

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник




WWW.SUR.RU | № 1 (112) 2017

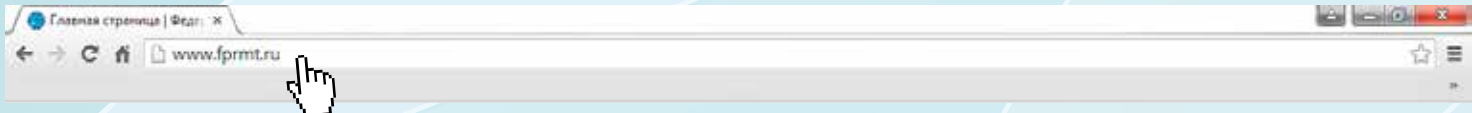
ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

**КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ
В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ
ФПРМТ ТОРОПИТ МИНИСТЕРСТВА
С ИМПЛЕМЕНТАЦИЕЙ КТМС**


**УДОСТОВЕРЕНИЕ
ЛИЧНОСТИ МОРЯКА
ПОЛГОДА НА УЛМ**




**ПРОПАВШИЕ В МОРЕ
«КОМПЕТЕНТНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ
ПРОПАЖИ МОРЯКА С СУДНА
ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ – ЭТО МИФ»**




ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная

 О нас

 Членские
организации

 Профсоюзная
сторона РТК




В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

www.fprmt.ru



 **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**
Сухоруков Юрий Юрьевич



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
порт Санкт-Петербург, wikimedia

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:
Сухоруков Ю. Ю.,
 председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта;
 председатель Российского профессионального союза моряков
Павлов И. Н.,
 заместитель председателя РПСМ
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
Паршев П. Ю.,
 председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:
 Главный редактор
 Ирина Устюменко

Информация:
 Ирина Устюменко
 Дария Попкова
 Василиса Феदिшина

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



**БРОШЕННЫЕ В СИНГАПУРЕ
СТР. 39**

КТМС

4 – 5 Вернуться домой: с января изменились условия репатриации

ПРОФФРОНТ

12 – 14 Российский профсоюз докеров: к трудностям готовы

ПРАВОВОЕ ПОЛЕ

15 – 17 Главный правовой эксперт РПСМ: «Не всё получается с первой попытки»

ПРАВОВАЯ ЗАЩИТА

19 – 24 Моряки знают – РПСМ придет на помощь

ПРИЗВАНИЕ

25 – 26 Каково быть единственной девушкой на судне?

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

34 – 36 1000 и одна ночь на танкерах под иракским флагом

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**



**НОВОРОССИЙСКОЕ ПАРХОДСТВО
СОХРАНЯЕТ ТРАДИЦИИ
СТР. 33**

НА ФОТО (СЛЕВА НАПРАВО):
 БЫВШИЙ СТАРМЕХ МИХАИЛ ПЕТРОВ
 И БЫВШИЙ МЕХАНИК ВЛАДИМИР ТРОНИН



ВЕРНУТЬСЯ ДОМОЙ: С ЯНВАРЯ ИЗМЕНИЛИСЬ УСЛОВИЯ РЕПАТРИАЦИИ

18 ЯНВАРЯ 2017 ГОДА В СИЛУ ВСТУПИЛИ ПОПРАВКИ К СВОДНОЙ КОНВЕНЦИИ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС), КОТОРЫЕ ПРИЗВАНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ МОРЯКАМ ГАРАНТИИ НА ВЫПЛАТУ КОМПЕНСАЦИЙ В СВЯЗИ С ПОТЕРЕЙ ТРУДОСПОСОБНОСТИ ИЛИ СМЕРТИ МОРЯКА В РЕЗУЛЬТАТЕ НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ И РЕПАТРИАЦИЮ ЗА СЧЕТ СУДОВЛАДЕЛЬЦА. В СИЛУ ТОГО, ЧТО В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ВСЕ БОЛЬШЕ ЭКИПАЖЕЙ ОСТАЮТСЯ БРОШЕННЫМИ НА СУДАХ БЕЗ СРЕДСТВ К СУЩЕСТВОВАНИЮ, КРОМЕ КАК СВОЕВРЕМЕННЫМИ И НЕОБХОДИМЫМИ ЭТИ ИЗМЕНЕНИЯ НАЗВАТЬ НЕЛЬЗЯ. НО ГОТОВА ЛИ РОССИЯ К НОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ КТМС?

БРОШЕН В ЧУЖОЙ СТРАНЕ

На сегодняшний день довольно часто экипажи остаются брошенными в иностранных портах. Эта проблема существовала всегда, но особенно обострилась во время экономического кризиса, влияние которого судоходная отрасль ощущает на себе до сих пор.

Самым ярким примером прошлого года может стать непростая ситуация, в которую попали экипажи «Hanjin Shipping» – суда обанкротившейся компании оказались разбросанными по всему миру, а моряки – «запертыми» на борту судов, которые были либо арестованы, либо вынуждены стоять на якоре у входа в порты. При этом некоторые страны попросту отказали морякам в сходе на берег. Помощь брошенным экипажам оказывали и оказывают МФТ, профсоюзы и морские общественные и благотворительные организации. Но помощь эта чаще

всего, в силу возможностей, ограничивается снабжением моряков необходимой провизией, водой и топливом.

Ранее КТМС предусматривала обязанность судовладельца по репатриации членов экипажа, однако право моряков на репатриацию ограничивалось случаями расторжения или истечения контракта о найме. Но что же морякам оставалось делать в случае, когда судно оказывалось брошенным, а судовладелец не выполнял своих обязательств? Для решения этой проблемы рабочей группой Международной организации труда (МОТ) и Международной морской организацией (ИМО), с участием профсоюзов, были разработаны поправки к КТМС. Изменения были приняты Специальным трехсторонним комитетом 11 апреля 2014 года и одобрены через два месяца на ежегодной Международной конференции труда. Тогда «за» дополнения проголосовали 443 государства, ратифицировавших Конвенцию, один голос – «против» и 26 стран от голосования воздержались.

Странам-участницам Конвенции был дан срок до 18 июля 2016 года, чтобы выразить свое несогласие. Однако поправки вызвали одобрение всех участников Конвенции, за исключением двух государств, сообщивших, что они не будут следовать поправкам ровно до тех пор, пока сами впоследствии не заявят о своем согласии. Как итог – 18 января этого года изменения вступили в силу.

В соответствии с этими поправками, моряк признается брошенным в том случае, если судовладелец не в состоянии нести расходы на репатриацию, оставил экипаж без необходимой материальной поддержки и помощи, в одностороннем порядке разорвал трудовые отношения с моряком и в том числе не выплачивал зарплату более двух месяцев.

Изменения должны обеспечить гарантированное выполнение обязательств судовладельцев по репатриации и выплате компенсаций пострадавшим от несчастных случаев морякам. Суды под национальным флагом должны будут иметь на борту свидетельство, подтверждающее финансовое обеспечение указанных обязательств. Это либо страховка, либо государственное социальное страхование, либо банковская гарантия.

Репатриация – новый вид риска, который раньше не страховался. Еще на этапе подготовки этих поправок Специальным трехсторонним комитетом, на его заседания приезжали представители страховых компаний, чтобы понять, как именно будут работать поправки и предложить свои варианты страхования.

Согласно поправкам, копии свидетельств должны быть вывешены на судне на видном месте, где каждый моряк может ознакомиться с ними. Кроме того, эти документы должны быть на английском языке или с приложением перевода на английский.

Помощь, обеспечиваемая системой финансовых гарантий репатриации, должна быть достаточной, чтобы покрыть не только проезд моряка домой, но при необходимости проживание, питание, медицинскую помощь, одежду и любые другие разумные расходы. Более того, в случае задолженности

заработной платы, она должна быть выплачена за счет финансовых гарантий, но за период не более 4 месяцев.

В изменениях также предусмотрено, что моряки должны получать уведомление в случае, если финансовое обеспечение судовладельца должно быть аннулировано или не подлежит продлению.

УЧЕСТЬ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Система обеспечения финансовых гарантий репатриации в России пока что находится на стадии разработки. В Российской палате судоходства была проведена встреча с представителями страховых компаний, к тому же этот вопрос рассматривался и на заседании Межведомственной комиссии по подготовке к реализации в России КТМС.

– В настоящее время участники международного рынка морского страхования уже предлагают свои услуги по предоставлению финансовых гарантий репатриации моряков. Это касается и российских страховщиков, которые входят в общество взаимного страхования P&I Clubs и предлагают применять в России разработанные там решения, – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

Несмотря на то, что в правительстве утверждают, что в этой части Конвенция является документом прямого действия, в РПСМ уверены, что новый вид страхования должен быть учтен в действующем законодательстве и зафиксирован как обязательный хотя бы в Кодексе торгового мореплавания (КТМ).


Что касается выплаты компенсаций пострадавшим от несчастных случаев морякам, то в Российской Федерации этими вопросами занимается Фонд социального страхования РФ (ФСС РФ).

– Если работодатель добросовестный, то он платит моряку белую зарплату и делает отчисления в ФСС РФ на страхование от несчастных случаев на производстве или профессиональных заболеваний. Оттуда, если наступает страховой случай, моряк или его родственники получают выплаты: пенсию по потере трудоспособности или компенсацию в случае смерти. На се-



НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ МАКСИМАЛЬНАЯ СУММА ВЫПЛАТЫ В СЛУЧАЕ СМЕРТИ МОРЯКА – ОДИН МИЛЛИОН РУБЛЕЙ. МИНТРУДОМ РОССИИ ПОДГОТОВЛЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ЭТОЙ СУММЫ ДО ДВУХ МИЛЛИОНОВ, НО ПОКА ОН НЕ ПРИНЯТ.

годняшний день максимальная сумма выплаты в случае смерти моряка – один миллион рублей. Минтрудом России подготовлен законопроект об увеличении этой суммы до двух миллионов, но пока он не принят, – поясняет Игорь Ковальчук.

На судах под удобным флагом ситуация другая – если на борту есть коллективный договор, то вопросы страхования и выплат регулируются именно им. Стоит все же отметить – вследствие того, что условия и порядок выплат теперь прописаны в Конвенции, все ратифицировавшие ее страны обязаны, так или иначе, учесть новые поправки в своем законодательстве: либо через такую же систему социального страхования, как у нас в стране, либо через систему страхования этой ответственности самими судовладельцами. В настоящий момент по отношению к российским морякам добросовестные иностранные работодатели используют последний из перечисленных вариантов. 

ПОЛГОДА НА УЛМ

25 НОЯБРЯ 2016 ГОДА ВСТУПИЛО В СИЛУ ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 15.11.2016 Г. № 1199 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ ОБ УДОСТОВЕРЕНИИ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА». ПОСТАНОВЛЕНИЕ ДАЛО ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРАВО ПРОДЛИТЬ СРОК СОГЛАСОВАНИЯ С ЕЁ СТОРОНЫ ВЫДАЧИ УЛМ ДО СТА ВОСЬМИДЕСЯТИ КАЛЕНДАРНЫХ ДНЕЙ, ЧТО НЕ МОЖЕТ НЕ ПОВЛИЯТЬ НА ВОЗМОЖНОСТИ ТРУДОУСТРОЙСТВА РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ. И В РОССИЙСКОМ ПРОФСОЮЗЕ МОРЯКОВ УВЕРЕНЫ, ЧТО ВЛИЯНИЕ ЭТО НИКАК НЕЛЬЗЯ НАЗВАТЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫМ.

Несмотря на то, что новая норма была внесена в целях борьбы с терроризмом и экстремизмом, по мнению РПСМ, необходимости в столь существенном увеличении срока оформления УЛМ нет, поскольку действующее законодательство позволяет публично, в открытом доступе ознакомиться с перечнем организаций и лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к терроризму или экстремистской деятельности.

Указанный перечень пополняется, в том числе, и на основании информации органов ФСБ.


До внесения изменений срок согласования выдачи удостоверения личности моряка с ФСБ составлял 7 календарных дней без возможности продления. При этом если ответ не поступал в этот срок, согласование считалось полученным. Стоит уточнить, что в целом даже после вступления нового постановления в силу порядок выдачи УЛМ остался неизменным: 7 календарных дней согласования с ФСБ и 15 календарных дней на всю процедуру. Ожидать выдачу УЛМ в течение более длительного срока (максимально 180 дней) придется только тем морским специалистам, в отношении которых возникнут подозрения. Так что теперь моряки вынуждены будут играть в своеобразную «лотерею» – узнать заранее, продлят ли им срок выдачи удостоверения или нет, никто не сможет.

В Российском профсоюзе моряков также отмечают, что для получения УЛМ необходимо предъявить заграничный паспорт, который тоже выдается по согласованию с ФСБ. Причем согласно законодательству, загранпаспорт оформляется в течение месяца, максимально в течение трех месяцев – для лиц, имеющих доступ к государственной тайне. Таким образом, при получении УЛМ моряка проверяют вторично. Учитывая все это, РПСМ с самого начала выступал против такого изменения порядка, что было отражено в обращении профсоюза в Минтранс России.

– Минтранс уведомил нас, что нормы готовящихся проектов ведомственных актов по данному вопросу исполнены в соответствии с нормами согласованного с Федеральной службой безопасности проекта постановления Правительства Российской Федерации

«О внесении изменений в Положение об удостоверении личности моряка», – говорит главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов. – Из чего следовал вывод о невозможности их корректировки без соответствующей иерархии нормативного правового акта.

Тогда РПСМ обратился к Президенту России Владимиру Путину с просьбой дать поручение Правительству РФ и заинтересованным ведомствам в лице Федеральной службы безопасности и Минтранса России исключить в подготовленном проекте постановления избыточную норму о продлении срока согласования выдачи УЛМ. Дважды. Первое обращение было направлено еще в сентябре 2016 года, второе – в конце октября. Не получив отклика, Российский профсоюз моряков выдвинул предложение отказаться от намерений по увеличению срока оформления УЛМ до 180 дней, закрепив его в резолюции «О нормативно-правовом регулировании процедуры оформления удостоверения личности моряка», принятой в рамках VIII съезда РПСМ 11 ноября прошлого года. Съезд РПСМ отметил, что предложенные изменения нарушают конституционное право моряков на труд по избранному роду деятельности.

– Мы считаем, что моряк, в отношении которого возникнут подозрения (которые могут и не подтвердиться), имеет реальный шанс потерять профессию. Судовладельцу, особенно иностранному, зачем ждать? Он лучше возьмёт на работу филиппинца, а наши моряки будут сидеть без работы, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. 



ПЕРВЫЙ РАУНД ПЕРЕГОВОРОВ IBF: СТОРОНЫ ОБМЕНЯЛИСЬ ТРЕБОВАНИЯМИ

В штаб-квартире Международной федерации транспортных работников (ITF) в Лондоне 27 января завершился первый раунд переговоров в рамках Международного переговорного форума (IBF) между представителями ITF и Совместной переговорной группы (JNG). От Российского профсоюза моряков в заседании приняли участие председатель РПСМ Юрий Сухоруков и его заместитель Вадим Иванов.

Встреча прошла в условиях продолжающегося экономического спада, что не могло не отразиться на требованиях работодателей. Тесные рабочие отношения между судовладельцами и ITF за последние несколько раундов переговоров IBF расстроились и стали менее продуктивными. Причиной разлада оказалась проявленная в прошлом году настойчивость ITF, которая не позволила работодателям перенести или отсрочить согласованное повышение зарплат морякам на 3,5% с января текущего года.

Напомним, в 2014 году на IBF было достигнуто соглашение об увеличении окладов моряков на 6,5% в течение трёх лет. Самый существенный рост пришёлся на 2017 год — 3,5%. Именно об отсрочке этого повышения и просили работодатели на встрече в Маниле в ноябре 2016, но получили отказ.

Многие судовладельцы считают, что судоходные рынки не только не восстановятся в 2017 году, но напротив — их состояние ухудшится. Поэтому рост зарплат на 3,5% будет связан для работодателей с огромным, по их словам, повышением расходов.

На прошедшей встрече стороны обменялись списками требований и предложений на следующий период договора. К слову, каким по продолжительности будет этот договор, сторонам ещё предстоит решить.



— Сейчас завершился лишь первый раунд переговоров, которые будут проходить до июля, поэтому о результатах говорить рано. Профсоюзы и работодатели обменялись требованиями по изменению коллективного договора, создали комитеты и рабочие группы для согласования конкретных вопросов, и на этом пока всё, — рассказывает Вадим Иванов.

Как и ожидалось, требования JNG требуют жёсткого уменьшения ставок зарплаты до уровня 2016 года со ссылкой на плачевное состояние рынка и времена, которые характеризуются судовладельцами, как худшие за всю историю существования IBF. Но это лишь видение одной из сторон. Отраслевое исследование ITF демонстрирует более позитивную картину с намечающимися улучшениями в сегменте контейнерных и балкерных перевозок.

Очевидно, что ситуация остаётся крайне непростой. Стороны предъявляют друг другу ряд принципиальных требований, и уступать не хочет никто, что, безусловно, отражается на тоне переговоров.

— Главным приоритетом для сторон должен оставаться здравый смысл во имя безопасности мореплавания, благополучия моряков и интересов бизнеса, — говорит Вадим Иванов. — Да, работодатели требуют понижения зарплаты,

но это просто тактика. ITF не согласится на снижение уже достигнутых показателей. Будем надеяться, что требования смягчатся к июлю, и стороны смогут найти устраивающий всех компромисс.

РПСМ занимает в этом вопросе жёсткую позицию: если договор подписан, его условия должны выполняться, и точка.

СПРАВКА: IBF, учреждённый в 2003 году, — крупнейший форум морских работодателей, созданный с целью ведения переговоров об условиях коллективного трудового договора, главным из которых является зарплата моряков. Условия договоров IBF, которыми покрыто огромное количество судов, влияют на деятельность владельцев и менеджеров судов во всем мире. В Совместную переговорную группу входят собственники и менеджеры судов, интересы которых представляет Международный совет морских работодателей (ИМЕС), Международная группа морских работодателей, Международная ассоциация морских менеджеров Японии, Ассоциация корейских судовладельцев и тайваньская компания «Evergreen».

СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ

11 января 2017 года на 71-ом году жизни скоропостижно скончалась главный бухгалтер Черноморско-Азовской территориальной организации Российского профсоюза моряков (ЧАТО РПСМ) Тамара Павловна Глоба.

Тамара Павловна родилась в Новороссийске 9 августа 1946 года. На должность главного бухгалтера ЧАТО РПСМ она пришла в 1995 году. О Тамаре Павловне коллеги отзываются исключительно тепло, отмечая, что она всегда была отзывчивой, трудолюбивой, душой коллектива.

Тамара Павловна прожила жизнь достойно. Она воспитала двоих детей: сына и дочь. Дома её ценили за доброту и заботу, на работе – за усердие и справедливость, профессионализм и верность делу.

Память о ней навсегда останется в сердцах коллег, друзей и близких ей людей. Российский профсоюз моряков соболезнует семье и всем, кто знал Тамару Павловну Глобу. Светлая память о ней навсегда сохранится в наших сердцах.



ПРОКУРАТУРА РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗБУЖДЕНИЯ ДЕЛА В АДРЕС ОАО «СМП»

Архангельская транспортная прокуратура решает вопрос о возбуждении дела об административном правонарушении в отношении ОАО «Северное морское пароходство» по ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ («Нарушение трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права»).

В прокуратуру обратился председатель первичной профсоюзной организации плавсостава (ППОП) ОАО «СМП» Сергей Портенко. Ещё осенью прошлого года профсоюз несколько раз направлял обращения работодателю, которые тот обязан рассмотреть в течение недели. Они содержали предложения по внесению изменений в действующий коллективный договор, поскольку вышло новое положение «О режиме труда и отдыха...». Однако никакой реакции не последовало. Более того, работодатель уклоняется от ведения коллективных переговоров. Согласно утвержденному порядку, это должно происходить не реже одного раза в квартал. Последний раз коллективные переговоры проводились в августе.

В целях устранения допущенных нарушений гендиректору ОАО «СМП» внесено прокурорское представление, которое находится на рассмотрении.

Напомним, что ещё в прошлом году работодатель отказался индексировать зарплату на уровень инфляции. По официальным данным, инфляция в Архангельской области за 2015 год составила 13%. Однако удалось добиться только 3-процентной индексации с февраля, и то – в апреле 2016 года. Переговоры, проводившиеся в августе, ни к чему не привели: стороны не подписали



Председатель первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «СМП» Сергей Портенко

общего протокола. Однако работодатель заявил, что в одностороннем порядке проиндексирует оклад с 1 августа, но только на 6%, хотя профсоюз рассчитывал на 10%. Разницу, которую работодатель, по мнению профсоюза, задолжал работникам с 1 февраля, он так и не выплатил. Этот вопрос, по словам Сергея Портенко, до сих пор висит в воздухе.

Сейчас профсоюз пытается договориться с предприятием насчёт индексации уже по итогам 2016 года. Согласно коллективному договору, к 1 февраля должен быть решён вопрос об издании локального нормативного акта о порядке индексации зарплаты, который должен приниматься с учётом мнения выборного профсоюзного органа.

Только после подключения прокуратуры со стороны работодателя последовала реакция. В адрес Сергея Портенко направлено письмо о готовности провести переговоры по внесению изменений в коллективный договор на 2015-2018 годы. Работодатель также готов обсуждать условия индексации. [↕](#)



ФПРМТ Торопит Министерства с имплементацией КТМС

В РОССИЙСКОЙ ТРЁХСТОРОННЕЙ КОМИССИИ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ (РТК) В МОСКВЕ 19 ДЕКАБРЯ БЫЛ РАССМОТРЕН ВОПРОС О РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА (КТМС). НА СЕГОДНЯШНИЙ МОМЕНТ ВОПРОС ОБ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ КТМС В РОССИЙСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ДО КОНЦА НЕ РЕШЁН, ЧТО ВЫНУЖДАЕТ ФЕДЕРАЦИЮ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ФПРМТ), КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ УЧАСТНИКОМ ПРОФСОЮЗНОЙ СТОРОНЫ РТК, РАЗ ЗА РАЗОМ ПОДНИМАТЬ ЭТОТ ВОПРОС.

ВСЕМ СЕСТРАМ ПО СЕРЬГАМ

По итогам заседания рабочей группы РТК 19 декабря в секретариат комиссии направлено письмо с замечаниями и предложениями по вопросу имплементации КТМС за подписью председателя ФПРМТ, члена РТК Юрия Сухорукова. В соответствии с принятым решением замечания должны быть разосланы в министерства транспорта, труда, здравоохранения, внутренних дел и Роспотребнадзор. Указанные ведомства должны рассмотреть поступившие предложения и направить своё

мнение в секретариат. Большинство претензий касаются работы Минтранса, Минтруда и Минздрава.

КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ ТРЕБУЕТ ДОПОЛНЕНИЙ

Основная задача Минтранса, по мнению ФПРМТ, заключается в уточнении отдельных позиций Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ). Например, в текущей версии Кодекса отсутствуют нормы об ответственности судовладельцев за несоблюдение российского законодательства на борту их судов, плавающих под российским флагом, что делает невозможным

привлечение их к ответственности за невыполнение требований КТМС. Это позволяет недобросовестным судовладельцам нарушать трудовые права моряков, с чем часто сталкиваются представители Российского профсоюза моряков (РПСМ).

Существенного дополнения требует статья «Обязанности судовладельца». Её предлагается расширить нормами о выплате пособия по безработице в связи с утратой или затоплением судна, а также гарантийными обязательствами по репатриации моряков. Финансовые гарантии судовладельцев должны быть достаточными, чтобы обеспечить выплату задолженности по зарплате за четыре месяца при репатриации моряка.

Кроме того, судовладелец обязан обеспечить «первоочередные потребности моряка, включая обеспечение адекватным питанием, одеждой, обувью, в случае необходимости – жильём, снабжение питьевой водой, жизненно важным для выживания на борту судна топливом и необходимой медицинской помощью, а также любые иные обоснованные затраты и издержки, сопряженные с действием или бездействием, квалифицируемым как оставление моряка без помощи до его прибытия на родину», – говорится в письме, которое воспроизводит соответствующую норму КТМС.

Кодекс торгового мореплавания также необходимо дополнить требованиями КТМС, дающими капитану морского порта право отказать судну в выходе из порта при выявлении серьёзных и неоднократных нарушений прав моряков, предусмотренных Конвенцией. Они могут быть связаны с правом на свободу объединения и на ведение коллективных переговоров, с правом на своевременную и полную оплату труда, с нарушением режима рабочего времени и времени отдыха. Действующий КТМ РФ предусматривает основания для применения такой санкции,

связанные исключительно с непригодностью судна к плаванию, неуплатой установленных портовых сборов и другие, не относящиеся напрямую к правам моряков.

Кроме того, по мнению ФПРМТ, Министерством транспорта должны быть подготовлены дополнения в Постановление правительства РФ № 996 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве», касающиеся закрепления за Федеральным агентством морского и речного транспорта полномочий по инспекции судов в части выполнения требований КТМС.

НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ МИНТРУДА

Согласно Правилу КТМС 5.3 «Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силы», каждое государство-член должно выполнять требования Конвенции по подбору и трудоустройству моряков и их социальной защите. ФПРМТ считает, что нормы российского законодательства, регламентирующие эти обязанности, нуждаются в серьёзной доработке.

ФПРМТ и РПСМ неоднократно предлагали правительству создать единую систему регулирования деятельности по трудоустройству моряков на основе её лицензирования. Сегодня действуют разные системы контроля организаций по трудоустройству на иностранные и российские суда, отвечают за них разные ведомства. За агентствами по трудоустройству моряков на иностранные суда надзирает МВД, а за российским флагом – Роструд. Существующий ныне приказ бывшего Минздравсоцразвития от 08.12.2009 № 962н «Об утверждении Положения о порядке регистрации в территориальных органах Федеральной службы по труду и занятости трудовых договоров, заключенных при посредничестве организаций по найму и трудоустройству моряков, с российскими гражданами, иностранными гражданами и лицами без гражданства для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации», практически не работает. Роструд не вправе проверять организации, не являющиеся для моряков работодателями. То есть для таких агентств отсутствует юридическая ответственность за отказ передать в Роструд сведения о трудоустроенных моряках и копии заключённых трудовых договоров. Профсоюзы неоднократно обращали внимание на эту проблему, но Роструд упорно отказывается сотрудничать в этом вопросе. Необходима разработка единого организационно-правового механизма регулирования деятельности по трудоустройству моряков на суда вне зависимости от их юрисдикции.

Неурегулированным остаётся вопрос о досрочном прекращении моряком трудового договора без каких-либо санкций в более короткие сроки, чем те, что установлены ТК РФ, или без уведомления в связи с семейными и иными причинами чрезвычайного характера. В письме говорится о необходимости законодательно определить список таких уважительных причин для моряков, поскольку сейчас законодательство в условиях незакрытого перечня позволяет работодателю в одностороннем порядке решать, является ли указанная работником в заявлении об увольнении причина уважительной или нет.



Неурегулированным остаётся вопрос о досрочном прекращении моряком трудового договора без каких-либо санкций в более короткие сроки, чем те, что установлены ТК РФ, или без уведомления в связи с семейными и иными причинами чрезвычайного характера.

Требуется решение вопроса о предоставлении дополнительной защиты в области социального обеспечения морякам – гражданам Российской Федерации, работающим на судах под иностранным флагом. Пока моряк работает на судне, его социальная защита обеспечивается колдоговором между профсоюзом и судовладельцем. Однако в межрейсовый период российский моряк превращается в обыкновенного гражданина, который должен пользоваться системой социальной защиты, как и остальные граждане. В настоящее время такие моряки могут получить бесплатную медицинскую помощь, пособие по безработице и семейные пособия. Законодательством предусмотрено право для них добровольно вступить в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию и осуществлять уплату страховых взносов в бюджет Пенсионного Фонда за себя с целью получения страховой пенсии по старости. Тем, кто не воспользуется этим правом, государство будет выплачивать социальную пенсию по старости. В ФПРМТ уверены: социальную защиту необходимо расширять. «В этих целях в первоочередном порядке требует разрешения вопрос обеспечения моряков, работающих на судах под иностранным флагом, пособиями на случай временной нетрудоспособности, наступившей в межрейсовый период, а также по беременности и родам. Учитывая, что указанные пособия выплачиваются, только если законодательством предусматривается уплата ими или за них страховых взносов на обязательное социальное страхование, необходимо установить для российских моряков, работающих на судах под иностранным флагом, право добровольно вступить в правоотношения по обязательному социальному страхованию», – говорится в письме.

Пока не удалось убедить Министерства труда и транспорта в необходимости закрепить нормы КТМС в специальном разделе ТК РФ, регламентирующем особенности труда работников транспорта. РПСМ даже самостоятельно подготовил проект ФЗ «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Российской Федерации, вытекающих из ратификации Конвенции Международной организа-



Одна из главных претензий РПСМ к правительственным ведомствам и основное замечание Минздраву заключается в том, что до сих пор не реализованы требования по медицинскому освидетельствованию моряков.

ции труда 2006 года о труде в морском судоходстве». В качестве альтернативы может быть разработан ФЗ по регулированию всех правоотношений, связанных с трудом моряков, включая профессиональную подготовку, медицинское обеспечение, трудоустройство, социальное обеспечение и другие.


МЕДИЦИНА – БОЛЬНОЕ МЕСТО

Одна из главных претензий РПСМ к правительственным ведомствам и основное замечание Минздраву заключается в том, что до сих пор не реализованы требования по медицинскому освидетельствованию моряков. Это касается определения порядка прохождения медицинского освидетельствования и утверждения формы свидетельства о состоянии здоровья моряка, а также установления требований к медицинским организациям и врачам, правомочным проводить медосмотры моряков. Не готов реестр признанных лечебных учреждений и врачей, хотя требование по созданию реестра содержится как в КТМС, так и в Конвенции ПДНВ.

Несмотря на неоднократные обращения ФПРМТ и РПСМ, вопрос не был решён. РПСМ на VIII съезде в ноябре 2016 года был вынужден принять резолюцию «О реализации в Российской Федерации требований международных конвенций в части медицинского освидетельствования и медицинского обслуживания моряков», в которой внимание правительства обращается на необходимость

принятия срочных мер по обеспечению выполнения требований КТМС и Конвенции ПДНВ, касающихся медицинского обеспечения моряков.

Переходный период для реализации вступивших в силу поправок к ПДНВ, регламентирующих правила прохождения медосмотра, закончился 1 января 2017 года. Однако Комитет по безопасности на море Международной морской организации (ИМО) на 97-й сессии рекомендовал органам портового контроля избегать применения санкций во время проведения инспекций при обнаружении несоответствия документов требованиям Манильских поправок до 1 июля 2017 года. Несмотря на появившуюся полугодовую отсрочку, вопрос утверждения порядка медицинского освидетельствования, утверждения формы свидетельства и создания реестра должен быть решён как можно скорее. Если до лета не будут изданы соответствующие нормативно-правовые акты и не появится список признанных медучреждений, которые будут иметь право выдавать медицинские свидетельства, соответствующие требованиям ПДНВ, у российских моряков возникнет реальная угроза потерять рабочие места и быть списанными на берег в иностранных портах в связи с несоответствием их медицинских документов международным требованиям.

ФПРМТ надеется, что причастные государственные ведомства с пониманием отнесутся к нуждам российских моряков, и готова к активному сотрудничеству в решении озвученных проблем. 



РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ: К ТРУДНОСТЯМ ГОТОВЫ

2016 ГОД ВЫДАЛСЯ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ (РПД) НЕПРОСТЫМ. РАБОТОДАТЕЛИ ВО МНОГИХ РЕГИОНАХ НАСТУПАЛИ НА ТРУДОВЫЕ ПРАВА ДОКЕРОВ, ПЫТАЯСЬ УХУДШИТЬ ИХ УСЛОВИЯ ТРУДА. ПОД КОНЕЦ ГОДА ПРИШЛО ЕЩЁ ОДНО НЕПРИЯТНОЕ ИЗВЕСТИЕ: ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ППОО РПД ОАО «ВАНИНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ» («ВМТП»), ДОКЕРУ-МЕХАНИЗАТОРУ АЛЕКСАНДРУ ЕГОРОВУ ОБЪЯВИЛИ ВЫГОВОР И ЛИШИЛИ ЕГО ДЕКАБРЬСКОЙ ПРЕМИИ. РПД СРЕАГИРОВАЛ МОМЕНТАЛЬНО, ОБРАТИВШИСЬ В ТРАНСПОРТНУЮ ПРОКУРАТУРУ. ПРОФСОЮЗ БОРОЛСЯ ЗА ПРАВА СВОИХ ЧЛЕНОВ В ПРЕДЫДУЩИЕ ГОДЫ И ПРОДОЛЖИТ ЭТО ДЕЛАТЬ В НОВОМ ГОДУ.

ЦЕНА ОБРАЩЕНИЯ К ПРЕЗИДЕНТУ

В чём же причина столь строгого решения руководства «ВМТП»? Дело в том, что Александр Егоров попытался отстоять право на благоприятную окружающую среду и снял ролик, фактически – крик души, которая болит

за экологию родного края. Всё бы ничего, да видео об угольной пыли направили в приёмную президента РФ.

В число перерабатываемых Ванинским портом грузов входит и переработка угля открытым способом. Несмотря на то, что «ВМТП» ещё в прошлом году подписало с правительством Хабаровского края программу по повышению экологической

безопасности, работы по погрузке угля производятся с нарушением разработанных технологий. Как сообщали местные СМИ, ранее в работе порта были выявлены нарушения, которые до сих пор не устранены, что может привести к приостановке деятельности предприятия судом. Прокуратурой выставлялись требования к руководству порта об использовании оборудова-

ния, снижающего негативное воздействие на воздух, но и это требование не было выполнено.

В посёлке Ванино создана экологическая группа, куда входит и Александр Егоров. Он отстаивает права работников порта и жителей посёлка на благоприятную окружающую среду, в том числе реализуя гарантированное законодательством о профсоюзах право на осуществление профсоюзного контроля за состоянием охраны труда и окружающей среды. Экологические активисты пытались обращаться к властям Хабаровского края, но безрезультатно. Тогда решили идти дальше.

Поскольку руководство порта не устранило выявленные нарушения, Александр, как утверждают в РПД, в свободное от работы время отснял видеоматериал о последствиях влияния угольной пыли. Видеоролик был передан в редакцию портала «Дебри-ДВ», которая разместила его на сайте и отправила в адрес президента. Письмо в Москву ушло 22 декабря, а уже 28-го генеральный директор ОАО «ВМТП» Валерий Балакин издал приказ № 1399 «О привлечении к дисциплинарной ответственности и лишении премии механизатора (докера-механизатора) ОППК-1 Егорова Александра Владимировича» за производство фото- и видеосъёмки акватории порта.

В профсоюзе уверены, что докера незаконно привлекли к дисциплинарной ответственности и лишили премии. Председатель РПД Василий Козаренко подал заявление в Дальневосточную транспортную прокуратуру с просьбой провести проверку и принять меры прокурорского реагирования по пресечению нарушений законодательства.

– В этой ситуации вины работников порта нет. Мы хотим и готовы трудиться, но работодатель не может обеспечить нас безопасным рабочим местом, – говорит Александр Егоров. – Кроме невозможности обеспечить нормальную обработку угля, есть и другие проблемы в работе порта: техника не обновляется, и мы уже пришли к тому, что отгрузка пароходов с алюминием стоит из-за отсутствия техники.

Всё это наносит вред здоровью работников. Однако при проведении специальной оценки условий труда для них был установлен класс вредности 3.1, что повлекло лишение предусмотренных законодательством гарантий и компенсаций за работу во вредных условиях. (Ранее класс вредности был равен 3.2. Предприятие подлежит закрытию при классе вредности 3.4, если не будут устранены выявленные нарушения – прим. редакции).

