Соответствующий приказ за подписью уже покинувшего свой пост руководителя Росморречфлота А. Давыденко датируется 22.12.2009 г. Однако награда из-за бумажной волокиты и реорганизаций министерств и ведомств «искала» нашего героя более 6 лет.

«Я даже не догадывался, что такие награды вообще существуют, – поделился с нами слегка озадаченный такой новостью Бурцев. – Знаю, что есть нагрудный знак «Почетный работник морского флота». Но получить этот знак очень приятно, и к месту, теперь я могу оформить звание «Ветеран труда». Соответственно, и пенсия моя станет больше».

К слову, о пенсиях: у российских моряков, посвятивших всю свою жизнь флоту, она не очень большая. Так, Сергей Бурцев получает 10 тыс. рублей, а у кого-то из новоявленных пенсионеров она и того меньше. Так что материальная помощь от РПСМ и СКФ, по их словам, большое подспорье на берегу.

Моторист 2-го класса Владимир Клименко рассказал, что воспользуется деньгами только в крайнем случае: «Здоровье подлечить, лекарства купить».

Кто-то собирается потратить их на поездку за рубеж вместе с супругой.

«Я пришел проводить коллег на заслуженный отдых. Я считаю, что моряки – это содружество людей, посвятивших всю свою жизнь морю, которые вдали от родины выполняют свой долг. Они заслуживают огромного уважения и внимания со стороны общества. Работа в море – это тяжелый труд повышенной опасности. Тем более, работа в нашем Северо-Западном регионе приближена к арктическим условиям. Наши моряки хорошо выполняют свою работу и заслуживают достойной оплаты труда и достойной пенсии, об этом заботится РПСМ. Кроме своей главной

задачи, профсоюзная организация стала площадкой для встречи российских моряков. Здесь они могут рассказать о своей жизни, проблемах и найти поддержку», – говорит Юрий Могилюк, который проработал последние 16 лет капитаном в СКФ, сейчас он морской эксперт в «СКФ Арктика».

«Я застал весь процесс перехода профсоюзных организаций из советских в те, которые сейчас работают в условиях нового времени, и считаю, что благодаря деятельности морских профсоюзных организаций моряки смогли пережить трудные времена переходного периода и восстановить престиж профессии. Я считаю, что без профсоюза работодатель давно бы загнал в угол тружеников морской отрасли», – уверен новоиспеченный пенсионер, капитан дальнего плавания, председатель профкома первичной организации РПСМ «СКФ Арктика» Михаил Наконечный.

Он пожелал своим коллегам, ушедшим на пенсию, здоровья и активной деятельности в любой сфере: общественной, профессиональной или политической: «Главное – не сдаваться и не расслабляться, выход на пенсию не означает, что пришел конец активной жизни».

Бодня А. М.:

«Хорошо понимаю, как непросто после стольких лет в море приспособиться к жизни на берегу, когда уходишь с флота. Но, как показала практика, с поддержкой, которая оказывается морякам в рамках совместной программы РПСМ и Совкомфлота, это сделать все-таки полечче».

«ЗА ТРУД, МАСТЕРСТВО И ВЕРНОСТЬ!»

В Новороссийске от имени Российского профессионального союза моряков – виновников торжества поздравили Николай Попов, председатель Южной территориальной организации (ЮТО) РПСМ, и Алексей Беляков, председатель Черноморско-Азовской территориальной организации (ЧАТО) РПСМ.

ЧАТО и ЮТО РПСМ поздравляли с выходом на пенсию моряков, которые отдали по 20-30 лет и больше работе на судах «Новошип» и «Юникама». Но несколько человек были в рейсе и не смогли присутствовать на мероприятии.

«Компания признательна вам за многолетний добросовестный труд, высокое профессиональное мастерство и верность славным морским традициям», – обратился к собравшимся президент ОАО «Новошип» Юрий Цветков.

В компании отметили, что в жизни моряков наступает новый этап, ведь заслуженный отдых – уникальный шанс посвятить себя любимому

делу и членам семьи, для которых не находилось времени в море и в коротких отпусках на берегу.





Новороссийск

«Любовь к морю, верность славным морским традициям, преданность своей компании – вот те черты, которые характеризуют каждого из вас. Благодаря вашему профессиональному беззаветному труду, вы передаете молодому поколению моряков не только свой опыт и навыки. Вы оставляете им надежную процветающую компанию, хорошие, высокооплачиваемые рабочие места. Желаем вам бодрости и здоровья на долгие годы!» – поблагодарил моряков от лица РПСМ Николай Попов.

«И грустно, и радостно одновременно, – поделился своими чувствами Алексей Кекало, судовой токарь. – Работать на флоте непросто, но я заранее знаю: я буду вспоминать эти годы с благодарностью. Многие, кому довелось служить в армии, называют это время лучшим периодом в жизни. Вот и в море все по-настоящему – и испытания, и дружба, и романтика».

На вопрос, есть ли место романтике в жизни сегодняшнего моряка, донкерман Олег Цейтлин заявил: «А как же! Вот вы видели рассвет над Атлантикой? Поверьте, он достоин воспоминаний. В этом как раз и состоит прелесть нашей работы: конечно, мы идем в море зарабатывать деньги для своей семьи, но при этом для нас открыт весь мир. В былые годы компания порой даже находила возможность устраивать нам во время стоянки в иностранном порту экскурсии. Хорошо бы возродить эту

добрую традицию – для экипажа это и отдых, и польза, и психотерапия одновременно».

Цейтлин – основатель династии морских инженеров: к флотской жизни готовится уже его внук, курсант-судомеханик, сын действующего старшего механика.

Некоторые моряки не планируют уходить на покой. Для Натальи Евсеевой, 21 год проработавшей в «Новошипе» буфетчицей, после проводов на пенсию, наоборот, начинается новая жизнь. Основная ее специальность – врач. И связи с ней она не теряла никогда. В межрейсовый период всегда работала в клинике, вела прием больных. Вот и сейчас ее уже ждут. Впереди очередной интересный этап, некогда особо размышлять о том, что написано в паспорте, и что на самом деле на душе.

ТИХООКЕАНСКИЕ БОЦМАНЫ – МОРСКИЕ ВОЛКИ

Во Владивостоке компания «Юником» и РПСМ в праздничной обстановке проводили на пенсию трех боцманов.

«Вы отдали флоту большую часть своей жизни, огромное вам спасибо за такую преданность и трудолюбие, – обратился к коллегам капитан дальнего плавания, директор «СКФ Юником (Владивосток)» Александр Орлов. –

О каждом сидящем в этом зале можно сказать много добрых слов. Все – заслуженные люди и высококлассные специалисты, отдавшие свой опыт, а зачастую и здоровье морской отрасли».

Ветеранов «Юникама» поздравил заместитель председателя Тихоокеанской региональной организации (ТРО) РПСМ, председатель профкома первичной организации «Тихоокеанская профсоюзная организация моряков» Валерий Березинский:

«Любовь к морю, преданность своей профессии и компании – вот те черты, которые характеризуют всех вас. Благодаря вашему профессиональному труду вы передавали молодому поколению моряков свой опыт и навыки. Вы оставляете им надежную, социально направленную и развивающуюся компанию, высокооплачиваемые рабочие места».

В заключение своего выступления Валерий Березинский от лица всего РПСМ выразил признательность морякам за верность славным традициям российского торгового флота.

«Юником» проводил на заслуженный отдых профессионала высокого класса боцмана Назифа Шакирова. Свой первый рейс в компании он выполнил 11 лет назад в должности матроса первого класса на танкере «EAST SIBERIAN SEA». Через три года руководство, оценив профессионализм и ответственность опытного матроса, предложило ему повышение. В качестве боцмана Назиф

Шакиров трудился сначала на крупнотоннажном танкере «Виктор Конецкий», а затем на «СКФ Саян».

«Отработал прекрасно. Люди в компании не просто хорошие, а замечательные. Экипажи, в составе которых я ходил в рейсы, всегда буду вспоминать добрым словом. Все профессионалы, с которыми работать одно удовольствие, каждый досконально знает свое дело. Я считаю, что «Юником» — одна из лучших компаний мира. снабжение судов обеспечивается на самом высоком уровне. У меня, как у боцмана, с этим ни разу не возникло проблемы. Меню для экипажа — прямо ресторанное. Зарплата — более чем достойная. Сильная профсоюзная организация, которая многим «юникомовцам» помогла в трудную минуту, всякое ведь в жизни случается», — поделился Назиф Шакиров.

Владимир Глебов 20 лет с честью отработал боцманом на судах «Юникама»: сначала на теплоходе «Николай Малахов», затем на «NORDANA MONIKA» и на «СКФ Суек».

«Каждый человек держит судьбу в своих руках, — сказал он. — Если ты настроен работать в полную силу, все получится и тебя оценят по заслугам. В «Юникеме» отличная организация

труда и быта моряков. Благодаря хорошим заработкам я вырастил двух детей, они получили высшее образование».

Сын Глебова после окончания морского вуза пошел по стопам отца, сейчас работает в «Юникеме» вторым помощником. Можно сказать, сын пришел на смену отцу.

Владимир Глебов считает главным в морской профессии ответственное отношение к своим обязанностям, уважение к труду: «И еще надо любить море, которое не прощает халатности или легкомыслия. А в специальности боцмана эти качества надо умножить на два, чтобы зарекомендовать себя специалистом высокой квалификации, — очень многое в рейсах зависит именно от него», — говорит боцман.

Третьего боцмана — Сергея Микуцкого — не было на корпоративном мероприятии, свою порцию поздравлений он получил в другой день.

Работу в компании Микуцкий начал в мае 1997 года. За период работы зарекомендовал себя высококвалифицированным моряком, обладающим высокими качествами. За время работы он передал свой опыт не одному десятку молодых моряков. Труд Сергея

Микуцкого был по достоинству оценен: в июне 2014 года он был награжден Почетной грамотой «Совкомфлота».

СКФ — давний и надежный партнер РПСМ. Социально ответственная компания, объединив усилия с профессиональным союзом, достигла многого в сфере защиты своих работников. Проводы моряков-ветеранов на заслуженный отдых стали очередным важным проектом давних партнеров и прошли успешно.

СПРАВКА: Публичное акционерное общество «Современный коммерческий флот» (Совкомфлот, СКФ) — крупнейшая судохозяйственная компания России, один из мировых лидеров в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 150 судов общим дедвейтом 12 835 493 тонн и средним возрастом 7 лет. Треть судов имеет высокий ледовый класс. 





КРУИНГ ИЛИ МОШЕННИК?

