

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник



WWW.SUR.RU | № 1 (100) 2015

ПРИЗВАНИЕ
КАК ДЕВУШКЕ СТАТЬ
4-М ПОМОЩНИКОМ КАПИТАНА

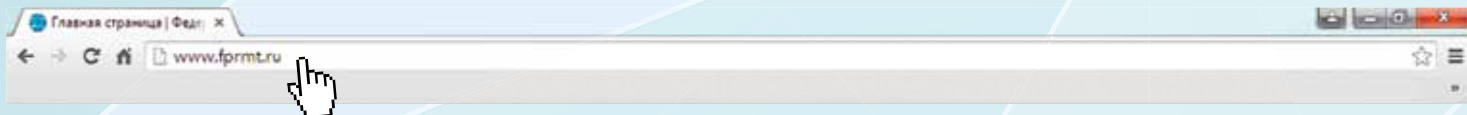
ПРОФФРОНТ
АКЦИИ В ПОДДЕРЖКУ
ЛЕОНИДА ТИХОНОВА
ПРОЙДУТ ПО ГОРОДАМ
РОССИИ

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ
КОЛДОГОВОР –
НЕ ФОРМАЛЬНОСТЬ


ВИЗОВЫЙ ВОПРОС
МАЛЕНЬКАЯ
КОРИЧНЕВАЯ БУМАГА

**ПУТЕВЫЕ
ЗАПИСКИ
КУРСАНТА**
«МЫ ТРИЖДЫ ПЕРЕСЕКЛИ
АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН...»







ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

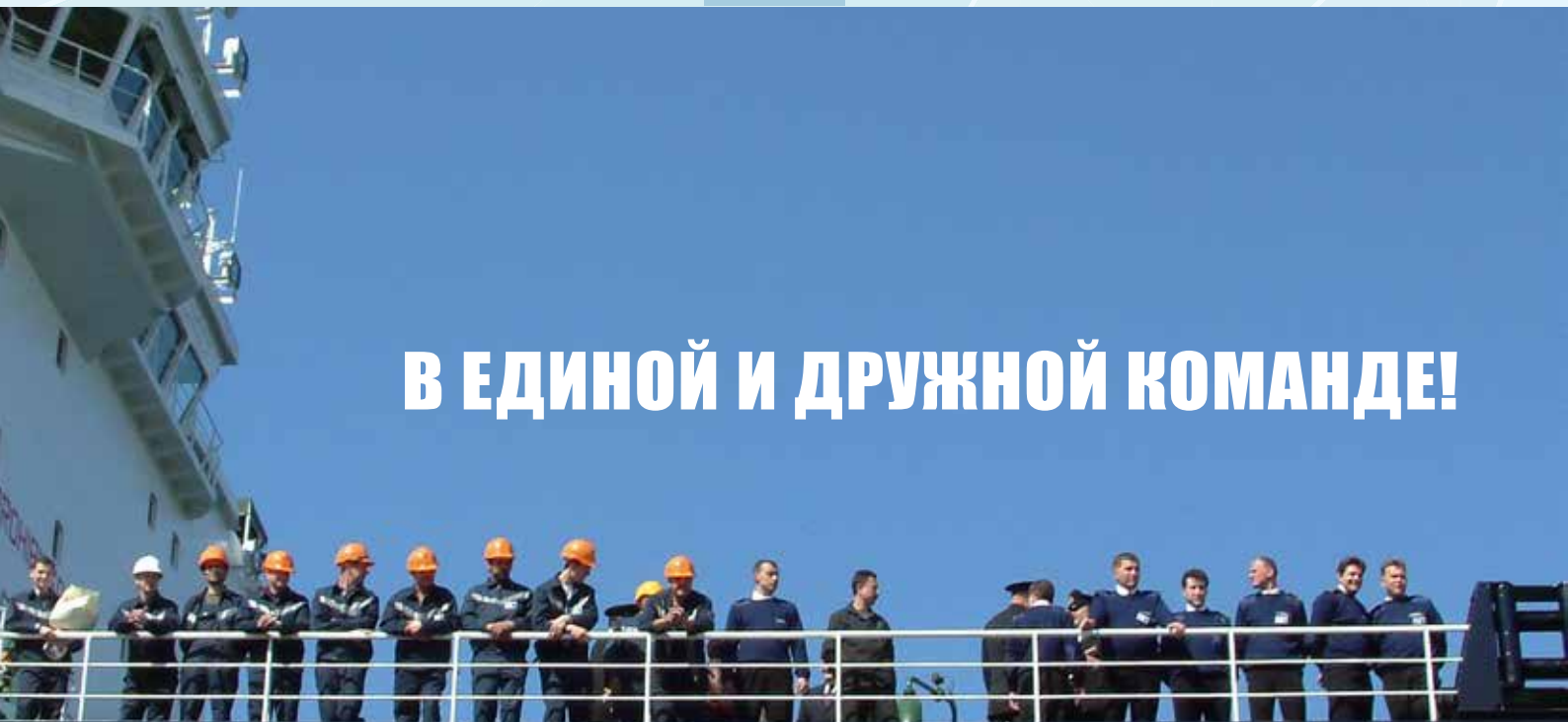
 Главная


 О нас


 Членские
организации


 Профсоюзная
сторона РТК

В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



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

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

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

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Павлов Игорь Николаевич

МОРЯКИ ДОКЕРЫ ЛОЦМАНЫ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:

Ляна Митрофанова,
4-й помощник капитана,
газовоз «Псков».

**ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА**

Редакционная коллегия:

Павлов И. Н.,
председатель Федерации профсоюзов
работников морского транспорта
Сухоруков Ю. Ю.,
председатель Российского
профессионального союза моряков
Бодня А. М.,
заместитель председателя РПСМ,
председатель Совета Балтийской
территориальной организации РПСМ
Фишов С. А.,
координатор Международной
федерации транспортников в России
Сиротюк В. М.,
председатель ЦС Российского
профсоюза работников морского
транспорта
Козаренко В. В.,
председатель Российского профсоюза
докеров
Кабанов В. А.,
председатель Межрегионального
профсоюза лоцманов
Кудишкин В. А.,
председатель ТПО «Мурманский
траловый флот»

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
Наталья Пан

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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

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

Тираж 3000 экземпляров.
Распространяется бесплатно.

**ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT**

8 – 9 Акции в поддержку
Леонида Тихонова
пройдут по городам
России

**НОВОСТИ
NEWS**

10 – 11 Мнение РПСМ учли
Крымские моряки могут
остаться без работы
Докеры стучали касками
Реестр пропавших
без вести моряков
и рыбаков

**НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ
ACTIONS WEEK**

14 –17 Колдоговор –
не формальность

**ПРИЗВАНИЕ
VOCATION**

18 – 21 Как девушке стать
4-м помощником
капитана

**ЛИЦА РПСМ
SUR FACES**

22 – 24 Артем Боев: «Морякам
необходима наша
организация в Крыму»



«Без бумажки ты – букашка,
а с бумажкой – человек»
стр. 12 – 14

**ВИЗОВЫЙ ВОПРОС
VISA QUESTION**

25 – 28 Маленькая коричневая
бумага

**БУДЬ ЗДОРОВ!
WELLNESS**

29 – 31 Правильное питание
и спорт победят
гипертонию и ожирение

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА
ADDRESS BOOK**

Путевые заметки курсанта
стр. 32 – 36



Автор: Степан Латышевский. Барбекю с экипажем

«НАШ ЖУРНАЛ, ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, ВЕСТНИК»

Уважаемые читатели, вы держите в руках сотый номер журнала «Морской профсоюзный вестник». Это о многом говорит, ведь несмотря на трудности, которые претерпел журнал в период становления, издание остается востребованным. Среди его постоянных читателей – моряки, докеры, коллеги из братских профсоюзов, курсанты морских российских вузов. Впервые «Морской профсоюзный вестник» вышел в свет в Москве в 1995 году и выходил вплоть до 1998 года. Затем на два года он прекратил существование. Новый виток «МПВ» сделал в 2000 году, тогда в начале «нулевых» Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) возобновила работу своего печатного органа. Журнал выдержал испытание временем, он выходит тиражом 3000 экземпляров с периодичностью каждые два месяца. Заместитель председателя Российского профессионального союза моряков (РПСМ), председатель Балтийской территориальной организации РПСМ, член редколлегии журнала «Морской профсоюзный вестник» Александр Бодня считает, что он оправдывает свое название.

– Журнал – это как блокнот агитатора или справочник, откроешь – и человек может получить любую нужную ему информацию. В «МПВ» есть постоянная страница с адресами и контактами, куда морякам стучаться в случае необходимости. Можно обратиться непосредственно в журнал, и сотрудники помогут найти нужного специалиста. Наш журнал – действительно, вестник, и я надеюсь, что мы продолжим эту традицию, – считает Александр Бодня.



Александр Михайлович, можно сказать, стоял у самых истоков возникновения журнала. У него в кабинете хранится подшивка всех номеров «МПВ». Это похоже на машину времени: раскрываешь страницу, и вот уже «лихие 90-е», а вот «нулевые» и, наконец, наше время. Сквозь призму лет отчетливо просматривается история профсоюзной организации и становления РПСМ.

– У нашего журнала две жизни: московская и питерская. В Москве журнал делала Светлана Чеснокова, которая заложила всю ту хорошую основу, которая по-прежнему поддерживается в «МПВ». Мы начали рассказывать о себе просто и профессионально, получали много писем. Чеснокова подхватывала любую инициативу профсоюза, внимание уделялось новостям из первичных организаций, так сказать, с мест (регионов).

Не забывали мы рассказывать об истории. Молодежь, читая историческую рубрику, вспомнит или впервые для себя откроет много нового. Это

и забытые или нашумевшие истории доблестного и не очень морского прошлого России; персоны, герои, пропавшие без вести мужественные капитаны. Я неоднократно писал статьи для исторической рубрики и считаю, что тема «забытых страниц» очень важна для нынешнего поколения.

ПИТЕРСКАЯ ЖИЗНЬ «МПВ»

– С первых номеров, как он начался издаваться в Петербурге, подача информации была деловой и доходчивой. Честно говоря, говорить теплые слова в адрес журнала мне не с руки, потому что я – часть этого журнала, но мне хотелось, чтобы у журнала стало побольше помощников.

Журнал не только об успехах должен рассказывать, а просто о жизни, как человек трудится на судне, какие у него проблемы, как он решает эти проблемы. Ведь много людей, которые доверяют профсоюзу. Для нас важно, чтобы моряк доверял профсоюзу.

ТРИ «КИТА»

К сожалению, у нас мало собкорров, есть регионы, которые молчат, в некоторых организациях не уделяют этому должного внимания. А ведь я всегда говорю, что профсоюз держится на трех «китах».

По словам А. Бодни, во-первых, это пресса, СМИ, благодаря которым осуществляется должное освещение деятельности профсоюза, проблем, с которыми сталкиваются моряки, информация доводится до широкой общественности.

Другая сила, на которую опирается профсоюз, – это грамотные сильные юристы. Именно они стоят на защите интересов моряков, отстаивают их права, используя знания и опыт: какие законодательные акты принимаются, как надо работать в быстро меняющихся условиях. На основании буквы закона они дают разъяснения, рассказывают, как бороться за свои права.

Не всегда нужно выходить на улицу устраивать пикеты, акции и митинги. Используя нужные аргументы, можно правоту доказать в суде. И у нас, к счастью, это очень часто получается.

Ну, и, конечно же, наши специалисты по охране труда, именно они могут дать беспристрастную оценку ситуации или ЧП, произошедшему на судне.

В тандеме с нашими юристами технические инспекторы труда эффективно решают поставленные задачи.

Охрана труда – важная составляющая работы наших специалистов, человек должен нормально зарабатывать и работать в комфортных и безопасных условиях. И на страницах нашего журнала постоянно выступают технические инспекторы труда профсоюза.

– Вот три наших кита, они работают, и надо об этом рассказывать. Благодаря нашему журналу и сайтам (РПСМ, БТО РПСМ, ЮТО РПСМ, ТРО РПСМ, КРО РПСМ) мы имеем возможность об этом рассказывать, – резюмирует А. Бодня.

ПЕРЕНИМАЕМ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

– С гордостью могу сказать, что мы сделали в свое время правильный выбор, когда мы вступили в Международную федерацию транспортных

работников, мы стали частью международного профсоюзного движения. И это нам очень помогает. Дело даже не в том, что в случае чего-либо они выступают в нашу защиту. Самое важное, что мы имеем возможность перенять их опыт. А он у них очень богатый, насчитывающий 100-летнюю историю. Были времена, когда МФТ боролась против фашистов (в предвоенные годы и в период Второй Мировой войны).

В России опыт несколько иной, с 1917 года в период становления советской власти профсоюзу место определили – приводной ремень между партией и трудящимися. Профсоюзам была отведена роль перераспределения материальных благ, но самого главного не было: если человек не согласен с зарплатой или с условиями труда и быта, то его мнение не учитывалось.

У нас ставилась цель «все для страны» в ущерб человеческим условиям труда, и это считалось нормальным. В то же время в Англии – на родине профсоюзов, во время войны рабочие устраивали забастовки, они считали, что если улучшить условия труда и немного поднять заработную плату, то производительность повысится.

В условиях нового времени, начиная с 90-х годов, именно в этот период мы создавали профсоюз, мы взяли за основу самое лучшее, что было у советских профсоюзов. Это оставшиеся в наследие налаженные связи с государственными органами власти и отличное по всем мировым параметрам трудовое законодательство: оно у нас действительно хорошее было.

И вот новый профсоюз, как и прежде профсоюз – это люди: члены и активисты. И наш «Вестник» рассказывает про таких людей, чтобы пример с них брали и учились у них.

На мой взгляд, один из главных критериев хорошего профсоюза, который позволяет определить «настоящий» он или нет – это наличие у него своего печатного органа. А у нас все это есть. Журнал, сайт, соцсети, видеоматериалы – мы стараемся держать руку на пульсе и по возможности внедрять любые новшества для улучшения информационной работы. 📍



Российский профессиональный союз моряков сердечно поздравляет редакцию журнала «Морской профсоюзный вестник» с юбилейным выпуском 100-го номера журнала.

В годы публикации в журнале отражали различные стороны развития морского судоходства и положения российских моряков дальнего плавания: на его страницах можно было ознакомиться с юридическими документами и комментариями профессионалов, со статьями ведущих специалистов морской отрасли, получить достоверную информацию о быте и жизни моряков, работающих в разных судоходных компаниях, интересные репортажи морской жизни. Журнал стал настоящим справочником для моряков во взаимоотношениях с работодателями. Сотрудники журнала подробно освещают все мероприятия в области морского и речного судоходства, проходящие в Российской Федерации и за рубежом. Читатели оперативно получают интересную и исчерпывающую информацию.

С годами к журналу пришла любовь читателей-профессионалов. В канун выхода в свет юбилейного номера желаю всему коллективу счастливого творческого долголетия, востребованности, ответственной работы во благо моряков и морского флота нашей страны. Пусть каждое слово ваших публикаций рождает гордость у людей, работающих в морской отрасли.

**Председатель
Российского профессионального
союза моряков
Ю. Ю. СУХОРУКОВ**



Уважаемые сотрудники журнала!

От имени Федерации профсоюзов работников морского транспорта поздравляю вас с юбилейным, 100-м номером журнала «Морской профсоюзный вестник»!