– Мы считаем, что необходимо провести внеочередную специальную оценку условий труда (СОУТ), определить реальное воздействие проводимых работ на здоровье докеров, вернуть прежний класс вредности и положенные доплаты и компенсации, а также начать в ближайшее время модернизацию порта, уйдя от грейферной разгрузки, которая запрещена ГОСТом. Всё это нужно проводить под

контролем местной и краевой власти, прокуратуры, с обязательным участием профсоюза и привлечением общественности, – считает председатель РПД Василий Козаренко.

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Руководство ещё одного «ВМТП» – «Владивостокского морского торгового порта» – нарушило в прошлом году права своих работников.

ПАО «ВМТП» (входит в транспортную группу FESCO холдинга Группы «Сумма») в июле приняло решение сократить несколько десятков докеров-механизаторов контейнерного терминала. Сначала хотели сократить 49 человек со всех терминалов, но потом руководство порта заявило, что надо организовать внутривортовой докерский пул. После того, как докеры контейнерного терминала с ходу не пошли



Председатель РПД Василий Козаренко: «Мы считаем, что необходимо провести внеочередную специальную оценку условий труда, определить реальное воздействие проводимых работ на здоровье докеров, вернуть прежний класс вредности и положенные доплаты и компенсации, а также начать в ближайшее время модернизацию порта, уйдя от грейферной разгрузки, которая запрещена ГОСТом. Всё это нужно проводить под контролем местной и краевой власти, прокуратуры, с обязательным участием профсоюза и привлечением общественности».

в пул, было принято решение отменить сокращение 49 докеров по всему порту, а 59 работников контейнерного терминала поставить «под нож».

Как только об этом стало известно, докеры вышли на защиту своих прав. Для начала они провели два митинга, куда приходили региональные и федеральные СМИ, представители законодательной и исполнительной властей региона. Однако отменить решение о сокращении не удалось. Президент ПАО «Дальневосточное морское пароходство» Александр Исурин объявил его экономической ситуацией, но в профсоюзе в тяжёлое экономическое положение порта не верят. В качестве альтернативы докерам предложили дополнительные ставки портовых рабочих: были введены должности «Портовый рабочий» и «Машинист крана». Докеры отказались, и штат контейнерного терминала сократился на 59 человек. Увольнениями работодатель не ограничился и стал намекать членам профсоюза, что с ними администрации порта не по пути. В то же время в порту был создан «директорский профсоюз», который возглавил руководитель одного из терминалов ПАО «ВМТП». Людей втягивают в этот профсоюз со словами: «Хочешь работать дальше, или нам искать повод для увольнения?». И люди вступают, боясь потерять рабочее место.

А на места сокращённых докеров продолжается приём машинистов кранов и портовых рабочих. Их должностные обязанности отличаются от докерских, и тот факт, что они работают на местах докеров и исполняют их обязанности, ни трудинспекция, ни прокуратура, ни суд видеть не хотят.

НА ЗАПАДНОМ ФРОНТЕ БЕЗ ПЕРЕМЕН

На другом конце России – в Санкт-Петербурге по-прежнему не разрешён конфликт в морском торговом порту. Ситуация давно потеряла свою остроту, тем более, что в ходе переговоров удалось найти компромисс, но финальную точку всё никак не удаётся поставить.

История началась с того, что портовые власти решили урезать ряд социальных гарантий в новом коллек-

тивном договоре на 2016-2018 годы. Докеры возмутились и вышли на так называемую «итальянскую забастовку» осенью 2015 года, что в свою очередь вызвало возмущение работодателя. Обоюдное недовольство было столь велико, что пришлось вмешаться городским властям. Была создана рабочая группа, что помогло урегулировать конфликт. Тем не менее, «за бортом» остались два условия, выдвинутых работниками: требование осуществлять выплаты за выслугу лет для работников, которые пришли в порт после 2015 года, и необходимость учитывать мнение действующих в порту профсоюзных организаций при принятии важных решений. Хотя они и не вошли в сам коллективный договор, теоретически их можно прописать в виде локальных нормативных актов в любой момент с согласия сторон. Однако до сих пор убедить работодателя закрепить эти требования на бумаге не удалось. Сейчас есть надежда на пересмотр итогов СОУТ, проведенной с нарушением законодательства, что позволит урегулировать вопрос по классу вредности условий труда докеров и положенных им выплат, доплат и компенсаций за работу во вредных условиях труда.

ЛЕОНИД ТИХОНОВ НА СВОБОДЕ

Но не все события в уходящем году были окрашены в мрачные тона. Бывший председатель профсоюзной организации ОАО «Восточный порт» РПД Леонид Тихонов вышел на свободу по УДО.

Напомним, в середине декабря 2014 года Леонид Тихонов был приговорен к 3,5 годам тюремного заключения. Его обвинили в хищении денежных средств, переведённых портом в профсоюз на проведение культурных мероприятий. Однако и РПД, и Российский профсоюз моряков (РПСМ) сочли это всего лишь формальностью, истинная же причина ареста – активная и законная профсоюзная деятельность.

Уголовное дело на Леонида Тихонова было заведено после действий профсоюза, в том числе массовых митингов и публичных акций работ-

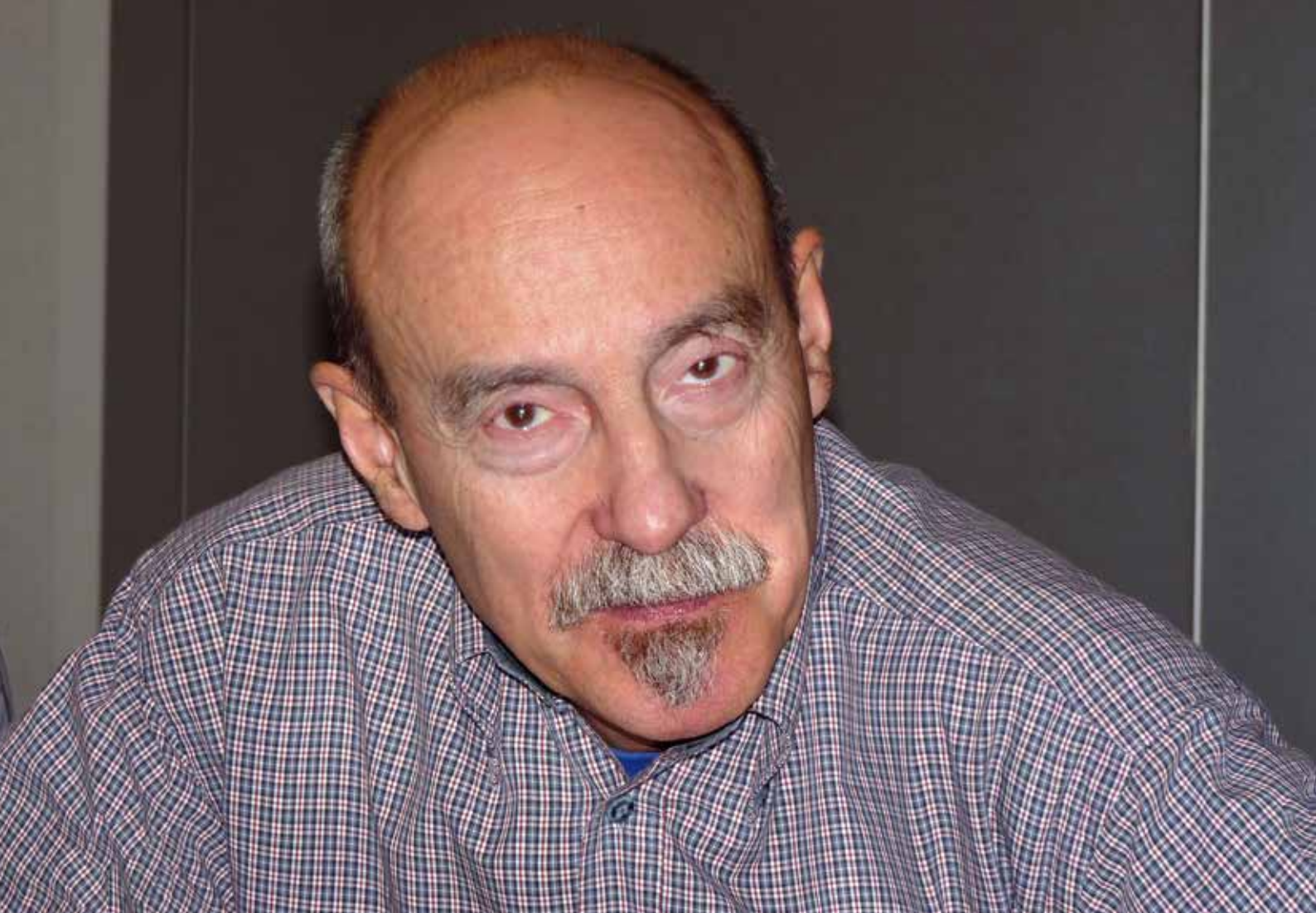
ников порта в июне 2012 года. Тогда докеры выступили против распространения в порту практик «заёмного» труда, которые приводят к потере ряда социальных гарантий, и потребовали увеличения зарплаты. Профсоюзу удалось добиться привлечения к административной ответственности директора порта по итогам проверки, проведенной Госинспекцией труда Приморского края. Сразу же после этого началось уголовное преследование профсоюзного активиста.

Арестом были возмущены не только российские докеры. Кампанию солидарности с Леонидом Тихоновым провела Международная федерация транспортников (ITF). Кроме того, в суде докеры подтвердили факт получения новогодних подарков, то есть целевого использования средств на культурно-массовые мероприятия.

И вот Леонид Тихонов вышел на свободу. По решению суда ему запрещено заниматься профсоюзной деятельностью в течение трёх лет, поэтому сейчас он работает юристом.

НЕ ПАНИКУЙТЕ – ОРГАНИЗУЙТЕСЬ!

Работодатели не оставляют попыток создать ручные профсоюзы или оказать давление на активных профсоюзных лидеров. В такой ситуации нужна сплочённость и взаимодействие, только так можно противостоять беспределу работодателя. Конечно, будут предприняты попытки запугать людей и пригрозить увольнением или сокращением зарплаты. Но и у работников предприятий есть законные методы ведения борьбы. Если докеры не готовы действовать по принципу «один за всех и все за одного» в рамках профсоюза, они вряд ли смогут объединиться ради проведения переговоров с работодателем по заключению коллективного договора. А значит, не смогут улучшить свои условия труда и повысить зарплату. Не говоря уже о том, чтобы дать отпор работодателю, который помыкает ими, как хочет. Только оставаясь единым коллективом, можно добиться справедливости. Не бойтесь высказывать своё мнение, а профсоюз поможет вам его отстаивать. 



ГЛАВНЫЙ ПРАВОВОЙ ЭКСПЕРТ РПСМ: «НЕ ВСЁ ПОЛУЧАЕТСЯ С ПЕРВОЙ ПОПЫТКИ»

ГЛАВНЫМ СОБЫТИЕМ 2016 ГОДА СТАЛ VIII СЪЕЗД РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ), В ПРЕДДВЕРИИ КОТОРОГО БЫЛИ ПОДВЕДЕНЫ ПЯТИЛЕТНИЕ ИТОГИ РАБОТЫ ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ. МЫ ПОПРОСИЛИ ГЛАВНОГО ЭКСПЕРТА ПО ПРАВОВЫМ ВОПРОСАМ ВАЛЕРИЯ НЕФЁДОВА РАССКАЗАТЬ О ДОСТИГНУТЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ.

– Валерий Гамлетович, какие главные достижения можно выделить за пять лет?

– Мы работаем по целому ряду направлений, и не скажу, что всё получается с первой попытки. Иногда результата приходится ждать несколько лет. К одной из самых затяжных побед – но и чрезвычайно важной – мы шли почти десять лет: речь идёт о принятом в феврале 2012 года федеральном законе о внесении изменений в ст. 29

Гражданского процессуального кодекса («Подсудность по выбору истца» – прим. редакции). Они касаются применения альтернативной подсудности по искам по трудовым делам для членов экипажей морских судов под российским флагом. Нововведения дали морякам право подавать иски о взыскании зарплаты и других сумм, причитающихся членам экипажа, по месту нахождения судна ответчика. До этого моряки ограничивались возможностью

подачи иска только по месту нахождения ответчика. Теперь же моряки, работающие на судах под российским флагом, получили возможность наиболее эффективно защищать свои трудовые права: угроза ареста судна заставляет судовладельца очень быстро «шевелиться» и решать возникшие проблемы. Как показывает практика, моряки часто прибегают к этой возможности. Нам также удалось облегчить доступ представителей профсоюза на суда в портах.

В результате принятой в 2011 году VII съездом РПСМ резолюции и дальнейшей ее совместной реализации с Минтрансом и Росморречфлотом удалось значительно минимизировать проблему беспрепятственного доступа к рабочим местам членов профсоюза на режимные объекты, к которым относятся порты.

– Похоже, что правительство и профильные ведомства с готовностью принимают предложения РПСМ по совершенствованию работы моряков.

– К сожалению, это далеко не всегда так. Не все наши инициативы нашли отклик у чиновников и получили позитивное разрешение. Например, нам не удалось найти в правительстве понимания в вопросе выполнения резолюции VII съезда РПСМ «О состоянии некоторых аспектов правового регулирования социального партнерства и мерах по его совершенствованию». Мы обращали внимание на необходимость приведения норм Трудового кодекса РФ, касающихся представительства профсоюзами интересов работников в коллективно-договорном регулировании условий их труда в соответствии с положениями международных трудовых стандартов, но не были услышаны. Из-за этого мы не могли, например, заключить профессиональное соглашение по регулированию условий и оплаты труда членов экипажей российских морских судов. А вот Профсоюзу работников водного транспорта (ПРВТ) РФ при потворстве Союза российских судовладельцев (СОРОСС) удавалось за счёт бездоказательного манипулирования своей якобы большей численностью заключать отраслевые соглашения, искусственно привлекая к коллективным переговорам с СОРОССом так называемую Ассоциацию судоремонтных заводов и отдельные порты. Но при этом приносились в жертву интересы моряков. Однако в 2016 году, и в этом надо отдать должное новому объединению судовладельцев в лице Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», с которым мы нашли взаимопонимание в этом вопросе, мы вышли на переговоры по заключению коллективного соглашения. По форме оно является отраслевым, но по сути

регулирует исключительно условия и оплату труда членов экипажей российских судов и фактически представляет собой профессиональное соглашение по флоту. Мы не прекращаем усилий в реализации рекомендаций Международной организации труда (МОТ), поскольку они направлены на решение других проблем ТК РФ. В частности, я имею в виду упразднение нормы, ограничивающей дееспособность профсоюзов в социальном партнёрстве на локальном уровне необходимостью иметь для этого численность членов профсоюза не менее 50% работников. Мы направили в правительство проект федерального закона, предусматривающего не только приведение положений ТК РФ о социальном партнёрстве в соответствие с требованиями международных трудовых стандартов, но и повышение в нём роли и места профсоюзов как представителей работников.

– Почему не удаётся найти отклик «наверху»?

– Сложно сказать. Иногда мы видим заинтересованность, но потом всё спускают на тормоза. Например, Минтранс сначала с энтузиазмом отнёсся к нашей резолюции «Об обеспечении законных прав членов экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации». В ней поднимался вопрос о необходимости установления юридической ответственности за использование российскими судовладельцами незаконных схем эксплуатации принадлежащих им российских судов своими иностранными партнерами с целью ухода от российской юрисдикции. Однако затем Минтранс утратил интерес к резолюции. А между тем отсутствие решения по этому вопросу означает полную незащищённость трудовых прав моряков под российским флагом. Более того, текущее положение дел дискредитирует роль и значение Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС). Мы несколько раз сталкивались с фактами эксплуатации российских морских судов иностранными фрахтователями с использованием конвенционных документов, выданных российским владельцам. Подобные факты, к несчастью, остаются вне сферы внимания Государственного портового контроля

РФ. Тем не менее, мы не теряем надежды решить эту проблему и другие, связанные с имплементацией КТМС в действующее законодательство.

– Какие шаги предпринимаются для этого?

– Нами подготовлен проект федерального закона о внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты: ТК РФ, Кодекс торгового мореплавания (КТМ РФ), ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» и другие. Мы также занимаемся экспертизой документов, касающихся моряков. Так, например, РПСМ участвовал в подготовке Минэкономразвития России правовой экспертизы Положения о дипломировании членов экипажей морских судов. Вопрос о дипломировании моряков по-прежнему остаётся в центре внимания РПСМ. У нас был целый ряд замечаний к Положению, касающихся необходимости согласовывать структуру курсов подготовки экипажей с представительными организациями моряков и судовладельцев; альтернативного способа подтверждения квалификации при продлении срока действия дипломов; а также чрезмерности требования о наличии высшего морского образования для занятия на судне должностей уровня управления. Сейчас, насколько мне известно, Минтранс готовит поправки в действующее Положение о дипломировании, вытекающие из нашего экспертного заключения. РПСМ твердо намерен добиваться от Минтранса учёта замечаний в этом вопросе, поскольку их реализация не только снизит излишние обременения с моряков, но и повысит их конкурентоспособность на международном морском рынке труда.

– Стоят ли перед моряками ещё какие-то вызовы, требующие вмешательства в правовое поле?

