

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник



WWW.SUR.RU | № 3 (114) 2017

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

ВРЕМЯ РПСМ

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ
ТРЕБУЕТ ЗАЩИТИТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
МОРСКОЙ РЫНОК ТРУДА

БОЛЬНОЙ ВОПРОС

МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ:
ПОСЛЕДСТВИЯ ПРОМЕДЛЕНИЯ БУДУТ
САМЫМИ СЕРЬЁЗНЫМИ

ПРОФСОЮЗНОЕ БРАТСТВО

У ФИЛИППИНСКИХ МОРЯКОВ
ГОЛОВНОЙ БОЛИ МЕНЬШЕ,
ЧЕМ У РОССИЯН





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

С ДНЁМ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА!





ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Т/х Штурман Альбанов

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
 Главный редактор
 Ирина Устюменко

Информация:
 Ирина Устюменко
 Дария Попкова
 Василиса Феदिшина

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

Дизайн, верстка
 Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 21.06.2017

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

16+ 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.



ВРЕМЯ РПСМ

- 6 – 10 Российский профсоюз моряков требует защитить национальный морской рынок труда
- 11 – 12 Урегулировать деятельность круингов
Предложения РПСМ не услышаны
- 26 В Женеве защитили зарплату моряков, находящихся в пиратском плену

ПРОФФРОНТ

- 13 Суд встал на сторону докера

КОНРАДО ОКА: «НОВЫЕ ПРАВИЛА МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ПРОБЛЕМ У НАС НЕ ВЫЗВАЛИ»
 стр. 23 – 25

BLACK LIST

- 31 «MD Shipping» продолжает обманывать моряков
«Streamline»: экипаж снова брошен

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

- 32 – 36 Освоение Арктики: экспедиция к Обской губе

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**

V КОНГРЕСС ЕФТ стр. 18-21



МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ: ПОСЛЕДСТВИЯ ПРОМЕДЛЕНИЯ БУДУТ САМЫМИ СЕРЬЁЗНЫМИ

МЕНЕЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ, 1 ИЮЛЯ 2017 ГОДА ИСТЕКАЕТ СРОК РЕАЛИЗАЦИИ МАНИЛЬСКИХ ПОПРАВОК К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ (КОНВЕНЦИЯ ПДНВ-78/95), КАСАЮЩИХСЯ ПРОЦЕДУРЫ ПРОВЕДЕНИЯ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ, ФОРМЫ И СОДЕРЖАНИЯ МЕДИЦИНСКОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА. ЧТО ХАРАКТЕРНО, ПОПРАВКИ, ПО СУТИ, ВСТУПИЛИ В СИЛУ УЖЕ 1 ЯНВАРЯ ЭТОГО ГОДА. ОДНАКО НА ЗАСЕДАНИИ КОМИТЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (МСС) БЫЛО ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ШЕСТИМЕСЯЧНОГО СРОКА ПРАГМАТИЧНОГО ПОДХОДА. ПОРТОВЫМ АДМИНИСТРАЦИЯМ, ОРГАНАМ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПОРТОВОГО КОНТРОЛЯ И ВСЕМ ПРИЧАСТНЫМ СТОРОНАМ РЕКОМЕНДОВАЛИ ПРИ ПРОВЕРКЕ СУДОВ ПРИНЯТЬ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО НЕ ВСЕ МОРЯКИ УСПЕЛИ ВОВРЕМЯ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЕ СЕРТИФИКАТЫ. ОДНАКО ДАЖЕ ПОЛУГODOVAYA OTСРОЧКА, ПОХОЖЕ, НЕ СПАСЕТ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ – РЕЕСТР МЕДУЧРЕЖДЕНИЙ И ВРАЧЕЙ МИНЗДРАВOM ДО СИХ ПОР НЕ СОЗДАН.

ПЯТЬ ЛЕТ – А ВОЗ И НЫНЕ ТАМ

Сводная Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве (КТМС), обязывающая моряков получить перед рейсом медицинское свидетельство, удостоверяющее их пригодность к выполнению обязанностей, была ратифицирована Россией в 2012 году. С этого момента российское правительство должно было озаботиться приведением национального законодательства в соответствие с международными требованиями, принимая во внимание положения Конвенции ПДНВ, где Манильскими поправками уточняются требования к медосвидетельствованию. Так, разделом А-1/9 «Медицинские требования» Конвенции ПДНВ-78/95 предусматривается, что каждое рати-

фицировавшее Конвенцию государство должно разработать положения, касающиеся признания врачей, имеющих право проводить медосмотры моряков. Более того, должен быть создан реестр медицинских учреждений и врачей, доступный по запросу для всех заинтересованных сторон.