Начиная с первого номера журнала, перед вами была поставлена весьма сложная задача – выпускать профсоюзный пропагандистский и информационный журнал для очень широкого круга читателей. Наш журнал должны читать как простые члены профсоюзов: моряки, рыбаки (от матроса до капитана), докеры, лоцманы, так и работники и руководители министерств, судоходных компаний, портов, профсоюзный актив различных профсоюзов. На мой взгляд, вам, редакционному коллективу, удалось справиться с этой задачей, и сегодня Наш журнал востребован, интересен и полезен широкому кругу читателей.

Сотый номер для журнала – это весьма юный возраст, но Наш журнал за это время стал известен и узнаваем читателями благодаря таланту и профессионализму сотрудников редакции.

Пожелаю коллективу журнала держать выбранный курс, выпустить еще сотни интересных и насыщенных

номеров «Морского профсоюзного вестника».

Здоровья, благополучия, творческих успехов, молодости и обаяния, счастья и удачи сотрудникам журнала!

**Председатель ФПРТ
И. Н. ПАВЛОВ**

**Дорогие друзья!
Примите искренние поздравления с юбилейным, сотым выпуском журнала «Морской профсоюзный вестник»!**



Ваше издание за время своего существования стало неотъемлемой частью жизни профсоюзов, входящих в Федерацию профсоюзов работников морского транспорта.

Хочется сказать слова благодарности редакции за новости, которые всегда подаются вовремя, за объективное и оперативное освещение профсоюзной деятельности, за полезные советы, нужную информацию, интересные факты и забавные истории.

Вы завоевали репутацию у своих читателей – работников морского транспорта, с которыми вы ведете постоянный диалог, откликаясь на запросы времени.

Ваш коллектив – команда талантливых профессионалов с тонким чувством слога и пера.

Журнал «Морской профсоюзный вестник» выходит в сотый раз. Много это или мало? Наверное, можно сказать, что это пора расцвета, то самое счастливое время, когда уже накоплен большой опыт, но еще много свежих идей, мыслей и достаточно сил для их воплощения. Это время открытий и свершений.

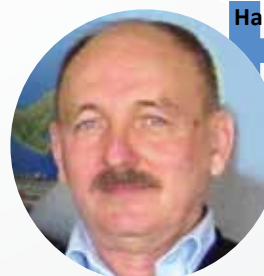
Пусть журнал и дальше радует читателей интересными репортажами, актуальными новостями, увлекательными интервью и полезными статьями. Пусть растут читательская аудитория и тиражи, пусть журнал на всех парусах и дальше мчится только вперед!

Хочется пожелать редакции журнала новых творческих успехов, счастья, здоровья и семейного благополучия.

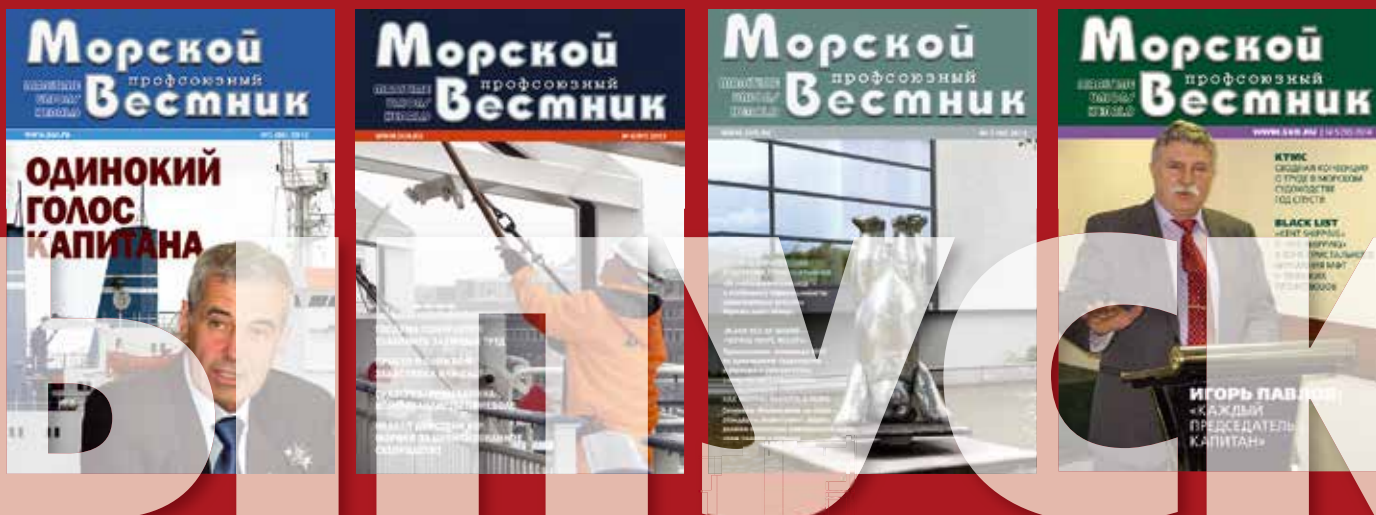
С юбилеем!

**Председатель ЦС,
Российский профсоюз работников морского транспорта
В. М. СИРОТЮК**

От имени Межрегионального профсоюза лоцманов поздравляю «Морской профсоюзный вестник» с выходом юбилейного номера!



На протяжении многих лет ваш журнал информирует о происходящих событиях, подробно и разносторонне



освещает отношения работников с работодателями и органами власти, рассказывает о новостях профсоюзной деятельности, в том числе о деятельности нашего профсоюза. Выходя на всей территории Российской Федерации: от Калининграда до Дальнего Востока, от Новороссийска до Мурманска, «Морской профсоюзный вестник» объединяет между собой работников всех портов и судоходных компаний. Редакция журнала идет в ногу со временем и использует все возможности новых информационных технологий, чтобы оставаться на связи с читателями.

От всей души поздравляем коллектив работников журнала и желаем дальнейших творческих успехов, профессионального роста и признания со стороны аудитории.

В. А. КАБАНОВ,
председатель МПСЛ

Уважаемые друзья, коллеги!
Российский профсоюз докеров поздравляет коллектив «Морского профсоюзного вестника» с юбилейным, 100-м выпуском журнала!

За прошедшее время журнал стал для докеров и моряков любимым спутником, который доносит до них актуальную и правдивую информацию о событиях в морской транспортной



отрасли России, о проблемах и успехах в Российском и международном профсоюзном движении. «Морской профсоюзный вестник» помогает работникам юридическими и практическими консультациями.

Российский профсоюз докеров уверен, что накопленный опыт позволит журналу и в дальнейшем занимать лидирующие позиции главного информационного издания и помощника в морском профсоюзном движении, а крепкая основа нашей совместной работы станет залогом процветания профсоюзов морского транспорта России!

Желаем коллективу «Морского профсоюзного Вестника» новых свершений, высоких творческих результатов и успехов в решении важнейшей задачи – построении сильных и эффективных российских морских транспортных профсоюзов!

Председатель РПД
В. В. КОЗАРЕНКО

Уважаемые друзья, коллеги!
Рад предоставленной возможности поздравить весь коллектив журнала «Морской профсоюзный вестник» с выходом сотого – юбилейного номера.

Это серьезный рубеж. Думаю, что один из секретов активного творчества журнала – редкое сочетание аналитической глубины материалов и креативности их подачи.

Всегда приятно держать в руках издание, которое является источником деловой информации, компе-



тентных оценок и серьезной аналитики, информирующее моряков о деятельности морских профсоюзов.

Отрадно, что на страницах «Морского профсоюзного вестника» присутствует атмосфера доброжелательности, дискуссионного партнерства. Мы благодарны вам за качественную информационную поддержку, которую журнал оказывал и оказывает морякам. Благодарны за объективное освещение деятельности морских профсоюзов.

Уверен, что опыт и профессионализм коллектива позволит изданию и впредь быть интересным читательской аудитории.

Желаю журналу дальнейшего процветания, новых достижений, творческих успехов и интересных проектов. А каждому работнику редакции – доброго здоровья, благополучия и счастья, чтобы ваши творческие замыслы реализовались ... и когда-нибудь в свет вышел следующий 1000-й номер.

Для меня журнал давно стал надежным источником полезной и актуальной информации, можно сказать, неотъемлемым атрибутом жизни.

Председатель профкома
ТПО «Мурманский траловый флот»
В. А. КУДИШКИН

АКЦИИ В ПОДДЕРЖКУ ЛЕОНИДА ТИХОНОВА ПРОЙДУТ ПО ГОРОДАМ РОССИИ

Всем, кто поддержал лидера профсоюзной организации Российского профсоюза докеров (РПД) порта Восточный Леонида Тихонова и подписался под обращением о его невиновности, пришло сообщение из Находкинской транспортной прокуратуры о результатах проведенной проверки: «Решением Находкинского суда от 13.07.2012 года постановление о возбуждении уголовного дела № 700428 от 22.0.2012 года признано законным и обоснованным, что исключает какой-либо «заказной» характер рассматриваемого дела».

Напомним, в декабре 2014 года Находкинский городской суд приговорил лидера профсоюзной организации Российского профсоюза докеров (РПД) порта Восточный Леонида Тихонова к 3,5 годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии общего режима и запретил заниматься профсоюзной деятельностью сроком на 3 года за совершение преступлений, предусмотренных ст. 160 ч. 3 УК РФ.

В своем ответе обратившимся и несогласным с предъявленным прокуратурой обвинением Находкинская транспортная прокуратура предложила обжаловать данное решение суда первой инстанции в апелляционном порядке. Несмотря на то, что у прокуратуры есть право отказаться от предъявленного обвинения или не поддерживать его в суде, она фактически самоустранилась и переложила ответственность за обвинительный приговор на судебные инстанции.

«Ответы прокуратуры, на мой взгляд, «ни о чем». На сегодняшний день Тихонов находится в СИЗО г. Владивостока и ждет апелляционной инстанции. Поскольку приговор, зачитанный в суде 15 декабря 2014 г., был предоставлен только 30 декабря, мы были лишены возможности подать апелляционную жалобу до нового года. Сейчас РПД готовит проведение акций для привлечения внимания широкой общественности к несправедливому приговору в отношении нашего лидера», — комментирует происходящее председатель РПД, вице-президент Конфедерации труда России (КТР) по координации деятельности КТР в транспортном секторе Василий Козаренко.

Кроме того, российские докеры в рамках кампании солидарности «Справедливость для Леонида Тихонова» проводят собрания докерских трудовых коллективов, распространяют информацию об уголовном преследовании профсоюзного лидера среди работников российских портов и организуют акции протеста.

«СПРАВЕДЛИВОСТЬ ДЛЯ ЛЕОНИДА ТИХОНОВА»

«Коллективные действия пройдут во многих городах России. В Восточном и Владивостокском портах докеры будут стучать касками, запланированы митинги и пикеты во Врангеле, Владивостоке, Санкт-Петербурге, Архангельске и Туапсе. Ранее Международная федерация транспортников организовала направление писем протеста в адрес президента РФ Владимира Путина и писем солидарности в адрес РПД, которые подписывают и отправляют профсоюзные организации со всех стран мира», — рассказал нам В. Козаренко.

По его словам, в поселке Врангель (Приморский край) на 9 тысяч населения было роздано 2 тысячи бюллетеней и газет с информацией о несправедливом осуждении Леонида Тихонова, проведена разъяснительная работа и организован сбор подписей в защиту Леонида.

«Сегодня многие понимают причины происходящего и возмущены сложившейся ситуацией», — говорит Козаренко. — Ранее, со слов портовиков, представители руководства порта предложили людям свою версию происходящего. Даже когда докеры Восточного, Владивостокского и Находкинского портов приезжали на судебные заседания в Находкинский городской суд поддержать Леонида Тихонова, представители порта рассказывали, что коллеги приехали посмотреть на расхитителя и высказать ему свое возмущение. Для опровержения таких слухов мы выпускали бюлле-

тени, газеты и публиковали на сайте соответствующую действительности информацию».

В РПД считают, что дело должно быть закрыто за отсутствием состава преступления, и Леонид Тихонов должен быть освобожден.

«За аналогичные преступления, даже с причинением ущерба в больших размерах, обвиняемым и условные сроки не дают, не то, что сажают в тюрьму на три с половиной года. А тут ещё и запрет заниматься профсоюзной деятельностью сроком на три года, то есть лишают права отстаивать интересы работников и свои в том числе», – выражает свое мнение лидер РПД.

Василия Козаренко полностью поддерживают в Российском профсоюзе моряков (РПСМ). Так, по словам председателя Балтийской территориальной организации (БТО) РПСМ Александра Бодни, заниматься профсоюзной работой всегда было опасно: «Если раньше были распространены случаи нападения на профсоюзных лидеров, то сейчас в насилии как таковом необходимость отпала. И уже не надо нападать, сейчас придут, проверят и “впаяют” статью».

ТИХОНОВ – НЕ ЕДИНСТВЕННЫЙ


Тихонов – не единственный тому пример, жертвами произвола со стороны менеджмента авиакомпании «Аэрофлот» стали Алексей Шляпников, Валерий Пимошенко и Сергей Кнышов. Руководство аэропорта, сфабриковав дело, упрятало за решетку троих лидеров профсоюза пилотов. Шереметьевский профсоюз летного состава (ШПЛС) уже несколько лет добивается заключения коллективного договора, в котором были бы учтены все аспекты непростого летного труда, в результате чего члены профсоюза стали подвергаться давлению со стороны администрации компании и ныне находятся под стражей, пишут российские СМИ.

«Сегодня попробуй, организуй забастовку в каком-нибудь маленьком предприятии, власть не будет тебя защищать. Все начинается с районного судьи, он решает сам, кого посадить, кого нет, никто ему такую команду не дает. Но они чувствуют обстановку: вот этого можно – это беззащитный профсоюз, его членов можно трогать. А власть имущих или имеющих к ним отношение –

его не надо. Вот что страшно», – говорит лидер БТО РПСМ А. Бодня.

«Сейчас Леонид находится в СИЗО, условия не самые лучшие, общая камера на 10 человек с 19 заключенными. Тем не менее, он держится и не падает духом», – рассказывает последние новости об условиях содержания Тихонова Козаренко.

«Единственный способ повлиять на ситуацию – привлечь общественное внимание, чем мы и занимаемся. Суды независимы в своей деятельности, и мы не можем оказывать на них давление, но привлечь внимание и требовать объективного рассмотрения дела – это в наших силах», – уверен В. Козаренко.

«Профсоюзная кампания «Справедливость для Леонида Тихонова» поддержана солидарными действиями докеров и братских профсоюзов России и других стран. Профсоюз своих не бросает. Несмотря на попытку работодателя развалить и дискредитировать профсоюзную организацию путем обвинения её лидера в совершении преступления, профсоюзные активисты продолжают свою работу по защите прав работников Восточного порта», – заявляет лидер РПД. 



ЗА ЧТО НА САМОМ ДЕЛЕ осужден Леонид Тихонов?

15 декабря 2014 года Находкинский городской суд вынес обвинительный приговор в отношении председателя первичной профсоюзной организации Российского профсоюза докеров ОАО «Восточный Порт» Леонида Тихонова. Профсоюзного лидера приговорили к заключению в колонии общего режима на 3 года и 6 месяцев, при этом в будущем он три года будет лишен права заниматься профсоюзной деятельностью.

Обвинили Леонида Тихонова в растрате. Но профсоюз уверен – уголовное преследование и уголовный приговор стали мстостью администрации порта Леониду и



Мнение РПСМ учли

Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации (Минтруд) подготовило проект приказа «Об утверждении примерной формы трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником (морьяком) для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации».

Предложенный Минтрудом документ разрабатывался в целях реализации положений Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC). Текст проекта приказа опубликован на едином портале для размещения информации о разработке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов и результатов их общественного обсуждения.