МОРЯК ОБРАТИЛСЯ В РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) С ПРОСЬБОЙ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ, «ПРИСВОЕННЫЕ МОШЕННИЧЕСКИМ ПУТЕМ ЗА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ УСЛУГ ПО НАЙМУ». РОССИЯНИН ПРОЖИВАЕТ В УКРАИНЕ. В НОЯБРЕ 2014 ГОДА ПРОЧИТАЛ В ИНТЕРНЕТЕ О ТОМ, ЧТО КРУИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ВАКАНСИИ СТАРШЕГО МЕХАНИКА, ВТОРОГО МЕХАНИКА И ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА, РАБОТА – ЯРУСНЫЙ ЛОВ КЛЫКАЧА В МОРЯХ РОССА И АМУНДСЕНА. ОТПРАВКА СПЕЦИАЛИСТОВ НА СУДНО ПРИБАЛТИЙСКОЙ КОМПАНИИ ДОЛЖНА БЫЛА ПРОИЗОЙТИ В МОНТЕВИДЕО В ДЕКАБРЕ 2014 ГОДА. ЧТОБЫ УСТРОИТЬСЯ НА СУДНО, МОРЯК ОБРАТИЛСЯ В КРУИНГОВУЮ КОМПАНИЮ В Г. СЕВАСТОПОЛЬ, ГДЕ ЕМУ ПООБЕЩАЛИ ЗАРПЛАТУ В \$10 000 И ПОПРОСИЛИ ЗАПЛАТИТЬ ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО \$1000. ДЕНЬГИ БЫЛИ ПЕРЕВЕДЕНЫ НА СЧЕТ КОМПАНИИ В КОНЦЕ НОЯБРА 2014 ГОДА, ПОСЛЕ ЧЕГО НАЧАЛИСЬ ТОМИТЕЛЬНЫЕ ДНИ ОЖИДАНИЯ РАБОТЫ СО СТОЛЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТОЙ. КАК МОЖНО ДОГАДАТЬСЯ, МОРЯК ОСТАЛСЯ С НОСОМ И В МОНТЕВИДЕО НЕ ПОЕХАЛ, В КОМПАНИИ ПЕРЕСТАЛИ ОТВЕЧАТЬ НА ЕГО ЕЖЕДНЕВНЫЕ ЗВОНКИ. ТОГДА СТАРШИЙ МЕХАНИК ВСПОМНИЛ ТО, О ЧЕМ И ТАК ХОРОШО ЗНАЛ: ЧТО ТРУДОУСТРОЙСТВО В РОССИИ ЗА ДЕНЬГИ ЗАПРЕЩЕНО, РАВНО КАК И РАСЧЕТЫ В ВАЛЮТЕ НА ТЕРРИТОРИИ РФ ПРОТИВОРЕЧАТ НАЛОГОВОМУ КОДЕКСУ РФ.

В РПСМ он написал: «В связи с вышеуказанным прошу провести проверку законности работы круингового агентства, т.к. считаю, что их действия противоречат Конвенции о труде в морском судоходстве, ратифицированной РФ, и Положению о лицензировании деятельности, связанной с трудоустройством граждан РФ за пределами РФ, утвержденному Правительством РФ от 08.10.2012».

Поскольку сигнал от моряка был получен, первичная профсоюзная организация моряков г. Севастополь Российского профессионального союза моряков обратилась за разъяснениями в круинговую компанию, где ответили следующее: старшему механику были оказаны информационные услуги, за которые компания действительно получила деньги, но не от моряка. Деньги переводила его жена, а договора с женой у круинговой компании, к слову, нет.

В свою очередь, круинговая компания предоставила в профсоюз справку, что моряк работу получил. Так что же все-таки это было: лжекруинг или консультационные услуги?

РПСМ провел рабочую встречу с представителями Севастопольской транспортной прокуратуры, по результатам которой были проведены совместные проверки круинговых компаний с участием профсоюза.

ИНФОРМАЦИЯ – БЕСПЛАТНО

В соответствии с ч. 1 ст. 12.2 ФКЗ 21.03.2014 N 6-ФКЗ «О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов – Республики Крым и города федерального значения Севастополя», на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя оказание услуг по трудоустройству граждан Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации может осуществляться с 1 июня 2015 года исключительно юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, имеющими лицензии на осуществление данного вида деятельности.

Однако в ходе проверок Севастопольской транспортной прокуратуры совместно с Федеральной миграционной службой и Российским профессиональным союзом моряков, во исполнение плана работы межведомственной рабочей группы по координации действий правоохранительных органов Севастопольского транспортного региона по борьбе с преступлениями и правонарушениями в социальной сфере, на 1 полугодие 2015 года были выявлены компании, которые, не имея лицензии ФМС, оказывали содействие и помощь в трудоустройстве граждан за пределами Российской Федерации. Другими словами, они оказывали так называемые консультационно-информационные услуги, но не безвозмездно.

Напомним, что при оказании услуг по найму и трудоустройству, которые являются лицензируемым видом деятельности, в обязанности компании входит предоставление информации моряку по вопросам, связанным с трудоустройством, и о работодателе. В соответствии с КТМС-2006, п.1 Правило 1.4 «Наем и трудоустройство», «Все моряки имеют доступ к эффективной, адекватной и подотчетной системе поиска занятости на борту судна, который осуществляется для моряков бесплатно».

Стандарт А1.4, п. 5, п/п «b» этой же конвенции говорит, что «Требование о том, чтобы на моряков не возлагалась прямо или косвенно оплата полностью или частично комиссионных или иных издержек за наем и трудоустройство, либо за предоставление рабочего места, за исключением расходов, которые моряк несет в связи с получением предусмотренного национальным законодательством медицинского свидетельства, национальной книжки моряка и паспорта или других аналогичных личных проездных документов, исключая, однако, расходы, связанные с получением виз, которые несет судовладелец».

Более того, Стандарт А1.4, п. 5, п/п с/iv предписывает, чтобы службы найма и трудоустройства моряков «по мере возможности удостоверялись в том, что судовладелец обладает средствами для защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту (т.е. по существу удостоверяются в финансовой благонадежности судовладельца).

Отсюда старый вопрос: стоит ли прибегать к услугам компаний, оказывающих платные консультационные услуги, которые никоим образом не несут ответственности за предлагаемые рабочие места?

«Если с вас просят деньги за оказание услуг по подбору и трудоустройству за пределами России, – говорит Артем Боев, председатель ППО РПСМ г. Севастополь, – убедительная просьба: прежде чем платить по непонятному информационному договору, сообщите об этом в транспортную прокуратуру региона и Российский профессиональный союз моряков. Поверьте, это поможет избежать более худших проблем, чем просто потерю денег».

КОМУ В СЕВАСТОПОЛЕ МОЖНО ДОВЕРЯТЬ

За последние два года число круинговых компаний в Севастополе значительно сократилось. Если в 2013 году их было 36, в 2014 – 23, то на 01 июня 2015 года лицензию ФМС получили всего 14 круинговых компаний:

- ООО «СИ ВЭЙ»**, г. Севастополь, ул. Пионерская, 3.
- ООО «СИ ФАКТОР»**, г. Севастополь, ул. В. Кучера, д.7, кв. 8.
- ООО «СИ ТРЕФИК»**, г. Севастополь, ул. Володарского, д. 15.

ООО «МОРСКОЕ АГЕНТСТВО ТРАМОНТАНА», г. Севастополь, ул. Рыбаков, 5а.

ООО «ЛОРА И КОМПАНИЯ», г. Севастополь, ул. Рыбаков, 5а.

ООО «МЕЖДУНАРОДНАЯ КРЮИНГОВАЯ ГРУППА», г. Севастополь, ул. Б. Михайлова, 7-б.

ООО «Компания «Атлантика-крюинг», г. Севастополь, ул. А. Кесаева, д. 16, офис 6.

ООО «АВ МАРИН», г. Севастополь, ул. Керчинская,4, офис 1.

ООО «Севморсервис+», г. Севастополь, ул. А. Кесаева, д.20, офис 3-А.

ООО «Бризе Крюинг Крым», г. Севастополь, ул. Ленина, 10, офис 13.

ООО «Морское Агентство Титаренко», г. Севастополь, ул. Г. Бреста, д. 44, корп. Б, кв. 5.

ООО «ДАНМАР СЕВАСТОПОЛЬ», г. Севастополь, ул. Фадеева, 48.

ТОТАЛ ШИПМЭНЕДЖМЕНТ ЭКСПЕРТС, г. Севастополь, ул. Руднева, 28/А.

ООО МАРЛОУ НАВИГЕЙШН ТАВРИКА, г. Севастополь, Большая Морская, 50.

ВАЖНО!

Прежде чем идти в круинг, тем более, если он не известен, зайдите в профсоюз. РПСМ проводит свой мониторинг и обладает списком круинговых компаний, которые прошли лицензирование и имеют право заниматься такой деятельностью.

В круинговой компании обязательно уточните, имеет ли работодатель коллективный договор с профсоюзом. Именно он гарантирует моряку, что все требования в период работы на судне под иностранным флагом будут выполнены.

Всегда имейте при себе адреса и телефоны Российского профессионального союза моряков и инспекторов Международной федерации транспортников (МФТ) на случай непредвиденных обстоятельств.



МОРЕ ПОЛУЧИЛ В НАСЛЕДСТВО

ЕСЛИ БЫ СЕРГЕЮ СУПРУНУ, СТАРШЕМУ МЕХАНИКУ «NS STREAM» (СКФ НОВОШИП), ПРЕДЛОЖИЛИ ВЫБРАТЬ СУДЬБУ ЗАНОВО, ОН НАВЕРНЯКА СНОВА ПРЕДПОЧЕЛ МОРЕ. ХОТЯ СУДЬБА, ЕСЛИ ЧЕСТНО, ВЫБОРА ЕМУ НЕ ОСТАВИЛА. СУДИТЕ САМИ. ИМЕНЕМ ЕГО ОТЦА НАЗВАН РЕЙДОВЫЙ КАТЕР «КАПИТАН СУПРУН». ДЯДЯ, БРАТ И СЫН СВЯЗАЛИ СВОЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ. КОГДА ФЛОТСКАЯ ДИНАСТИЯ СОБИРАЕТСЯ ВМЕСТЕ, БЫТЬ КЕМ-ТО ДРУГИМ ПРОСТО СТРАННО.



канистры, укрытые брезентом, управляет один человек. И вдруг из-под брезента выскакивает с десяток боевиков с автоматами и открывают огонь. Я в машину – запускать двигатель. Наш капитан Павел Спесивцев дает команду «Полный ход!», и судно начинает маневрировать. А пираты уже на приступ идут. Абордажную «кошку» с бамбуковой ручкой зацепили за леерное ограждение, и самый проворный пират уже ловит волну, чтобы взобраться по лестнице. Но в этот момент боцман Геннадий Митин оказался смысленей. Он буквально выхватил лестницу из его рук, схватил «кошку» и втащил эту амуницию на борт. Пираты туда-сюда, а на борт забраться не могут. Так и отстали. А мы у берегов Гвинеи еще два дня дрейфовали после этого, пока власти Конакри не прислали для нас военный конвой.

Бывает так, что риски напрямую с морем не связаны. Но все равно сталкиваются с ними только моряки, да разве что путешественники. Одна такая история случилась, когда в первой половине девяностых Сергею Николаевичу довелось перегонять на запад Индии, на кладбище кораблей под Бхавнагаром, старенький списанный танкер из серии «Сплит».

– Еще в Суэцком канале до нас дошли тревожные вести о вспышке чумы в Индии, – рассказывает он. – Однако на тот момент это были отдельные очаги болезни, зарегистрированные совсем в другом конце страны. И мы продолжили свой путь. В часе езды от Бхавнагара мы выбросили танкер на берег. Местечко,

Я с детства хотел стать моряком: выжигая по дереву, рисовал исключительно парусники, взахлеб читал об открытиях и приключениях, о пиратах южных морей, – вспоминает Сергей Николаевич. – Представить себе не мог, что увижу их лично. Должен сказать, это не романтичнее любого другого вооруженного налета, где бы он ни происходил.