Однако несмотря на внушительные сроки, к настоящему моменту российское правительство, в частности, Министерство здравоохранения, не закончило работу ни над одним пунктом, определяющим медицинские требования.

Последствия такого промедления будут самыми серьёзными: начиная с 1 июля 2017 года медицинские документы, выдаваемые морякам российскими лечебными учреждениями и врачами, не соответствующие Манильским поправкам к Конвенции ПДНВ, не будут признаваться легитимными другими государствами. А это повод для задержания судна и замены экипажа. Достанется и российским судовладельцам. В условиях дефицита квалифицированных кадров они будут поставлены в неравные условия с иностранными конкурентами из-за задержаний российских судов органами портового контроля других государств.



УДАСТЯ ЛИ СОГЛАСОВАТЬ ВОВРЕМЯ?

Конечно, говорить, что не было сделано вообще ничего, нельзя. Как отмечает заведующая отделом социально-трудовых отношений Российского профсоюза моряков (РПСМ) Наталья Бологова, Минздравом были разработаны четыре проекта документов: два правительственных – о перечне заболеваний, препятствующих работе на судах; о перечне медицинских учреждений, уполномоченных на проведение медосмотров; и два проекта Минздрава – о порядке проведения медосмотра и порядке прохождения моряками и лоцманами ежегодного медосмотра на наличие в организме наркотических средств. Они проходят процедуру согласования, их принятие позволит избежать проблем при проверке судов. Но удастся ли утвердить их вовремя?

– В каком виде будет подготовлен перечень и в какие сроки – неизвестно. Правительство запросило уставные документы по каждой медицинской организации, которую планируется включить в список, что создало определённую задержку, – говорит Наталья Бологова. – Что касается других документов, то в настоящий момент по ним собираются замечания и вносятся коррективы. Сроки их согласования также не ясны.

А МЫ ГОВОРИЛИ...

Находящиеся на согласовании документы дают надежду, что Россия сумеет вовремя принять их. Однако непонятно, почему нужно было столько тянуть с решением этого вопроса. В течение нескольких лет РПСМ писал письма и обращения, выступал на профильных мероприятиях, освещал тему в СМИ – всеми силами старался ускорить решение проблемы. Профсоюзные эксперты на различных встречах с представителями Минздрава и Минтранса поднимали этот вопрос. Так, на заседаниях Межведомственной комиссии (МВК) по подготовке к реализации КТМС в России, куда входят представители Министерства транспорта, Росморречфлота, Российской палаты судоходства, Министерства здравоохранения, РПСМ регулярно ставил вопрос о необходимости скорейшей разработки нормативных документов, регулирующих вопросы медосвидетельствования.

РАЗДЕЛОМ А-1/9 «МЕДИЦИНСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ» КОНВЕНЦИИ ПДНВ-78/95 ПРЕДУСМАТРИВАЕТСЯ, ЧТО КАЖДОЕ РАТИФИЦИРОВАВШЕЕ КОНВЕНЦИЮ ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО РАЗРАБОТАТЬ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРИЗНАНИЯ ВРАЧЕЙ, ИМЕЮЩИХ ПРАВО ПРОВОДИТЬ МЕДОСМОТРЫ МОРЯКОВ. БОЛЕЕ ТОГО, ДОЛЖЕН БЫТЬ СОЗДАН РЕЕСТР МЕДИЦИНСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ И ВРАЧЕЙ, ДОСТУПНЫЙ ПО ЗАПРОСУ ДЛЯ ВСЕХ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН.

Обсуждали морскую медицину и в Государственной думе – в ходе парламентских слушаний на тему «Совершенствование законодательства в области организации оказания медицинской помощи на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры». По их итогам РПСМ направил предложения в рабочую группу, созданную при Комитете Госдумы по охране здоровья, которая занимается анализом предложений. Главное, на что профсоюз обратил внимание участников слушаний – необходимость скорейшего утверждения нормативно-правовых актов о реестре медучреждений и врачей.