– Безусловно. Наиболее серьёзным является, пожалуй, вопрос о защите национального морского рынка труда. РПСМ не может безучастно наблюдать за начавшимся процессом разрушения принятого в 2002 году порядка по привлечению иностранных граждан к работе в составе экипажей российских морских судов, для установления которого мы также потратили с десяток лет и немало усилий. Угрозу ему создаёт се-

**ОДНА ИЗ САМЫХ
ЗАТЯЖНЫХ
И ЧРЕЗВЫЧАЙНО
ВАЖНЫХ ПОБЕД
РПСМ – ПРИНЯТЫЙ
В ФЕВРАЛЕ 2012 ГОДА
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ
ЗАКОН О ВНЕСЕНИИ
ИЗМЕНЕНИЙ В СТ. 29
ГРАЖДАНСКОГО
ПРОЦЕССУАЛЬНОГО
КОДЕКСА
(«ПОДСУДНОСТЬ
ПО ВЫБОРУ ИСТЦА» –
ПРИМ. РЕДАКЦИИ).
ТЕПЕРЬ МОРЯКИ,
РАБОТАЮЩИЕ НА СУДАХ
ПОД РОССИЙСКИМ
ФЛАГОМ, ПОЛУЧИЛИ
ВОЗМОЖНОСТЬ
НАИБОЛЕЕ
ЭФФЕКТИВНО
ЗАЩИЩАТЬ СВОИ
ТРУДОВЫЕ ПРАВА:
УГРОЗА АРЕСТА
СУДНА ЗАСТАВЛЯЕТ
СУДОВЛАДЕЛЬЦА
ОЧЕНЬ БЫСТРО
«ШЕВЕЛИТЬСЯ»
И РЕШАТЬ ВОЗНИКШИЕ
ПРОБЛЕМЫ.**

рия законодательных инициатив по так называемым зонам свободных портов, где резидентам этих зон, включая и российских судовладельцев, предоставлено право принимать на работу иностранцев в обход разрешительного порядка, который мы худо-бедно контролируем с помощью установленных для этого правовых механизмов. Мы надеемся найти полную поддержку со стороны Минтранса и уже поставили перед ведомством этот вопрос. Он неразрывно связан с будущим работ в Арктике.



Совместно с Нефтегазстройпрофсоюзом России РПСМ реализует исследовательский проект по условиям и оплате труда работников континентального шельфа. В связи с этим появилась необходимость защиты национального морского рынка труда на российском шельфе, в особенности на его арктической части. Мы говорим не только о запрете иностранцам работать в качестве членов экипажей российских морских судов, но и вообще о запрете эксплуатации иностранных морских судов в Арктике. Кстати, в связи с этим проектом мы донесли до Минтранса нашу позицию о необходимости применения КТМС к морским плавучим платформам и членам их экипажей и нашли в этом понимание.

– В конце прошлого года было несколько скандалов, связанных с брошенными моряками, некоторые из которых даже решились на забастовку в Баренцевом море. Как писали в СМИ, моряки хоть и с разных судов, но нанимались через один круинг. Существуют ли какие-то меры воздействия на агентства по найму?

– Здесь нужно смотреть, под каким флагом ходит судно. Нашей юридической службой выработана методика привлечения к судебной ответственности круингов за неисполнение

или ненадлежащее исполнение ими своих обязательств перед моряками при их трудоустройстве на работу в качестве членов экипажей иностранных морских судов. Особенно это актуально, когда моряки не имеют возможности взыскать причитающуюся им задолженность за работу на иностранном судне с иностранного работодателя, что встречается очень часто. Существующая нормативно-правовая база регламентации деятельности круинга по трудоустройству на иностранные морские суда не содержит конвенционного требования об их материальной ответственности перед моряками. РПСМ предстоит большая работа по приведению действующей нормативно-правовой базы в соответствие с нормами и требованиями КТМС. Нам не может удовлетворить наличие двух разных и никак не сопряженных между собой систем регулирования деятельности по трудоустройству моряков на иностранные морские суда и российские, при том что этой деятельностью занимаются одни и те же круинги. Впереди у нас ещё много работы по совершенствованию трудовых отношений моряков, которой необходимо предметно, целенаправленно и настойчиво заниматься. 

«ИСТОРИЯ СОВРЕМЕННОЙ АРКТИКИ НАПИСАНА ФОРШТЕВНЕМ АБОНОСИМОВСКОГО ЛЕДОКОЛА»

9 ДЕКАБРЯ 2016 ГОДА, НА 89-М ГОДУ ЖИЗНИ СКОРОПОСТИЖНО СКОНЧАЛСЯ КАПИТАН ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ, ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН ВЛАДИВОСТОКА, ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА ВАДИМ ИВАНОВИЧ АБОНОСИМОВ. РАЗ И НАВСЕГДА СВЯЗАВ СВОЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ, ОН ДОБИЛСЯ НА ЭТОМ ПОПРИЩЕ ОГРОМНЫХ ВЫСОТ. ЧЕСТНЫЙ, ТРУДОЛЮБИВЫЙ, НАСТОЯЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ СВОЕГО ДЕЛА – ИМЕННО ТАКИМ ОН ЗАПОМНИТСЯ ВСЕМ, КОМУ ПОСЧАСТИЛИЛОСЬ ЕГО УЗНАТЬ.

Вадим Иванович Абоносимов родился 25 сентября 1928 года в городе Кызыл Турвинской АССР (ныне – Республика Тыва) в семье служащих. В 1951 году окончил судоводительский факультет Высшего арктического морского училища имени С. О. Макарова в Ленинграде и уже на следующий год получил назначение на ледокол «В. Молотов» (с 1958 – «Адмирал Макаров»), где проработал вплоть до 1960 года и прошел путь от 4-го помощника до капитана. К середине семидесятих годов Вадим Иванович успел сменить не одно судно – то были ледоколы «Адмирал Лазарев»,

«Сибирь» и «Ленинград», после которых он вновь вернулся на «Адмирал Макаров». А в 1986 году Президиум Верховного Совета СССР присвоил ему звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина, который являлся высшей наградой СССР. Ее Вадим Иванович получил за добросовестную работу по доставке грузов в районы Крайнего Севера.

Вадим Иванович проработал в должности капитана 31 год. За это время прославленный моряк выполнил тысячи рейсов в различные точки мира и проводок по трассам Северного морского пути. И даже оставив капитанский мостик, он навсегда остался верен морю.


Он был одним из тех, кто стоял у истоков создания Российского профсоюза моряков и посвятил себя его развитию. Его избрали председателем первичной профсоюзной организации плавсостава в родном Дальневосточном пароходстве, где он стал неотъемлемой частью большой профсоюзной семьи РПСМ. Так, Петру Ивановичу Осичанскому, инспектору ИТФ и председателю ППО РПСМ г. Владивостока, посчастливилось долгие годы проработать с прославленным капитаном плечом к плечу: «Вадим Иванович – это глыба, не просто Человек, а Человечище. Эта ассоциация пришла мне в голову не потому, что он всю свою жизнь проработал в Арктике, дробя своим ледоколом на трассе Северного морского пути ледяные глыбы. Нет, просто я вспомнил слова о писателе Льве Толстом, приведенные в очерке Максима Горького «В. И. Ленин»: Какая глыба, какой матерый Человечище!

Впервые я увидел капитана Абоносимова на пароходе «Советский Союз», где я работал старпомом, а он зашел к нашему капитану Полещуку П. И. в гости. Уже тогда он был знаменитым ледо-

вым капитаном, а ещё прославился тем, что никогда не боялся сказать начальству правду в глаза. А это не приветствовалось в той командно-административной системе 70-х – 80-х годов. Мы смотрели на него, что называется, снизу вверх, настолько был высок его авторитет. И когда с началом перестройки с капитанского мостика он ступил на мостик профсоюзный, профсоюзная гвардия встретила его овацией. Но он не зазнался. Ни когда был капитаном, ни когда стал профсоюзным лидером. Он не стеснялся советоваться с людьми гораздо моложе себя, при том, что практически все ледовые капитаны – его ученики, почти все они вышли из абоносимовской шинели. Точнее – из его арктической тужурки. Он умел быть учителем, советчиком, другом. Помню, как в 1995 году я обратился к нему за советом – соглашаться ли мне на должность инспектора ИТФ, и он с воодушевлением благословил меня: «Соглашайся, не раздумывая, это благородная миссия – помогать людям. Морякам, своим коллегам. Не пожалеешь». И я никогда не разочаровался в своем решении.

Капитан Абоносимов – ледовый капитан. А ледовый капитан – это философия, такое состояние человеческого духа, которое способно снова и снова вести человека на ледовый таран и всякий раз делать его победителем. Как красиво сказал на его 80-летию Николай Задоянов, председатель Тихоокеанской РО РПСМ: «История современной Арктики написана форштевнем абоносимовского ледокола».

Уйдя на берег, Вадим Иванович не перестал быть арктическим капитаном. Он живо интересовался ледокольными новостями, написал пару книг об Арктике, но остался недоволен: «Хочу оставить память о тех, кто посвятил свою жизнь Арктике». Так появилась на свет его главная рукопись «За полярной звездой» – книга о тех, кто всю свою жизнь не просто колот леды, а пытался проникнуть в тайну великой, так до конца и не разгаданной системы «лед-корпус-человек».

Когда уходят такие люди, как Вадим Иванович Абоносимов, мир становится беднее. 





МОРЯКИ ЗНАЮТ – РПСМ ПРИДЕТ НА ПОМОЩЬ

РПСМ ЕЖЕГОДНО ОКАЗЫВАЕТ ПОМОЩЬ ДЕСЯТКАМ ЭКИПАЖЕЙ ТОРГОВЫХ СУДОВ, КАК РОССИЙСКИМ, ТАК И ЗАРУБЕЖНЫМ. ПОВОДЫ ДЛЯ ОБРАЩЕНИЯ В ПРОФСОЮЗ БЫВАЮТ РАЗНЫМИ, НО ИЗ ГОДА В ГОД ОСНОВНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ МОРЯКОВ ОСТАЮТСЯ ДЛИТЕЛЬНЫЕ ЗАДЕРЖКИ ВЫПЛАТ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ. НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО ЗАЯВЛЕНИЯ ОТ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ПРИХОДЯТ ИЗ РАЗНЫХ УГОЛКОВ СТРАНЫ, ПРАКТИКА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО БОЛЬШЕ ВСЕГО В ПРАВОВОЙ ЗАЩИТЕ НУЖДАЮТСЯ МОРЯКИ, РАБОТАЮЩИЕ НА ЧЕРНОМ МОРЕ И ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ. ЗА 2016 ГОД ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ СОВМЕСТНО С КАПИТАНИЯМИ ПОРТОВ И ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОКУРАТУРАМИ ЭТИХ РЕГИОНОВ УДАЛОСЬ ПОМОЧЬ НЕ ОДНОМУ ДЕСЯТКУ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА НЕБЛАГОПОЛУЧНЫХ СУДАХ.

ДЕЛА ПРИМОРСКИЕ

За годы работы Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ, расположенной в Находке, моряки успели понять – в ней они всегда получают необходимую помощь и получают ее вовремя. Председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов успевает не только проводить многочисленные Недели действий против удобных флагов, писать книги для морских специалистов и привлекать внимание общественности к проблемам судоходной отрасли через различные СМИ региона, но и отвечать на все заявления, поступившие от экипажей: за 2016 год профсоюзная организация помогла вернуть морякам 1 200 000 долларов США.

Так, 29 февраля 2016 года в ДВРО РПСМ обратились три члена экипажа теплохода «Crystal East» (флаг РФ, ИМО 9160308), в связи с тем, что судовладелец – ООО «Находка-Портбункер» – задолжал им более 700 000 рублей. Матрос Виталий Моторин, вахтенный помощник Евгений Чернов и третий механик Николай Старинец были списаны с судна, которое работает в Персидском заливе, не получив зарплату за январь и половину февраля 2016 года.

История с судном началась еще во время Недели действий, проходившей с 25 по 29 января 2016 года, когда Виталий Моторин, являющийся активным членом РПСМ, обратился в профсоюз с сообщением о том, что экипажу т/х «Crystal East» не выплатили заработную плату с октября по декабрь 2015 года. На тот момент сумма задолженности составляла 60 000 дол-

ларов США. После проведенных ДВРО РПСМ переговоров с руководством компании задолженность за 2015 год была выплачена в полном объеме.

После списания с судна в середине февраля 2016 года Евгению Чернову и Николаю Старинцу представители компании сказали прийти через неделю, Виталию Моторину же за то, что в свое время обратился в профсоюз, сообщили, что деньги за январь и середину февраля он не получит. Однако Старинец и Чернов денег тоже не получили, после чего все трое вновь обратились в РПСМ.

Узнав о намерении профсоюза передать заявления моряков в транспортную прокуратуру, компания отреагировала мгновенно: буквально в течение двух часов моряки получили более 700 000 рублей в счет погашения задолженности.

ДОЛГАЯ ИСТОРИЯ

За последние годы ряд судов под российским флагом заработали дурную славу: экипажи сменяются, а проблемы остаются. Для Дальневосточного региона одним из таких неблагополучных теплоходов стал «ST Wind» (флаг России, ИМО 8900983). Так, 16 июня в ДВРО РПСМ пришло очередное заявление от семи членов экипажа – моряки пожаловались на невыплату долга по заработной плате, на тот момент составлявшего уже более 20 000 долларов США. Российский профсоюз моряков направил обращение капитану порта Невельск Аркадию Макарову, в котором сообщил о проблемах с выплатой зарплаты морякам, а также о том, что многие члены экипажа не имеют трудовых договоров, либо имеют договоры, не соответствующие законодательству. После проверки судно задержали в порту, и представители судовладельца решили не доводить дело до суда: на судно прибыл представитель компании и погасил все долги перед членами экипажа.

Ранее жалобы от членов экипажа «ST Wind» поступали в профсоюз в октябре 2015 года. Тогда судно было арестовано в порту Находка, что, как и в июне 2016 года, заставило судовладельца в кратчайшие сроки погасить задолженность по зарплате.

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Чтобы добиться выплаты заработной платы, моряку не обязательно дожидаться, когда весь экипаж судна решит подать заявление в профсоюз или капитану порта – РПСМ оказывает помощь и тем, кто подал личные заявления. За прошлый год только в ДВРО РПСМ поступило 49 индивидуальных заявлений от моряков и членов их семей.

Так, украинский моряк с судна «Tomini Victory» (флаг Маршалловых островов, ИМО 9632791) обратился в профсоюз 19 сентября в связи с долгом по заработной плате: компания «Tomini Victory Ltd.» не выплатила ему зарплату за июль и август 2016 года. После обращения старшего механика в профсоюз судовладелец в срочном порядке перевел моряку «пробный» платеж в размере 2 500 долларов США, ссылаясь на то,

что задолженность образовалась исключительно из-за банковских проблем, и пообещал выплатить остаток долга в течение следующей недели.

РПСМ предупредил судовладельца, что если старший механик захочет получить всю сумму долга до отхода судна из порта Находка, портовые власти должны будут задержать судно до полного погашения задолженности, а Российский профсоюз моряков их в этом поддержит. Видимо, поэтому представители компании «Tomini Victory Ltd.» в кратчайшие сроки погасили задолженность перед украинским моряком, уже 23 сентября вся сумма долга была выплачена.

– Украинский моряк признался, что не ожидал такой поддержки от Российского профсоюза моряков, но в итоге на своем опыте ощутил всю силу нашей организации. Судоводная компания очень быстро отреагировала на требования РПСМ, – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Благодаря оперативным действиям профсоюза зарплата также была выплачена и остальным членам экипажа до отхода судна из порта Находка.

БОРЬБА НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ

На помощь РПСМ могут рассчитывать не только российские, но и зарубежные моряки: 12 августа 2016 года в ДВРО РПСМ обратились трое членов экипажа теплохода «Antoine» (флаг Мальты, ИМО 9118329) с просьбой помочь получить зарплату за шесть месяцев и добиться репатриации обратно в Сирию.

Получив обращение, представители профсоюза оповестили инспекцию портового контроля (PSC) и наметили совместную проверку сразу после постановки судна к причалу. Помимо этого с портовыми властями был обговорен вопрос о задержании судна в случае подтверждения полученной информации. Профсоюз связался с агентом судна в порту Находка и попросил уведомить судовладельца о возможном задержании в случае невыплаты зарплаты морякам. Кроме того, председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов подключил российские средства массовой информации, чтобы как можно шире осветить эту проблему.

«Antoine» прибыл из порта Нанкин, Китай, и встал к причалу в Находке 15 августа. На следующий день представители Российского профсоюза моряков посетили судно с проверкой. Инспекторам была предъявлена Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, в которой был указан греческий судовладелец «Chekka ShippingSA», и индивидуальные контракты моряков, подписанные мальтийской компанией «Faraj Navigation Ltd.».

Согласно контрактам, заработная плата морякам должна была выдаваться ежемесячно наличными на борту, либо перечисляться семьям моряков в Сирию и Ливию. Члены экипажа объяснили, что в связи с военными действиями заработная плата не может перечисляться в банки Сирии и перечисляется в Ливан, откуда деньги доставляют семьям сирийских моряков.

Однако никаких ведомостей капитан морякам не предъявил, сколько получили семьи и когда – было неизвестно. Задолженность перед моряками составляла порядка 13 350 долларов США. Помимо ее погашения моряки требовали репатриацию в Сирию.

– На тот момент капитан и агент судна объяснили, что из России репатриация невозможна, так как оформление визы займет не меньше месяца. После переговоров с моряками мы пришли к выводу, что репатриацию трех членов экипажа можно осуществить в следующем порту захода в Южной Корею при условии, что компания погасит долг в период стоянки судна в Находке, – говорит Николай Суханов. – Мы предупредили судовладельца, что все замечания, выставленные при инспекции теплохода 16 августа, будут проверяться при отходе судна из порта.

Несмотря на принятые меры, двое матросов прекратили работу до выполнения их требований. Повар же продолжил готовить еду и от бойкота отказался. 18 августа стало известно, что все трое моряков покинули борт судна в надежде добиться репатриации из России.

– Пребывание моряков на берегу ограничивалось территорией порта Находка, так как их паспорта находились на судне у капитана, – подчеркнул Николай Суханов. – В связи со сложив-



На помощь РПСМ могут рассчитывать не только российские, но и зарубежные моряки

шейся ситуацией агент судна в срочном порядке занялся получением денег и оформлением документов для отправки моряков в Сирию.

19 августа на судно была доставлена вся сумма задолженности перед тремя членами экипажа. Бастующие на территории порта моряки сообщили, что они получают деньги вместе с билетами на самолет и всеми необходимыми документами на репатриацию.

Оба матроса и повар были отправлены в гостиницу и ждали своего отъезда там, в то время как судно благополучно покинуло порт Находка 24 августа, как и было запланировано. Кроме того, благодаря работе представителей РПСМ долги по зарплате получили не только трое обратившихся моряков, но и остальные члены экипажа. Общая сумма выплат составила порядка 150 000 долларов США.