ВСТРЕЧА С ПИРАТАМИ

С опасностью он столкнулся, работая старшим механиком на «NS Stream»:

– Мы стояли в ожидании портовых властей в 60 милях от гвинейского порта Конакри. Вахтенный на корме заметил лодку с подвесным мотором, которая двигалась в нашем направлении. Вроде бы ничего опасного: на дне какие-то

надо сказать, постапокалиптическое: океанский прибор, на сотни метров видны только остовы здоровенных судов, тысячи чумазых рабочих с газосварочными аппаратами, да высоченные пирамиды из газовых баллонов. Но оказалось, что настоящий триллер ждал наш экипаж еще впереди. Выяснилось, что на этот момент чума была уже повсюду. Каким-то чудом через санитарные кордоны нас вывезли в Нью-Дели и посадили в последний самолет «Аэрофлота». После этого страну закрыли на карантин.

БЕЗАВАРИЙНАЯ РАБОТА

В прошлом году Сергей Супрун был награжден корпоративным знаком отличия «За безаварийную работу на морском транспорте» третьей степени. Пятнадцать лет работы без ЧП – отличный результат. Этот опыт говорит: чтобы быть хорошим старшим инженером, одного инженерного мышления недостаточно.

– Тут все важно: хорошее снабжение и техническая поддержка со стороны береговых служб, наличие высококлассных специалистов на борту, единая команда, – говорит он. – Это большой согласованный труд. У нас все правильно сложилось и с отделом снабжения флота, и с моей машинной командой. Наш моторист Юрий Егоров – мастер на все руки, отличный сварщик и токарь. Может выточить любую деталь, что в условиях моря ценно втройне. Мои номерные механи-

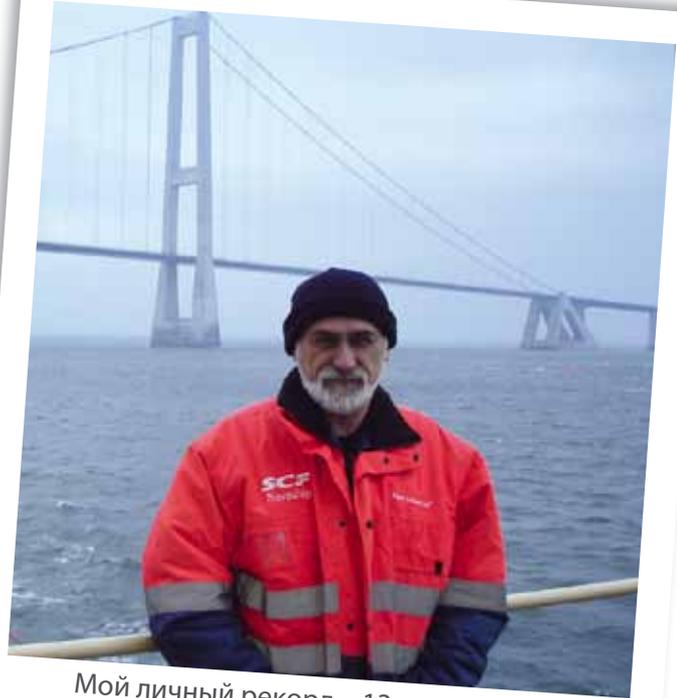
ки – второй, Николай Савенко, и третий, Виталий Авраменко, – никогда меня не подводили. Оба, как и я, представители морских династий, знают, чего ждать от моря, оба вот-вот пойдут на повышение. В общем, что говорить, повезло мне с командой. И эти годы безаварийной работы – они не только мои, они наши, общие.

ШКОЛА ВЫЖИВАНИЯ

А между тем Сергею Николаевичу есть с чем сравнить. Бывали в его жизни такие пароходы, которые у механиков считались настоящей школой выживания. С одним из них ему довелось познакомиться в 1992 году.

Это было первое судно в одноименной серии, построенное в Керчи, – танкер «Победа».

– Я пришел на судно вторым механиком, – рассказывает Сергей Супрун. – «Победа» считалась очень «тяжелым» судном, но я этого тогда еще не знал: это был мой первый рейс в должности. В целом неплохие суда этой серии, но надо полагать, все-таки не были доведены до ума. Главный двигатель знаменитой датской «Burmeister&Wain» был собран по лицензии в Брянске.



Мой личный рекорд – 13 с половиной месяцев в море.

В каждом порту его приходилось ремонтировать, а запчастей для полной победы над нашей «Победой» вечно не хватало.

Опыт, полученный на этом судне, оказался бесценным и пригодился на следующем танкере «Валерий Чкалов», которому Сергей Супрун отдал 11 лет.

У Сергея Николаевича есть старенькая карта, на которой он отмечает порты, в которых побывал. Побережья всех обитаемых материков, кроме Австралии, не видны – все в отметках. Эта карта для него что-то вроде напоминания о том, что профессия моряка никогда не потеряет своей романтики.

– У моей работы есть только один, но очень существенный недостаток, – считает Сергей Николаевич. – Моряки подолгу не бывают дома. Даже сейчас, когда контракты по четыре месяца, – это немало. А ведь когда я только начинал, рейсы длились по семь-восемь месяцев. Мой личный рекорд – 13 с половиной месяцев в море. Жена нашим маленьким детям регулярно показывала мою фотографию, чтобы, когда вернусь, они в незнакомом бородатом дяде отца узнали.

«Профсоюзная морская газета»,
ЮТО РПСМ



МЕЖДУ ПИРАТСТВОМ И МОРСКИМИ ГРАБЕЖАМИ ЕСТЬ РАЗНИЦА

СУДОХОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ СИНГАПУРА (SSA) ОБРАЩАЕТ ВНИМАНИЕ НА ТО, ЧТО МЕЖДУ ПИРАТСКИМИ НАПАДЕНИЯМИ И МОРСКИМИ ГРАБЕЖАМИ СУЩЕСТВУЕТ РАЗЛИЧИЕ, И НАСТОЯТЕЛЬНО РЕКОМЕНДУЕТ УЧИТЫВАТЬ ЭТО ПРИ ОСВЕЩЕНИИ СИТУАЦИИ СМИ, ПОСКОЛЬКУ СУВЕРЕННЫЕ ГОСУДАРСТВА ПРЕДПРИНИМАЮТ РАЗЛИЧНЫЕ МЕРЫ В ОТВЕТ НА РАЗНЫЕ ТИПЫ ИНЦИДЕНТОВ.

В заявлении SSA, сделанном 22 июня, говорится, что проведенное по их заказу исследование показывает: многие инциденты, имевшие место в Юго-Восточной Азии в первом квартале 2015 года, следует классифицировать как морские ограбления. В отличие от пиратства, которое имеет отношение к нападениям в международных водах, морские ограбления случаются в территориальных водах и, таким образом, подпадают под юрисдикцию прибрежного государства.

«Данное отличие определяет, у кого торговому судну искать защиту: у военно-морских сил/береговой охраны прибрежного государства или государства флага судна», — поясняют в SSA.

Большинство нападений на торговые суда, имевших место в последнее время в Юго-Восточной Азии, проводились с целью кражи перевозимых нефтепродуктов. Задача заказанного SSA исследования — определить степень опасности, которую эти нападения представляют для моряков. Согласно проведенным расчётам, основанным на данных, что ежегодно через Малаккский и Сингапурский проливы транзитом проходят от 50 000 до 90 000 судов, а в целом в районе Юго-Восточной Азии и Южно-Китайского моря их проходит еще больше, вероятность того, что торговое судно, проявляющее высокую степень бдительности и предпринимаящее меры предосторожности с целью недопущения проникновения на борт преступников, станет объектом нападения, составляет всего 0,012-0,070%.

«Ситуация в Южно-Китайском море сильно отличается от того, что происходит в Аденском заливе, где вооружённые

до зубов пираты нападают на суда в открытом море для того, чтобы похитить судно и взять в заложники экипаж с целью их последующего выкупа», — подчеркивают в SSA. Согласно выводам исследования этой организации, в рамках которого специалисты проанализировали отчёты Международного морского бюро (IMB) и Соглашения о региональном сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (ReCAAP) за первый квартал 2015 года, было установлено, что только 14% этих нападений можно отнести к категории «пиратство». Всё остальное — морские ограбления, причём из них 46% произошли с судами, стоявшими у причалов в порту или на якорной стоянке. В большинстве случаев моряки не пострадали.

Тем не менее, Центр информации по пиратству Международного морского бюро (IMB PRC) выразил озабоченность по поводу участвовавших нападений пиратов и угонов небольших танкеров, перевозящих нефть и дизельное топливо, в водах Юго-Восточной Азии. Если раньше большинство нападений в этом регионе совершались на суда, стоявшие на якоре, и преступники, проникнув на борт, искали, чем можно поживиться, то теперь их цель — дорогостоящий груз.

«Все инциденты — повод для серьезного беспокойства, — отметил директор Международного морского бюро IMB Поттенгал Мукундан. — Мы рекомендуем экипажам теплоходов, работающих в Юго-Восточной Азии, в полном объеме выполнять все меры противодействия пиратам и сообщать о нападениях и любой подозрительной активности небольших морских судов».

Расположенный в Сингапуре Центр по обмену информацией Международной антипиратской организации (ReCAAP ISC) предоставил данные, согласно которым, за первые 6 месяцев 2015 года количество инцидентов, связанных с пиратской деятельностью, увеличилось на 18%.

Из 106 инцидентов шесть были классифицированы как «покушения», остальные 100 — как состоявшиеся преступления. Большая часть инцидентов, имевших место в этот период, это мелкие кражи. Однако 10 инцидентов были отнесены к преступлениям Категории 1 или тяжёлым, они включали перекачку топлива/нефти и угон судов.

«В период с января по июнь 2015 года каждый месяц поступало, как минимум, по одному сообщению о пиратском происшествии», — говорится в отчёте ReCAAP ISC за первую половину 2015 года.

За полгода 17 грабителей были арестованы и отданы под суд за морские преступления. В ReCAAP ISC уверены, что аресты и суды над пиратами служат эффективным сдерживающим фактором для преступников.

Российский профсоюз моряков рекомендует членам экипажей судов всегда сохранять повышенную бдительность в пиратоопасных регионах и строго следовать руководствам по противодействию пиратам, в частности, «Best Management Practices». Капитанам при выполнении инструкций компании, предписывающих порядок действий на случай нападения грабителей или пиратов, руководствоваться в первую очередь соображениями безопасности экипажа. 