Российский профсоюз моряков принял активное участие в консультациях. Так, РПСМ внес предложения по уточнению истечения срока трудового договора, особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, возможности выплаты инвалюты взамен суточных, права работника на объединение, процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, мер по поощрению карьерного роста работника.

«Все вышеперечисленные предложения были учтены, и нашли отражение в единой форме трудового договора моряка, – сказал заместитель председателя РПСМ Александр Бодня. – Нам от радно знать, что чиновники услышали мнение работников, а мы в свою очередь признаем документ в нынешнем виде своевременным и достойным применения на практике. Текст трудового договора играет определяющую роль в разрешении трудовых споров, поэтому минимальные требования, нашедшие отражение в итоговой редакции проекта документа, избавят моряков от лишних проблем».

Крымские моряки могут остаться без работы

Из-за запрета транспортного сообщения с Крымом моряки полуострова могут остаться без работы, так как не смогут трудоустроиться через украинские круинги.

Еще 26 декабря 2014 года Укртрансинспекция запретила сообщение с Крымом, что и послужило поводом для беспокойства, ведь большинство местных моряков вынуждены продолжать сотрудничество с агентствами по найму на Украине. Объяснение этому довольно простое: моряки до сих пор не поменяли квалификационные документы украинского образца на российские.

После запрета сообщения воспользоваться популярными поездом или автобусом невозможно. В пресс-службе ведомства пояснили: «Запрет установлен по причине обострения ситуации в автономной республике Крым и вторжением на территорию Украины вооруженных формирований, экстремистки настроенных личностей и военной агрессии Российской Федерации».

Напоминаем, что крымские моряки могут обменять свои украинские

рабочие документы на равнозначные российские в дипломно-паспортном отделе любого порта России. Соответствующие разъяснения дали в ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» в Севастополе.

Дипломно-паспортный отдел Севастопольского филиала государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» остановил выдачу рабочих морских документов и удостоверений личности моряка украинского образца. На сегодняшний день дипломно-паспортный отдел действует в качестве структурного подразделения филиала ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» в городе Севастополь.

Чтобы обменять украинские рабочие документы на российские, крымским морякам необходимо предоставить паспорт гражданина РФ (оригинал + копия), фото 3,5 x 4,5 см (3 штуки, черно-белые или цветные), квалификационные документы (диплом/свидетельство и подтверждение) и все обязательные сертификаты (оригиналы + копии), а также действующее медицинское свидетельство (оригинал + копия) и учебные дипломы с приложениями (оригинал + копии). Все документы будут проверяться на легитимность. Дипломно-паспортная группа филиала ФГБУ «Администрации морских портов Черного моря» в г. Севастополь находится по адресу: Севастополь, площадь Нахимова, 5, телефон: +38 (0692) 53-02-71.



Керчь

Дипломно-паспортный отдел ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря»: Новороссийск, проспект Ленина, 93 (на территории Морской государственной академии им. адм. Ф. Ф. Ушакова); телефон: +7 (8617) 676-454 – механики; телефон: +7 (8617) 676-386 – судоводители и радиоспециалисты; телефон: +7 (8617) 676-371 – общие вопросы по дипломированию; телефон: +7 (8617) 676-453 – по УЛМ; e-mail: dpg10@ampnovo.ru.

Докеры стучали касками

7 февраля докеры порта Владивосток провели первую акцию в поддержку Леонида Тихонова, председателя профсоюзной организации Российского профсоюза докеров (РПД) порта Восточный.

Акция состоялась в рамках общероссийской кампании «Справедливость для Леонида Тихонова», организованной РПД при поддержке Конфедерации труда России (КТР) и Международной федерации транспортников (МФТ).

Докеры стучали касками в порту на протяжении полутора минут, выразив, тем самым протест вынесенному 15 декабря 2014 года Находкинским городским судом обвинительному приговору в отношении Леонида Тихонова.

Напомним, суд приговорил лидера профсоюзной организации РПД порта Восточный к 3,5 годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии общего режима и запретил заниматься профсоюзной деятельностью сроком на 3 года за совершение преступлений, предусмотренных ст. 160 ч. 3 УК РФ.

Владивостокские портовики не сомневаются: уголовное дело – расправа администрации порта с Леонидом Тихоновым за его многолетнюю активную позицию в отстаивании трудовых прав докеров и решение суда – несправедливы.



Реестр пропавших без вести моряков и рыбаков

Онлайн платформа «Реестр пропавших без вести моряков и рыбаков» начала свою работу. Доступ к ней возможен через сайт www.missingseafarers.org.

Идея запуска программы принадлежит международной организации «Права человека в море» (HRAS). В первую очередь она предназначена для поддержки членов семей пропавших в море.

«Реестр пропавших без вести моряков и рыбаков» – это многоязычная платформа для регистрации, отслеживания, обновления и профилирования информации о пропавших без вести моряках и рыбаках. Ею могут пользоваться все стороны, заинтересованные в поисках. И это не только родственники. Доступ к ресурсу получают работодатели пропавших без вести моряков и рыбаков, коллеги, полиция, администрации государств флага, портовые администрации, страховщики, благотворительные организации,

адвокаты и правозащитники, неправительственные организации, правительства отдельных стран и ООН под эгидой Международной морской организации (ИМО) в тех случаях, где необходимо вмешательство на высоком уровне.

Идея создать реестр пришла после того, как в HRAS осознали, что проблема поиска пропавших без вести моряков и рыбаков актуальна, а просьбы о помощи от родственников поступают довольно часто. Сами же случаи пропажи людей носят поистине глобальный характер, а масштаб проблемы, к сожалению, остается неизвестным. Регистрация в реестре позволит получить количественную оценку, а также квалифицировать характер проблемы.

Перед запуском программы HRAS в координации с Апостольством на море, Миссией моряков, Миссией рыбаков, Международной организацией «Программа гуманитарного ответа пиратству» и Международным морским бюро провела исследование о необходимости такого ресурса. Ответ был однозначным: реестр пропавших без вести моряков и рыбаков нужен.

Организаторы планируют получить точную международную базу данных людей, пропавших на море, которая может оказать помощь в сборе доказательств для проведения расследований по факту исчезновения или предполагаемых убийств.

«БЕЗ БУМАЖКИ ТЫ – БУКАШКА, А С БУМАЖКОЙ – ЧЕЛОВЕК»

За минувший год после вступления в силу Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) ведущее классификационное общество DNV GL подготовило отчет, основанный на данных инспекций государственного портового контроля (PSC), и проанализировало причины задержания судов.

По данным на 2014 год, всего за различные нарушения было задержано 160 судов. Наряду с такими основаниями для запрета на выход в море, как задолженность по заработной плате, неправильное начисление денежных средств членам экипажей, а также несоответствие отчетов о часах отдыха моряков конвенции ПДНВ, отсутствие контрактов о найме или их некорректное заполнение вполне может стать причиной задержания судна.



ЧЕМ ОПАСНО ОТСУТСТВИЕ ДОКУМЕНТОВ

В качестве примера того, чем опасно отсутствие документов, можно считать случай 2013 года, когда во время проверки в порту Калининград были выявлены нарушения на судне «Atlantic Lady» (IMO 8500630, флаг Сент-Китс и Невис). Оффшорный судовладелец «Belunica Ltd.» нанимал граждан РФ через нелегальное представительство в Калининграде. Помимо того что найм производился без лицензии и регистрации, контракты предусматривали зарплату ниже минимальных требований. Кроме того, колдоговор также был подписан с нарушениями. И этот случай не единичный.

На сайте Калининградской территориальной организации Российского профсоюза моряков (КРО РПСМ) были опубликованы рекомендации для моряков, чьи права были нарушены. Из них было ясно, что для обращения в Государственную инспекцию труда, прокуратуру или суд необходимо иметь документы, подтверждающие факт наличия трудовых отношений: копию трудового договора или трудовой книжки заявителя.

Казалось бы, все понимают необходимость иметь на руках документ о найме, однако, как показывает практика, правовая грамотность российских моряков оставляет желать лучшего. Зачастую, во время рассмотрения спорных случаев между судовладельцем и моряком, выясняется, что последние не всегда имеют на руках необходимые бумаги для доказательства своей правоты. При этом моряки читают новости судоходной отрасли, интересуются ответами на вопросы, поступающие на Прямую линию сайта РПСМ (www.sur.ru). Так, в 2014 году число обращений со стороны российских членов экипажей судов выросло в 10 раз по сравнению с 2013 годом, сообщают юристы Балтийской территориальной организации (БТО) РПСМ.

Все это говорит о том, что моряки хотят знать свои права, но, к сожалению, делают это слишком поздно, когда проблема становится достаточно серьезной.

«В профсоюзной организации моряков г. Владивостока мы помогаем разобраться в спорных ситуациях, уделяем большое внимание разрешению вопросов, с которыми моряки обращаются к нам. Часто на них прокуратура и суд должным образом не реагируют, ограничиваясь письмами-отписками. А мы идем вперед и стараемся оказать помощь нашему моряку. И судьи, и власти идут нам навстречу», – рассказывает

**МОРЯК ДОЛЖЕН
СОБИРАТЬ И ХРАНИТЬ
ДОКУМЕНТЫ.
ЭТО СВОЕГО РОДА
СТРАХОВКА!**

председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков (ППОМ РПСМ) Петр Осичанский.

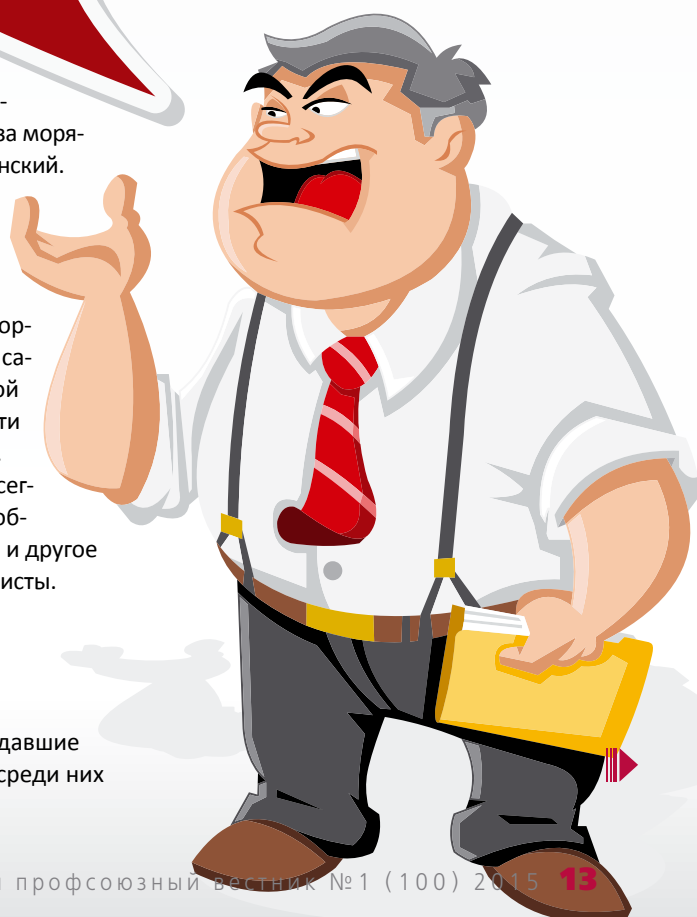
По его словам, в последнее время, несмотря на некоторые имеющиеся бюрократические препоны со стороны законодательных органов в решении вопросов, касающихся невыплаты заработной платы морякам, в целом власти с готовностью идут навстречу. Но в силу загруженности не всегда оперативно реагируют на обращения моряков. Этому есть и другое объяснение, считают специалисты.

«ПРОДАЖНЫЕ» СУДЬИ

«На морских форумах пострадавшие моряки оставляют отзывы, и среди них

часто встречается мнение, что «судьи недобросовестные, отклонили иск, который я писал (составлял)», «не знают ничего, не вникают в мое дело», «продажные», – рассказывает Осичанский. – И один из участников спора написал: «Ребята! Изучайте внимательно гражданско-процессуальный кодекс, потому что если вам отказывают в рассмотрении иска или «заворачивают» дело, значит у вас что-то не так с бумагами, неправильно оформлены документы».

По словам юристов, большинство моряков не знают своих прав, предусмотренных Трудовым кодексом РФ. Но это неудивительно, потому что законы так часто меняются, что даже не всякий юрист бывает в курсе происходящего. Нечего говорить о людях других профессий, которые заняты исполнением своих непосредственных обязанностей, и у которых нет времени на изучение огромного объема информации, изложенного на сугубо профессиональном языке юриспруденции. Безусловно, профессиональное образование в той или иной сфере подразумевает краткое



**НА БОРТУ СУДНА
ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ**

ТРУДОВОЙ ДОГОВОР + КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР



У моряка на руках должен быть оригинал трудового договора с приложением

Процедур рассмотрения жалоб на борту судна. В коллективном договоре детально описываются многие условия труда, например: продолжительность и размер оплаты ежегодного дополнительного отпуска для работников с ненормированным рабочим днем, конкретные условия оплаты за сверхурочную работу, а также условия оплаты труда за работу в выходные и нерабочие праздничные дни, размеры повышения оплаты за работу в ночное время и т. д.

**НА БОРТУ СУДНА
ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ**

ИНДИВИД. КОНТРАКТ + КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР



Компания должна подписать с вами индивидуальный контракт в ЧЕТЫРЕХ

ЭКЗЕМПЛЯРАХ! В соответствии с требованиями МФТ один экземпляр остается моряку, второй передается на судно, третий – в компанию, четвертый – в МФТ. В контракте должны быть оговорены его продолжительность, условия найма, форма и размер оплаты труда, время труда и отдыха, и т. п. Контракт всегда должен быть у вас на руках, его копию желательно оставить дома. В коллективном договоре должны быть четко обозначены ваши права, обязанности и гарантии со стороны работодателя.

и блговое освещение юридических аспектов в их профессиональной деятельности. Соответствующие дисциплины есть в морских учебных заведениях, но, как правило, базовых знаний часто бывает недостаточно для того, чтобы грамотно защитить в случае необходимости свои права с правовой точки зрения.

«Мы всегда говорим морякам – обращайтесь в профсоюз. Деятельность профсоюза в том числе заключается в освещении правовых вопросов, связанных с трудовыми и социальными правами моряков», – говорит юрист БТО РПСМ Дмитрий Иванов.

**БЕЗ ДОКУМЕНТОВ
В РЕЙС? НЕ СТОИТ!**

Во время работы на судне все документы равнозначно важны, говорят юристы. Должностные инструкции, трудовой договор, контракт о найме, колдоговор – все равны по степени важности. Морякам желательно знать Трудовой кодекс, Конвенцию о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC), Закон о трудовых пенсиях РФ, Налоговый кодекс, часть 2, раздел 27, относящийся к части НДФЛ.

«Мы часто сталкиваемся с нарушением трудовых и социальных прав моряков и не устаем повторять: не стоит уходить в рейс, пока у вас на руках не будет подписанных обеими сторонами документов: трудового договора для судов, работающих под российским флагом, и документа, дающего право на работу – колдоговора», – говорит Дмитрий Иванов.

По его словам, при отсутствии основных документов существуют косвенные доказательства того, что моряк трудился на судне, чей владелец отказывается выплатить причитающуюся зарплату. Например, на судне ведется табель сверхурочных работ, который утверждается капитаном судна.