ПРИВЛЕЧЬ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

За 2016 год Первичная профсоюзная организация моряков РПСМ г. Владивостока, во главе которой стоит Петр Осичанский, по совместительству являющийся инспектором МФТ на Дальнем Востоке, провела проверки 113 судов под удоб-

ными и российским флагами и помогла морякам вернуть долги по зарплате на сумму свыше 16 000 000 рублей.

Так, в мае с жалобой на невыплату заработной платы в ППОМ РПСМ г. Владивостока обратились четыре члена экипажа судна «Majesty» (флаг Камбоджи, ИМО 8711693). Помимо выплаты долга моряки пытались добиться репатриации до родного порта Владивосток и привести индивидуальные контракты в соответствие с международными нормами. К решению возникшей проблемы подключился капитан порта Холмск, и в скором времени на судно был наложен запрет на выход в рейс до полного погашения задолженности по зарплате. Стоит отметить, что члены экипажа обращались в профсоюз не в первый раз – в апреле 2016 года в результате действий профсоюза и портовых властей моряки получили долги по зарплате в размере 10 800 долларов США. По итогам двух обращений морякам было выплачено 1 140 000 рублей и 17 800 долларов США.

В июне 2016 было арестовано судно «Believe» (флаг Сент-Китс и Невис, ИМО 9203708). Основанием послужила задолженность по заработной плате: моряки не получали денег с сентября 2015 года, компания «New Marine Technologies» задолжала им свыше 800 000 рублей.

Первое обращение от экипажа поступило в марте 2016 года, после чего моряки направили жалобы в Приморскую транспортную прокуратуру.

– Члены экипажа обратились в Первичную профсоюзную организацию моряков РПСМ г. Владивостока, где Петр Осичанский дал им необходимые рекомендации по поводу того, как поступать дальше. После чего они написали заявления о вступлении в РПСМ и заявления в местную прокуратуру. До обращения к Петру Осичанскому ни один из членов экипажа в нашем профсоюзе не состоял, – говорит председатель Тихоокеанской региональной организации РПСМ Николай Задоянов.

После обращения моряков иск о взыскании долгов был направлен во Фрунзенский районный суд г. Владивостока, который наложил арест на судно. Благодаря этому у моряков появился шанс получить свою зарплату.

В конце 2016 года, 29 декабря, по обращению моряков капитан порта Владивосток наложил запрет на выход в рейс судна «Odin» (флаг России, ИМО 8320834) до полного погашения задолженности по заработной плате. 10 членов экипажа, пожелавшие списаться, получили деньги в размере 300 000 рублей. Моряки, которые не захотели списываться и остались на борту неблагополучного судна, получили в общей сумме около полутора миллионов рублей или 25 000 долларов США.

– Благодаря переговорам с судовладельцами нам в досудебном порядке удалось вернуть морякам более 9 миллионов рублей невыплаченных зарплат, – рассказывает Петр Осичанский.

«МОРЕ ПОЗОРА»

Черное море уже давно обрело дурную славу и получило звание «моря позора» из-за субстандартного судостроения. Плачевное состояние отрасли в регионе отражается через систематические невыплаты заработной платы, социальный демпинг, высокий уровень травматизма моряков и отсутствие страхового покрытия на судах. Добавить к этому фактическое трудовое бесправие, когда любой «бунтовщик» может угодить в «черный список» судовладельцев, и мы получим полноценную картину трудовых взаи-

моотношений на Черном море. Именно поэтому трудовые инспекции РПСМ и ИТФ, расположенные в Новороссийске, Ростове-на-Дону и в Крыму, трудятся, не жалея сил.

Одним из показательных случаев стало дело экипажа судна «Navi Star» (флаг Сент-Китс и Невис, ИМО 9123506), обратившегося за помощью к инспектору ИТФ в Новороссийске Ольге Ананьиной 8 июня 2016 года. Морякам не платили зарплату – долг составлял около 70 000 долларов США – и не списывали, хотя сроки действия контрактов давно прошли. Казалось бы, обычная ситуация, но инспектор ИТФ была поражена наглостью в интерпретации судовладельцем Сводной конвенции о труде в морском судоходстве.

Вот что написали сами моряки:
«Уважаемая Ольга Федоровна!

Экипаж судна «Navi Star» просит Вас вмешаться в трудовые отношения с работодателем, круинговым агентством Navicor, офис которого располагается по адресу: Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. 5-я линия, дом 9, литера К, офис 204. Нам два месяца не выплачивают заработную плату. При этом нам стало известно, что сотрудникам офиса и экипажу второго судна выплачена зарплата за апрель еще 19 мая. Руководитель круинга Жвакин Денис Александрович в ходе переговоров заявил, что не только не намерен выплатить задолженность по заработной плате, но и не собирается давать замену пяти членам экипажа, у которых истекли контракты, пока мы не доставим груз в Турцию. А судно наше в аварийном состоянии. Оно должно было встать на капремонт в Турции, но по пути туда попало в сильный шторм. Двигатель заклинило, и мы неделю дрейфовали в открытом море, прежде чем смогли связаться с руководством. Нас отбуксовали в ближайший порт на Мальте. Поломка двигателя столь серьезна, что мы не можем продолжать рейс. Тем не менее, руководитель Navicor требует, чтобы мы доставили груз, хотя это не только технически невозможно, но и опасно для жизни экипажа. Мы и так чуть не погибли во время шторма, в ходе которого двигатель пришел в полную негодность. Руководитель круингового агентства ясно дал понять, что ни ремон-



**ОЛЬГА АНАНЬИНА:
«ТАКАЯ РЕАКЦИЯ
СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ – САМЫЙ
ЯРКИЙ ПРИМЕР В МОЕЙ
ПРАКТИКЕ ИНТЕРПРЕТАЦИИ
МЛС С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ
КОМПАНИЙ, КОТОРЫЕ
НЕ ХОТЯТ ПЛАТИТЬ
ЗАРПЛАТУ».**

та судна, ни замены экипажа, ни зарплаты, ни расчетных не будет, пока мы не придем в Турцию. Контракты старшего механика и повара закончились уже больше 6 месяцев, а электромеханик на борту 10 месяцев. Не меняют. Судно принадлежит компании Navicor, директор – Гаража Алексей Викторович. Прошу Вас, помогите, поскольку экипаж практически брошен на произвол судьбы».

На обращение к судовладельцу был получен ответ, что невыплата зарплаты – это недостоверный факт. Судовладелец апеллировал к тому, что выплаты приостановлены всей инженерной команде из-за поломки двигателя до конца расследования. Судовладелец также подчеркнул, что электромеханик предоставил фальшивый медицинский сертификат, а после, со слов компании, попросил оплатить необязательное ле-

чение в Европе, в чём ему было отказано. От страховки, которую выплачивают в случае инцидента, он отказался.

По сообщению Ольги Ананьиной, информация абсолютно не соответствовала действительности. «Всему экипажу последняя зарплата была выплачена 26 апреля, т.е. на момент обращения задержка составляла два месяца».

Дальше – больше. Менеджер круинга Сергей Острожков заявил, что компания не получала жалоб от экипажа в связи с нарушением Конвенции о труде в морском судоходстве, ратифицированной государством флага. Он заявил, что зарплата вскоре будет выплачена, а члены экипажа с истекшими контрактами будут списаны в первом же порту.

Директор круинга Денис Жвакин вообще обвинил моряков в том, что они сами нарушили положения конвенции, не пройдя процедуру подачи жалоб на борту судна, а сразу обратились к инспектору ИТФ.

Ольга Ананьина отметила, что такая реакция судовладельцев – самый яркий пример в её практике интерпретации МЛС с точки зрения компаний, которые не хотят платить зарплату.

Получив консультацию от Ольги Ананьиной, моряки написали жалобы во все возможные инстанции, в том числе и в приемную Президента РФ. Принятые меры подействовали, и спустя месяц экипаж «Navi Star» наконец-то получил деньги за апрель и май 2016 года, а троих членов экипажа, обратившихся за помощью, репатриировали из порта Гемлик с депонентскими справками.

**НУЖНЫ РЕШИТЕЛЬНЫЕ
ДЕЙСТВИЯ**

Порой, чтобы добиться заработной платы, одних лишь обращений недостаточно. Тогда морякам приходится прибегать к более решительным методам. Так, 4 августа в порту Ростова-на-Дону экипаж т/х «Italia» (флаг Танзании, ИМО 8027676) объявил акцию протеста: моряки более полутора месяцев не получали провизию, воду, средства гигиены и топливо. Судовладелец «Sea Star Shipping & Trading LTD» систематически нарушал сроки выплаты зарплаты.

Восемь членов экипажа, большинство из которых находились на судне более четырех месяцев, провели проф-

союзное собрание, на котором решили добиваться замены в Ростове-на-Дону, выплаты двухмесячной задолженности по зарплате, которая на тот момент превышала 23 000 долларов США, а также компенсации за потраченные на провизию средства. Кроме того, экипаж постановил на законных основаниях добиваться заключения коллективного договора между судовладельцем и РПСМ, о чём были проинформированы судовладелец, портовые власти и председатель Азово-Донской территориальной организации РПСМ Леонид Глушак.

На имя Леонида Глушака поступили заявления от членов экипажа с просьбой помочь в получении задолженности по зарплате по факту списания. Часть экипажа подавала заявление на списание ещё 22 июня. Продолжать работу на судне у моряков желания не было, поскольку оно находилось в плачевном состоянии – не зря PSC выставил судовладельцу более 20 замечаний и задержал судно.

После предпринятых действий часть экипажа получила деньги и списалась с судна. На борту осталось три моряка, которым судовладелец в начале октября выплатил долг за август и сентябрь. На этом конфликт был исчерпан.

ЗА ГРАНЬЮ РАЗУМНОГО

За годы работы в инспекции ИТФ Ольга Ананьиной доводилось сталкиваться с немалым количеством разнообразных нарушений трудовых прав со стороны судовладельцев, но обращение, которое пришло от экипажа судна «Aydin» (флаг Сент Китс и Невис, ИМО 7620184) в начале сентября 2016 года, повергло в шок даже ее. Моряки жаловались на задержку зарплат, ужасные условия работы и проживания на борту судна. В подтверждение своих слов экипаж прислал фотографии.

На момент прихода судна в порт Туапсе, 12 сентября, у моряков не было ни продовольствия, ни топлива. Сам теплоход находился в аварийном состоянии. Экипаж – 10 человек: граждане Украины и Азербайджана, зарплата не выплачивалась более двух месяцев, долг – порядка 22 600 долларов США.

– Индивидуальные контракты были только у четырех членов экипа-

жа. На судне не было мыла, порошка, мощных средств, постельного белья, спецодежды, не работали кондиционеры, освещение и вентиляция, – сообщает инспектор ИТФ в Новороссийске Ольга Ананьиная.

Инспекторы портового контроля задержали судно в связи с нарушением требований MLC, после чего на «Aydin» были доставлены продукты, вода и топливо. Получив необходимую помощь, судно с грузом встало на рейд дожидаться разрешения конфликта. Украинский экипаж написал заявление на списание и репатриацию, ведь находиться на судне было просто опасно.

Ольга Ананьиная связалась с владельцем теплохода, турецкой компанией «Te Trade & Supply Co».

– Судовладелец отозвался сразу. Когда речь зашла о выплате задолженности, начал сопротивляться, но потом все же согласился закрыть долги по зарплате. Представители компании сначала попытались торговаться по поводу указанной суммы. Им она казалась завышенной, хотя, учитывая состояние судна, моряки должны были ещё и компенсацию морального ущерба потребовать, – говорит инспектор ИТФ.

В итоге судно простояло в порту две недели, потому что судовладелец до последнего надеялся, что моряки снимут претензии. В ход шли угрозы, обвинения в том, что члены экипажа необоснованно отказываются работать, оказывалось моральное давление со стороны капитана. В конечном итоге судовладельцу пришлось заплатить требуемую сумму – 21 000 долларов США.

– От себя лично и от моряков хотелось бы выразить огромную благодарность капитанию порта Туапсе, а также судоходному агентству «Universal Forwarder», которое в течение этих тяжелых недель постоянно находилось на связи с экипажем, всячески их поддерживая, – говорит Ольга Ананьиная. – Капитан порта снял задержание только после получения заявлений от моряков, подтверждающих, что деньги ими получены полностью.

Даже когда сумма оплаты была подтверждена судовладельцем, капитан и старпом отказывались выдавать ее, угрожая, что деньги останутся на борту. В результате агентам пришлось кон-

тролировать и порядок выплат, чтобы не обострять и без того накалившуюся атмосферу на судне.

СУДЕБНОЕ РЕШЕНИЕ – ЗАЛОГ УСПЕХА?

С помощью Российского профсоюза моряков экипажам зачастую удается выигрывать дела в суде. Однако нельзя забывать, что решения суда основываются в том числе и на положениях трудового договора, заключенного между моряками и судовладельцем. Российские моряки не всегда уделяют должное внимание этому важному документу и предпочитают доверять устным обещаниям представителей судоходных компаний. Главным образом речь идет о валютной части заработной платы, которую компании не вносят в трудовой договор, предпочитая упоминать в нем лишь ее микроскопическую рублевую часть. Моряки должны помнить, что если долларовая часть зарплаты не прописана, то и добиться ее выплаты практически нереально.

Так, в июне того года Турсовский районный суд города Астрахань обязал компанию «Сэйл Трейд», владеющую теплоходом «Юсра» (флаг России, ИМО 8858702), выплатить морякам задолженность по зарплате в размере 330 000 рублей, что составляло только официальную, прописанную в договоре часть обещанного компанией заработка. В выплате неофициальной – валютной части заработной платы суд морякам отказал.

– Суд удовлетворил восемь исков, поданных прокуратурой с требованием о взыскании с ООО «СэйлТрейд» задолженности по заработной плате с января по март 2016 года в размере 330 000 рублей, – сказал транспортный прокурор региона Александр Пряхин. – Экипаж также заявлял о долге в размере 200 000 долларов США, но валютная часть зарплаты в договоре не была прописана.

Другим вариантом развития событий может стать арест судна и его продажа в счет погашения долгов перед экипажем. Но и тут судьба морякам улыбается не всегда. Чаще всего суда, на которых экипаж работает без зарплаты по нескольку месяцев кряду, находятся в таком плачевном состоянии, что их остается только сдать на металлолом.



Морякам важно не только, чтобы зло было наказано, но и получить свои честно заработанные деньги. А вот с этим как раз не все так просто.

АРЕСТ И ПРОДАЖА СУДНА

Примером может послужить судно «Yeruslan» (флаг Камбоджи, ИМО 8867387), которое было арестовано и до сих пор находится на рейде в порту Владивосток: работодатель не выплачивал зарплату морякам в течение года.

— По состоянию на июнь месяц судовладелец хотел продать пароход как можно выгодней и, видимо, ждал, когда поднимется цена на металл. На тот момент он мог продать его примерно за 600 тыс. долларов США. Этих денег ему не хватило бы, чтобы расплатиться. Эксперты, с которыми я говорил, в один голос утверждают, что зарабатывать на судне 1967 года постройки он уже вряд ли сможет. Вообще, судно уже давно находится в плачевном состоянии, работать туда идут в основном низкопрофессиональные моряки, которые особо не рассчитывают на высокую зарплату, — объяснил Пётр Осичанский.

В сентябре по факту невыплаты зарплаты было возбуждено уголовное дело. Следователи допросили капитана «Yeruslan», членов экипажа, судового агента, занимавшегося вопросами обеспечения жизнедеятельности судна, и контрагентов, перевозивших на нем груз.

По мнению Петра Осичанского, эта новость — неплохая, но проку от нее мало. Дело в том, что по 145 статье УК РФ судовладельцы к ответственности привлекаются крайне редко, так как следователям предстоит доказать наличие корыстной или личной заинтересованности работо-

дателя, а это не то, чтобы невозможно, но требует определённых усилий.

— Во-первых, следователям предстоит доказать, что тот, кто руководил судном, и есть настоящий судовладелец, а не агент по доверенности, как любят представляться многие недобросовестные работодатели. Во-вторых, судовладелец может просто скрыться от следствия, подключив свои офшорные активы. К тому же не все так просто с доказательной базой: особой бухгалтерии они не ведут, следов не оставляют, а когда «припрут» за невыплату зарплаты — всегда есть возможность сослаться на кризис в судовой отрасли, — говорит инспектор ИТФ.

Но это уголовная составляющая проблемы, а для моряков куда важнее гражданская. Ведь им важно не только то, чтобы зло было наказано, но и получить свои честно заработанные деньги. А вот с этим как раз не все так просто.

ДЕНЬГИ БУДУТ НЕСКОРО

— Может выясниться, что у этого работодателя, если только его установит следствие, нет ни счетов, ни недвижимости, ни денег. А офис он арендовал. Поэтому судно надо не просто арестовать, не просто принять судебное решение в пользу работников, а немедленно организовать аукцион по продаже судна. Это единственный верный источник, который поможет решить проблему моряков. Но пока что «Yeruslan» уже год стоит на рейде Владивостока, и никто не знает, что с ним

делать, — говорит Петр Осичанский. — До недавнего времени на судне оставался моряк из Астрахани, дожидался заработанных денег. Но нужно учесть, что если деньги и будут, то очень нескоро, и лучше дожидаться их дома или на другом судне, где платят вовремя и достойно.

Инспектор ИТФ уверен, что сложившаяся ситуация — это серьезная проблема нашей правоохранительной системы.

— На Камчатке, на Сахалине имеется огромное количество арестованных за браконьерство рыболовных судов. Они стоят и ржавеют на арестплощадках. Иногда предприимчивые люди снова их используют для повторной браконьерской работы. А ведь по-хозяйски правильно было бы реализовать их на аукционе в пользу российского бюджета. Какие-то из них отправились бы «на гвозди», какие-то были бы приобретены добросовестными судовладельцами и могли бы еще послужить на пользу их владельцам, морякам-рыбакам и бюджету РФ, — считает Петр Осичанский.