ПИРАТСТВО И ВООРУЖЕННЫЕ НАПАДЕНИЯ НА СУДА В АЗИИ

(Январь – июнь 2015)

РОСТ ЧИСЛА ИНЦИДЕНТОВ

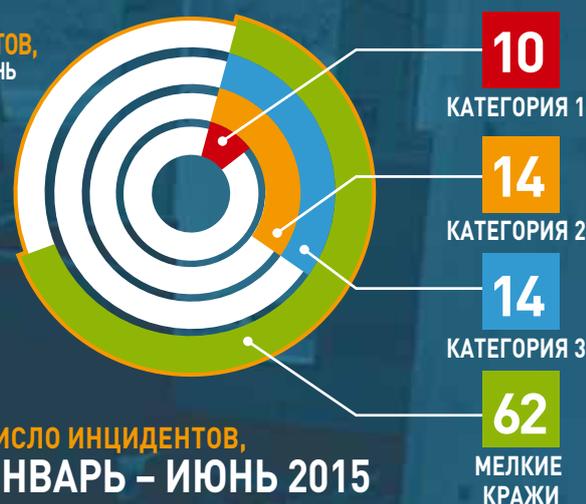
18 % РОСТ ПО СРАВНЕНИЮ С ПЕРИОДОМ ЯНВАРЬ-ИЮНЬ 2014

90 ИНЦИДЕНТОВ, ЯНВАРЬ-ИЮНЬ 2014 ГОДА

106 ИНЦИДЕНТОВ, ЯНВАРЬ-ИЮНЬ 2015



УРОВЕНЬ ЗНАЧИМОСТИ ФАКТИЧЕСКИХ ИНЦИДЕНТОВ



Число инцидентов, январь – июнь 2015

НАПАДЕНИЯ НА СУХОГРУЗЫ В МАЛАККСКОМ И СИНГАПУРСКОМ ПРОЛИВАХ С ЦЕЛЬЮ ГРАБЕЖА, 56%

10 СЛУЧАЕВ ТЯЖЕЛЫХ НАПАДЕНИЙ НА НЕФТЯНЫЕ ТАНКЕРЫ, ПЕРЕКАЧКА/ УГОН СУДОВ

ПЕРЕКАЧКА/ЗАХВАТ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ



СПОСОБ ДЕЙСТВИЯ

По крайней мере, с января по июнь 2015 года сообщения о нападениях поступали каждый месяц, хотя бы один инцидент – но происходил. В общей сложности зафиксировано 11 случаев перекачивания нефтеналивных продуктов и захвата судов.

ТИПЫ СУДОВ

Продуктовые танкеры (7), химовозы (2), суда снабжения (1).

КЛЮЧЕВАЯ ЦЕЛЬ

Груз на борту танкера. Преступники оставляют судно, когда перекачка завершена.

Водоизмещение судна: кол-во инцидентов (ГТ)	Число нападающих: кол-во инцидентов	Тип используемого оружия: кол-во инцидентов	Обращение с экипажем: кол-во инцидентов	Повреждение оборудования связи: кол-во инцидентов
< 1000: 2 1001-5000: 5 > 5000: 3 Нет данных: 1	4-6 человек: 2 7-9 человек: 6 > 9 человек: 2 Нет данных: 1	Автоматы и ножи: 7 Ножи и мачете: 2 Без оружия/ нет данных: 2	Выброшены за борт: 1 В заложники: 2 Раненые: 1 Нет раненых/ нет данных: 7	Да: 5 Нет: 4 Выведено из строя: 1 Нет данных: 1

АРЕСТ И СУДЕБНОЕ ПРЕСЛЕДОВАНИЕ ЗАХВАТЧИКОВ – КАК СРЕДСТВО УСТРАШЕНИЯ

- Девять захватчиков т/х «Sun Birdie» были приговорены к тюремному заключению сроком на 10 лет, в то время как максимальный срок за вооруженное ограбление составляет 20 лет.
- Арест восьми угонщиков т/х «Orkim Harmony».

ИНЦИДЕНТЫ С СУДАМИ, ПРОХОДЯЩИМИ МАЛАККСКИМ И СИНГАПУРСКИМ ПРОЛИВАМИ



СВЫШЕ 50% –
СУХОГРУЗЫ.



БОЛЬШИНСТВО ИНЦИДЕНТОВ
ПРОИСХОДИТ В ВОСТОЧНОМ
НАПРАВЛЕНИИ ПУТИ
ИНТЕНСИВНОГО СУДОХОДСТВА.



ИНЦИДЕНТЫ В СИНГАПУРСКОМ
ПРОЛИВЕ ПРОИСХОДЯТ ЧАЩЕ,
НО ПО СРАВНЕНИЮ
С МАЛАККСКИМ ПРОЛИВОМ ОНИ
ОТНОСИТЕЛЬНО МЕНЕЕ ТЯЖКИЕ.

БУДЬТЕ БДИТЕЛЬНЫ И НАБЛЮДАТЕЛЬНЫ



МОРЯКИ, ПОСТОЯННО УПРАЖНЯЙТЕСЬ –
ПОВЫШАЙТЕ БДИТЕЛЬНОСТЬ

ПРИБРЕЖНЫМ ГОСУДАРСТВАМ
НАРАЩИВАТЬ МОРСКОЕ ПАТРУЛИРОВАНИЕ

ПРИНИМАТЬ ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ
НА БЕРЕГУ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В первом полугодии 2015 года уже зарегистрировано 106 инцидентов. Это сигнал властям, судоходной отрасли, всем заинтересованным сторонам о том, что нужно принимать срочные меры и изменить ситуацию в лучшую сторону уже сейчас, во второй половине 2015 года.

Необходимо сотрудничество с Координационными центрами, региональными властями для обеспечения своевременного обмена информацией, оказания оперативной помощи потерпевшим судам. Важно наращивать морское патрулирование и действовать согласованно

со всех сторон, включая морские профсоюзы, чтобы прекратить участвовавшие случаи несанкционированного воровства и угона судов.

По данным Центра распространения информации (ISC) региональной организации по борьбе с пиратством ReCAAP



БЕЗ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВИЛ ФЛОТ НЕ МОЖЕТ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬСЯ

С 1 ПО 30 НОЯБРЯ 2015 ГОДА ИНСПЕКТОРЫ ПОРТОВОГО КОНТРОЛЯ (PSC) ТОКИЙСКОГО И ПАРИЖСКОГО МЕМОРАНДУМОВ ПРОВЕДУТ НА СУДАХ МАССОВЫЕ ПРОВЕРКИ ПРОЦЕДУРЫ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ В ЗАКРЫТЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ. ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО СПЕЦИАЛИСТЫ ПОСЕТЯТ ПОРЯДКА 10 ТЫСЯЧ СУДОВ. РЕЗУЛЬТАТЫ КАМПАНИИ БУДУТ ПРОАНАЛИЗИРОВАНЫ И ПРЕДОСТАВЛЕНЫ В МЕЖДУНАРОДНУЮ МОРСКУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ (ИМО).

Напомним, что с января 2015 года в действие вступили поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS) об обязательном проведении инструктажей на судне. **Теперь в соответствии с правилом 19 Главы III SOLAS учения по входу в замкнутые помещения на судах должны проводиться два раза в месяц, а запись в журнале должна подтверждать обучение членов экипажей.**

Также судно должно быть оборудовано приборами проверки атмосферы для тестирования содержания кислорода, легковоспламеняющихся газов, паров окиси углерода и сероводорода в закрытых пространствах. Под требования СОЛАС попадают все суда.

К ЧЕМУ ПРИВОДИТ ХАЛАТНОСТЬ

Нововведениям предшествовало резкое увеличение числа происшествий

в замкнутых пространствах из-за дефицита кислорода, из-за чего на борту судов гибнут моряки. Трагедия, произошедшая в апреле этого года, унесла жизни пяти человек и в очередной раз подтвердила, как важно соблюдать правила безопасности труда.

Моряк вошел в пятиметровый отсек понтона, который находился на ремонте, но перед входом в закрытое пространство не проверил токсичность атмосферы. Он потерял сознание и упал. В попытке его спасти следом

вошли его коллеги: один за другим – пять человек. Все они допустили одну и ту же ошибку – не взглянули на прибор безопасности. Их смогли извлечь из отсека только спустя час, за это время пятеро погибли, и только одного моряка удалось спасти.

– Трагедии чаще всего происходят из-за нарушения организации работы. Моряк произвольно не полезет в закрытые помещения судна, его туда может направить только вахтенный, старший или второй механики – то есть руководитель работ. Эти специалисты обучены работе в замкнутом пространстве на морских судах и должны курировать работу членов экипажа, – говорит главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк. – Необходимо придерживаться тех правил, которые прописаны в документах, а также существующих процедурах и требованиях работы на борту судна, это позволит избежать трагедии и станет залогом возвращения моряка из рейса живым и здоровым.

– Что касается вышеназванного случая, прежде всего, это недоработка руководителей, т. е. командного состава судна, – считает Хижняк. – Скорее всего, не проводился должным образом инструктаж, после чего обычно заполняются чек-листы, что четко прописано в процедуре компании. И, главное, руководитель работ не обеспечил проведение замеров воздушной среды в данном помещении.

ЦЕНА НАРУШЕНИЙ – ЖИЗНЬ

Это не единичный случай, по статистике моряки погибают или получают увечья в закрытых помещениях чаще, чем при выполнении любой другой работы на судах.

В марте 2015 года на борту гонконгского балкера жертвой собственной безалаберности стал боцман. Судно дрейфовало в море в ожидании постановки к причалу в порту Хадера (Израиль), на судне проводились ремонтные работы. По непонятной причине боцман в одиночку вошел в закрытое помещение грузового отсека, нарушив процедуру правильного входа, по-

терял сознание и упал со спиральной лестницы.

Старший офицер также пренебрег правилами безопасности и чуть не погиб, пытаясь его спасти. Старшего офицера спасли, боцману врачи помочь не успели. Смерть наступила в результате удушья, вызванного высокой концентрацией окиси углерода.

Расследование несчастного случая показало, что погибший проигнорировал правила входа в закрытое помещение, что стоило ему жизни. Но и ответственный за гибель моряка – старший помощник капитана – не организовал предварительный контроль атмосферы в трюме.

В августе 2014 года гибель члена экипажа теплохода «Stara Planina» (флаг Мальты) в порту Франции привлекла внимание к правилам нахождения моряков в закрытых помещениях. 52-летний моряк из Болгарии упал с лестницы в грузовой трюм балкера, патологоанатомическая экспертиза подтвердила: причиной смерти стало отравление окисью углерода.

– Грамотный специалист всегда все сделает правильно и прежде чем приступит к работе в закрытых помещениях, оценит и взвесит ситуацию. Только получив соответствующие указания, используя необходимую спецодежду, спецобувь, средства защиты, он приступит к работе. После выполнения работ руководитель работ, вахтенный механик, механик, в заведовании которого находится проведение работ, обязательно должен лично проверить – все ли выполнено. В его присутствии закрывается помещение, где проводилась работа. Без соблюдения этих правил флот не может эксплуатироваться, – уверен Хижняк.

При входе в закрытые помещения люди должны быть четко проинструктированы по поводу выполнения задания, одеты в спецодежду, оснащены дыхательными аппаратами. Руководители должны контролировать их работу, следить за их самочувствием и временем, которое моряки проводят в замкнутом помещении, в особых ситуациях предусмотрена система сигнализации.



**ПОВТОРЕНИЕ –
МАТЬ УЧЕНИЯ...**

Работа моряка (мотористов, механиков, ремонтников) в закрытых помещениях на судне и организация работ со стороны руководителей (старший командный состав) четко прописана в правилах технической эксплуатации судовых технических средств, соответствующих документах Международной морской организацией (ИМО) и СОЛАС.

Об этом говорится в инструкциях для рядовых моряков, имеющих на каждом судне, в правилах по охране труда, где четко прописан алгоритм работы: помещение должно быть очищено от груза, провентилировано, должны быть сделаны соответствующие замеры воздушной среды, и только после этого люди допускаются к выполнению работы в закрытых помещениях.

– Об этом говорят всегда и везде: на лекциях преподаватели морских училищ и вузов. Знания закрепляются во время прохождения плавательской практики, я могу это подтвердить. Морякам говорят об этом уже во время работы на судах, на курсах повышения квалификации, при тестировании командного состава в компании, – говорит Хижняк. – Но все равно моряки совершают роковые ошибки.