«Моряк должен собирать и хранить документы. Это своего рода страховка. Практика показывает, что проблем со сбором документов в период осуществления трудовой деятельности нет, собирать документы становится сложнее после возникновения спорных ситуаций на судне. Поэтому необходимо делать копии колдоговора и должностной инструкции заранее, – советует

Иванов. – В то же время понятно, что моряку, в отличие от судовладельцев, имеющих в штате своих юристов, сложно в одиночку защищать свои интересы. Мы в РПСМ можем грамотно составить заявление в суд и в прокуратуру, подготовить необходимый пакет документов и, по мере возможности, оказать моряку юридическую помощь».

**НЕТ ДОГОВОРА – НЕТ
ДОКАЗАТЕЛЬСТВ**

Если говорить с точки зрения уголовного законодательства, правоохранительные органы, принимая заявление от моряка о нарушении прав (задержка выплаты заработной платы, например), должны принимать во внимание презумпцию невиновности, – говорят юристы, – согласно которой перед судом все стороны равны, пока не будет доказано обратное. Судья никого не может ставить в ущербное положение, каждая из сторон должна доказать свою невиновность по двум пунктам: **О своей позиции, исходя из права. Кто и почему должен.**

Подтвердить свои требования по размеру компенсации и объяснить, откуда взялась эта сумма. Сколько должен?

Таким образом, ни суд, ни Роструд-инспекция не могут встать на чью-то сторону, не имея веских для того оснований. Органы могут оказать помощь в сборе доказательств, суд, например, может истребовать контракт, а если контракта нет, то нет и доказательств (доказательной базы).

«Если нарушение обязательств судовладельцем не будет доказано, то и заявленный иск не будет удовлетворен. В этом полностью вина моряка. Суд и прокуратура, и каким бы гениальным не был профсоюз, в этом случае не могут помочь. Поэтому так важно иметь на руках необходимые документы», – заключает Иванов.

По мнению Петра Осичанского, случаев, когда суд выносит решения в пользу моряков, было бы больше, если бы моряки хоть мало-мальски заботились о том, чтобы иметь необходимые документы, подтверждающие факт их работы и пребывания на судне. Как говорится, спасение утопающих – дело рук самих утопающих.

КОЛДОГОВОР – НЕ ФОРМАЛЬНОСТЬ

С 26 по 30 января в портах Восточной Азии проходила Неделя действий против удобных флагов, полноправными участниками которой стали российские порты – Находка, Восточный и Владивосток. Проверку условий труда и быта моряков осуществляли представители Российского профсоюза моряков (РПСМ) и Международной федерации транспортников (МФТ) в России.

В порту Находка первым проверенным судном стал теплоход «Amgi» (флаг Белиза). При проверке документов выяснилось, что зарплата у капитана \$2100, бонус – \$900. Матрос получает \$700, бонус – \$300. Что касается зарплаты, то ее работодатель выплачивает по желанию: деньги моряки получают нерегулярно. Судовладелец «Inderton Ltd. S.A.», оператор ООО «Acrex Corp.». Обе конторы находятся по одному адресу во Владивостоке. В управлении компании есть еще три судна «Elduga», «Samarga» и «Kema» (флаги Камбоджи).

В целом жилищные условия на борту удовлетворительные, жалоб по питанию нет. У моряков есть индивидуальные контракты, что немаловажно при тех проблемах, которые периодически возникают у экипажа.

Претензии профсоюза касались спецодежды – она старая, у повара ее вообще нет, Декларация о выполнении Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) отсутствует. РПСМ проинформировал корейских коллег о необходимости проверки судна и оказании помощи



Теплоход «Порт Мэй» (флаг России) находился на перестое в связи с передачей новой компании на Сахалин, во время проверки экипаж из Приморья менялся и передавал дела сахалинским коллегам. Индивидуальные контракты у моряков есть, компания отчисляет налоги в фонд социального и медицинского страхования. Жалоб на задержку заработной платы или условия труда в РПСМ не поступило.



На т/х «Иван Ползунов», стоявший в графике проверок, не удалось пройти. Теплоход арестован по решению Находкинского суда за невыплату заработной платы морякам в сумме более 4 миллионов рублей. Приморский следственный отдел на транспорте Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ проводит дополнительную проверку по факту невыплаты заработной платы морякам.

экипажу в получении недостающей зарплаты. В компанию направлен нотис о заключении коллективного договора, одобренного МФТ.

«То, что происходит на т/х «Amgi», недопустимо, – подчеркнул председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Профсоюз уже обратился в капитанию порта Находка о необходимости дополнительной инспекции судна и устранения выявленных недостатков вплоть до его задержания в порту до устранения замечаний. Кроме того, РПСМ оповестил инспекторов МФТ в Южной Корее о постановке судна на особый контроль и также попросил их провести проверку условий труда на борту».

Теплоход «Порт Мэй» (флаг России) находился на перестое в связи с передачей новой компании на Сахалин, во время проверки экипаж из Приморья менялся и передавал дела сахалинским коллегам.

Несмотря на то, что команда была занята, профсоюзу удалось пообщаться с несколькими моряками: базовая ставка матроса составляет 12 тысяч

рублей. По признанию одного из членов экипажа, со всеми выплатами получается около 30 тысяч рублей. У капитана базовая ставка 18300 рублей, за месяц опять же со всеми выплатами набегает около 100 тысяч рублей. Индивидуальные контракты у моряков есть, компания отчисляет налоги в фонд социального и медицинского страхования. Жалоб на задержку заработной платы или условия труда в РПСМ не поступило.

«До сведения моряков было доведено, что базовая ставка матроса 1 класса не может быть меньше \$585 – ставки, установленной Международной организацией труда (МОТ), – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – К тому же мы заострили внимание членов экипажа, что Правильством России утверждена форма трудового договора моряка, которая должна использоваться судовладельцами при приеме моряков на суда под российским флагом. Чуть позже эту информацию мы передадим новому судовладельцу».

НА СУДАХ ПОД КОЛДОГОВОРМ МФТ ПРОБЛЕМ НЕТ

К такому выводу пришли инспекторы РПСМ, посетив три судна в порту Находка на мысе Астафьева: балкер «Royal Fairness» (флаг Панамы, ИМО 9478793), владелец – японская компания «Sun Ocean Maritime SA», оператор – «Dalichi Chuo Marine CO. LTD.»; балкер «Achilleus» (флаг Мальты, ИМО 9228021), судовладелец – португальская компания «Lapiz Marine», оператор – «Portline Bulk International SA»; «Ocean Jewel» (флаг Панамы, ИМО 9610640), судовладелец – компания «DSM Shipping 1 SA», оператор – «Temm Maritime CO. LTD.».

– Стоит ли говорить, что на этих судах все в порядке? – говорит Николай Суханов. – Стоит. Потому что каждый моряк должен знать: колдоговор – не формальность, а реальное деловое соглашение, обеспечивающее каждого члена экипажа судна, вне зависимости от национальности и вероисповедования, достойными условиями труда.

КОЛДОГОВОР НА СУДНЕ НУЖЕН

Теплоходы «Go Star» (флаг Мальты, ИМО 9071416), «Four Kitakami» (флаг Панамы, ИМО 9430820) стали яркими примерами того, какие условия труда предлагаются морякам на судне с коллективным договором и без него.

«Four Kitakami» прибыл в Россию из корейского порта Инчхон для погрузки угля на Коломбо (Шри-Ланка). Члены экипажа – бирманцы – рассказали, что на судне есть коллективный договор, подписанный между японским судовладельцем «MI-DAS Line S.A.» и Всеяпонским профсоюзом моряков. К условиям труда моряки претензий не имеют: работодатель не нарушает условия соглашения. Так, зарплата матроса АВ составляет \$1290, капитана – \$7000.

На т/х «Go Star» соглашения не оказалось, но с декларацией о соответствии Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) все было в порядке.

– В экипаже работают филиппинцы. Компания «Go Star Maritime Co» платит матросу \$1000, а насчет страхования


здоровья и жизни члены экипажа вообще ничего не знают, – говорит Суханов. – Как представители морского профсоюза, мы посчитали своим долгом рассказать команде о том, какие гарантии дает колдоговор, о целях кампании против удобных флагов и деятельности Международной федерации транспортников (МФТ). Экипаж выразил желание работать под колдоговором, мы направили судовладельцу нотис о необходимости начать переговоры по подписанию соглашения.

За пять дней представители ДВРО РПСМ посетили 12 судов в порту Находка и Восточный. Как отметил Николай Суханов, только семь из них отвечали международным требованиям и стандартам. Из этих образцовых судов пять работают под флагом Панамы («Sun Road Mitoya», «Royal Fairness», «Ocean Jewel», «Four Kitakami» и «Maritime Ligiang») и два – Мальты («Achilleus») и Гонконга («J-Harmony»). Все теплоходы имеют коллективные договоры, одобренные Международной федерацией транспортников и Декларации соответствия морским трудовым стандартам согласно MLC. 



Только на одном судне – «Amgi» (флаг Белиза) – с российским экипажем отсутствовали сразу два основных документа – колдоговор и Декларация.

КАК ДЕВУШКЕ СТАТЬ 4-М ПОМОЩНИКОМ КАПИТАНА



Первый рейс на газовозе «Псков» компании «Совкомфлот» для 24-летней Ляны Митрофановой в качестве четвертого помощника капитана завершился успешно. Она не только справилась со своими профессиональными обязанностями, но и убедилась в главном: выбор жизненного пути сделан правильно.

Ляне, выпускнице Государственного университета морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова, можно сказать, повезло: она получила работу по специальности в крупнейшей судоходной компании страны сразу по окончании учебы и после первого контракта не разочаровалась в море. Ляна Митрофанова бороздила моря наравне с опытными моряками компании СКФ еще на практике. Для получения рабочего диплома она набирала плавательный ценз на судах «Невский проспект» и «Московский проспект». Но работа на новом, оборудованном по последнему слову техники газовозе, ознаменовала качественный рост в карьере девушки.

ШУТКА-ЭКСПЕРИМЕНТ

Ляна говорит, что выбрала этот путь случайно, все началось с шутки, когда фотографируясь в ателье родного Пскова, она узнала от фотографа, что его сын учится в Петербурге в академии имени Макарова на судоводительском факультете. И решилась на «эксперимент: поступлю или нет». Когда пришло время выбирать между Финэком (Санкт-Петербургский государственный экономический университет) и Макаровкой (она поступала в несколько вузов), девушка остановилась на последней.

Ляна рассказывает:

— Сначала это был некий бунт, мои родители хотели сделать из меня министра экономики и финансов Российской Федерации. А мне профессия экономиста была не по душе. Мое желание поступать в Макаровку не было воспринято всерьез, я была домашней девочкой, и тут профессия моряка!

Родители думали, что я пойду на факультет «Международный транспортный менеджмент» (МТМ), но в тот год девушек впервые набирали на судоводительский факультет, на бюджет, на очное отделение. Я подумала: «Дайка, попробую». Это был своеобразный вызов. Вместе со мной поступили еще три девушки, а вообще на нашем потоке были и девушки-судомеханики. Одна из них ходит в моря на судах компании «Stena Line».

На посвящении папа сказал: «Ну, хватит, поехали домой, доченька!» Я оказалась. Вот так каждый год, изо дня в день я боролась с собой, с мнением родителей, с обстоятельствами. И вот я четвертый помощник.

В семье я единственный ребенок, от этого ответственность перед родителями становится ещё более ощутимой.

Мои родители к морю никакого отношения не имеют. Папа — летчик, мама — учительница. Я родилась и выросла в Забайкалье, для меня море было тайной. О нем я знала только из фильмов и книг. Первая моя встреча с морем произошла во время прохождения плавательной практики и вызвала неописуемый восторг. Мое первое море было серого цвета. Бесконечность серого цвета.

ПРАКТИКА

Свою первую практику мы проходили на паруснике «Мир», но это совершенно не имеет отношения к настоящей работе в море. Это, скорее, романтика, авантюра, это «игра в работу» на море. Человек не понимает, как все серьезно на самом деле, к тому же рядом друзья, однокурсники. Первая рабочая практика показывает лишь маленькую толику того, с чем ты столкнешься в будущем,

если, конечно, ты не откажешься от этого прямо сейчас.

На практике я познакомилась с другими девушками-иностранками, которые сейчас работают штурманами. Например, в компании «Stena» иностранные девушки-штурмана шли по целевой программе. За границей трудоустройство женщин уже давно нормальная практика.

ТРУДНОСТИ

Когда я устраивалась на свою первую рабочую плавательную практику, я ходила по всем компаниям Санкт-Петербурга, но меня никуда не брали. Только завидев меня, говорили: «Извините, мы девушек не берем». А я не могла понять, в чем собственно проблема, ведь это нигде не прописано. И потом совершенно случайно, когда я уже совсем отчаялась, в компании «Совкомфлот» мне предложили экспериментальный вариант — пройти практику на их судне. Я, конечно же, согласилась, это и стало определяющим моментом в моем трудоустройстве.

Компания взяла на работу девушку, затем нашелся смелый капитан, который согласился взять меня под свое руководство. Немногие способны на это,



Первая рабочая практика показывает лишь маленькую толику того, с чем ты столкнешься в будущем, если, конечно, ты не откажешься от этого прямо сейчас.

люди старой закалки, более консервативные, не осмелились бы на этот шаг. И я их прекрасно понимаю. Мне очень повезло с самого начала, когда наш капитан-наставник Заяц Николай Георгиевич, который занимается непосредственно трудоустройством курсантов, устроил меня на судно на практику и в дальнейшем следил за моей судьбой.

Очень важно было вложение в меня как в штурмана Киржеманова Алексея Анатольевича, который осмелился взять меня на практику на танкер «Невский проспект» компании СКФ. В компании он стал первым капитаном, под началом которого я работала.

С этим связана интересная история. Когда я первый раз пришла в компанию, Алексей Анатольевич по счастливой случайности тоже был там. Он был очень удивлен, увидев меня. И задал Николаю Георгиевичу вполне логичный, простой, но в тоже время определивший мою судьбу вопрос: «Кто эта девушка?» Николай Георгиевич ответил: «Штурман. Возьмешь к себе?» И капитан ответил: «Возьму». Вот так и получилось.

Следующая практика проходила на судне «Московский проспект», на которое меня взяли уже по рекомендации капитана Киржеманова.

На газовоз «Псков» я устроилась по рекомендациям после успешного прохождения практики. Я работала под началом Панасенко Игоря Леонидовича. Конечно, не все получалось с первого раза, но со мной были опытные штурмана, потрясающий капитан. Они очень помогали, наставляли и поддерживали. Это был мой первый контракт в должности, который успешно завершился.

ОБЯЗАННОСТИ

Обязанности распределены таким образом: один помощник отвечает за навигационные карты и оборудование, другой за безопасность, третий помощник отвечает за документы членов экипажа, старший помощник отвечает за грузовые операции. Капитан отвечает за всё, что происходит на пароходе. Ему сложнее всего. Я, как пока ещё младший офицер, помогала всем понемногу.

4-й помощник, как любой другой помощник, несет навигационную вахту – сначала под чутким руковод-



В то время как девушки на берегу могут позволить себе ходить в музеи и театры, носить юбки и платья, ты ходишь в комбинезоне и работаешь вдали от дома.

ством старшего помощника, затем уже самостоятельно. На мне также лежала обязанность по заполнению и ведению документов на приход и отход судна. Это очень большая ответственность.

«Псков» – современный газовоз. Все компьютеризировано и все очень строго. На танкерах запрещено пользоваться телефонами на палубе. Запрещены зажигалки, часы разрешены только механические. Все оборудование должно быть специальным, исключающим возникновение искр, чтобы ничего не воспламенилось.