Можно подумать, что равнодушное отношение Минздрава беспокоит только профсоюз, но это не так. РПСМ и Ассоциация компаний по подбору, обучению, найму и трудоустройству моряков (НП «АКПОНТМ») совместно ставили проблему перед министром транспорта Максимом Соколовым.

– Вполне вероятно, что суда с российскими моряками, чьи медсправки не соответствуют международным требованиям, будут задерживаться в портах до укомплектования членами экипажей с соответствующими сертификатами, – заявлял председатель «АКПОНТМ» Олег

Шаботин на встрече в августе 2016 года. На встрече также присутствовала директор Департамента санитарно-эпидемиологического благополучия, организации экстренной медицинской помощи и экспертной деятельности Министерства здравоохранения Оксана Гусева, которая в тот раз заверила, что список медкомиссий будет подготовлен для согласования Межведомственной комиссией по подготовке к реализации КТМС в России до конца августа и опубликован до 31 декабря 2016 года. Однако этого не произошло.


Всё идёт к тому, что отсутствие реестра медицинских организаций и врачей, имеющих право проводить медосвидетельствование, сделает документы российских моряков нелегитимными на международном уровне.

КУДА ПОДАТЬСЯ РОССИЙСКОМУ МОРЯКУ

– У членов экипажей российских судов могут возникнуть трудности при проверках портовым контролем медицинских свидетельств, так как офицер PSC не сможет проверить легальность свидетельства из-за отсутствия доступного списка уполномоченных медучреждений, – рассказывает первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. – Но проблема ведь не только в отсутствии списка. Претензии могут возникнуть и к форме свидетельства о состоянии здоровья моряка, поскольку она до сих пор не установлена. Если наши моряки будут предъявлять свидетельства разной формы – это может вызвать вопросы органов портового контроля.

Что же делать морякам в такой ситуации?

– Моряки, работающие под удобным флагом, будут проходить медкомиссии у врачей, уполномоченных другими государствами, и уже это делают, – рассказывает Игорь Ковальчук. – Мы подали свои предложения к порядку проведения медкомиссии, поэтому я всё-таки надеюсь, что его утвердят в ближайшее время.

Действительно, всё, что можно было сделать, РПСМ сделал. Теперь остаётся только надеяться, что благодаря активной работе специалистов Министерства здравоохранения над четырьмя проектами, ситуация рано или поздно будет урегулирована. 

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ТРЕБУЕТ ЗАЩИТИТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЙ МОРСКОЙ РЫНОК ТРУДА

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ВНОВЬ ОБРАТИЛСЯ В МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ С ТРЕБОВАНИЕМ ЗАЩИТИТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЙ МОРСКОЙ РЫНОК ТРУДА И СОХРАНИТЬ РАБОЧИЕ МЕСТА РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ НА ТОРГОВЫХ СУДАХ, ПЛАВАЮЩИХ ПОД ГОСУДАРСТВЕННЫМ ФЛАГОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, В ОСОБЕННОСТИ, ЗАНЯТЫХ НА РАБОТАХ ПО РАЗВЕДКЕ, ДОБЫЧЕ И ТРАНСПОРТИРОВКЕ УГЛЕВОДОРОДОВ В ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИИ. НА ПОДОБНЫЙ ШАГ РПСМ ПОДТОЛКНУЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ РОССИЙСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА, КОТОРЫЕ, НАЧИНАЯ С 2014 ГОДА, ПЛАНОМЕРНО ОСВОБОЖДАЮТ РАБОТОДАТЕЛЕЙ-РЕЗИДЕНТОВ ОТ НЕОБХОДИМОСТИ ПОЛУЧЕНИЯ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРУДА ИНОСТРАННЫХ РАБОТНИКОВ.

ПРАВО НА РАБОЧИЕ МЕСТА ПОД УГРОЗОЙ

Напомним, в 2014 году был принят ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», повлекший включение в Трудовой кодекс Российской Федерации (ТК РФ) ст. 351.5 об особенностях трудовой деятельности лиц, работающих у резидентов этих территорий. В соответствии с ней работодатели-резиденты таких территорий освобождены от необходимости получения разрешений на привлечение и использование иностранных работников. В число освобожденных работо-

дателей подпадают и судовладельцы, если они признаны резидентами названных территорий.