Причин потери бдительности при выполнении работ в замкнутых помещениях может быть несколько. По мнению Хижняка, это может случиться из-за пренебрежения требованиями правил и инструкций по безопасности труда просто потому, что моряк недооценивает опасность.

Другой фактор – усталость экипажа. Уже после 2,5 месяцев работы в море внимание притупляется, а ведь экипажи находятся в рейсах по шесть, а то и по десять месяцев! Особенно тяжело, когда судно проходит через пиратоопасную или военную зоны, члены экипажа долгое время эмоционально напряжены. Частые смены климатических зон, часовых поясов сбивают ритм и работы, и сна, стрессы – все это увеличивает и без того растущее напряжение. К кон-

цу рейса усталость накапливается, и моряки элементарно могут потерять бдительность.

**НИ ПРАВИЛА,
НИ ИНСТРУКЦИИ
НЕ СПАСУТ**

Российский профсоюз моряков (РПСМ) напоминает, что соблюдение элементарных правил, существующих процедур и требований работы на борту судна позволит избежать трагедии. Морякам необходимо помнить, что только осознанный подход к безопасности поможет им вернуться здоровыми домой, к родным и близким.

Проблема входа в закрытые помещения стара, как мир, и тянется со времен, когда пароходы «ходили на угле».

– В ямах, где хранился уголь, возникали зоны, где не было кислорода. И когда моряк падал, потеряв сознание, он не мог самостоятельно выбраться оттуда. Извлечь его могли только после продолжительной вентиляции помещения, за это время моряк запросто мог погибнуть. Лишь после того, как появились дыхательные аппараты, вызволить человека, попавшего в западню, стало возможным в более короткие сроки, – говорит Хижняк. – Но всегда важно помнить: ни правила, ни инструкции, ни современная техника или средства индивидуальной защиты не помогут моряку, если он ими пренебрегает.

**ЧТО НУЖНО ПОМНИТЬ,
ЕСЛИ ВАМ ПРЕДСТОИТ
РАБОТА В ЗАКРЫТОМ
ПОМЕЩЕНИИ СУДНА:**

- 1. Никогда не входите в замкнутое пространство без предварительного тестирования атмосферы.**
- 2. Всегда в замкнутом пространстве носите портативный детектор газа, даже если делался тест перед входом.**
- 3. Внимательно относитесь к обучению и тренировкам по входу в замкнутые пространства. ⚓**



Вопрос:



У меня на руках был диплом старшего механика с ограничением

до 3000 кВт. По этому диплому я так же имел право занимать должность второго механика на судах свыше 3000 кВт, т. е. без ограничений.

При продлении диплома старшего механика в 2013 году мне сделали ограничение и на второго механика, так как в должности старшего механика я не работал. На данный момент работаю в должности старшего механика чистых 12 месяцев. Снимут ли мне ограничение второго механика при следующем продлении диплома, если я буду продолжать занимать должность старшего механика на судах менее 3000 кВт? Если нет, то что для этого нужно? **Игорь.**

Ответ:

Исходя из положений Приказа Минтранса России от 15.03.2012 № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов», ст. 83, для снятия в дипломе ограничения «Валовая вместимость менее 3000» судоводителям уровня управления необходимо предоставить справки о плавании, подтверждающие стаж плавания на судах валовой вместимостью более 3000 не менее шести месяцев в должности на уровне «эксплуатация».

Однако согласно ст. 45 п. 3 вышеупомянутого Приказа стаж плавания на судах валовой вместимостью более 3000 кВт необходим при первичном получении дипломов. Так как вам нужно было продлить уже полученный ранее диплом второго механика без ограничений, а за последние 5 лет у вас был необходимый стаж плавания, вы изначально имели право на продление диплома без ограничения.

Поскольку этот момент не освещен подробно в Приказе № 62, зачастую на практике порядок продления дипломов нарушается. В данном случае необходимо руководствоваться разъяснением Минтранса России: если отношения, предусмотренные в Конвенции ПДНВ, не регулируются указанным приказом Минтранса России, применяются нормы Конвенции ПДНВ.

Согласно разъяснениям Минтранса, в случаях, которые не рассматриваются в приказе, следует руководствоваться пунктом 3 Раздела В-1/11 Кодекса ПДНВ,

в соответствии с которым для продления диплома в одобренный стаж работы на судах, указанный в пункте 1 Раздела А-1/11 Кодекса ПДНВ, засчитывается стаж работы на судне в должности командного состава ниже, чем выданный диплом.

Указанные разъяснения Минтранса России были направлены в адрес Росморречфлота (исх. № ОВ-24/12274 от 19.10.2012), который должен был довести их до капитанов морских портов.

Руководствуясь вышеизложенным, рекомендуем вам повторно обратиться в Администрацию морского порта с вопросом о возможной замене диплома.

Вопрос:



Отработал 4 месяца на судне, флаг России, в должности третьего помощника капитана.

Сейчас стоит вопрос о подаче иска на российскую компанию за невыплату зарплаты за 2 месяца. Можно ли дополнительно взыскать с судовладельца суточные в инвалюте за весь рейс, если они не были прописаны в контракте? В контракте прописан только мизерный оклад 14500 руб. Весь рейс были за границей (Сингапур, Индия, ОАЭ), без захода в Россию.

3-й помощник капитана

Ответ:

Порядок выплаты инвалюты взамен суточных членам экипажей судов заграничного плавания морского флота определен распоряжением Правительства РФ от 1 июня 1994 г. N 819-Р.

Указанное распоряжение Правительства является действующим, и в соответствии со статьей 115 Конституции РФ обязательно к применению.

В этой связи в исковом заявлении о взыскании невыплаченной зарплаты вы можете требовать дополнительно взыскать с судовладельца невыплаченные суммы инвалюты взамен суточных.

При подсчете полагающихся сумм инвалюты взамен суточных следует учитывать, что в соответствии с ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» Федеральный закон от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» валютные опе-

рации между резидентами запрещены. На этом основании выплата инвалюты взамен суточных в настоящее время производится в рублевом эквиваленте.

Для оказания помощи в подготовке искового заявления и расчета полагающихся сумм невыплаченной зарплаты и инвалюты взамен суточных, а также денежной компенсации за задержку выплаты, обратитесь в первичную профсоюзную организацию, в которой состоите на учете.

Вопрос:



Два года назад работал 4 помощником капитана на СРТМ, флаг России. Во время

рейса тяжело перенес грипп, в итоге по приходу в порт с судна попал в больницу, поставили диагноз: хроническая почечная недостаточность (перестали работать почки вследствие перенесенного гриппа). В итоге 1 группа инвалидности с полной потерей трудоспособности. Могу ли я рассчитывать на выплату компенсации по потере трудоспособности от работодателя? Больничный оплатили. **Максим.**

Ответ:

Для получения страхового возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью застрахованного в результате наступления страхового случая – несчастного случая на производстве или профессионального заболевания, которое обязан выплатить работодатель за счет средств обязательного социального страхования, должна быть установлена причинная связь между фактом повреждения здоровья и воздействием вредного производственного фактора. Т.е. в вашем случае для получения страхового возмещения должно быть установлено, что утрата профессиональной трудоспособности является результатом перенесенного профессионального заболевания.

Согласно действующему законодательству установление степени утраты профессиональной трудоспособности и признание пострадавшего инвалидом вследствие несчастного случая на производстве или профессионального заболевания предоставлено учреждениям государственной службы медико-социальной экспертизы.

«МОРЯК ДОСТОИН ТОЙ ЗАРПЛАТЫ, ЗА КОТОРУЮ ОН ГОТОВ БОРОТЬСЯ»

С 6 ПО 10 ИЮЛЯ
2015 ГОДА В МОРСКИХ
ПОРТАХ ДАЛЬНЕГО
ВОСТОКА РОССИИ
И ЧЕРНОМОРСКОГО
РЕГИОНА ПРОШЛА
ОЧЕРЕДНАЯ НЕДЕЛЯ
ДЕЙСТВИЙ ПРОТИВ
УДОБНЫХ ФЛАГОВ.
ОНА ПОКАЗАЛА:
МОРЯКИ СТАЛИ БОЛЕЕ
ОСВЕДОМЛЕННЫ О СВОИХ
ПРАВАХ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ,
УРОВЕНЬ ЭТИХ ЗНАНИЙ
ПОКА НЕДОСТАТОЧНЫЙ,
СЧИТАЮТ В РОССИЙСКОМ
ПРОФСОЮЗЕ
МОРЯКОВ (РПСМ)
И МЕЖДУНАРОДНОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ
(МФТ).

В период Недели действий представители Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ, Южной (ЮТО) и Черноморско-Азовской (ЧАТО) территориальных организаций РПСМ совместно с инспекторами МФТ в России посетили суда, зашедшие в порты двух регионов.

По информации координатора МФТ в России Сергея Фишова, всего в 29 портах Черного и Азовского морей проинспектировано 205 судов, из них 60 – в портах России, проверены уровень оплаты, условия труда и быта 3110 моряков. Экипажи большей частью состояли из граждан Турции, Украины, Филиппин, меньше всего среди них было моряков из Сирии и России.

«В этом году было проинспектировано гораздо больше судов, чем в 2014. Так, для сравнения, в прошлом году в Новороссийске, Ейске, Темрюке, Тамани и порту Кавказ инспекторы и волонтеры РПСМ и МФТ посетили 40 судов, а в 2013 – 26. В 2015 году, по понятным причинам, в список портов для проверки добавился Севастополь», – говорит Сергей Фишов.

Долгие годы Черное море ассоциируется с проблемами в области соблюдения трудовых прав и социальных гарантий моряков. Очередная масштабная проверка показала, что статус «моря позора» проч-

но закрепился за этим регионом. И этому есть веские причины: низкий уровень заработной платы, невыносимые условия труда, а также высокий уровень травматизма моряков, работающих на старых судах в Черном и Азовском морях.

ЧЕРНОЕ МОРЕ ПОДТВЕРДИЛО СВОЮ РЕПУТАЦИЮ

Международная федерация транспортных рабочих неоднократно выступала с критикой вопиющих условий труда моряков, работающих в Черном море. В свое время на эту тему был подготовлен доклад «Черное море позора» и выпущен фильм на русском, турецком, английском и арабском языках с целью предупредить моряков и проинформировать общественность: Черное море – одно из опаснейших мест работы.

«Общие впечатления от Недели: ситуация на Черном море не улучшается. Возраст некоторых судов, заходящих в относительно благополучный порт Новороссийск, достигает 43 лет. Что касается портов Азовского моря – это вообще нормальная практика», – рассказывает инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананьина.

В Новороссийске представителями ЧАТО и ЮТО РПСМ проверено 32 судна,

различающихся по «возрасту» и уровню оплаты. Самыми старыми оказались паромы, принадлежащие турецким судовладельцам, перевозящие фрукты и овощи, а также лесовозы с сирийскими экипажами. Эти суда, считает Ананьина, не должны эксплуатироваться, их давно пора списать.

Максимальная заработная плата для матроса первого класса на судах под турецким флагом составляет 1200 долларов США, те же моряки под удобным флагом получают максимум до 1000 долларов США, сирийцы и египтяне работают за 600.