СКФ – очень перспективная компания, недавно в Южной Корее помимо «Пскова» выпустили два новых газовоза: «Великий Новгород», «СКФ Мелампус». Четвертое судно серии – «СКФ Митре» будет поставлено «Совкомфлоту» в этом году.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Один из плюсов такой работы, кроме профессиональной реализации, – это зарплата, которая более чем достойная, особенно для девушки. Но в то время как

девушки на берегу могут позволить себе ходить в музеи, театры, проводить время с друзьями в кафе и клубах, отдыхать, носить юбки и платья, ты ходишь в комбинезоне и работаешь вдали от дома. Но я, как любой нормальный студент, к концу своего обучения в вузе поняла, что жизнь состоит не только из веселья, вечеринки заканчиваются вместе с окончанием студенческой жизни.

НАГРУЗКИ

Стресс действительно колоссальный, морально очень тяжело, очень много работы, получается, что человек все 4 месяца находится на работе. Тебя могут в любой момент разбудить, поэтому топовые офицеры вообще спят очень мало. Вокруг бушует стихия, это тоже стресс. Не все выдерживают. Помню, еще во время практики на паруснике «Мир» были ребята, которые так описали свои впечатления: «Нет, спасибо. Увольте». Кого-то укачивало, кто-то просто понял: «не мое». Морская болезнь есть изначально почти у всех, просто со временем организм привыкает.

Часовые пояса – это отдельная тема. Организм ведь не успевает привыкать, у него свои биоритмы. А тут передвигаешься с запада на восток, то обратно, то плюс час, то минус час. Хочется спать. Организм начинает путаться. Но так как это, в первую очередь, работа, люди не думают о комфорте, заботятся лишь о том, чтобы не проспать на вахту и по этому постоянно спрашивают, перевели ли часы или нет. Пожалуй, самое сложное в такой работе – недостаток сна. За рейс на «Пскове» два раза пересекли экватор, в первый раз я спала, а во второй раз сдавала вахту. Смену климата переношу спокойно.

ЭКИПАЖ – СЕМЬЯ

Сейчас на всех современных судах у каждого члена экипажа своя каюта, душ, все удобства. В моей каюте есть все самое необходимое: письменный стол, диван, кровать. У нас есть доступ к сети интернет, спокойно выходишь на связь, общаешься с родными и близкими, несколько лет назад это было недоступно. А ведь связь с родными и близкими – это самое важное для моряка. Созванивалась с родителями через спутниковую связь, получалось пару раз в неделю, с друзьями реже.

Отношения в экипаже очень тёплые, иначе невозможно работать, хотя многих вообще не видишь из-за особенности условий работы. Кто-то тоже на вахте, особенно механики – их я вообще почти не видела, рядовых тоже, за исключением вахтенных матросов.

«Псков» – судно современное, оборудовано спортивным залом, сауной и бассейном. Если ты справляешься вовремя со своей работой и готов немножко пожертвовать своим сном, конечно, можно воспользоваться этим. Кто-то предпочитает посмотреть фильм, пусть даже не весь, ну хотя бы кусочек. Бывает, что штурман заходит в комнату отдыха, увидит, что смотрят какой-то фильм, спросит: «Что смотрите?» Посидит немного, а потом говорит: «Всё, я на вахту пошёл».

Раньше в школе занималась баскетболом. Сейчас стараюсь читать, что-то интересное для себя узнавать, чтобы развиваться, совершенствоваться. В море все время работаешь, не успеваешь

читать и вдруг понимаешь, что начался застой. Я стараюсь перед сном читать, записываюсь перед рейсом литературой.

ЗНАНИЯ – СИЛА

Образование, полученное в Макаровке, мне очень помогло. И хочу сказать, что этих знаний более чем достаточно, плюс практика, а у меня была достойная практика. Необходимо прислушиваться к советам старших офицеров: опыт есть опыт. Эта профессия требует большой ответственности, огромных знаний и практики, это как врач, одна ошибка может привести к колоссальным последствиям.

Английский язык знаю, не могу сказать, что в совершенстве, но знаю. Опять же спасибо большое родной Макаровке. Английский язык – это самая важная вещь, потому что множество случаев, когда люди не понимают смысла сказанной фразы, и это приводит к трагедии. Радиообмен происходит только на английском языке, и тут не должно быть никаких трудностей с восприятием, потому что при непонимании в договорных расхождениях с судами может произойти столкновение.

О РАБОТЕ

На тему работы стараюсь особо не говорить, потому что у меня нестандартная такая работа. Особенно для девушки. Людей это привлекает. Начинаются расспросы о личной жизни, о которой я стараюсь особо не распространяться. Когда говоришь, кем работаешь, люди интересуются фактами личной жизни и размером зарплаты. А еще про отношение к экипажу, задают какие-то нелепые вопросы – я не люблю такое. Считаю, что человек расскажет о себе сам, если захочет.

ПЛАНЫ

Нужно наслаждаться жизнью и стараться сделать все по максимуму. В любом случае отрицательный опыт – это тоже опыт. Я не люблю строить планы и загадывать. Кто знает, какой сюрприз преподнесет жизнь. Я знаю многих людей, которые планировали свою морскую карьеру и в итоге даже не доучились.


Мой отец всегда говорит, что нужно решать проблемы по мере их поступления. Нет, естественно, какая-то установка на будущее есть, но я стараюсь не строить планов. Порой мне кажется, что я куда-то двигаюсь именно потому, что не строю планов.

О ЖЕНСКОЙ ДИСКРИМИНАЦИИ

Никогда не знаешь, где будешь в плюсе, а где в минусе. И мужчины бросают море. А вообще если человек не оправдывает вложение сил и средств, то тут речь идет о самом человеке, а не о том, мужчина он или женщина. Да, скажем прямо профессия эта не самая женская. Это тяжелый труд. Мой молодой человек понимает, что в меня верили мои преподаватели и другие уважаемые люди, и по этой причине не препятствует мне заниматься любимым делом.

Я никому никогда не хотела ничего доказывать. Многие думают, что раз ты девушка-морьячка, то ты пытаешься кому-то что-то доказать. Мне говорят про какие-то равные права, но я никогда не пытаюсь доказать, что я лучше мужчин, я прекрасно понимаю, что где-то у мужчин есть свои преимущества, например, физически они сильнее и выносливее. Не нужно никогда никому ничего доказывать, нужно быть честным с самим собой и заниматься любимым делом. Когда я получила рабочий диплом, нужно было реализовать себя на практике. И я попробовала. И первый контракт завершился вполне успешно, все идет пока неплохо.

Девушкам, которые решили проявить себя в этой сфере, я советую еще раз обдумать свой выбор. Я говорю так, потому что мне уже немножко поздно обдумывать свой выбор. Я уже свой выбор сделала. Хочу пожелать, чтобы девушки в любом случае оставались девушками, особенно работающие в такой сфере.

И также желаю побороть свои страхи и прислушиваться к советам мудрых людей, которые желают добра, а негатив не нужно к себе притягивать, ведь это никому никогда ничего хорошего не приносило. Идите вперед несмотря ни на что, несмотря на взлёты и падения. Всегда вперёд, на зелёный свет... 

АРТЕМ БОЕВ: «МОРЯКАМ НЕОБХОДИМА НАША ОРГАНИЗАЦИЯ В КРЫМУ»



Российский профсоюз моряков (РПСМ) постоянно расширяет зону действий на территории страны. Так, недавно представительство профсоюза открылось в Севастополе и возглавил его специалист РПСМ Артем Боев. В новых условиях, вследствие которых изменилось законодательство с украинского на российское, профсоюз стремится помочь морякам безболезненно приспособиться к ним. У людей возникло много проблем: это и обмен дипломами, подтверждение квалификации и соответственно потеря рабочих мест. Есть проблемы, связанные с выдачей и обменом загранпаспортов: процедура не выработана еще до конца. Чтобы сгладить этот нелегкий переход, РПСМ начал работу с моряками в Крыму.

Руководитель представительства Артем Боев не понаслышке знает проблемы моряков. В прошлом он сам ходил в море штурманом. Тогда же в заграничии он увидел, с какими проблемами сталкиваются моряки. Несправедливое отношение к ним подвигло его на изучение трудового права. Сегодня защита прав моряков и отстаивание их социальных и трудовых гарантий стали делом его жизни.

МОРЯКИ НУЖДАЮТСЯ В ПОМОЩИ ПРОФСОЮЗА

В РПСМ Боев пришел в 2011 году, работал в должности инспектора труда в Тихоокеанской профсоюзной организации моряков (ТПОМ РПСМ) во Владивостоке под началом председателя профкома Валерия Березинского. Сегодня ему выпала сложная и почетная миссия представлять РПСМ в республике Крым, г. Севастополь, и помогать морякам в решении насущных проблем. Ни для кого не секрет, что для севастопольцев и крымчан наступил непростой период, и все эти перемены отражаются не только на их работе, но и на жизни.

«Сейчас у моряков много вопросов и не только у них. Многие работодатели и круинговые компании просто не знают российского законодательства, да и не должны были знать, жили на Украине, по законам Украины. Законодательство в области морской отрасли очень отличается от российских законов. К слову сказать, на настоящий момент Украина не ратифицировала Конвенцию о труде в морском судоходстве (КТМС-2006). Сейчас РПСМ ведет активную разъяснительную работу», – говорит Боев.

По его словам, в украинском законодательстве значительно отличались требования, например, к круинговым компаниям: они были в прямом виде посредниками. И когда они узнали, какие их ожидают обязательства, некоторые были вынуждены прекратить свою деятельность в Крыму.

«Сложно сказать, какая численность моряков в регионе, но за последние пять лет Морской администрацией портов Крыма было выдано около 45 тыс. рабочих дипломов. В Крыму судовладельцев практически нет. Порты сейчас закрыты



для международного судоходства. Все те проблемы, с которыми столкнулись моряки – это, в первую очередь, наши, профсоюзные проблемы. Есть у них членство, или нет – они моряки. И если у моряков есть проблемы, то мы должны способствовать их скорейшему разрешению. По большому счету моряки везде сталкиваются с одними и теми же вопросами. Мы в РПСМ в ответе за тех, кого объединили», – заявляет Артем Боев.

Боев считает, что главной задачей на текущий момент является привлечение моряков. Многих привлекают новые возможности, кто-то сохраняет нейтралитет. «Одни не совсем понимают необходимость вступать в профсоюз. Другие говорят, что мы посмотрим, как дальше пойдет, может, и мы вступим», – комментирует Боев.

ОТ ПОМОЩНИКА КАПИТАНА ДО ИНСПЕКТОРА ТРУДА

Свой путь к морю Артем вспоминает, как вполне логичный и предсказуемый. Родился Артем в небольшом поселке Славянка, что неподалеку от Владивостока – столицы Приморья, который, как известно, город портовый. И дорога была predetermined с детства. Рабочая семья: отец – водитель, мать – педагог профтехобразования. Старший брат поступил в Дальрыбвтуз (Дальне-

восточный государственный технический рыбохозяйственный университет) на судомеханическом факультете. Глядя на него, Артем решил также поступить в Дальрыбвтуз. Только в отличие от брата Артем выбрал мостик, а не ЦПУ, и поступил на факультет судовождения.

«Для меня морская профессия была связана с романтикой, с посещением зарубежных стран. Признаться, я до университета нигде и не был, кроме как Приморья. Поэтому по окончании школы я, не раздумывая, поступил в Дальрыбвтуз. К слову сказать, выбор ВУЗа не был случайным. Дальрыбвтуз обеспечивал курсантов бесплатным проживанием, питанием и формой, что для простых ребят из провинции, согласитесь, здорово. Учеба в университете мне сразу понравилась, поэтому я твердо решил, если связывать свою профессию с морем, то нужно становиться не просто моряком, а со званием. К чему я и стремился... Досрочные сессии, правительственная стипендия на 3 курсе. Штудировал английский язык каждый день и даже ночью. Мои старания оказались не напрасны – защита диплома на английском языке и красный диплом», – рассказывает Артем Боев.

Боев вспоминает свою первую практику на учебно-производственном судне (УПС) «Паллада» под командованием капитана Николая Кузьмича Зорченко, когда впервые увидел за-

граничные порты Пусан (Южная Корея), посетил легендарный порт Артур, ныне известный как порт Далянь (Китай). Тогда же прошли первые встречи с новыми людьми, первый опыт общения с иностранными коллегами. Все это – прекрасное начало для морской профессии, – считает Боев.

«По стечению обстоятельств мне не удалось к выпуску набрать необходимый плавцenz. А минимальный ценз для получения рабочего диплома, как известно, составляет 12 месяцев. И мне пришлось после окончания университета пойти на работу матросом. Мне не хватало до необходимого ценза три месяца, и в 2005 году я устроился на сухогруз «Discoverer» компании «Kristen Marine S.A.». Проработал там 7 месяцев в должности матроса 2 класса, вернулся домой и получил долгожданный рабочий диплом», – вспоминает Артем.

«Discoverer» заходил в самые интересные порты Южной и Северной Америк, Африки, Средиземного моря. За время работы молодой моряк смог посмотреть мир, попутешествовать. Как он выражается, в те годы «романтика была ключом».

«Так случилось, что один контракт нам довелось работать в Латинской Америке, где я увлекся изучением испанского языка. Начинать на пальцах, потом один знакомый стивидор в Буэнос-Айресе подарил мне словарь, и я продолжил самообразование – научился бегло говорить, читать, мне нравится этот язык. Честно сказать, знание испанского мне здорово помогало как во время грузовых работ в порту, так и при увольнении в город, в общении с местными жителями», – рассказывает Артем.

«МНЕ ПОВЕЗЛО, Я РАБОТАЛ В ХОРОШИХ КОМПАНИЯХ»

Руководство работу Артема отменило, ему предложили остаться на «Discoverer» сначала третьим, а затем и вторым помощником капитана.

«Набравшись немного опыта, мне захотелось попробовать свои силы в более крупной компании, на судах большего тоннажа. Я нашел такую компанию через круинг «Фесконтракт-Интернешнионал», ей оказалась япон-

ская компания «Mitsui O.S.K. Lines», где с 2007 по 2011 годы мне повезло работать на судах «MOL Expeditor», «Glorious Ace», «APL Ningbo», «MOL Loire», «Felicity Ace» и «Maple Ace II», – вспоминает Артем.

«Честно скажу, мне повезло, я работал в хороших, солидных компаниях. Слаженные добросовестные экипажи – всегда подскажут, помогут. Проблем, с которыми сталкиваются многие моряки, я не видел. Но я достаточно встречал тех моряков, которые бедствовали, в загранке видел брошенных российских моряков, которые работают за копейки. Сравнивал их с норвежскими моряками, которые уверенно себя чувствуют в любом порту мира, у них есть причины для уверенности. Их труд уважаем и оплата соответствующая. Я стал искать возможность что-то сделать для наших моряков, как-то улучшить ситуацию. И пошел учиться на юриста, чтобы подтянуть свои знания в области морского права и трудового законодательства», – рассказывает Артем.

В 2007 году Боев поступил в Санкт-Петербургский гуманитарный университет профсоюзов на факультет юриспруденции. Ходил в море и параллельно учился на юриста. В 2010 году получил диплом в Петербурге, сходил еще раз по контракту в рейс и сошел на берег.

«В 2011 году пригласили в профсоюз, я согласился. Когда пошел учиться на юриста, я понимал, что знание законов – основа профсоюзной деятельности, так что приход мой в РПСМ был

осознанным. То есть оказывать помощь людям – было сознательным выбором», – говорит Боев.