P.S. Пока верстался номер, стало известно, что 1 февраля 2017 года на теплоходе «Yeruslan» случился пожар, он начал медленно погружаться в воду. Этот инцидент ставит крест на возможности продать судно.

РПСМ настоятельно советует морякам заранее оценивать все возможные риски. В первую очередь, стоит удостовериться, что компания-работодатель не входит в число недобросовестных (для этого моряки могут воспользоваться «черными списками» работодателей, составленными Российским профсоюзом моряков и Международной федерацией транспортных рабочих). Кроме того, получить информацию о компании можно и у бывших членов экипажей.

Не менее важным фактором для удачного трудоустройства является трудовой договор: ни в коем случае не стоит доверять обещаниям работодателя, если предлагаемые им условия не прописаны в этом документе. Дополнительной гарантией для благополучного трудоустройства служит заключенный с профсоюзом коллективный договор. Главное — помнить: чем внимательнее вы будете, тем вероятнее сможете избежать проблемных ситуаций и спокойно завершить свой рейс. 📍

КАКОВО БЫТЬ ЕДИНСТВЕННОЙ ДЕВУШКОЙ НА СУДНЕ?

МНЕНИЕ О ТОМ, ЧТО МЕСТО ЖЕНЩИНЫ – НА КАМБУЗЕ, ПОСТЕПЕННО ТЕРЯЕТ СВОЮ АКТУАЛЬНОСТЬ. СЕГОДНЯ ВСЁ БОЛЬШЕ ДЕВУШЕК ПОСТУПАЮТ В МОРСКИЕ ВУЗЫ, ЧТОБЫ НАРАВНЕ С МУЖЧИНАМИ ВОЙТИ ОДНАЖДЫ В РЯДЫ КОМАНДНОГО СОСТАВА ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА. НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА «МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК» ИЗ НОМЕРА В НОМЕР МЫ СТАРАЕМСЯ РАССКАЗЫВАТЬ О ДЕВУШКАХ, КОТОРЫЕ РЕШИЛИ СВЯЗАТЬ СВОЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ. КАК И АНАСТАСИЯ ШУМИЛОВА ИЗ КАЛИНИНГРАДА – ПРИ МЫСЛИ О МОРЕ ОНА ИСПЫТЫВАЕТ НЕ ГОЛОВОКРУЖЕНИЕ, А БУРНЫЙ ВОСТОРГ. ИСТОРИЯ ОБ АНАСТАСИИ БЫЛА ОПУБЛИКОВАНА В «МОРСКОМ ЖУРНАЛЕ КАЛИНИНГРАД» ЗА АВТОРСТВОМ ТАТЬЯНЫ ПРОКОФЬЕВОЙ. С ЕЕ РАЗРЕШЕНИЯ МЫ ПУБЛИКУЕМ МАТЕРИАЛ.

МОРСКОЙ ПУТЬ

В – В моей семье не было моряков. В то время, когда я поступала, было престижно просто получать высшее образование, поэтому я выбрала понравившийся мне Радиотехнический факультет, не планируя связывать свою жизнь с морем, – рассказывает Анастасия Шумилова. – Однако на третьем курсе декан БГАРФ (Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота – прим. редакции) – тогда это был Игорь Анатольевич Ветров – предложил девушкам-радиотехникам пройти практику на учебно-парусном судне «Крузенштерн». Я была в числе желающих принять в этом участие, и 1 декабря 2009 года мы пошли во II этап Международной трансатлантической экспедиции. Это был мой первый



Анастасия Шумилова

опыт нахождения в море в течение шести месяцев. В 2012 году я пошла на барке «Крузенштерн» уже на два с половиной месяца; это была вторая практика. Море приводило меня в бурный восторг, и я начала всерьёз задумываться о морской карьере.

За время полугодового плавания учебно-парусный барк «Крузенштерн» посетил порты Бельгии, Испании, Венесуэлы и других стран. Парусник зашёл в Ванкувер как раз во время проведения Олимпийских игр 2010 года. Именно там на знаменитом подвесном мосту Капилано выстроились в ряд 111 российских курсантов, повесив на мост надпись «Welcome athletes» с флагами Канады и России по бокам. Так был поставлен рекорд по одновременному нахождению на мосту. Предыдущий рекорд был установлен в 1955 году, когда на мосту выстроились 104 канадских военных курсанта.

ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ

– После двух рейсов на паруснике «Крузенштерн» я занялась поиском возможностей снова уйти в море. Первая компания, куда я обратилась, была Bulkship

Management AS. Со мной провели довольно длительное собеседование, задавали совершенно разные вопросы: от опыта работы в море до личной жизни. К счастью, собеседование прошло удачно, и уже через 15 дней я улетела в свой первый контракт на пять месяцев в должности кадета. Я знаю, как новичкам сложно трудоустроиться, поэтому столь успешный старт могу аргументировать тем, что оказалась в нужный момент в нужном месте. До сих пор благодарна тем людям, которые в меня поверили и дали шанс проявить себя в работе, – рассказывает Анастасия.

Первый рейс дался Анастасии очень тяжело. Оказавшись на грузовом судне, она поняла, насколько сильно отличается работа на паруснике от работы на настоящем судне торгового флота. Многому пришлось учиться с нуля.

– Наверное, этот контракт можно назвать ознакомительным, так как за пять месяцев я изучала судно вдоль и поперёк: мы проводили инспекцию трюмов и балластных танков; старший механик мне рассказывал, что и как устроено в машинном отделении. Я часто приходила на мостик, чтобы набраться опыта. Конечно, многое приходилось пере-



На знаменитом подвесном мосту Капилано

спрашивать и уточнять. Но меня учили, всё объясняли, а я старалась перенимать профессиональные привычки, – говорит Анастасия Шумилова. – Могу сказать, что с экипажами мне повезло: это были очень опытные грамотные моряки, у которых было чему поучиться. У нас сложились очень тёплые отношения! Например, со старшим помощником Николаем Коуровым. С ним я впоследствии сделала ещё два контракта. Я его очень уважаю! Он много со мной занимался, обращал внимание на особенно важные моменты в работе, за что хотелось бы сказать ему большое спасибо! Также хочу поблагодарить стармеха Юрия Степановича Щукина, который никогда не отказывал в помощи и всегда давал советы по всем возможным вопросам. Можно сказать, что он мой боевой товарищ и наставник. И конечно, спасибо всем капитанам, с которыми мне довелось поработать.

Конечно, поначалу у моряков было предвзятое отношение к женщине на судне, но, скорее, в шутку. И если Анастасии делали замечания, это не было связано с её полом. Все замечания были по делу, поэтому морячка старалась хорошо работать, чтобы не давать повода для насмешек. Трудности первого рейса не остановили девушку, и вскоре она улетела на второй контракт.

ЧТО ВЗЯТЬ С СОБОЙ?

– Первые сборы в рейс оказались для меня самыми тяжёлыми, так как

я не знала, что пригодится наверняка. Сейчас же я собираюсь быстро, и мой багаж уже не перевешивает 23 кг. Новичкам могу посоветовать: уточните район работы судна. От этого будет зависеть, брать больше тёплых вещей или кремов с высоким фактором SPF. Рекомендую захватить самые необходимые медикаменты и, конечно, заблаговременно позаботиться о своём здоровье. Если что-то болит, нужно вылечить это на берегу, не пускать на самотёк. Особое внимание уделите посещению стоматолога. Как правило, на судах довольно плохая вода, поэтому недолеченный зуб даст о себе знать, а зубная боль – одна из самых невыносимых. Не знаю, насколько это действенный метод, но я замораживала воду на судне и потом пила талую. Говорят, она более полезна для организма, – делится опытом Анастасия. – Если вы любите читать, берите с собой несколько книжек. Как-то раз моя подруга перед рейсом всучила мне три романа Даниэлы Стил. Я их «проглотила» мгновенно и решила шутки ради предложить экипажу. Ничего, расхватили и читали. Не все берут с собой ноутбуки и другие устройства, так что новая книга пригодится не только вам.

РАСПОРЯДОК ДНЯ

– Стандартный рабочий день начинается в восемь утра. Боцман даёт каждому задание, и мы приступаем к работе.

В море я занимаюсь палубной работой наравне со всеми. При заходе и выходе из порта я несу вахту у руля и принимаю участие в швартовых операциях. Когда судно стоит в порту, я несу вахту у трапа, – рассказывает Анастасия о своей работе.

Вахта у трапа – это лицо судна, поэтому требуется надлежащий внешний вид, встреча и фиксация всех, кто поднимается на борт – будь то агент или представители властей. Кстати, даже если вы работаете в русскоязычном экипаже, в случае захода в порт без английского не обойтись, ведь так или иначе необходимо будет общаться с официальными лицами других стран.

МОРЕ – НЕ ДЛЯ ВСЕХ

Не всем девушкам море придётся по душе, это тяжёлая работа и физически, и морально. Но если уж вы выбрали этот путь, постарайтесь быть проще. Анастасия Шумилова советует не воспринимать какие-то высказывания ваших «коллег по цеху» близко к сердцу. А самое главное – необходимо сразу правильно поставить себя, ведь от поведения зависит дальнейшее отношение к тебе. При этом важно всё же оставаться женственной, когда возвращаешься на берег. Долгое нахождение в мужском коллективе накладывает отпечаток. Рабочий сленг необходимо оставлять на судне.

ПЕРСПЕКТИВЫ

В конце 2016 года Анастасия окончила заочное отделение судоводительского факультета БГАРФ.

– Когда я поступала, то была в числе первых девушек, которых приняли на этот факультет на заочное. Сейчас набор осуществляется ежегодно, – говорит Анастасия. – В наше время встретить девушку на судне – не такая уж и редкость, но это, как правило, голландки или польки. Они могут быть и штурманами, и даже механиками. Для них это в порядке вещей. Я же всё ещё чувствую предвзятое отношение к себе. Однако несмотря на это, я хочу продолжить свою морскую карьеру. Надеюсь, у меня все получится! 🇺🇸

«КОМПЕТЕНТНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ПРОПАЖИ МОРЯКА С СУДНА ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ – ЭТО МИФ»»

НА НЕКОТОРЫЕ ТЕМЫ
НЕ ПРИНЯТО ГОВОРИТЬ:
СЛИШКОМ ТЯЖЕЛО
И НЕКОМФОРТНО ОБСУЖДАТЬ
ИХ. САМОУБИЙСТВО – ОДНО
ИЗ ТАКИХ ТАБУ. ПРОФЕССИЯ
МОРЯКА НАХОДИТСЯ В ЗОНЕ
РИСКА ПО СУИЦИДАМ,
ЧТО ОБУСЛОВЛЕНО
ОСОБЕННОСТЯМИ РАБОТЫ.
В ЭТОЙ СТАТЬЕ МЫ
ПОСТАРАЕМСЯ РАЗОБРАТЬСЯ,
ЧТО ТОЛКАЕТ МОРЯКОВ
НА ЭТОТ ШАГ И ВСЕГДА
ЛИ ПРОПАВШИХ В МОРЕ
НУЖНО ПРИПИСЫВАТЬ
К САМОУБИЙЦАМ.



ПРОБЛЕМА ИЗВЕСТНА

Исследователи из Центра по профилактике и контролю заболеваний США (CDC) составили рейтинг профессий, представители которых чаще всего совершают самоубийства. Самые высокие показатели отмечены среди низкоквалифицированных рабочих, которые трудятся или живут в изоляции от социума. В эту группу попадают фермеры, лесники, лесорубы и рыбаки. Масштабное исследование на тему самоубийств среди моряков было проведено несколько лет назад доктором Стивеном Робертсом из Университета в Суонси (Уэльс, Великобритания). Он проанализировал показатели смертности среди британских моряков с 1919 по 2005 годы. Как оказалось, статистика числа самоубийств почти за век резко сократилась. Если в начале прошлого века на 100 тысяч моряков приходилось 40-50 случаев самоубийств, то в нулевых этот показатель стал ниже десяти на 100 тысяч. В России подобной статистики мы не нашли.

Результаты исследований о психическом здоровье моряков, опубликованные Национальным центром биотехнологической информации США (NCBI), не столь оптимистичны. Роберт Иверсен из благотворительной организации Rotary Club проанализировал случаи смертей моряков с 1960 по 2009 годы. Он пришёл к выводу, что из 17 026 слу-

чаев с летальным исходом на долю самоубийств приходится 1 011 смертей или 5,9%. В этот процент не попадают случаи, когда моряки просто исчезали в море, и не удалось установить, что с ними произошло.

Все эти данные не являются откровением для отрасли. О проблеме хорошо известно, загвоздка в другом: несмотря на все исследования, нет на сто процентов достоверной статистики. Пропавшие в море – самоубийцы? Или это случайность? Или нечто большее? Мы вряд ли когда-нибудь узнаем наверняка. Некоторые считают, что чуть ли не половина случаев исчезновения в море должна рассматриваться как самоубийства, хотя доказательств этому нет.

В одном исследователи сходятся: депрессия среди моряков – частое явление, которое может привести к самоубийству. Ущерб заключается не только в смерти моряка – без кормильца остаются семьи, судовладелец терпит убытки. Проблема однозначно требует более подробного изучения: понимание причин, толкающих моряков на отчаянный шаг, может спасти жизни, сохранить семьи, помочь отрасли развиваться.

ИСЧЕЗ В МОРЕ ПО ДОБРОЙ ВОЛЕ?

Часто бывает сложно установить, что же произошло с моряком: было ли это самоубийство или несчастный случай.

Найти истину важно не только для родственников, но и для судовладельца, поскольку выплата компенсации по смерти моряка зависит от того, что с ним произошло. В таких случаях каждая сторона – родственники моряка и судовладелец – пытается перетянуть правду на свою сторону. Российский профсоюз моряков не раз сталкивался с подобным.

– Даже на примере маленького Калининграда за последние два года можно найти около десятка случаев, когда моряк вышел из каюты и больше в неё не возвращался, – говорит председатель Калининградской региональной организации Российского профсоюза моряков (КРО РПСМ) Вадим Мамонтов. – Хуже всего приходится родственникам моряка не только из-за потери кормильца, но и потому, что страховщики и судовладельцы зачастую пытаются навести тень на плетень и обосновать отказ в выплате компенсации. Если судно покрыто коллективным договором МФТ, семья наверняка получит выплату. А вот если условия компенсации не обеспечены коллективным договором и просто вписаны в индивидуальный контракт отдельно взятого моряка, сценарий будет другой.

КАК ПРАВИЛО, ПРАВО НА КОМПЕНСАЦИЮ ПО УСЛОВИЯМ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА ВОЗНИКАЕТ С МОМЕНТА ЗАКЛЮЧЕНИЯ ТРУДОВОГО КОНТРАКТА И ДЕЙСТВУЕТ ДО МОМЕНТА ВОЗВРАЩЕНИЯ В ПОРТ НАЙМА. ОДНАКО ЕСЛИ ПРИЧИНОЙ ТРАВМЫ ИЛИ СМЕРТИ ЯВЛЯЕТСЯ ТАК НАЗЫВАЕМАЯ «ДОБРАЯ ВОЛЯ» – DUE TO WILLFUL ACTS, СУДОВЛАДЕЛЕЦ МОЖЕТ ОСПОРИТЬ ВЫПЛАТУ. НЕКОТОРЫЕ КОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ВСЕМИ СИЛАМИ ДОКАЗАТЬ, ЧТО ПРОПАЖА МОРЯКА – ЭТО ИМЕННО САМОУБИЙСТВО.

Вадим Мамонтов приводит в пример случай, когда после пропажи в Персидском заливе моряка из Санкт-Петербурга, работавшего на иностранного судовладельца, началось расследование с российской стороны. В существование внезапно появившегося юридически легитимного следствия Вадим Мамонтов не верит.

– Иностранец, иностранный флаг, иностранные воды – полностью не наша юрисдикция. Если в истории со старпомом появился какой-то питерский Шерлок, то это – представитель местного клуба международной страховой компании с задачей либо не заплатить ничего, либо заплатить по мизеру, – говорит Вадим Мамонтов.

Следствие действительно начало выдвигать версию о том, что моряк мог самостоятельно свести счёты с жизнью, а виновата во всём его жена, подтолкнувшая его к этому шагу.

КОМПЕТЕНТНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ – ЭТО МИФ

Вообще компетентное расследование пропажи моряка с судна под удобным флагом при невыясненных обстоятельствах – это миф, считает Вадим Мамонтов.

– Оффшорный судовладелец не обязан проводить компетентное расследование, это забота властей государства флага, но им – от Белиза и Бермуд до Вануату и Комор – это неинтересно, да и сил, и средств у них нет. Впрочем, даже если бы какие-нибудь острова дерзнули на проведение расследования, уполномочив об этом власти порта, где было заявлено о пропаже моряка, они бы уперлись в непреодолимое сопротивление местных властей: от администрации порта и до полицейского надзирателя. В лучшем случае, в расследовании под инофлагом будет проведён опрос силами судовой администрации: кто что видел, кто что слышал; досмотр каюты без ордера или постановления с перлюстрацией электронной почты; опись личных вещей с понятыми – и всё. Дальше родственники по несколько месяцев ждут тела и хоть каких-то документов. Но главная

причина отсутствия подробного расследования – судовладельцы, не заинтересованные в дополнительном простое судна, – говорит Вадим Мамонтов.

Типичным примером может служить случай с исчезновением третьего механика в Индийском океане. Молодой человек, у которого двое детей и третий на подходе, дома жена и ипотека, пропал без вести. В ближайшем порту захода, Таиланде, судоходная компания предпринимает собственное служебное расследование, результаты его на 180-ти страницах пересылаются жене лишь после вмешательства МФТ. И ситуация, и общие условия действующего коллективного договора позволяют начать выплату компенсации, не дожидаясь официального вердикта. Однако компания стала тянуть время, и поползли слухи о самоубийстве, хотя полицейского расследования не проводилось. Не было его и на траулере исландского судовладельца под удобным флагом, куда российский экипаж ушел через нелегальный круинг. Третий помощник исчез с борта, оставив записку с трудно-различимым посланием в духе «я всем докажу, что я мужик». Моряк был настолько здоровым, что даже не пил и не курил. Русско-исландское предприятие заявило, что случай является самоубийством, и в компенсации было отказано. К сожалению, КРО РПСМ тогда не удалось найти копии контракта, а траулер вскоре был продан.