Обычным делом является невыплата морякам заработной платы. Во время Недели действий было задержано два судна, принадлежащих компании «Sailtrade»: «Палладий» и «Ладва». Последние 2 года эта компания, что называется, «на слуху»: печальную известность судовладелец приобрел именно из-за регулярных случаев невыплаты заработной платы морякам, – отмечают в МФТ.

ХОРОШИЕ НОВОСТИ

За время Недели действий благодаря председателю первичной профсоюзной организации моряков г. Таганрога РПСМ Леониду Глушаку, морякам с судна «Ладва» было возвращено 33 000 долларов США, моряку с судна «Нарва» – 9 000 долларов. Как стало известно, в июле владелец судна «Ларикс» выплатил задолженность по зарплате своему экипажу за 4 месяца, общая сумма долга составила 50 000 долларов.

13 июля 2015 года был урегулирован трудовой спор на судне «Rusen Mete», стоящем в Новороссийске. Турецкие и грузинские моряки получили заработную плату в полном объеме и были репатриированы за счёт судовладельца.

В МФТ и РПСМ считают, что работа профсоюза по информированию моряков о нормах Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC), активно проводившаяся во время предыдущих кампаний, не прошла даром. Практически на всех судах моряки осведомлены о своих правах, хотя, к сожалению, не всегда применяют свои знания в жизни. Прежде всего, это касается процедур подачи жалоб, которые должны иметься на всех судах, т. е. моряки имеют право высказы-



В Новороссийске представителями ЧАТО и ЮТО РПСМ проверено 32 судна, различающихся по «возрасту» и уровню оплаты.

вать претензии в случае нарушения норм MLC в адрес компании работодателя, администрации флага, под которым работает судно, в инспекции государственного портового контроля.

«Однако во многих случаях моряки опасаются идти на такой шаг, ссылаясь на возможные неправомерные действия со стороны судовладельцев, поэтому предпочитают терпеть и обращаются в МФТ спустя долгое время после списания с проблемных судов. Судовладельцы также почувствовали на себе влияние MLC, т. к. суда стали чаще задерживать в портах в связи с нарушениями ее норм», – отмечают в Новороссийске.

В общем и целом, эта кампания оказалась для российской стороны одной из самых успешных в отношении количества проверенных судов и суммы возвращенной задолженности по заработной плате, – считают в МФТ и РПСМ.

«Кампания, конечно, на этих результатах не заканчивается, претензии от моряков поступают постоянно. Мы считаем, что 5 дней акции прошли относительно успешно, нам удалось добиться выплаты незаконно удержанной заработной платы на сумму около 200 тысяч долларов США», – говорит инспектор МФТ Ананьина.

ВОСТОК ДАЛЬНИЙ, А ПРОБЛЕМЫ ЗНАКОМЫЕ

Параллельно с проверками на юге, акция проходила на Дальнем Востоке России. Так, за неделю в портах Владивосток, Находка, Восточный инспекторы МФТ и РПСМ побывали на 18 судах.

«При инспектировании выяснилось, что в этом году коллективными договорами, одобренными МФТ, было



В МФТ и РПСМ считают, что работа профсоюза по информированию моряков о нормах Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC), активно проводившаяся во время предыдущих кампаний, не прошла даром. Практически на всех судах моряки осведомлены о своих правах, хотя, к сожалению, не всегда применяют свои знания в жизни.

покрыто незначительное количество судов – всего 3 судна», – отмечает инспектор МФТ во Владивостоке Петр Осичанский.

Задержки по выплате зарплаты по-прежнему продолжают на судах: «Pattana» (компания «Rusam»), судно «Amgi» (владелец «Inderton»), судно «Bella» («Гудзон»), судно «Горнозаводск» (MV-line). Ряды недобросовестных работодателей пополнила находкинская компания «Inter-Trans Co.Ltd» (судно «Majesty») и хабаровская компания ООО «М-ПОРТ» (судно «Ни-

колай Иванов»), которые задерживают выплату зарплаты экипажам своих судов от 2 до 4 месяцев.

К проблемам моряков добавилась новая тенденция со стороны работодателей – удерживать большую часть заработной платы моряков, играя на курсе доллара США. Новая схема ухода от обязательств ухудшила результаты проверки этого года по сравнению с прошлым, 2014-м годом.

«Местные судоходные компании не только не повышают уровень зарплат, но и в условиях сложившейся экономической ситуации в стране снижают зарплату на фоне колебаний курса доллара в среднем на 20%. Так, заработная плата матроса первого класса составляет 1000 долларов США, расчет производится в рублях по заниженному курсу – 35 рублей за один доллар США, в то время как его курс в последнее время варьировался в пределах 50-56 рублей за доллар», – говорит Петр Осичанский.

Как это происходит на деле: моряк списывается с судна, имея в распоряжении обещание судовладельца о выплате задолженности «на словах». Через какое-то время





Из позитивных тенденций нужно отметить влияние на морской рынок труда в регионе Конвенции о труде в морском судоходстве 2006.

обманутый моряк обращается в профсоюз, к юристам, дело доходит до прокуратуры и тогда работодатель предлагает выплатить зарплату, но не по актуальному курсу, а по курсу, например, 35 российских рублей за один американский доллар.

«И моряку, финансовое положение которого за время "хождения по мукам" значительно ухудшилось, не остается ничего другого, как согласиться на эти условия. Иначе он рискует и вовсе остаться без этого мизера», – объясняет Осичанский.

Инспектор МФТ связывает такой «выверт» судовладельцев со сложившейся непростой экономической ситуацией не только в России, но и в мире. Однако остались такие работодатели, которые выплачивают зарплату по нынешнему курсу 50-56 рублей за доллар США. Так, на судах компании «Dalitora» зарплата матроса составляет 1100 долларов США («DPL Pearl», «DPL Alyur») и выплачивается, как правило, в долларах США.

В целом, по словам председателя ДВРО РПСМ Николая Суханова, Неделя действий прошла спокойно. С судов, где проходили проверки, не поступило ни одной жалобы из-за невыплаты или задержки зарплаты.

«Лет 10 назад в порту Находка работало около 50 судоходных компаний и круинговых агентств, а сегодня их осталось всего пять. В регионе было более 150 судов, средний возраст которых составлял 30-40 лет, на них работали преимущественно наши моряки. За годы борьбы с удобными флагами эти старые суда были списаны, российских моряков на них уже не встретишь. С одной стороны, нет старых судов, как раньше, с другой – стало меньше российских моряков», – говорит Суханов.

По его мнению, подобные кампании повышают уровень правовой грамотности моряков. «После того как информация о проведении акции по борьбе с удобными флагами на Дальнем Востоке стала известна широкой общественности, в офис ДВРО РПСМ стали чаще поступать звонки и сообщения от моряков, которые ранее списались с судов, но не получили заработную плату. Юрист ДВРО РПСМ вел прием и помог им правильно оформить иски в суд или транспортную прокуратуру и в конечном итоге получить задержанные деньги», – рассказывает Суханов.

Из позитивных тенденций нужно отметить влияние на морской рынок труда

в регионе Конвенции о труде в морском судоходстве 2006. Только за последние полгода при помощи профсоюзов и МФТ в Дальневосточных портах и при содействии капитанов портов, а также прокуратуры в портах Японии и Кореи российские экипажи более чем 10 судов решили свои проблемы по заработной плате, не доводя дело до суда.

«Это еще раз заставляет нас убедиться в том, что каждый моряк достоин той зарплаты, за которую он готов бороться. А вот определиться, какими законными методами и механизмами можно воздействовать на недобросовестного работодателя и как именно урегулировать различные вопросы в портах Японии, Кореи или России, поможет РПСМ и МФТ», – заключает Осичанский.

РПСМ И МФТ: РАДИ БЛАГОПОЛУЧИЯ МОРЯКОВ

Всего с начала 2015 года инспекторы МФТ проверили по всему миру более 5700 судов. Из них львиная доля инспекций прошла в Европе – более 3600. Что касается России, то местные инспекторы осуществили 350 проверок за семь месяцев 2015 года, большинство из них – в крупнейших портах нашей страны: Санкт-Петербурге, Новороссийске, Калининграде и Владивостоке.

Отметим, что свою работу инспекция МФТ в России проводит в тесном взаимодействии с региональными/территориальными организациями Российского профсоюза моряков, техническими инспекторами РПСМ, а также с инспекторами МФТ по всему миру.

Такое сотрудничество позволяет добиваться лучших результатов по оказанию реальной помощи морякам. МФТ в России и за рубежом продолжает работать для того, чтобы каждый моряк получил не только заработанные деньги, но и положенные законом гарантии.

В крупных портах России во главе с координатором Сергеем Фишовым трудятся четыре инспектора МФТ: в Санкт-Петербурге – это Кирилл Павлов, Новороссийске – Ольга Ананьина, Калининграде – Вадим Мамонтов, Владивостоке – Петр Осичанский. Моряки могут найти их контакты на сайте РПСМ во вкладке – МФТ. [📍](#)

Ч. П. ДРУГОГО МАСШТАБА

КОГДА 23 ИЮНЯ 1954 ГОДА В НЕЙТРАЛЬНЫХ ВОДАХ ЮЖНО-КИТАЙСКОГО МОРЯ БЫЛ ЗАХВАЧЕН СОВЕТСКИЙ ТАНКЕР «ТУАПСЕ», ЕГО ЭКИПАЖ НЕ ПОДОЗРЕВАЛ, КАКОЙ ДОЛГОЙ ДЛЯ МНОГИХ ИЗ НИХ БУДЕТ ДОРОГА ДОМОЙ. ТОГДА, В ОТЛИЧИЕ ОТ СОВРЕМЕННЫХ ПИРАТОВ, ЗА СВОБОДУ СОВЕТСКИХ МОРЯКОВ НЕ ПОПРОСИЛИ ВЫКУП. УСЛОВИЕ БЫЛО ОДНО – ПИСЬМЕННО ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РОДИНЫ.

ЗАХВАТ «ТУАПСЕ»

Танкер «Туапсе» (порт приписки – Одесса), следовавший в Шанхай, КНР, с грузом авиационного керосина, был захвачен на рассвете. Когда эсминец Китайской республики (Тайвань) преградил путь и прозвучала команда застопорить ход, советские моряки не сразу поняли, что происходит. «Туапсе» продолжал следовать прежним курсом, но три выстрела, произведенные с эсминца, заставили остановиться: один снаряд разорвался недалеко от носа танкера. Потом все происходило, как в страшном сне: вооруженный десант, захват судна, избиение непокорных членов экипажа. Начальник радиостанции все же успел передать в Москву: судно захвачено.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1949 году, потерпев поражение в ходе гражданской войны от войск Мао Цзэдуна, глава правительства Республики Китай генералиссимус Чан Кайши укрылся на острове Тайвань. Вместе с ним туда перебрались его партия Гоминьдан, администрация и парламент – Национальное собрание, составленное из представителей всех китайских провинций. Его перевыборы предполагалось провести после освобождения материкового Китая от коммунистов. В связи с тем, что возвращение на материк не состоялось, работа депутатов свелась к продлению полномочий Чан Кайши, а после его смерти – его сына и преемника Цзян Цзинго.

Военное положение на Тайване, возвращенном Китаю после поражения Японии во Второй мировой войне, было введено 19 мая 1949 года в основном для борьбы с тайваньским сепаратизмом. Было запрещено проведение демонстраций, забастовок, ограничена



свобода печати. Тайваньское правительство построило на островах мощную оборонительную систему, призванную отразить военное вторжение армии КНР. Периодически в 1950-х годах военное противостояние между КНР и Китайской республикой перетекало в горячую фазу, когда происходили вооруженные столкновения, артиллерийские обстрелы противника, тайные спецоперации.