Он устроился инспектором труда в первичную организацию ТПОМ РПСМ, которая в свою очередь входит в Тихоокеанскую региональную организацию РПСМ под руководством председателя Николая Григорьевича Задоянова. Сразу после того, как устроился, повезло принять участие в Неделе действий против удобных флагов в Санкт-Петербурге, во время которой проходило обучение специалистов в области охраны труда в морской отрасли непосредственно на судах, часть обучения проходила в офисе профсоюза.

«На Неделе акций я познакомился с главным техническим инспектором труда РПСМ Евгением Анатольевичем Хижняком. От него я получил ценные уроки, наставление, поддержку. В дальнейшем я консультировался по техническим вопросам, советовался с ним. У него за плечами огромный опыт, всему приходилось учиться. Вообще хотелось поблагодарить коллег из Владивостока, Находки, Новороссийска, Санкт-Петербурга, Москвы, наше непосредственное руководство за поддержку, нужные советы, за вовлечение молодежи в профсоюзную деятельность. Дело, которым мы занимаемся, – правильное и нужное. Только сплотившись, объединяя свои усилия и старания, мы сумеем сделать лучшую жизнь тех, кто продолжает трудиться в море, отдавая себя этой весьма нелегкой профессии», – говорит Артем. 📍





Вадим МАМОНТОВ,
председатель Калининградской
региональной организации
РПСМ

На судне «NONA BULKER» (PAN, 9379674) задержали смену экипажа. Это серьезное нарушение, последствия которого бывают всякие: от бунта до прыжка за борт. Поэтому инспектор МФТ Сюзан Линдеркамп (Susan Linderkamp), выяснившая это обстоятельство, связалась с судовладельцем и сообщила в МФТ, что четверо филиппинцев служат на борту больше десяти месяцев, хотя по контракту срок составлял девять месяцев +1. Было это в районе Бремерхафен.

МАЛЕНЬКАЯ КОРИЧНЕВАЯ БУМАГА

Оператор «Mannex Marine Operation» заявил, что не виноват. Во-первых, наибольшая продолжительность рейса согласно MLC-2006 – не более 12-ти месяцев: еще есть куда терпеть. Во-вторых, замена уже на подходе. Просто в последний момент миграционные власти немецкой Нижней Саксонии не одобрили прибытие людей с Филиппин на замену.

Балкер пошел дальше. Зашел в Калининград на глубоководный терминал ЗАО «Содружество». На этот клочок территории РФ и собирались переориентировать сменщиков-филиппинцев. С этой целью круинг, представляющий японского работодателя, еще в конце ноября обратился в консульский отдел посольства РФ в Маниле за визой для четырех профессиональных моряков. Казалось, условия подходящие для замены: судно стояло в Калининграде до 9 декабря.

Но визу филиппинцы не получили. Поэтому «NONA BULKER» из Калининграда вынужденно отправилась без остановок в порт Лагос (Нигерия). Здесь на море – пираты, на суше – Эбола: смены тоже не будет. Японцы пообещали, что в ближайшем после Лагоса порту смена точно состоится. А если этим портом опять будет Калининград?

ТЕРРИТОРИЯ ТРАНЗИТА

По мнению судового агентства «Транс-Агро», которое специализируется на терминале обслуживания океанских балкеров, посольство РФ в Маниле все равно «не успеет» выдать визы. И в доказательство агентство насчитало несколько десятков аналогичных случаев за последние три года.

Все выглядит стандартно. Как только балкер выходит из Южной Америки с грузом на Калининград, оператор судна вступает в переписку с агентом в порту прибытия по разным вопросам предстоящего обслуживания судна. Например, обеспечить

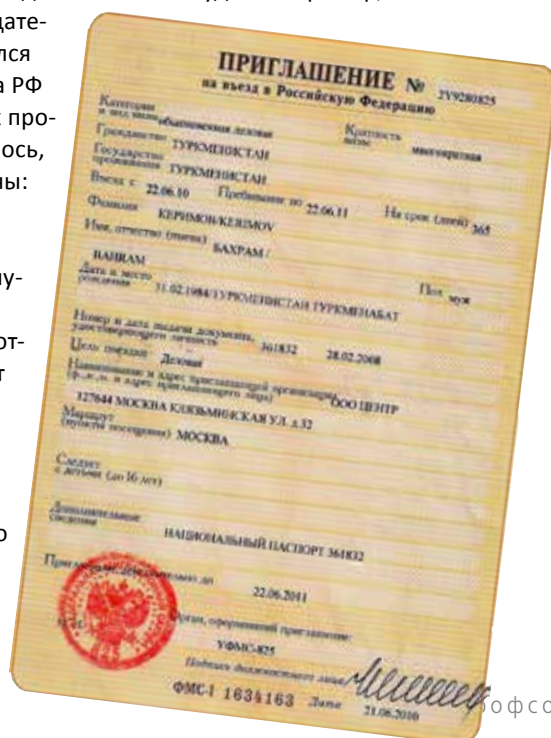


Судно «NONA BULKER»

визовую поддержку при замене части экипажа. «Поддержка» – несложная процедура по оформлению гарантийного обязательства о сопровождении моряков на судно. Стандартный документ для консульского отдела. Ситуация проста: ведь если иностранец-моряк следует транзитом на свое рабочее место под инофлагом, место нашей страны очевидно – территория транзита. Беспрепятственного. Положение морской державы во главе с портом пяти морей обязывает к этому автоматически.

Судовой агент в Калининграде три года назад тоже так думал. И до сих пор оформляет все требуемые бумаги в день получения запроса, отправляя почтой контрагенту в Маниле. И три года повторяется одно и то же.

Пока судно пересекает Атлантику, еще две недели агент в Калининграде пытается разрешить другие вопросы, которые возникают у манильского





круинга по поводу невнятных требований посольства РФ.

Например, что это такое – «письмо в оригинале в виде маленькой коричневой бумаги, заполненной по-русски, с указанием категории визы, выданной Министерством внутренних дел Российской Федерации»? Приводим дословный перевод из документа на бланке посольства РФ. Из регламента, описывающего новую процедуру получения визы, внедренную в 2011 году: «small brown paper written in Russian word».

Мы, как говорится, местные и можем понять, о чем речь. Когда-то Федеральная миграционная служба РФ (ФМС) была в составе МВД РФ. И может, бюрократ-самоучка имел в виду именно ФМС. Тогда почему не сказал об этом прямо? И какое отношение к транзиту моряков из дальнего зарубежья имеет ведомство по борьбе с мигрантами из стран ближнего зарубежья?

НЕТ ПРИГЛАШЕНИЯ – НЕТ ВИЗЫ

Сужая круг и внимательно читая папаческую, по сути, переписку агентов насчет крушения визовых надежд, мы убеждаемся – так и есть. Посольство РФ уточняет свои требования: «маленькая коричневая бумага» – пригласительное письмо со стороны гостеприимной ФМС РФ. Если нет такого приглашения, нет и визы для ваших клиентов.

Тогда в чем роль калининградского агента, если «гости» теперь не его? И агент пытается уяснить это в ФМС РФ, откуда его посылают, потому что он не заключил какого-то договора на обслуживание с ФМС РФ и не за-

регистрировался в качестве приглашающей стороны. Название «приглашающая» здесь обманчивое: фактически это означает признание себя работодателем иностранного моряка и государственной регистрации в качестве такого работодателя.

Зачем это маленькому судовому агентству? Но без исполнения вышеуказанной принудительной визы морякам не видать.

Поэтому примерно сорок с лишним случаев за три года, когда планировались смены филиппинцев на терминале ЗАО «Содружество», а такое происходит с регулярностью раз в месяц, закончились ничем. Всякий раз моряки просто не успевали получить визу, процедура оформления превышала две недели и сопровождалась требованием представить документы абсурдного содержания.

По сути, такая визовая политика является запретительной. Ведь пока моряк бегаёт по кругу за справками фантастического содержания, судно его ждать не будет. И повезет на борту угнетенных и обиженных неизвестно в какую часть света, ведь океанские суда – вечные странники. Формально будут считать виновным судовладельца, который, сам того не зная, вдруг обжегся на России. Резко поумнев, он будет дуть в другую сторону. И если наша визовая политика заключается именно в том, чтобы сделать порты РФ предель-

но неудобными для моряков и судовладельцев, то у нас все идет по плану.

Говорят, визовые отношения между странами определяются принципом взаимности: ты – мне, я – тебе. Например, на Филиппинах для граждан РФ действует безвизовый режим пребывания: гуляй целый месяц, только штамп поставь в аэропорту.

ЕСЛИ БЫ ВСЕ КАК У ЛЮДЕЙ

Допустим, это отношение нас никак не обязывает, ведь МИД РФ – любитель критиковать лицемерие Запада и двойные стандарты – считает Филиппины страной миграционного риска и предъявляет к въездной визе в РФ дополнительные требования. И это не просто необходимость согласовать режим пребывания филиппинского моряка с ФМС РФ. Если бы все было так просто и формально, как у людей...

Въездная виза должна быть оформлена на специальном бланке ФМС, после обязательной регистрации и уплаты специальных сборов. Интересно, что свой консульский сбор МИД РФ все равно берет, хотя визу не оформляет.

Оформление или еще одно визирование начнется лишь в том случае, если судовой агент из Калининграда получит коричневую бумажку. И правильно она называется «Приглашение на въезд в Российскую Федерацию». Хотя в юридическом смысле, какое же это пригла-

шение? Это документ по обоснованию сборов за получение иностранным моряком-транзитником рабочей визы, которая в данном случае не требуется и не запрашивается.

И значит, товар нужно всучить принудительно. Отсюда и требования ФМС РФ к судовому агентству, чтобы оно зарегистрировалось как представитель иностранного судовладельца, заказавшего смену экипажа. Таких широких полномочий у агента нет, его функции скромнее и желание нести юридическую ответственность за судьбу моряка у него отсутствует. А его толкают, иначе не обращайся.

ПРИНУДИЛОВКА ЗА 20 000 РУБЛЕЙ

Принудиловка называется «заключением договора об аккредитации» и стоит примерно 20 тысяч рублей. Плюс дополнительный сбор за голову каждого «приглашенного» филиппинского моряка в 10 тысяч рублей.

Теперь посмотрим на рамки, в которые судового агента и его моряков заталкивают МИД РФ на пару с ФМС РФ. Дело в том, что въездные визы в РФ бывают «туристическими» (выдаются при наличии тура), «гостевыми» (под обеспечение частного лица) и «студенческими» (по приглашению учебного заведения). Других виз для иностранных моряков у нас нет. Поэтому закономерно, что для них остается исключительно «рабочая» виза. А ее у нас выдает компетентный орган в лице ФМС РФ. Вот и весь бизнес-план.

Консульство РФ на Филиппинах спрашивает моряка-транзитника: «Ты же на работу едешь? Вот тебе и по-

лагается рабочая виза. Только я тебе ее не дам, хотя сбор возьму. Рабочую визу ты получишь лишь после того, как я получу коричневую бумажку на русском языке».

В таком бизнесе рулят несколько московских агентств, обещающая на сайтах, что процесс аккредитации пойдет параллельно с оформлением рабочей визы. Рабочую визу испекут за несколько суток и, значит, без необходимого по закону согласования со службой трудоустройства и профсоюзами. Короче, название «рабочая» в категории въездной визы – чистая формальность, прикрытие, чтобы слупить сборы за «приглашение на однократную рабочую визу сроком на 90 дней».

Вот это и есть наш российский эквивалент въездной визы для моряков-транзитников. По деньгам – примерно 30 тысяч рублей, плюс консульский сбор во сколько-то филиппинских песо: очень много разноцветных бумажек за одну простую коричневую.

Давайте сравним навязанную иностранному моряку в принудительном порядке «однократную рабочую визу», позволяющую въехать в РФ, с въездными визами для моряков в других странах.

Наша коричневая бумажка по эквиваленту никак не «шенгенская виза категории С» или «транзитная виза США категории C1D». И дело не только в цене. Например, «шенген» с правом однократного въезда до 45 суток стоит 35 евро, а американская транзитная виза (сроком действия на 2 года) стоит \$160.

ОТВАДИТЬ МОРЯКОВ ОТ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ РФ

Дело в нашей очередной изюминке. Однократная рабочая виза выдается на один въезд, а за выезд надо доплатить еще 3 тысячи рублей. Но самое интересное, что счастливый обладатель однократной рабочей визы обязан в недельный срок дополнительно зарегистрироваться в территориальном органе УФМС. И что-то еще потом делать с каким-то специальным отрывным талоном. Иначе могут обвинить в нарушении визового режима.

По-моему, здесь слабое место в бизнес-плане ФМС РФ. Превалирует явно выраженное желание отвадить моряков и судовладельцев от транзита через РФ, прищучить по любой мелочи, а лучше – вообще не пущать.

Ну, а если окружающий нас мир ответит нам взаимностью и по нашим стандартам?

На мировом флоте примерно 65 тысяч российских моряков, 50 тысяч украинских и примерно 250 тысяч филиппинцев. Весной прошлого года Российский профсоюз моряков (РПСМ) выступил на конференции европейских транспортников с предложением облегчить визовые формальности для моряков Восточной Европы.

РПСМ ссылался на требования конвенции МLC-2006, которая обязывает государства обеспечить беспрепятственный транзит членов экипажей морских судов и свободу перемещения не только морякам, но и членам их семей. Все было нормально воспринято, и процесс пошел. Вероятно движение в сторону улучшения.



Ведь традиционно требования к морякам были просты. Требовалось лишь подтверждение властей порта о факте захода, проездные документы, медицинская страховка и все. Да, потом появился транзитный «шенген», его упразднили и теперь виза универсальна для всех категорий въезжающих: от туристов до моряков. Но легче всего ее получить именно морякам. А к рабочей визе в любой стране мира требования запредельные.

ДВОЙНОЙ ВИЗОВОЙ СИСТЕМЫ НЕ НАБЛЮДАЕТСЯ

Въездные шенгенские визы для российских моряков оформляются в трех-пятидневный срок, в консуль-

ствах США – от трех до десяти дней. Случаи отказа мы фиксируем в соотношении один к тысяче, причем, «отказнику» через год визу все-таки дают. Двойной визовой системы не наблюдается. Случаев дополнительных сборов, как у нас с ФМС РФ – любителем заключать коммерческие договора за исполнение служебных обязанностей, нет. Длительная процедура визирования для моряков также наблюдается у султана Брунея и в Малайзии. Здесь нереально списаться за десять суток. Хотя в Новороссийске был период, когда «нереально списаться» затянулось на три недели.

«Мы хотим всем рекордам наши звонкие дать имена...». Но ведь система прищучить, тащить и не пущать, внедренная ФМС, не работает даже по прямому назначению. Вот статистика УФМС по Санкт-Петербургу по миграционному учету граждан Республики Филиппины за год: поставлено на учет примерно две тысячи человек, из которых по рабочей визе прибыло лишь 120. Подавляющее большинство филиппинцев приехали по туристической визе.

Ну, не знаю. Может, их реальный тур можно описать как «аэропорт-особняк-место няни». А может, аэропорт-порт-борт судна.

Как красиво сказано в Конвенции: «Свободное море открыто для доступа всем, никому не принадлежит и никем не ограничено».



ПРАВИЛЬНОЕ ПИТАНИЕ И СПОРТ ПОБЕДЯТ ГИПЕРТонию И ОЖирение

Если в западных и скандинавских странах моряки страдают от проблем, связанных с ожирением, то российские моряки более подвержены гипертоническим заболеваниям. Ожирение у наших моряков встречается реже, сообщают российские медики.