Зато в другом деле удалось добиться расследования с исчезновением моряка на судне под флагом РФ. По версии судовладельца, штурман покончил жизнь самоубийством на стоянке в Кейптауне. Поскольку и флаг, и предприятие российские, расследование провели на территории РФ. Инициировала следствие вдова, юриста предоставил профсоюз. Выяснилось, что на теле «самоубийцы» было с десяток ножевых ран, нанесённых ему в спину. Компенсация была выплачена, но главное – вдова наказала виновного, которого выявило правосудие.

УБИЙСТВА НА БОРТУ

Ножевые ранения позволили довольно легко доказать убийство. Однако бывают случаи, когда доказать что-либо



ВАДИМ МАМОНТОВ: «ХУЖЕ ВСЕГО ПРИХОДИТСЯ РОДСТВЕННИКАМ МОРЯКА НЕ ТОЛЬКО ИЗ-ЗА ПОТЕРИ КОРМИЛЬЦА, НО И ПОТОМУ, ЧТО СТРАХОВЩИКИ И СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ЗАЧАСТУЮ ПЫТАЮТСЯ НАВЕСТИ ТЕНЬ НА ПЛЕТЕНЬ И ОБОСНОВАТЬ ОТКАЗ В ВЫПЛАТЕ КОМПЕНСАЦИИ. ЕСЛИ СУДНО ПОКРЫТО КОЛЛЕКТИВНЫМ ДОГОВОРМ МФТ, СЕМЬЯ НАВЕРНЯКА ПОЛУЧИТ ВЫПЛАТУ. А ВОТ ЕСЛИ УСЛОВИЯ КОМПЕНСАЦИИ НЕ ОБЕСПЕЧЕНЫ КОЛЛЕКТИВНЫМ ДОГОВОРМ И ПРОСТО ВПИСАНЫ В ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ КОНТРАКТ ОТДЕЛЬНО ВЗЯТОГО МОРЯКА, СЦЕНАРИЙ БУДЕТ ДРУГОЙ».

невозможно: человека просто выкидывают за борт, никаких следов насильственной смерти. Причины тому могут быть разные, например, если капитан и часть членов экипажа перевозят контрабанду, и один из моряков внезапно узнаёт об этом. Тогда от свидетеля попросту избавляются.

Самое ужасное – это неведение, когда в деле о пропаже человека слишком много подозрительных моментов, но раскрыть все тайны не представляется возможным. Недавно в редакцию журнала пришло письмо от жены пропавшего за границей моряка. Мы приводим выдержки из письма, опуская реальные имена людей по понятным причинам: «Со слов капитана, мой муж в районе 22:30 с ещё двумя моряками решил прогуляться в город. Эти два товарища продолжили прогулку, а мой муж, с их слов, передумал и вернулся назад на пароход в свою каюту. Но он так и не дошёл в каюту, и до сих пор ничего не известно о его местонахождении. Уже прошло пять недель...

Мне никто не сообщает никакой информации, самой приходится звонить капитану и в генконсульство РФ. В своём городе я написала заявление на розыск мужа в полицию и в областной МИД. Коллеги моего мужа не хотят со мной общаться, а если они что-то и сообщают, то просят, чтоб я об этом никому не рассказывала...

Если мой муж утонул, значит, это должен был кто-то видеть. В порту есть камеры. Я настояла, чтобы следователь показал мне видео. На видео чётко можно понять, что за люди проходят через проходную только на пункте

пропуска. На территории завода видео очень плохого качества. Также мне удалось выяснить, что за четыре недели пропажи моего мужа следователем опрошено только три человека: капитан и два товарища, которые были с моим мужем. На видео видно, что примерно в то же время, как моряки вышли на прогулку, по территории завода, где стояло судно, едут две машины. Никто из водителей следователем не опрошен и не принят во внимание. Мой муж пропал на территории завода, где стоят другие суда, а проверено было всего два судна под российским флагом. В этом исчезновении может быть много версий, но отрабатывается только одна. Все коллеги мужа утверждают, что он утонул, но при этом никто этого не видел. Я очень прошу вас разобраться в этой запутанной истории, помочь найти правду и наказать виновных. Как утверждает капитан, мой муж сам виноват в том, что с ним произошло. Почему тогда в такое позднее время у него подчинённые ходят в магазин покупать спиртное?..

После пропажи мужа я оказалась в очень тяжелом положении. У нас несовершеннолетний ребёнок – инвалид детства по слуху, который ходит в школу для слабослышащих детей. Самостоятельно добраться туда девочка не может, так как школа далеко от дома. Ребёнку нужно сопровождение и помощь с уроками дома. Поэтому я не могу взять ещё одну

работу или подработку. Да и сложно с таким ребёнком найти хорошо оплачиваемую работу с удобным графиком. Основным доходом нашей семьи была зарплата мужа и пенсия ребёнка по инвалидности. Квартиру мы купили в ипотеку, муж – основной заёмщик, а я являюсь созаёмщиком. В просьбе приостановить платежи на время банк отказал, т. к. мой муж должен подписать соответствующие документы. Я не знаю, что мне делать, и очень боюсь, что нам с ребёнком придётся остаться на улице...»

Сейчас расследованием занимаются правоохранительные органы другого государства, хотя сама женщина рассказывает, что к середине января даже не взяли анализы ДНК, а мужа живым найти не надеются.

НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ В МОРЕ – НЕСЧАСТНЫЕ СЕМЬИ ДОМА

Иногда смерть моряка может оказаться просто случайностью. Но и в этом случае расследовать трагедию не торопятся. Недавно СМИ рассказали о таком случае.

Жительница поселка Хороль, мать двоих детей Анастасия Ерина, больше месяца не может добиться хоть какой-то информации о ходе расследования причин гибели ее мужа на судне «Талан» (судовладелец «Маг-Си Интернешнл», порт Магадан) в ходе промысла в Охотском море.

Александр Ерин считается пропавшим без вести с декабря 2016 года. В ночь с 14 на 15 декабря 2016 года во время установки крабовых

О проблеме хорошо известно, загвоздка в другом: несмотря на все исследования, нет на сто процентов достоверной статистики.

ловушек в центральной части Охотского моря Александр зацепился за хребтину и был стянут за борт уходящим крабовым порядком. Его искали в море, но безрезультатно. О гибели мужа Анастасии сообщили по телефону, после чего женщина получила по электронной почте «похоронку» от компании-судовладельца. Спустя месяц Анастасия не может ничего узнать о ходе расследования трагедии.

– Я отчаялась звонить и спрашивать по всем прокуратурам и следственным комитетам Дальнего Востока: кто же всё-таки занимается расследованием, – рассказывает СМИ Анастасия Ерина. – Я разговаривала с неким Денисом Алексеевичем, мне в какой-то из прокуратур дали его контакты, даже без фамилии. Я так поняла, это представитель Следственного комитета на транспорте. Он мне сказал, что материалы проверки в пути. Более того, начал спрашивать, где я забирала тело! Он, похоже, вообще не в курсе, о чём речь.

Анастасии Ериной – матери двоих детей девяти лет и семи месяцев – важно знать, оформлено ли данное происшествие как несчастный случай. В таком случае семья может рассчитывать на компенсацию по возмещению ущерба.

ЧЕЛОВЕЧНЫЙ СУДОВЛАДЕЛЕЦ – РЕДКОСТЬ

– Искушение страховщиков списать происшествие на борту под самоубийство велико. По нашему мнению, если полицейского расследования не было, то и говорить о причинах нечего, – считает Вадим Мамонтов.

Но мир не без добросовестных судовладельцев. Например, германская компания спустя три дня после исчезновения капитана с судна под флагом Антигуа и Барбуды известила семью о трагедии и намерении частичной выплаты компенсации в размере свыше 100 тыс. долларов США, не дожидаясь вердикта о смерти, который автоматически объявляется через полгода после пропажи.

Родственники в ответ обвинили экипаж в доведении до самоубийства. Поскольку судно шло до Канарских

островов, семья обратилась к полиции Испании с заявлением, что экипаж якобы перевозил на судне наркотики, а капитан попытался воспрепятствовать этому, за что и поплатился. Спецслужбы отреагировали на заявление: в течение недели обыскивали судно в Лас-Пальмасе и опрашивали моряков. В результате ничего не нашли, а судовладелец отказался от досрочной выплаты. Компенсация была выплачена в положенные сроки, хотя родственники не оставили попыток привлечь к судебной ответственности агентство по найму.

Другой случай: на судне под флагом норвежского международного регистра на стоянке в Шотландии исчез старпом. Вечером он уехал в город на велосипеде, а когда рассвело, велосипед нашли на причале, а моряка никто не видел. Судовладелец заявил в полицию. Официальное расследование с водными поисками ничего не выявило, и дело закрыли. Тем не менее, судно стояло ещё несколько дней, чтобы мать пропавшего моряка смогла приехать в порт и посмотреть на место происшествия: другой могилы не будет. Поездку оплатил судовладелец, а также обеспечил компенсацию в короткий срок. Такое деликатное внимание к родственникам погибших моряков, к сожалению, редкость среди судовладельцев.

САМОУБИЙСТВО – ЭТО КРИК О ПОМОЩИ, КОТОРЫЙ НИКТО НЕ УСЛЫШАЛ

Если говорить об установленных случаях самоубийств, то главная задача – понять, почему это происходит и как можно предотвратить отчаянный шаг. Увы, условия работы моряка таковы, что именно они являются главным фактором появления стресса, депрессии и суицидальных мыслей. Исследователь Стивен Робертс среди причин самоубийств на первое место ставит проблемы на работе. Затем следуют психические расстройства, депрессия, проблемы с женой или девушкой, неприятности в семье, физическая болезнь и, наконец, другие проблемы личного характера. По крайней мере, этот список составлен на основе документов, подтверждающих причины самоубийств.

Статья в журнале Psychological Medicine выделяет ещё один немаловажный фактор: доступность совершения самоубийства. По этому пункту моряки оказались рядом с врачами, у которых есть доступ к фармакологическим препаратам. Представим, что моряк работает в многонациональном экипаже, где по несколько месяцев может не пересекаться с русскоговорящими коллегами.





И вот однажды такой моряк, недобирающий часов отдыха и вечно озадаченный ипотекой, которого «грызёт» начальство и которому некому излить душу, стоит на палубе под тропическими звёздами. Он вглядывается в бездну океана, и со временем бездна начинает вглядываться в него. Вот что означает упомянутый «свободный доступ к средствам совершения самоубийства». Согласно статистике, большинство моряков сводит счёты с жизнью, просто выбрасываясь за борт.

КАК БОРОТЬСЯ С ЖЕЛАНИЕМ РАССТАТЬСЯ С ЖИЗНЬЮ?

Благотворительные организации для моряков время от времени выпускают методички о том, как снять стресс в рейсе, не впасть в депрессию в одиночестве и сохранить здоровье и жизнь. Среди рекомендаций: физические упражнения, общение с другими членами экипажа, поддержание связи с родными с помощью интернета. Однако не все считают, что возможность постоянно оставаться на связи пошла на пользу морякам.

Исполнительный директор одного из крупнейших круингов Anglo-Eastern Ship Management Питер Кремерс полагает, что возможность видеть родных или переписываться с ними, но не быть рядом – заставляет моряков более остро ощущать их отсутствие. А если дома возникли какие-то серьёзные проблемы, то моряк начинает

испытывать стресс из-за невозможности их решить, что может перерасти в депрессию.

Люди попросту могут заявить о намерении спастись, не обращая внимания на то, что нотис о расторжении подаётся за 30 дней до расторжения контракта, наплевать на вычеты из зарплаты и уехать домой. Поэтому международная конвенция о труде в морском судоходстве (MLC-2006) смягчила условия расторжения контракта ссылкой на «justifying termination», то есть, «согласительные причины», когда моряк досрочно может списаться без нотиса и взыскания (Глава 2 MLC-2006, Стандарт A2.1, п. 6).

Например, капитан Стивен Кокерилл из компании «DFDS Seaways» заявляет, что если у человека дома возникает серьёзная проблема, судовладелец должен быть готов отпустить его домой. Хорошо, когда капитан ставит на первое место нужды моряка и всячески поддерживает дружественную атмосферу на судне.

– Один капитан из Германии, колоритный дядька со стажем за 30 лет, излагал мне теорию про то, что судовые экипажи были дружнее и сплоченнее до «эры кондиционером на судах»: моряки держали двери в каюты открытыми. Этот капитан на своих судах прилагал все усилия к тому, чтобы заставить моряков общаться между собой. Сейчас у каждого в отдельной

каюте, кроме душа и DVD, появилась пара компьютеров с мультимедиа. Поэтому у современных моряков после вахты вообще пропал смысл куда-то вылезать. А капитан заводил на судах правило: если пришёл в салон команды смотреть кино, получай мороженое за счёт судовладельца. Это работало, и народ начинал общаться между собой, – рассказывает Вадим Мамонтов.

Такое общение за чашкой чая с двумя-тремя коллегами прекрасно заменяет техники, которые описываются в брошюрах для моряков: «настройтесь позитивно», «слушайте внимательно», «укротите свое эго».

Как говорил Вольтер, тот, кто не может пережить приступ меланхолии и убивает себя сегодня, захотел бы жить, если бы у него хватило терпения подождать. Как бы ни было тяжело в рейсе, с какими бы проблемами не сталкивался моряк или его семья – всё это временно. Бывает тяжело и больно, кажется, что света в конце тоннеля нет. Но всё проходит, и это пройдёт. Рейс закончится, проблемы всегда можно решить, рано или поздно, самое тяжёлое останется позади.

P.S. Когда верстался номер, пришла информация о том, что тело пропавшего моряка, чья жена прислала письмо в редакцию, вынесло на побережье Клайпеды. С большой долей вероятности можно сказать, что это пропавший моряк. Причину смерти установит экспертиза. 🚢

НОВОРОССИЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО СОХРАНЯЕТ ТРАДИЦИИ

НОВОРОССИЙСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО 20 ЯНВАРЯ ОТМЕТИЛО 50-ЛЕТИЕ. НА ТОРЖЕСТВЕННУЮ ЦЕРЕМОНИЮ ПРАЗДНОВАНИЯ ЮБИЛЕЯ ПРИГЛАСИЛИ ВЕТЕРАНОВ И РАБОТНИКОВ ПАО «НОВОШИП».

Перед началом концерта в Зеркальном зале городского театра собрались ветераны, которые с нескрываемой радостью узнавали старых товарищей и обменивались историями из жизни. Как оказалось, у многих нынешних «дедушек» внуки или дети пошли по их стопам.

– Я в «Новошипе» с 1965 года, – рассказывает 82-летний бывший старший механик Игорь Долговицкий. – Ходил на судах компании, потом десять лет проработал в Учебном центре Новошипа. Пока я работал моряком, повидал весь свет. Сейчас на пенсии, но два моих внука работают в «Новошипе», один – вторым помощником, а другой – четвёртым механиком. В пароходстве много семей, где дети продолжают морские традиции отцов. Например, есть капитан Синельников, у которого сын Андрей работает стармехом, а его внук учился вместе с моим младшим внуком! Это целая династия, и она не одна такая в пароходстве. Так что традиции не теряются, они впитываются новым поколением благодаря старшим наставникам.

На праздник пришли не только моряки, но все, кто вкладывал труд в процветание пароходства. Главный диспетчер Новороссийского пароходства Эдуард Яковлев проработал в компании 30 с лишним лет до ухода на пенсию. Эти годы были для него непростыми – приходилось оперативно работать и днём, и ночью. О том, что море – труд тяжёлый, говорят многие. Михаил Петров попал в Новороссийск в 1967 году после перевода из Сахалинского пароходства. С тех пор трудился в «Новошипе» в должности стармеха и механика-наставника пароходства.

– О моей работе много не скажешь. Она, как и у всех моряков, тяжёлая. Лопатить приходится все дни напролёт. Я вкалывал так, что в 1984 году, в день моего 50-летия, мне присвоили нагрудный знак «Почётный работник морского флота». Сын по моим стопам не пошёл, и я этому очень рад. Жизнь моряков – не самая лёгкая. Это работа без земли и без семьи, что накладывает свой отпечаток на человека, – делится Михаил Петров.

Не все моряки столь пессимистично смотрят на профессию.


– У меня три сына, и каждый из них в своё время работал мотористом в «Новошипе». Сейчас только старший остался в море, но на иностранных судах. Подрастают два внука. Я пока не знаю, станут ли они преемниками традиции, но мне бы очень хотелось, чтобы они пошли в море. Я проработал на флоте 51 год, и безумно люблю море. Когда я делал последние рейсы, просто с палубы не уходил – так наслаждался видом. Поэтому я очень хочу, чтобы мои внуки стали моряками, – рассказывает бывший механик Владимир Тронин.

После общения за бокалом шампанского гости собрались в зрительном зале, где началось выступление музыкальных и танцевальных коллективов. Пароходство поздравили заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский, генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк, представители Совета Федерации, краевой администрации, депутаты Госдумы.

С заключительным словом выступил президент ПАО «Новошип» Юрий Цвет-

ков, который поблагодарил моряков за их вклад в развитие национальной судоходной отрасли.

– Новороссийскому морскому пароходству исполняется 50 лет. За это время пароходство вписало немало славных страниц в историю российского флота. Сегодня суда под нашим управлением перевозят более 60 миллионов тонн нефти и нефтепродуктов. Всё это – заслуга моряков, береговых работников, ветеранов и молодёжи. Мы гордимся своей собственной новороссийской морской школой и её традициями. Мы помним тех, кто стоял у истоков пароходства, опыт и знания ветеранов стали фундаментом развития пароходства и востребованы новым поколением. Пятьдесят лет – это очень серьёзная дата. Я поздравляю моряков, ветеранов и всех, кто способствует развитию и процветанию пароходства, – сказал Юрий Цветков.