Блокада, установленная материковым Китаем, заставляла тайваньские власти искать пути пополнения сырьевой базы, включая и прямое пиратство. В период 1949-1954 гг. корабли гомиьндановского правительства Тайваня совершили 110 нападений на иностранные торговые суда. Были ограблены 43 английских, 14 панамских, 2 польских, 2 греческих судна.

Танкер «Туапсе» попал в поле внимания чанкайшистов, поскольку вез десятки тысяч тонн авиационного керосина Т-1, которым можно было заправить несколько эскадрилий...

НОТА ПРОТЕСТА

Когда на советском танкере все было закончено, его вместе с экипажем доставили в тайваньский порт Гаосюн. Моряков разделили на три группы по 16 человек, поместили под стражу и подвергли допросам.

Между тем, советское правительство не знало, кому принадлежит эсминец, но все же 24 июня 1954 года заместитель министра иностранных дел СССР В. А. Зорин вручил послу США в Москве Чарльзу Боулену ноту протеста: захватить советское судно в этом районе могли только ВМС США. Американцы о своей причастности к инциденту наотрез отказались.

По сообщению китайской разведки, захват «Туапсе» прикрывали два военных корабля, принадлежавших ВМС США. Позже выяснилось – военно-морским силам Чан Кайши.

В ГОМИЬДАНОВСКИХ ЗАСТЕНКАХ

Плененных «туапсинцев» ждали нелегкие испытания на верность великой державе. Тайваньцы, во что бы то ни стало, хотели получить от экипажа письменные заявления – отказ возвращаться в СССР. При этом захватчики действовали изощренно.

Вот что рассказал корреспонденту газеты «Труд» бывший первый помощник



ЧАН КАЙШИ, с 1950 года президент и Верховный главнокомандующий вооружённых сил Китайской Республики (как официально называется государство на Тайване). До начала 1970-х годов пользовался поддержкой США и многих (но далеко не всех) их союзников как единственный законный правитель всего Китая. Долгое время представители режима Чан Кайши занимали в Совете Безопасности ООН китайское место, однако 25 октября 1971 в Совет Безопасности был введён представитель КНР.

капитана танкера Дмитрий Кузнецов: «С самого начала чанкайшисты пытались получить от нас заявления о том, что мы решили не возвращаться в Советский Союз. Чего только не делали тюремщики, чтобы добиться этого! В первые дни нам подавали обеды из пяти-шести блюд, переводчики Джа и Ян и провокаторы-европейцы, называвшие себя «русскими», были до приторности вежливы.

На одном из допросов мне заявили, что я остался на Тайване один, все остальные якобы уже уехали в Америку, капитан Калинин женился на американке,

а старший механик Беспалов уже имеет в Соединенных Штатах собственную виллу. На следующем допросе чанкайшисты начали предлагать мне деньги и дошли до 1 миллиона долларов.

Старшему механику Беспалову на допросе заявили, что я женился на буфетчице Ольге Пановой и уехал с ней в Америку. Беспалову тоже предлагали деньги, и довольно значительные.

Были и такие провокации. Однажды моториста Ляховского допрашивал сам Пу – руководитель отдела тайваньской спецслужбы. В середине допроса в комнату вошел провокатор-европеец и обратился к нему по-русски: «Извините, господин генерал, я должен сейчас уехать. Через полчаса Дмитрий Кузнецов (то есть я) дает банкет в честь своего отъезда в Америку».

Однажды нам объявили: «Началась третья мировая война, и больше за вас заступаться некому».

8 сентября 1954 года в тюрьме появился полковник Ван. Он прочел мне приказ начальника чанкайшистского генерального штаба, где говорилось: «Танкер и груз конфискованы. Команду считать военнопленными».

С этого дня нас посадили на голодный паек: стакан воды и кусочек хлеба утром, вареная трава с ломтиком буйволятины на обед и на ужин. Вскоре от голода у меня начались сильные головные боли, я часто стал терять сознание.

Нас начали избивать, пытать током, иголками, вводимыми под ногти. Все с одним требованием: подпишите просьбу о политическом убежище в США. Я не подписал. Как выяснилось позже, из 49 человек экипажа ничего не подписали 29 моряков. В конце концов, нас вынуждены были отправить в Советский Союз».

Советское правительство, не имевшее своего представительства на Тайване, обратилось с просьбой в адрес шведского общества Красный Крест и к руководству Франции взять на себя заботу о судьбе членов экипажа «Туапсе». Благодаря общим усилиям 29 членов экипажа «Туапсе», включая капитана В. А. Калинина, – все, кто не подписал прошение о политическом убежище, получили помощь французского консульства на Тайване, и 30 июля 1955 года самолетом вернулись на Родину. Они получили хорошую работу, денежную компенсацию, уважение и почет.

У КОГО ДРОГНУЛИ НЕРВЫ

И все же 20 советских моряков, не выдержав нечеловеческого давления, подписали прошение о политическом убежище в США. Расплата за этот шаг оказалась для большинства суровой. Кто-то погиб, замученный в тайваньских застенках, кто-то сгинул в рядах американской армии, кто-то загремел в психушку. Три человека: В. И. Книга, В. В. Лопатюк и В. А. Саблин почти 35 лет провели в заточении на Тайване – сначала семь лет в тюрьме, потом на поселении в пригороде Тайбэя. Их освободили только в 1988 году благодаря советскому консулу в Сингапуре Александру Ивановичу Ткаченко.

В московском Шереметьево, где моряков встречали журналисты, Владимир Саблин рассказал, что в итоге они отказались от написанных ранее заявлений на предоставление политического убежища в США. Расправа последовала немедленно:

– На нас сразу же надели наручники, посадили в машину, привезли в центральную полицию в Тайбэе. Сидим с неделю. Приезжают человек двадцать военных, выводят сначала меня к открытым камерам с металлическими решетками. Там сидели задержанные спекулянты, мелкие воришки. И вот возле этих камер начали бить, пока не упал. Потом вывели Книгу.

Моряков избивали в камерах, через каждые три-четыре дня все повторялось. Били свинцовыми перчатками. Спустя время состоялся суд без участия обвиняемых, за обман президента им дали десять лет тюрьмы. Правда, через семь лет президент Тайвана помиловал моряков, но что делать с ними, никто не знал, с Советским Союзом дипломатических отношений не было.

До прояснения ситуации моряков поселили в особняке на берегу моря, приставили охрану, стали выдавать по 200 долларов в месяц, разрешили под охраной ходить в магазины, кафе. И так длилось почти тридцать лет, пока о них не вспомнили на родине.

Сступив на родную землю, их мьтарства не закончились. У кого-то умерли родные и близкие, жены повторно вышли замуж. Моряки остались без жилья, работы, пенсии, обреченные на нищенское существование.

ЗА ИЗМЕНУ РОДИНЕ

Из ада тайваньских тюрем выбрались Л. Ф. Анфилов, В. И. Бенкович, В. П. Гвоз-

дик, Н. В. Зибров. Они сбежали в Бразилию, выдавая себя за агентов американских спецслужб, умудрились оторваться от слежки и явились в советское консульство. И что же? Вернувшись на Родину, моряки снова попали в тюрьму, приговоренные к сроку 15 лет. Через семь лет их освободили «за отсутствием состава преступления». Но до 1990 года судимость «за измену Родине» так и висела на бывших моряках со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Судовой бухгалтер Николай Ваганов, один из тех, кто написал заявление о политическом убежище, много лет спустя объяснил свой поступок:

– Каждый день ко мне приходили с кипой бумаг, расписывали преимущества американской демократии, говорили: «Ты один остался, все давно подписали». Через три месяца такой обработки (а нас в это время никуда не выпускали) я сломался.

В октябре 1955 года он с товарищами попал в США, где к ним приставили «опекунов» из организации World Church Service. В газете моряки случайно увидели адрес представительства СССР. Дальнейшее было делом техники, вскоре они оказались в Москве.

Как писала газета «Труд», Николай Ваганов вернулся в родную деревню Протопоповку, под Арзамасом. Работал механизатором. Женился. Сын родился. И вдруг через семь лет после освобождения его арестовали ретивые сотрудники местного КГБ. Состряпали дело по 64-й статье. Горьковский областной суд дал 10 лет «за измену Родине». Отсидел семь. Вернулся домой и стал жить как бы заново, стараясь не вспоминать прошлое. После 1991 года решил добиться реабилитации. Однако в августе 1992 года президиум Нижегородского облсуда признал Ваганова «обоснованно осужденным», хотя к тому времени уже все «сидельцы» с танкера «Туапсе» были реабилитированы.

Начальник управления реабилитации жертв политрепрессий Генпрокуратуры России Галина Весновская, изучив материалы «дела Ваганова», вместе с коллегами внесла протест на решение Нижегородского облсуда.

– В США с нашими моряками, – подчеркнула она, – действительно работала американская разведка, но сведения,



которые «разгласил» Ваганов, были общеизвестны и не принесли никакого вреда нашей стране. А посему даже намек на измену Родине в деле не просматривается.

Верховный суд России поддержал прокуроров. Почти через полвека после драматических событий на танкере «Туапсе» Николай Иванович Ваганов был полностью реабилитирован в возрасте 76 лет. Последним из осужденных в 1964 году членов экипажа.

ВСЕ НЕ ТАК, КАК В КИНО

После захвата «Туапсе» чанкайшистское командование включило его в состав своих военно-морских сил, переименовало в «Куайцзи» и перекрасило в серый цвет. Сегодня судно, выведенное из состава ВМС, стоит на приколе в тайваньском порту Гаосюн. Российские и украинские моряки давно уже ходатайствуют о возвращении незаконно арестованного танкера, хотя технически вряд ли это возможно, или компенсации за него и моральный ущерб, нанесенный экипажу. Но пока единственное, чего они добились от администрации Одесского порта – установки мемориальной плиты на причале морского вокзала.

Историю танкера «Туапсе» сразу подхватили киношники – она легла в основу захватывающего фильма Киевской киностудии им. Довженко «Ч.П. – Чрезвычайное происшествие». Фильм имел оглушительный успех, его посмотрели свыше 47 млн человек. Но для моряков, кто очутился в этой передраге и оставался долгие годы по ту сторону, это действительно ЧП, но совершенно другого масштаба. И в жизни все не так, как в кино. Кто-то, может, усмехнется и скажет, мол, сами виноваты, но невозможно знать, как ты поведешь себя в подобной ситуации, пока не испытаешь на собственной шкуре. 📌

ПОЧЕТНЫЙ ЛОЦМАН ПАНАМСКОГО КАНАЛА

КТО ИЗ МОРЯКОВ НЕ ЗНАЕТ, ЧТО ТАКОЕ ПАНАМСКИЙ КАНАЛ? ЕСЛИ КОМУ-ТО ЕЩЕ НЕ ДОВОЛЕЛОСЬ ПРОЙТИ ПО ЭТОМУ ВЕЛИЧАЙШЕМУ ВОДНОМУ ПУТИ, ТО УЖ СЛЫШАЛИ О НЕМ ВСЕ. ПОЧТИ СОРОКАЛЕТНЯЯ ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЭТОГО СООРУЖЕНИЯ, ВПРОЧЕМ, КАК И ЕГО СТОЛЕТНЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ВЕСЬМА И ВЕСЬМА ИНТЕРЕСНА, А ТЕПЕРЬ В ЭТОЙ ИСТОРИИ ОСТАНЕТСЯ, КАК ГОВОРИТСЯ, И РОССИЙСКИЙ СЛЕД. ЗВАНИЕ ПОЧЕТНОГО ЛОЦМАНА ПАНАМСКОГО КАНАЛА ПРИСВОЕНО БАЛТИЙСКОМУ КАПИТАНУ АНАТОЛИЮ ФЕДОРОВИЧУ РУБАНОВУ.