По словам председателя водолазной медицинской комиссии и комиссии медицинского освидетельствования плавсостава Санкт-Петербургского клинического комплекса ФГУ «Национальный медико-хирургический Центр им. Н. И. Пирогова» Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации Анатолия Синькова, среди обратившихся в медицинский центр превышение нормы веса зафиксировано у 50% моряков, у 30% показатель массы тела – критичный.

В последние несколько лет в западных и скандинавских странах переизбыток лишнего веса у членов экипажей стал поводом для беспокойства круизных агентств. Иностранцы работодатели обязуют моряков при трудоустройстве указывать в медицинской карте свой рост и вес. Высчитав индекс массы тела, на основании полученного показателя они решают, брать или не брать моряка на работу.

В современных тестах широко применяется BMI-метод, определяющий

по простой формуле индекс массы тела человека. Поводом для беспокойства должен стать показатель, превышающий 25 – он классифицируется как «наличие избыточного веса», а свыше 30 – уже «ожирение». Известно, что люди с излишним весом склонны к сердечно-сосудистым заболеваниям.

Так, по данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), 57% мужского населения Норвегии имеет избыточный вес или страдает от ожирения. В Дании этот показатель среди мужчин составляет 55% от общего количества, среди моряков лишний вес отмечен у 71%. По данным ВОЗ, в России страдают проблемами ожирения около 46% мужчин, но точной статистики среди моряков по стране не ведется.

ОТСУТСТВИЕ СЕРЬЕЗНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ОБЛАСТИ ПИТАНИЯ МОРЯКОВ

Главные причины нарушения здоровья моряков лежат на поверхности. Это нерациональное питание, нарушение обмена веществ, гиподинамия, нервно-

психическое перенапряжение, стрессы, частая перемена часовых поясов и климатических условий в течение короткого промежутка времени, пока длится рейс.

«Должна соблюдаться определенная сбалансированность питания в соответствии с предусмотренными нагрузками. При стрессовых ситуациях естественная защитная физиологическая реакция человека – растущее потребление жиросодержащих продуктов питания. Бессонные вахты, тяжелый труд во время мореплавания – на все это организм реагирует как на стрессовую ситуацию, что в итоге приводит к увеличению массы тела. И самое главное – это отсутствие определенной культуры питания, то есть она не разработана как таковая для моряков», – поясняет Анатолий Синьков.

По мнению специалиста, это связано с тем, что по вопросу питания российских моряков не проводятся соответствующие исследования и научные медицинские работы. Для составления оптимального режима питания (по калорийности, соответствующей тяжести и опасности труда в стрессовой ситуации) необходимо, чтобы специалисты могли,





что называется, опытным путем, отправившись в дальнее плавание, собрать данные, как питаются разные члены экипажа. В том числе изучить, какие продукты закупаются, и как расходуются. Необходимы серьезные исследования, считают специалисты.

«Надо проводить исследования в зависимости от потребностей разных судовых специалистов. У кого-то по роду деятельности предусмотрена большая физическая активность. У капитана она одна, у судового механика уже другие функции. Зачастую работа моряка связана с шумом, вибрацией и постоянными изменениями температурного режима. В разных частях судна может быть разный температурный режим: на мостике один, в машинном отсеке другой, – говорит Синьков. – Когда судно пересекает экваториальные широты, там температура за один рейс может меняться чуть ли не в два раза. Это одновременно и стрессовый, и простудный фактор – и это также требует определенных вмешательств в режим

питания. Строго говоря, если идешь по экватору, – нужно одно питание, а если идешь в Баренцево море или в Северную Атлантику – там уже другое питание. И все это необходимо учитывать и должно иметь научное обоснование».

В советское время все это работало, для тружеников моря продукты выпускала советская промышленность, но сегодня многое изменилось.

«Существенным образом изменились сами продукты питания настолько, что по другим медицинским показаниям у нас даже исчезла часть заболеваний и выявились другие. С появлением новых пищевых добавок изменились технологии консервирования. Возникла проблема генномодифицированных продуктов, новых консервантов и пищевых добавок, которые не всегда безобидны для внутренних органов человека. Например, для печени, которая вынуждена перерабатывать добавки, которые извините, даже микробы не едят. При разработке новых рекомендаций

необходимо учитывать также и факторы современной жизни», – заявляет врач.

О, СПОРТ, ТЫ ЖИЗНЬ!

«Наряду со сбалансированным питанием необходима также физическая нагрузка. Никто не спорит, что работа моряка носит физический характер, но заниматься спортом необходимо. Регулярные спортивные тренировки снимают стрессовые реакции. Это давно известный факт, когда люди испытывают какой-нибудь стресс, то достаточно тяжело и плотно потренироваться, и стресс снимается. Нужны комнаты, оснащенные спортивным инвентарем, тренажерами, причем тренажеры – не просто гири поднимать, занятия должны носить увлекательный характер», – комментирует Синьков.

По словам врача, ожирение, в первую очередь, – это нагрузка на организм. Банально, но человеку становится тяжело перемещаться в пространстве, ходить по трапам вверх вниз: это все

равно, что человеку с нормальным весом носить мешок за спиной; плюс качка, да и трудиться надо. Гиподинамия, неправильное питание, мало-подвижный образ жизни и отсутствие занятий спортом в жизни моряка приводят к проблемам со здоровьем.

МОРЯКИ ЗА ЗДОРОВЬЕМ СТАРАЮТСЯ СЛЕДИТЬ

По словам медицинских специалистов, российские моряки проходят комиссию с целью получить допуск на судно, поэтому они чаще всего пытаются скрыть от медперсонала свои заболевания и проблемы со здоровьем.

«Мы опираемся на результаты анализов моряков и на другие дополнительные исследования. В случае выявления каких-либо заболеваний мы проводим дополнительную работу с моряком», – говорит Синьков.

По статистике медицинского центра, больше всего наши моряки страдают от гипертонических заболеваний, так сказать от артериальной гипертонии, при которой кровяное давление становится выше нормы, часто вызывает поражение сосудов головного мозга и сосудов сердца.


«Человек, которому поставлен диагноз «гипертоническая болезнь», вынужден принимать всю жизнь лекарства. При этом их надо периодически корректировать, проверяться, и если они теряют эффективность, их надо менять на другие», – рассказывает Анатолий Синьков.

Отрадно заметить, что ожирение среди наших моряков не на первом месте, но из числа обратившихся 50% имеют признаки превышения массы тела, в этом отношении 30% имеют критичные показатели. «Мы беседуем с ними, даем рекомендации. Большинство очень скрупулезно относится к своему здоровью, с пониманием, и потому прислушиваются к нам. Кроме того, мы имеем полномочия ограничить доступ моряков к выполнению профессиональных обязанностей. Зачастую причиной этих мер является не угроза ожирения как такового, а его последствия, например, сердечно-сосудистые заболевания», – говорит врач.

«Должна соблюдаться определенная сбалансированность питания в соответствии с предусмотренными нагрузками. При стрессовых ситуациях естественная защитная физиологическая реакция человека – растущее потребление жиросодержащих продуктов питания. Бессонные вахты, тяжелый труд во время мореплавания – на все это организм реагирует, как на стрессовую ситуацию, что в итоге приводит к увеличению массы тела. И самое главное – это отсутствие определенной культуры питания, то есть она не разработана как таковая для моряков», – поясняет Анатолий Синьков.

Моряков также затронула так называемая болезнь цивилизации – миопия или по-другому близорукость, к которой приводят работа за компьютером, просмотр телевизора и чтение огромных объемов информации во время обучения.

Традиционно с советских времен моряки часто имели проблемы со зрением, но сегодня это не является препятствием, чтобы работать по специальности. Сейчас существует очень много современных навигационных приборов, и требования к зрению предъявляются не такие жесткие, как раньше. Если моряк должен был раньше видеть невооруженным глазом, сегодня он следит за приборами на судне.

«Все-таки надо отметить некоторые положительные тенденции. Например, наши моряки стали меньше курить, в целом более серьезно относятся к своему здоровью. Когда человек занят своей любимой работой, ему не до сигарет. Не всегда получается держать себя в форме, как в случае отсутствия сбалансированного меню на судах, но общий настрой на здоровый образ жизни есть», – заметил Анатолий Синьков. 





Инструктор Поннаппа учит Прохоренко Вадима прокладывать маршрут.

«МЫ ТРИЖДЫ ПЕРЕСЕКЛИ АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН...»

Степан Латышевский, курсант 3 курса СВФ Морской академии – один из 11 курсантов, проходивших практику в японской судоходной компании «Mitsui O.S.K. Lines (MOL)».

СТАРТ И ПЕРВАЯ ПРОВЕРКА НА ЗНАНИЕ АНГЛИЙСКОГО...

Наша практика началась с тяжелого перелета над Тихим океаном, через Токио и Нью-Йорк в военный город Норфолк. Перелет был непростой и долгий – это морская жизнь и никуда от этого не денешься. Часто приходится сидеть и ждать своего рейса на сумках, преодолевать тысячи миль, а порой и ночевать в аэропорту... В США нам пришлось проходить таможенную зону. Половину курсантов отвели на тщательный досмотр, другим повезло больше – они попали к офицеру, который, как оказалось, знал русский язык. Он начал задавать вопро-

сы на очень беглом английском языке, поэтому мы сразу не уловили, что он спрашивает. Потом все-таки смогли объяснить таможеннику, кто мы и с какими целями прибыли в США. К счастью, он все понял, поставил печати и разрешил идти дальше без каких-либо проверок. Прощаясь, он сказал на русском: «Вы думали, что я не понимал, о чем вы говорили, но я знаю ваш язык».

Из-за задержки с проверкой документов, мы опоздали на свой самолет. Авиакомпания предоставила нам гостиницу на окраине Нью-Йорка в районе «Ямайка», около «Парка Бейсли Пойнт». С нами был инструктор, который запретил выходить с гостиницы, потому что опасался, что с нами может что-нибудь случиться. В Нью-Йорке мы были недолго. На следующий день

вылетели в Норфолк, где нас встретил агент и отвез на судно.

Норфолк – город зеленый, цветущий и очень теплый. Большинство жителей – военные. Здесь располагается военно-морская база ВМФ США «Норфолк».

ПЕРВЫЕ ДНИ ПРАКТИКИ

Шестнадцатого июня началась наша практика в японской компании «MOL», на судне «MOL Majesty».

Каждый день – подъем в 5.40, с 6.00 до 6.30 приборка, затем – зарядка, в 7.15 завтрак, с 8.00 до 10.00 – первая пара, с 10.00 до 10.30 – время для кофе, с 10.30 до 11.30 – вторая пара, в 11.30 обед, до 13.30 – свободное время, в 13.00 зарядка у всего экипажа на мостике, с 13.10 до 15.00 – третья пара,

с 15.00 до 15.30 – время для кофе,
с 15.30 до 16.30 – четвертая пара.

Нас разделили на две группы, поочередно через день с 16.30 до 20.00 мы проводили время на мостике: знакомились с оборудованием, лоциями, литературой. Другая группа в это время занималась самостоятельной подготовкой в классе. Скоро мы начали стоять вахты, определять позицию судна, прокладывать маршрут на картах.

За неделю мы побывали в четырех восточных городах США – Норфолк, Саванна, Джексонвилль, Чарльстон. Работа на судне очень опасная, мы в этом убедились в Джексонвилле, когда один из американских рабочих (стивидор) разбил голову. Его после травмы с помощью крана спустили на берег и увезли на машине скорой медицинской помощи.

Поэтому в течение всей недели нас знакомили с техникой безопасности, со спасательным и противопожарным оборудованием, с основными принципами и спецификой работы на судне.

Через неделю мы пересекли Атлантический океан. Переход дался нелегко, каждый день смена часовых поясов, недосыпание и акклиматизация. Было очень тяжело засыпать и рано вставать, а после учиться весь день, не смыкая глаз. Нам повезло с погодой, все дни было солнце, не было сильной качки и сильных волн.

ГИБРАЛТАР

Третьего июля судно прошло Гибралтарский пролив, разделяющий Европу и Африку. Зашли в один из самых южных курортных городов Испании – Альхесирас. Это бункеровочный порт, который составляет конкуренцию Гибралтару, есть контейнерный терминал.

Из-за короткой стоянки в порту только одному курсанту удалось выйти в город. Он был очень впечатлен обычным провинциальным городом Испании и очаровательными испанскими девушками.

Особенность Альхесираса в том, что он граничит с полуостровом Гибралтар, расположен на противоположном берегу залива. Это одна из самых южных точек Европы. Здесь, на скалистом участке южного побережья Пиреней-

ского полуострова, на мысе Европа расположен город Гибралтар, находящийся под управлением Великобритании и имеющий очень важное экономическое и стратегическое значение.

ЗНАМЕНИТЫЙ СУЭЦКИЙ КАНАЛ

За шесть дней мы прошли Средиземное море, вблизи берегов Марокко, Алжира, Туниса, Италии (острова Сицилия), Мальты, Ливии и оказались в Египте. Около Порт-Саида мы впервые участвовали в якорных операциях, увидели, как якорь весом 13 тонн падает в воду...

Через несколько часов в полночь, когда подошла наша очередь в конвое, мы зашли в Суэцкий канал. Удивительное сооружение, соединяющее Средиземное и Красное море, и разделяющее Африку и Евразию. Это кратчайший путь между Индийским океаном и Средиземным морем, который позволяет сэкономить почти 10 тысяч километров.

Длина Суэцкого канала – 192 километра. Прохождение канала составляет приблизительно 12 часов. Одновременно с севера формируется два конвоя и один конвой с юга, которые расходятся в Большом Горьком Озере. Суда северного конвоя становятся на якорь, пропуская суда южного конвоя, поскольку ширина канала между буйами всего 180 метров. Проход через Суэцкий канал считается очень непростым и опасным для судов длиннее 300 метров. Это сравнимо с движением автомобиля на льду, для чего необходимо обладать хорошим опытом вождения и отличными знаниями.

Перед заходом в порт, канал или при сложных морских условиях на борт поднимается лоцман (pilot). Обязательно, независимо от наличия судового прожектора, при прохождении Суэцкого канала на борт судна поднимаются еще и электрик (electrician), который включает специальный прожектор в темное время суток, и несколько человек как минимум с двумя лодками, которые должны в экстренной ситуации пришвартовать судно к берегу. Чаще всего лодочники сидят на судне без дела, поэтому они привозят с собой для продажи много вещей и сувениров.

У нас на судне офицерский состав состоял из японцев, которые очень до-

брожелательны к тем, кто поднимается на борт, поэтому египтяне любили пропустить у них сигареты, воду, мыло и многое другое. Возможно, такое поведение сложилось от того, что в Египте многие люди живут очень бедно, их зарплата не превышает 400 долларов.

Я был удивлен, когда увидел на улицах города Порт-Саид много автомобилей марки «Жигули», скорее всего они «бегают» здесь с тех пор, когда Советский Союз активно помогал Египту. А как непривычно было видеть на пляже девушек в черных хиджабах!?

«ПИРАТСКИЕ» ВАХТЫ В АДЕНСКОМ ЗАЛИВЕ

Через 12 часов мы прошли Суэцкий канал и вышли в Суэцкий залив. Через четыре дня прошли вдоль берега Египта, восточных берегов Саудовской Аравии, Йемена, и вышли в Аденский залив, где началась пиратоопасная зона.