В рамках празднования около 90 человек были отмечены наградами и благодарностями. Донкерман танкера «НС Конкорд» Николай Текучев и электромеханик танкера «Tower Bridge» Евгений Вилян награждены памятным знаком «10 лет Росморречфлоту», а старший помощник капитана танкера «Кубань» Эдуард Апиянц получил благодарственное письмо Росморречфлота. Капитан танкера «Эльбрус» Николай Демченко награждён благодарностью ПАО «Совкомфлот». Четверо сотрудников из числа капитанов и старших механиков – Алексей Балахнин, Александр Лаптев, Николай Сенокосенко и Сергей Селезнёв – представлены к нагрудным знакам отличия «За безаварийную работу на морском транспорте». 



1000 И ОДНА НОЧЬ НА ТАНКЕРАХ ПОД ИРАКСКИМ ФЛАГОМ

В 2016 ГОДУ ЯВЛЕНИЮ ПОД НАЗВАНИЕМ РОССИЙСКИЙ КРУИНГ ИСПОЛНИЛОСЬ ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ ЛЕТ. В 1991 ГОДУ В РОССИИ, А ИМЕННО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, ВПЕРВЫЕ БЫЛА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА КОМПАНИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ ПОДБОРОМ И ТРУДОУСТРОЙСТВОМ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ НА СУДА ИНОСТРАННЫХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ. НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ СПУСТЯ КОМПАНИЯ ПОЛУЧИЛА НАЗВАНИЕ «BAL TIC GROUP INTERNATIONAL», А СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ БЫЛО ПОДПИСАНО ВЛАДИМИРОМ ПУТИНЫМ, КОТОРЫЙ В ТО ВРЕМЯ ВОЗГЛАВЛЯЛ КОМИТЕТ ПО ВНЕШНИМ СВЯЗЯМ МЭРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА.

МОРЯКИ-ПЕРВОПРОХОДЦЫ

К настоящему времени термин «круинг» прочно укрепился в морской среде, и молодым российским морякам может показаться удивительным, что когда-то все было иначе. Для них, теперешних, вполне естественно работать, например,

у норвежского судовладельца на судне под флагом, скажем, Кипра. А моряки постарше, наоборот, вспомнят, что три десятка лет назад работа «на иностранца» было попросту невозможна, и об этом никто даже и не помышлял. Однако справедливости ради надо сказать, что были, были в истории СССР времена, когда само государство выступало в роли круинг-менеджера,

отправляя советских моряков целыми экипажами на суда под иностранным флагом.

Первопроходцами в этой области международных трудовых отношений, открывшейся для советского плавсостава в 70-80-х годах XX века, можно назвать моряков-танкеристов, а значит, моряков Новороссийского, Латвийского и Приморского пароходств.

В апреле 1975 года Советский Союз заключил «Соглашение о морском торговом судоходстве между СССР и Иракской республикой». Один из пунктов этого соглашения гласил: «Советская сторона выразила готовность предоставлять Иракской стороне в пределах своих реальных возможностей персонал для работы в государственных судоходных предприятиях и на торговых судах Иракской Республики».

Мы знакомы, по крайней мере, с одним моряком, имеющим опыт работы на торговых судах Иракской Республики. Это Николай Михайлович Суханов, ныне председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков.

САМЫЕ ДОСТОЙНЫЕ

В августе 1979 года Николай Михайлович был откомандирован развивать иракское судоходство, а именно работать в компании «Iraq Oil Tankers Company». Тут надо заметить, что в советские времена подобная работа предлагалась не каждому, ее нужно было в прямом смысле слова заслужить. И поскольку за работу на иракских судах моряки получали по советским меркам огромные деньги в виде американских долларов, то и подход к формированию и подготовке кадров был особенный.

В течение года отбирались самые достойные кандидатуры, в основном, среди членов Коммунистической партии. Потом «избранных» пропускали через сита партийных органов разного калибра: от парткома пароходства до самого ЦК КПСС. Одобренные и утвержденные органами кандидаты улетали на работу за границу. Но жизнь иногда давала шанс и другим, не партийным, но не менее достойным морякам.

Так уж случилось, что в составе подготовленного и заранее обкатанного на судах Приморского морского пароходства экипажа, уже готового вылететь

в Ирак, внезапно заболел второй помощник капитана. Нужно было срочно найти замену. А тут еще лето, август, жара – все приличные люди разбежались по отпускам. Скандал, да и только.

Николай Михайлович был в то время исполняющим обязанности капитана на танкере «Капитан Изотов» и стоял на ремонте. Нужно ли говорить, что он очень удивился, когда его срочно вызвали в отдел кадров пароходства и предложили вылететь в Ирак вторым помощником. Но кто же откажется от такой возможности – посмотреть на мир с борта иракского танкера? Никто!

КОММУНИСТОМ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ

Тернистый путь под «флаг» продолжился в Москве. Экипаж явился на инструктаж в ЦК КПСС, и тут обнаружилось, что Николай Михайлович не является коммунистом. Для выезжающих на работу за границу членство в КПСС подразумевалось как-то само собой, и об этом в ЦК уже не спрашивали, но в заявке на пропуск в здание на Старой площади нужно было указать номер партийного билета. А он отсутствовал. Впрочем, чтоб не обострять ситуацию, выход нашли быстро – просто указали набор цифр. Перепроверять никто не стал.

Душещипательное собеседование с моряками проводил сам Секретарь ЦК КПСС В. Долгих. Нынешнему поколению моряков эта фамилия ни о чем не говорит. А тогда... В каждом судовом красном уголке обязательно должен был быть стенд с портретами членов Политбюро, так что моряки знали товарища В. Долгих, так сказать, в лицо.

Убедившись во время беседы, что моряки осознают возложенную на них столь высокую ответственность и полностью прониклись чувством долга выполнить задания Родины, экипаж направили в главкадры Министерства морского флота. Тут морякам популярно объяснили, что они будут работать по специальному контракту, где выплаты указаны в долларах. К примеру, старшему помощнику капитана по контракту приходилось 2500 долларов, то есть, практически месячная зарплата всего экипажа судна под флагом СССР.

Однако «выпавшего

в осадок» старпома сразу же успокоили – так как в СССР никто не имел права зарабатывать больше советского посла, то на руки старпом будет получать в три с половиной раза меньше. Но даже 700 долларов для нашего моряка были просто «заоблачные» цифры.

В Главкадрах морякам также объявили, что теперь они не могут являться членами Профсоюза работников морского и речного флота, а должны встать на профучет в ЦК Профсоюза работников госучреждений и взносы платить будут уже в валюте.

«ПОКАЖЕШЬ НА ТАМОЖНЕ!»

На этом чудесные превращения советских моряков в иракских не закончились. Второму помощнику Суханову было поручено получить во Внешторгбанке доллары на весь рейс, само собой, из расчета «откорректированного» штатного расписания, то есть на две трети меньше контрактной зарплаты. Получив 250 000 долларов, Николай Михайлович сложил эту адскую сумму в дипломат и попросил оправдательный документ, по которому эти деньги можно было бы вывезти из страны. Однако сотрудник банка лишь усмехнулся, оторвал от газеты клочок бумаги и написал какой-то номер телефона: «Покажешь на таможне!»

Конечно же, в аэропорту бдительный таможенник попросил Суханова открыть дипломат. Такого количества долларов рядовой советский служащий никогда не видел. Сначала он потерял дар речи, а потом пролепетал что-то типа: «Куда? Зачем? Почему?» Николаю Михайловичу ничего не оставалось, как вручить мятую газетный обрывок с таинственным телефонным номером. Поняв, что дело тут не совсем таможенное, тот побежал докладывать начальству и через пять минут вернулся строевым шагом. Все было просто: на клочке бумаги был написан прямой телефон председателя КГБ.

Путешествие с чемоданчиком продолжалось: сначала из Москвы до Афин, потом до Багдада. Но Багдад не принимал, потому что город бомбила иранская авиация. Пришлось сделать крюк в Кувейт, а уже оттуда экипаж был доставлен в Багдад и далее на танкер под названием «Baba Gurgur».





Старпом Суханов (на снимке слева) конфликт уладил просто – он повесил на доске объявлений список иракских моряков и предложил им своей рукой отмечать, сколько они желают себе сверхурочных. Судовладельцу же посылались реальные часы.

Главной задачей советских моряков стала передача практического опыта работы на танкерах иракским коллегам.

ПЕРЕРАБОТКА – 24 ЧАСА

Поначалу советские моряки занимали в экипаже почти все должности, только матросы, мотористы и «обслуга» были иракцами. Советскую часть экипажа кормил повар из Находки, у иракских же моряков повар был свой. При выполнении последующих рейсов количество советских моряков уменьшалось, иракцы перенимали опыт и занимали штатные должности. Интересно при этом, что в лучших традициях советского торгового флота зарплаты «учителей» были намного меньше, чем у их подопечных.

Контакты между моряками двух стран наладились довольно быстро, рабочим языком был английский. Однако случалось и недопонимание. Сложные отношения сложились между старпомом и иракскими матросами. Последних возмущал тот факт, что советский чиф ставил им ежедневную переработку только по три часа, а они просили все двадцать четыре. Довод они приводили вполне убедительный – мол, мы же круглосуточно на судне находимся.

Когда старпом отказался выполнять их требования, делегация иракской части экипажа посетила капитана и потребовала сменить старпома добровольно. В противном случае они готовы принести мастеру отрезанную голову чифа, и замена все равно состоится.

Проинструктированный в ЦК КПСС капитан понял, что восток – дело тонкое. Так второй помощник Суханов стал старшим помощником. Новый старпом конфликт уладил просто – он повесил на доске объявлений список иракских моряков и предложил им своей рукой отмечать, сколько они желают себе сверхурочных. Судовладельцу же посылались реальные часы.

Особенно нравился иракцам судовоим доктор. Ежедневно перед началом судовых работ они собирались в медсанчасти, доктор их осматривал, внимательно прослушивал, простукивал и выдавал по полтаблетки лекарств. Довольные моряки приступали к работе.

ДЕЛА НА ФРОНТЕ


Во всех каютах иракских моряков висели портреты Саддама Хусейна, которого они почитали и любили. В связи с тем, что война между Ираком и Ираном шла полным ходом, на судно часто приходили

печальные сообщения о гибели родственников моряков. Атмосфера была такой, что зачастую на мостике собиралась почти вся иракская часть экипажа, горячо обсуждая дела на фронте. При этом иракские помощники и вахтенные матросы отвлекались от своих обязанностей, следить за обстановкой при движении судна приходилось нашим штурманам.

Еще одной особенностью работы с арабами стало строгое соблюдение теми своих религиозных обрядов. При наступлении времени намаза иракцы просили своих советских коллег их подменить, чтобы они могли помолиться. И каждый раз они просили указать направление на Мекку. Также экипажу приходилось праздновать все иракские государственные праздники, на что компания-судовладелец никогда не жалела денег.

В общем и целом для наших моряков работа была привычная. Суда у «Iraq Oil Tankers Company» были испанской постройки, довольно новые, однако навигационное оборудование было не в пример слабее используемого на советском торговом флоте. Максимальная дальность локаторов составляла не более пятнадцати миль, и штурмана зачастую определялись по звездам и солнышку.

Тем временем отношения между Ираком и Ираном все обострялись, стороны нещадно бомбили друг друга, и работать в Персидском заливе стало невозможно. И если сначала иракские танкеры возили нефть в Сомали и Мозамбик, то вскоре они были отфрахтованы в Южную Америку, в компанию «Петробрас». Экипажи стали возить нефть из Венесуэлы в бразильские порты. Еще через несколько месяцев правительство Ирака протянуло нефтяную трубу в турецкий порт Искандерун, и суда стали работать на линии Турция-Италия-Греция-Иордания.

Однако несмотря на все трудности работы, религиозные и культурные отличия, практически у всех, кто работал с иракскими моряками, остались самые хорошие воспоминания. Что же касается Николая Михайловича Суханова, то он до сих пор помнит некоторые арабские фразы и выражения, и при случае сможет поприветствовать любого иракского моряка, если тому придется обратиться за помощью в ДВРО РПСМ. 

«Морской профсоюзный телеграф»



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
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

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 (РПА)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

**Председатель профсоюза
ПАРШЕВ** Павел Юрьевич
183038, Мурманск,
ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

**Председатель
ЧЕРНЕНКО** Ирина
Николаевна
298312, Республика Крым,
г. Керчь, ул. Кирова, 28
Тел./факс: (365 61) 2-25-07,
(365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

КАМЧАТСКАЯ

региональная организация
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

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

СЕВЕРНАЯ

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

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

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

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

Заместитель председателя

ПАВЛОВ Игорь Николаевич

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

КЛИНДУХОВ Петр Николаевич

Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, пом. 1

Тел./факс: (8152) 42-28-60

E-mail: murmansk@sur.ru

Почтовый адрес: 183038,

г. Мурманск, а/я 123

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета,

заместитель

председателя РПСМ

БОДНЯ Александр Михайлович

Санкт-Петербург,

ул. Двинская, д. 10,

корп. 2, 7-й этаж

Тел./факс: (812) 251-18-07

E-mail: spb@sur.ru

Почтовый адрес: 198035,

г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ГЛУШАК Леонид Александрович

Ростов-на-Дону,

ул. Социалистическая,

д. 184, 3-й этаж, оф. 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, оф. 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, оф. 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: srprpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич

Владивосток, ул. Алеутская, д. 15

Тел./факс: (4232) 49-54-06

E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич

Новороссийск, ул. Кутузовская,

д. 17 Тел./факс: (8617) 67-00-19,

61-45-59

E-mail: novorossiysk@sur.ru

Почтовый адрес: 353907,

г. Новороссийск, а/я 117

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

АНОХИН Вячеслав Сергеевич

Самара, ул. Горького, д. 82, оф. 18

Тел./факс: (846) 221-24-11

E-mail: samara@sur.ru

Почтовый адрес: 443099,

г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ПОПОВ Николай Яковлевич

Новороссийск, ул. Победы,

д. 16Б

Тел./факс: (8617) 61-38-44,

61-18-05

E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная

организация плавсостава РПСМ

Председатель профкома

КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич

Москва, Большой Коптевский

проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж

Тел.: (495) 229-91-19

факс: (495) 234-43-68

E-mail: moscow@sur.ru

Почтовый адрес: 125315,

г. Москва, а/я 61

КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная

организация РПСМ

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

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ

РПСМ

Председатель

БОЕВ Артем Геннадьевич

Севастополь, пр. Нахимова,

д. 15, офис 14.

Тел./факс: (8692) 54-43-16

E-mail: sevastopol@sur.ru

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





БРОШЕННЫЕ ПОД СИНГАПУРОМ

В двадцати милях от Сингапура на танкере «Ambassador» (флаг Сент-Китс и Невис, ИМО 9127148) водоизмещением около 200 тыс. т терпят бедствие 24 моряка. О том, что моряки, а среди них 11 человек – жители Краснодарского края, оказались в опасности, сообщили в газету «Новороссийский рабочий» их жёны. Супруга повара Елена Кириченко передала в редакцию письмо экипажа. На судне почти не осталось топлива, оно вот-вот обесточится, моряки лишатся кондиционирования. И это при 33-х градусной жаре! Не будет работать плита на камбузе, исчезнет вода в кранах и туалетах.

«Нам, членам экипажа «Ambassador», нужна ваша помощь. В течение четырёх месяцев нам не выплачивают зарплату. У членов экипажа закончились контракты, мы не можем покинуть судно. Нам не открывают границу из-за неплатежеспособности судовладельца. Смена уже дважды приезжала и уезжала обратно. На судне скоро закончится топливо, и мы будем находиться без света. Вода и продукты тоже заканчиваются. Мы стоим на рейде в Сингапуре. Очень просим нам помочь. Круинговая компания «Балтик Групп Интернешнл», отправив нас на судно, абстрагировалась», – говорится в письме моряков.

Директор «Балтик Групп Интернешнл Новороссийск ЛДТ» Владимир Феоктистов пояснил корреспонденту «НР», что сейчас от круинга ничего не зависит.

– Мы впервые в такой ситуации. Круинг до лета 2015 года работал с этим судовладельцем без проблем. Но случилась авария, судно стояло в ремонте. Судовладелец обещал погасить все задолженности, как только танкер начнёт работать. Но своих слов судовладелец не сдержал, хоть и не отказывается платить зарплату. Последний перевод денег части экипажа был сделан перед Новым годом. Но большинство моряков без зарплаты уже три-четыре месяца, – пояснил Феоктистов.

Получается, что рычагов для воздействия на украинского судовладельца у круинга как будто нет. При этом инспектора ИТФ в Новороссийске Ольга Ананьину удивляет позиция круинговой компании, которая настойчиво пытается отправить очередной экипаж на заведомо проблемное судно.

– Согласно статье договора на предоставление услуг по трудоустройству, агентство обязуется предоставить информацию о работодателе. В связи с этим возникает вопрос: знают ли моряки, что им придется работать, возможно, без зарплаты и находиться на судне, которое вот-вот обесточится? – задаётся вопросом Ольга Ананьина.

По её словам, что касается недобросовестного судовладельца, то с принятием изменений в МLC-2006 с 18 января текущего года на каждом судне должен быть сертификат, подтверждающий гарантию выполнения финансовых обязательств перед моряками. Если его нет – это основание для задержания судна.

Как поясняет инспектор, один из пунктов документа гласит: «Моряк считается оставленным без помощи, если... судовладелец оставил моряка без необходимой материальной поддержки и помощи, и по иным причинам в одностороннем порядке порвал связи с моряком и, в том числе, не выплачивал ему договорной заработной платы за период не менее двух месяцев».

– В данный момент проблемами брошенных моряков занимаются профсоюзы Сингапура и РФ (хотя судно не покрыто договором ИТФ) и администрация флага. Судовладелец, к сожалению, полностью устранился от выполнения своих обязательств перед экипажем, – говорит Ольга Ананьина.

Перед выходом материала пришла информация с судна, что экипаж решил идти на арест судна. После этого судовладелец как будто спохватился и прислал бункеровщик. Чем закончится эта ситуация – станет понятно в ближайшем будущем.

«Новороссийский рабочий»



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**

25 ЛЕТ
В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ



FULL
SPEED
AHEAD!