Как известно, до двухтысячного года канал, разъединяющий две Америки и соединяющий два океана, находился во владении и управлении США.

Когда же американцы передали канал Панамскому правительству, Администрация Панамского канала завела хорошую традицию – учредила Клуб Почетных лоцманов, войти в который могут только те капитаны судов, которые безаварийно проходили каналом определенное количество раз.

Интернет сообщает, что одними из тех, кто недавно получил звание Почетного лоцмана, стали итальянский капитан Р. Минотауро и англичанин Р. Ворвик, капитан т/х «Queen Mary 2», прошедший каналом пятьдесят раз. Однако получается, эти сведения устарели, а иностранные капитаны в подметки не годятся нашему Анатолию Федоровичу – российский капитан ходил от Моста двух Америк до Колона и обратно 106 раз. Поэтому вполне логично, что панамцы захотели заполучить капитана в свою «высшую лигу», а чтоб было совсем уж торжественно, они приурочили награждение к 100-летию канала. Но вручить диплом капитану Рубанову в 2014 году не удалось. Администрация канала даже специально запрашивала судовладельца: когда же судно под командованием Анатолия Федоровича снова появится в Панамской бухте? И только в 2015 году почетный диплом нашел своего обладателя.

Получилось очень кстати. 2015 год для Анатолия Федоровича – одни сплошные «даты». Во-первых, 31 июля ему исполнилось 60 лет, во-вторых, двадцать пять работы в капитанской должности, и, в-третьих, сорок с того момента, как он впервые ступил на борт морского судна. Курсантом «Макаровки» Анатолий Рубанов пришел на учебное судно «Профессор Ухов», с 1979 года работал в Балтийском морском пароходстве и в девяностые в полной мере прочувствовал последствия развала этого гиганта советской морской отрасли.



Экипаж т/х «ZENIT», где А. Рубанов работает в последнее время, поздравляет своего капитана с юбилеем

Про Панамский канал капитан говорит впечатляюще, но особо запомнился ему не первый проход. В 2003 году шли ремонтные работы, и локомотивы, или, как их еще называют, тележки, ведущие крупнотоннажные суда, не работали. Судно «вели» двумя буксирами. Вот это, действительно, очень трудно.

Но кроме огромного жизненного опыта, капитан Анатолий Федорович Рубанов отличается еще и постоянством. В его послужном списке всего две компании – БМП и «Афалина», на судах которой капитан трудится с 1997 года до настоящего времени. Как по-доброму шутят в компании, они капитана приобрели вместе с пароходом, перешедшим к ним в менеджмент, и это приобретение стало дважды удачным. А если говорить серьезно, то Рубанова в компании ценят, а его экипаж почти не меняется. Моряки стремятся уйти в рейс именно с ним, а коллеги говорят, мол, такие люди с правильным отношением к жизни – глубоко порядочные и с тонким чувством юмора – на вес золота.

Почетный же лоцман Панамского канала в день своего юбилея скромно, полон оптимизма и энергии. «Еще поработаем», – говорит он и в ответ на многочисленные поздравления желает всем морякам, чтоб они были здоровы, а их семьи – крепки. Другими словами – простого моряцкого счастья. 📍



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
СУХОРУКОВ 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 (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация
Председатель профсоюза
КУДИШКИН Владимир
Александрович
183038, Мурманск,
ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: 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: +7(415) 43-40-42.
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес:
683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

МАГАДАНСКАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10/2, 7-й этаж.
Тел./факс: (812) 714-95-65.
E-mail: petersburg@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 210

СЕВЕРНАЯ

региональная организация
Председатель Совета
КРАШНОШТАН 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@itf.org.uk

ITF Инспектор

ПАВЛОВ Кирилл Игоревич
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





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) 714-95-65
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,

кор. 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

Михайлович

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: srorpsm@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: nvnsk-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: +7(415) 43-40-42

E-mail: kamchatka@sur.ru

Почтовый адрес: 683004,

г. Петропавловск-Камчатский,

а/я 12

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород

Представитель

ГОРИН Сергей

Вениаминович

Тел./факс: +7 831 422 02 60,

моб.: +7 920 257 94 24

КРАСНОДАРСКОЕ

региональное общественное
учреждение «Центр информации
и аналитики РПСМ»

Директор

ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович

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



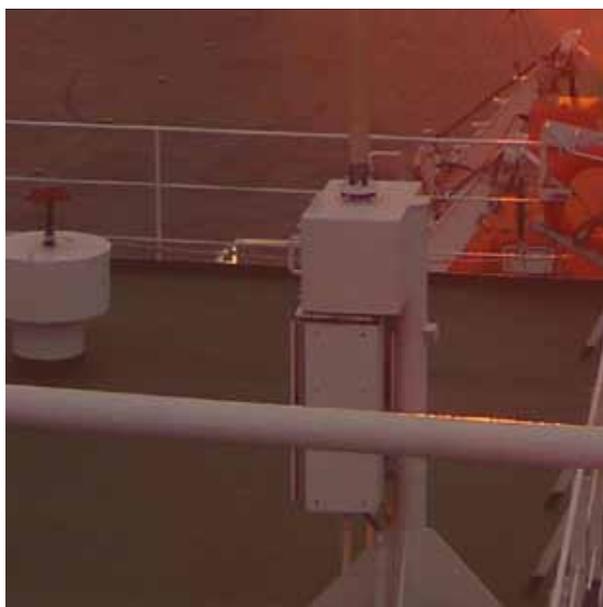
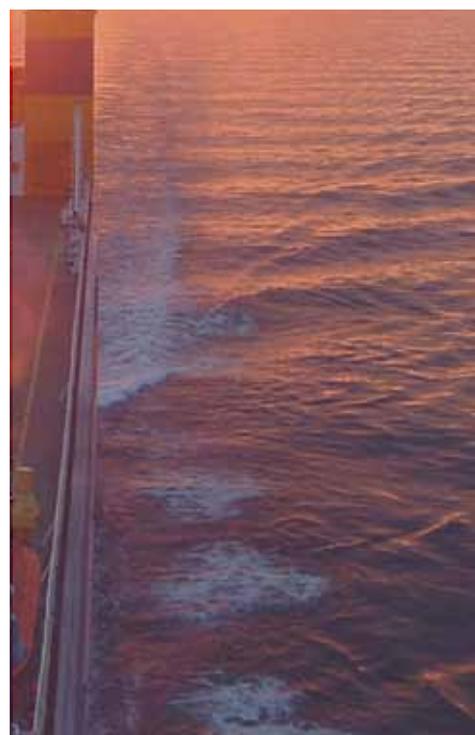
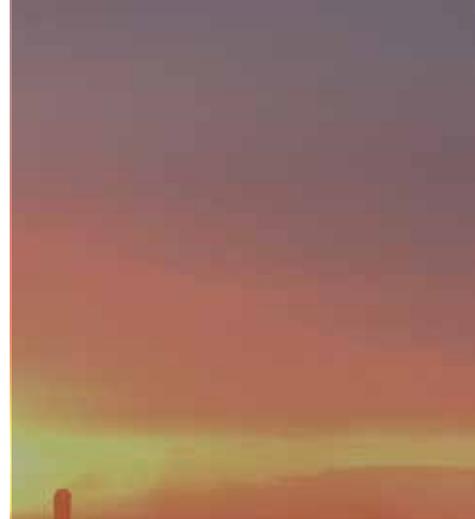
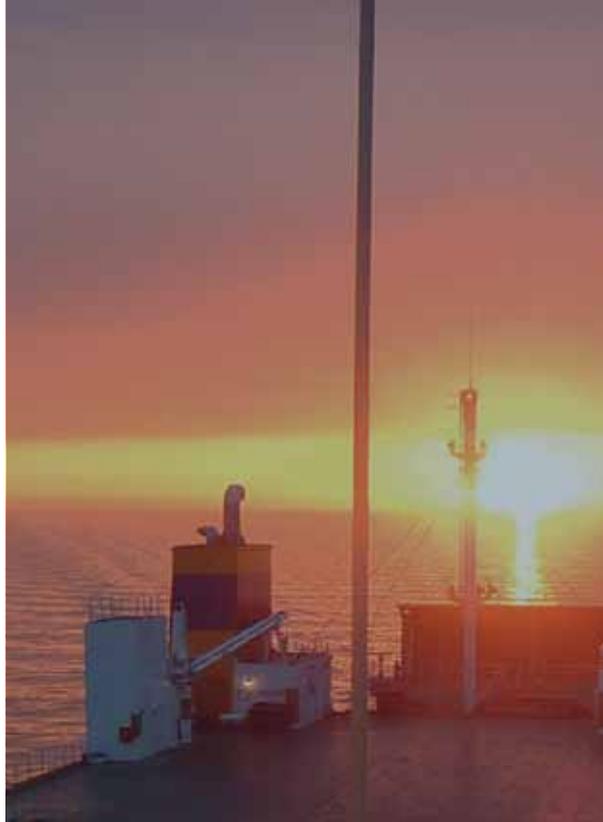
А ты вступил
В ПРОФСОЮЗ?



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



25 ИЮНЯ ДЕНЬ МОРЯКА



**25 ИЮНЯ
У КАЖДОГО
ЕСТЬ ОТЛИЧНАЯ
ВОЗМОЖНОСТЬ
ПОБЛАГОДАРИТЬ
МОРЯКОВ
ЗА ИХ ТРУД: ВЕСЬ
МОРСКОЙ МИР
ПРАЗДНУЕТ ДЕНЬ
МОРЯКА. ТЕМ
БОЛЕЕ, СКАЗАТЬ
«СПАСИБО»
ЕСТЬ ЗА ЧТО.**

Экипажи морских судов ежедневно вносят уникальный и весомый вклад в мировую торговлю и экономику, в развитие и нормальное функционирование общества. Если представить, что в мире не останется ни одного моряка и судоходство перестанет существовать, то последствия будут катастрофическими: население земного шара погибнет от холода и голода. На долю торгового флота приходится 90% общего мирового оборота груза. Без моряков нормальное функционирование морской отрасли невозможно.

Сегодня спрос на морские кадры высок, а в будущем он продолжит расти. Только через пять лет флоту потребуется более 42 тысяч дополнительных офицеров. Для молодежи это отличный повод подумать о выборе будущей профессии и рассмотреть карьеру в море, для профсоюзов и работодателей – улучшить гарантии достойной занятости для тружеников моря; властей – сделать судоходство безопасным и престижным.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) призывает задуматься о смелых 1,5 млн мужчин и женщин со всех уголков мира, от которых мы зависим, и отдать дань уважения всем морякам, которые трудятся на благо общества. РПСМ от души благодарит и говорит «спасибо» за их труд и желает всем, кто связал свою жизнь с морем, здоровья, успехов и благополучия.