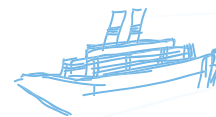
Перед заходом в Аденский залив на кормовой части судна была натянута колючая проволока и поставлены манекены в виде «чучела», потому что это самая низкая и уязвимая часть судна. Именно в этих частях пытаются залезать на борт пираты.

Несколько дней мы стояли пиратские вахты. В это время вахтенного посещает очень странное чувство, когда от берега к судну приближается моторная лодка на большой скорости, в которой находятся несколько человек. И ты не знаешь их намерений, не знаешь, пираты это или обычные рыбаки...

Нам повезло, поскольку наше судно имеет высокий надводный борт, порядка 5-6 метров, и может именно поэтому, мы избежали попыток нападения. Чаще всего пираты атакуют маленькие суда, танкеры или балкеры, идущие на небольшой скорости и имеющие низкие надводные борты, но, как правило, такие суда находятся под специальной военизированной охраной.

В КОЛОМБО ПРОЙТИСЬ ПО БЕРЕГУ НЕ УДАЛОСЬ

Девятнадцатого июля мы зашли в бывший английский порт Коломбо, находящийся на берегу острова-государства Шри-Ланки. Коломбо – это



Каюта



на весь мир необычной формой в виде колоды карт, дороговизной, своим казино и огромным рынком. Нам подсказали, что на самом верху есть видовая площадка, где можно увидеть весь город с высоты птичьего полета.

Издавдалека казалось, что гостиница находится в несколько километрах от нас, поэтому решили добраться до неё самостоятельно, заодно полюбоваться на город и сделать несколько фотографий. Пройдя несколько сотен метров, мы потеряли из виду Marina Bay, её перекрыли другие небоскребы.

Мы решили спросить дорогу у проходящих людей, которые приветливо посоветовали взять такси, а не плутать самостоятельно, потому что дорога идет через магистрали, по которым мы не сможем пройти пешком. Сначала мы легкомысленно не послушались их совета, но, поплутав, решили взять такси и сэкономить время.

В пути я был удивлен, как доброжелательно относился таксист из Китая к русским. Он назвал имя нашего президента и твердил, что Китай и Россия – это хорошие друзья.

Через десять минут мы оказались в Marina Bay Sands. Зайдя вовнутрь, я потерялся в толпе туристов, которые были абсолютно со всех стран мира. За двадцать долларов мы поднялись на смотровую площадку на крыше. Тут открылся очаровательный вид на этот небольшой остров – город-государство – город Льва. В этот момент я был очень счастлив, потому что один из немногих курсантов посетил это прекрасное место.

один из крупнейших морских портов Южной Азии, богатый своими достопримечательностями. Это один из центров буддизма, здесь множество храмов и монументов, посвященных этой религии.

Из-за поломки крана в порту была задержка нашего подхода к причалу. Мы пришвартовались на шесть часов позже положенного срока и из-за этого не смогли выйти в город, т.к. увольнение кадетов разрешено только до 22.00.

На следующий день в полдень, разгрузив и загрузив все контейнеры, мы отшвартовались и продолжили наше учебное плавание. Теперь мы держали курс на Сингапур.

СИНГАПУР

Двадцать четвертого июля в полночь мы подошли к этому очаровательному, словно пылающему, городу, который манит своими неприступным видом с небоскребами, со множеством лазеров, прожекторов и фонарей. Сингапур создает впечатление города-будущего, с богатой архитектурой и красивыми зданиями.

В Сингапуре кадеты были разделены на три группы. Моя вахта с Егором

Савчуком была с 4 до 8 и с 16 до 20 часов, она считается самой тяжелой, издавна моряки называют ее «собачьей вахтой», но мы переносили её обычно с легкостью.

После вахты мы отпросились в город. В запасе у нас было около семи часов свободного времени. Но два часа мы прождали, пока агент нашего судна оформит на весь экипаж все нужные документы. И вот спустившись по трапу с судна, мы оказались в контейнерном мегаполисе, где работают сотни огромных кранов, тысячи грузовых машин и десятки тысяч людей. Сначала было не по себе, когда, в нескольких метрах от тебя проносятся грузовики с огромными девятиметровыми контейнерами. Через несколько минут мы сели в автобус, который развозит людей по порту, и доехали до таможни, где у нас проверили документы, задали несколько вопросов, после чего разрешили выход в город.

Выйдя из порта, мы оказались на окраине Сингапура. Перед нами стоял вопрос: «Что посетить?» Конечно же, хотелось увидеть абсолютно все, но у нас было очень мало времени. Мы решили первым делом отправиться в отель Marina Bay Sands, который известен

АМЕРИКАНСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ

После порта Саванна следующим портом был Джексонвилль, штат Флорида. Один из самых крупных быстроразвивающихся городов штата. Он назван в честь седьмого президента США Эндрю Джексона. Этот город никто из нас так и не увидел, потому что порт находился в 10 километрах. Такси в Америке стоит довольно дорого, чтобы добраться до города, нужно заплатить около двадцати пяти долларов.

Дальше нас ждал последний порт на восточном побережье – Чарльстон. Провинциальный город в штате Южная

Каролина. В нем расположены заводы, фабрики, большой контейнерный порт, дающий наряду с туризмом самые большие доходы.

В Чарльстоне мы познакомились с 84-х летним американцем, который немного разговаривал на русском. Он работал в Морском клубе пастором на базе церкви баптистов. Он рассказал нам, что когда-то работал с русской техникой и поэтому учил русский язык.

В этом клубе мне понравилось то, что пасторы, работники церкви, бесплатно возят моряков в большой торговый центр, где можно купить вещи, еду или просто отдохнуть в развлекательных центрах.

ВЬЕТНАМСКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Ночью мы покинули Сингапур и направились в Вунгтау. За четыре дня судно прошло несколько сотен морских миль и подошло к побережью Вьетнама. В девять часов вечера два лоцмана поднялись на борт, и мы направились по устью реки вглубь Вьетнама в порт Кай Меп.

Путь выдался нелегким из-за множества маленьких рыбацких лодок, которые пересекают реку прямо перед носом судна. В полночь мы пришвартовались к причалу. Я был сильно удивлен, когда на борт поднялись вьетнамские стивидоры. Они с каждого из нас срывали мокрые замасленные перчатки. Также я был удивлен, когда они спали на палубе, на голом железе, не подстилая ничего себе под спину.

Во Вьетнаме мне понравились свежие фрукты, которые приносили на судно. Один из них – рамбутан по вкусу напоминал виноград, но внешне похож на ежика. Также мы, русские кадеты, были сильно удивлены, когда филиппинцы купили себе два ящика с яйцами, в которых находятся зародыши цыплят. Внешне это выглядело очень неприятно, но они все ели их с большим удовольствием. Когда я прилетел домой, то рассказал об этом вьетнамским кадетам. Они начали уверять меня, что это очень вкусно и является самым популярным блюдом во Вьетнаме. Но у меня все равно не укладывалось в голове, как можно это есть?

Через четыре дня мы пришли в Гонконг. Следующим портом был Яньтянь города Шеньчжень. Еще когда мы были в Гонконге, нас предупредил инструктор, что запрещает нам выходить на берег в этом месте. Здесь мне понравилась четкая и слаженная работа портовых рабочих: несмотря на сильный тропический дождь, работы не прекращались и были сделаны вовремя. Всего лишь за один день мы выгрузили и загрузили около трех тысяч контейнеров. Яньтянь на нашем маршруте – последний порт перехода от США в Азию, теперь начался обратный путь из Азии в США.

САМЫЙ ДЛИННЫЙ ОКЕАНСКИЙ ПЕРЕХОД

От Сингапура начался самый долгий безостановочный переход до побережья Америки, продлившийся двадцать четыре дня. Мы снова прошли вдоль берегов Малайзии по Малаккскому проливу, пересекли Индийский океан и вышли в Аденский залив в пиратопасную зону.

Снова прошли Красное море. После Суэцкого канала оказались в Средиземном море, обогнув берега Мальты, Сицилии, Испании и Марокко, мы вышли в Атлантический океан. Нам пришлось сменить курс, чтобы обойти надвигающийся в нашу сторону тайфун. На второй день началась небольшая качка, появились волны около трех метров. Это была цепная реакция от центра тайфуна, но через несколько дней она закончилась, начался штиль почти до самых берегов США.

По расписанию дата нашего подхода в Норфолк была изменена с первого на второе сентября из-за Дня труда, который отмечается по всей стране с 1882 года. В этот день население отдыхает, на улицах проходят парады и демонстрации. Он напоминает российский праздник 1 Мая.

К Норфолку мы подходили рано утром. По всему побережью проходит длинный надводный мост, похожий на тот, который построили во Владивостоке на полуостров Де-Фриз. Издалека я заметил странную картину, когда автомобили, ехавшие по шоссе, вдруг резко исчезали. Инструктор объяснил, что там подводные туннели, которые распространены вдоль побережья США.

ОПЯТЬ ИДЕМ В ЕВРОПУ..

Девятого сентября мы отошли от последнего американского порта и направились обратно в Европу. В Атлантическом океане нам снова повезло с погодой. Не было сильного ветра, волны не превышали шести метров. За неделю мы пересекли в третий раз Атлантический океан.

Этот проход через Суэцкий канал выдался непростым. Все движение было сковано из-за затонувшей баржи с военной техникой. Во время нашего перехода через канал проходили совместные российско-египетские военные учения. Наш переход затянулся почти на сутки.

После Суэцкого канала мы продолжили стоять вахты на мостике. Через несколько дней нас ждал финальный тест, к которому мы готовились почти



На практике



Норфолк. Приветливые военные.

Мы попрощались с каждым членом экипажа, который стал на это время нашей маленькой семьей. С некоторыми из них мы обменялись электронной почтой, некоторым оставили сувениры из России. На судне мы по-настоящему подружился с тремя филиппинцами – это Тарон, Джулиас и Роел. Каждый из них отличался своим характером. Роел до этого работал с русскими и поэтому знал много русских слов, Джулиас любил разговаривать о девушках, Тарон – это вечный энергетик, который всегда любил пошутить.

Седьмого октября ночью нас спасли с судна и повезли в гостиницу. После четырех месячной учебы нам хотелось развлечься, но в пять часов утра уже было все закрыто.

На следующие утро мы разделились и поехали посмотреть на город. Мы поймали «тук-тук» – это мотоцикл с небольшой будкой сзади, и попросили отвезти нас в большой магазин, где можно купить цейлонский чай. Как рассказывал инструктор, не стоит доверять таксистам, потому что они отвезут только туда, где у них есть выгода от купленного вами чая.

В пять часов за нами приехал агент и отвез нас в аэропорт. После восьмичасового перелета мы оказались в Сеуле, где пересели на самолет, летевший во Владивосток.

После 124 дней мы вернулись домой. Позади 35 тысяч морских миль, около 25 тысяч километров воздухом и несколько десятков портов. Наконец-то мы смогли увидеть своих родных, своих друзей и подруг. Каждый из нас с нетерпением ждал этого момента, когда можно сказать, что ты дома.

Все кадеты остались очень довольны практикой. Каждый улучшил знания по английскому языку, научился работать с навигационным оборудованием, прокладывать маршрут на карте, определять позицию судна по пеленгу и расстоянию на объект. Мы узнали основные принципы работы на мостике во время ходовой вахты, участвовали в швартовых и якорных операциях, помогли готовить судно к заходу в порт и вообще познакомились с работой экипажа на современном судне. ⚓

три месяца. Он был разделен на две части. В нем были вопросы на абсолютно разные темы.

Мы неплохо прошли тест. Почти у всех были одинаковые баллы. По сумме всех тестов нужно было перешагнуть порог в 75 процентов. Также мы должны были оставить положительные впечатления не только о себе, но и обо всех будущих русских кадетах. Потому что учебная практика в таких обстоятельствах была впервые. Раньше компания «МОЛ» имела учебное судно, где проходили совместную практику кадеты разных национальностей: русские, украинцы, филиппинцы, японцы, панамцы и др., и на практику отбирались кадеты только после третьего курса. Главный фактор – увеличение набора с 6 человек до 11. Именно поэтому на нас лежала большая ответственность. Многие из нас не предполагали, что окажутся в числе лучших, но нам повезло.

ПРОЩАЛЬНОЕ SUSHI-PARTY

Японцы очень доброжелательны. Они устроили для нас прощальное «sushi-party», где мы попробовали их национальные блюда. Каждый из нас общался с ними на разные темы. Один из них рассказал, что он сначала вы-

учился на юриста, но потом понял, что это скучная профессия в офисе, поэтому решил переучиться на штурмана. Старший помощник капитана был сильно удивлен, узнав, что у нас в России есть бесплатное образование, что курсанты находятся на полном государственном обеспечении и некоторые из нас получают стипендию.

Японцы знают такие русские песни, как «Калинка» и «Катюша». Самой известной русской девушкой оказалась Мария Шарапова. Я думал, что каждый японец ездит на роскошной иномарке, но, как оказалось, зачастую в семье только один автомобиль, потому что около дома нет места для других.

ПРОЩАНИЕ С ЭКИПАЖЕМ ПОСЛЕ ЧЕТЫРЕХ МЕСЯЦЕВ ПРАКТИКИ

Шестого октября подошла к концу наша практика. Мы прибыли в Шри-Ланку, в город Коломбо, где последний раз отстояли вахты и поучаствовали в швартовых операциях.

На судно прибыли кадеты из Индии. Мы ознакомили их с рубкой, местами приборки, кухней, комнатой отдыха и, конечно, учебным классом, где они проведут большую часть всего времени. На этом наша практика подошла к концу.



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

региональная организация
Председатель Совета
МОСКАЛЕНКО Анатолий Иосифович
Петропавловск-Камчатский, пл. Щедрина, д. 1
Тел./факс: +7(415) 43-40-42.
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский, а/я 12

МАГАДАНСКАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

СЕВЕРНАЯ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

в Санкт-Петербурге
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета
ДАВИДЕНКОВ Михаил
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
Председатель профкома
МОСКАЛЕНКО Анатолий
Иосифович
Петропавловск-Камчатский,
пл. Щедрина, д. 1
Тел./факс: +7(415) 43-40-42
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

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

КРАСНОДАРСКОЕ

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



А ты вступил
В ПРОФСОЮЗ?



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



**ФОТОКОНКУРС
ЗАВЕРШЕН!**



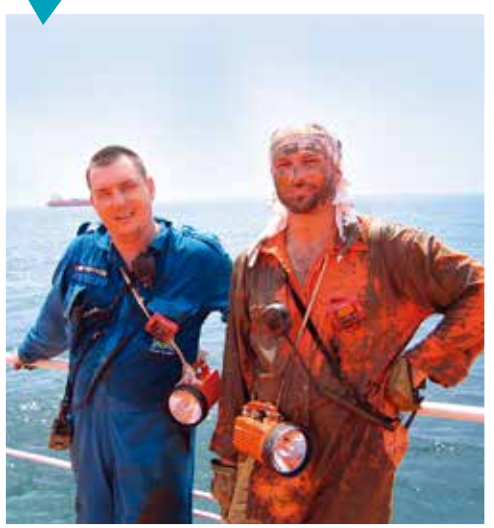
1 МЕСТО:
Игорь
ДЕШЕВЕНКО,
2ПКМ, Columbia
Shipmanagement



НАШИ ПОБЕДИТЕЛИ:
**ПО МОРЯМ,
ПО ВОЛНАМ.**
ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ.



3 МЕСТО:
Евгений
ПЕРШЕНЬ,
СПКМ, BGI Novorossiysk



2 МЕСТО:
Олег
ХЛОПотов,
механик