В 2015 году принимается закон «О свободном порте Владивосток», который наделяет аналогичной преференцией резидентов свободного порта Владивосток. Об этом свидетельствует ст. 13.6 ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации». Такая же тенденция прослеживается в проектах ФЗ «О свободном порте Дальний Восток» и ФЗ «О свободных портах в Российской Федерации».

Подобная ситуация не может не вызывать озабоченности, — отмечают в РПСМ, — все эти законодательные акты ставят под угрозу право россий-

ских моряков на рабочие места на национальном морском рынке труда, поскольку у российских судовладельцев появляется реальная возможность бесконтрольного найма иностранных граждан для работы в составе экипажей морских судов под Государственным флагом РФ.

В ряду такого рода законодательных актов отдельно нужно отметить Договор о Евразийском экономическом союзе. Он вступил в действие с 1 января 2015 года и предусматривает право работодателей и (или) заказчиков работ (услуг) привлекать к осуществлению трудовой деятельности граждан государств-членов ЕЭС (Армения, Белоруссия, Киргизия), а в случае присо-

единения – и других стран, без учета ограничений по защите национального рынка труда. При этом гражданам этих государств-членов получать никаких разрешений на осуществление трудовой деятельности не требуется.

– К нам обратился моряк, капитан с 18-летним стажем Андрей Иванович Кирячок. Он работает на судах оффшорного флота более 30 лет и обеспокоен ситуацией, складывающейся в морской отрасли. Он пишет, что, с одной стороны, российские морские вузы готовят высококлассных специалистов, с другой – страна не может их обеспечить работой, при том что на их образование тратятся колоссальные бюджетные средства. А между тем сегодня активно разрабатываются шельфовые программы, для реализации которых в чартер берутся специализированные суда без ограничений. И граждан России в составе экипажей этих судов практически нет. Он приводит в пример компанию Газпром, у которой в чартере на Сахалине задействованы два судна снабжения морских буровых платформ: «Sea Supra» и «Sea Frost», владелец – оффшорная компания «Deep Sea Supply» (DESS), базирующаяся на Кипре. Экипажи сформированы на 80% из граждан Украины. Кроме того, под разные проекты на Сахалин приходят суда других компаний, – рассказывает председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Капитан задает справедливый вопрос: почему в российской экономической зоне работает кто угодно, только не российские моряки? Он пишет – цитирую: «Во многих странах подписание чартера происходит по согласованию с профсоюзами, которые, в свою очередь, выставляют условия по экипажам: как правило, компания, предоставляющая суда для чартера, должна набрать 75% экипажа из местного населения. Этим страна гарантирует работу своим гражданам. Хотел бы получить объяснение, почему российские компании не ставят условия найма российских граждан в состав экипажа в чартере, а профсоюз на это не обращает никакого внимания? Почему украинские граждане зарабатывают деньги в нашей зоне и содержат не только свои семьи, но и отчисляют деньги на так называемую АТО? (Анти-

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РПСМ ЮРИЙ СУХОРУКОВ (НА ФОТО В ЦЕНТРЕ): «МЫ НЕ ПРЕДЛАГАЕМ ВВЕСТИ ЧТО-ТО НОВОЕ: ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ РАЗРЕШИТЕЛЬНОГО ПОРЯДКА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН НА РАБОТУ В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ, В ТОМ ЧИСЛЕ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ ПОД РОССИЙСКИМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ФЛАГОМ, ДЕЙСТВУЕТ С 2002 ГОДА. ОН УСТАНОВЛЕН ЗАКОНОМ «О ПРАВОВОМ ПОЛОЖЕНИИ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ». ОДНАКО ПОСЛЕДУЮЩИЕ ЗАКОНЫ 2014 И 2015 ГОДОВ СОВЕРШЕННО НЕ УЧИТЫВАЮТ ЕГО ТРЕБОВАНИЯ, ЧТО ВЫЗЫВАЕТ ЗАКОНОМЕРНЫЙ ВОПРОС – ПОЧЕМУ?»

террористическая операция – прим. редакции)», – спрашивает нас капитан, справедливо замечая, что россияне в своей же экономической зоне не могут зарабатывать.

ОБРАЩЕНИЯ ПРОФСОЮЗА НЕ УСЛЫШАНЫ

Но как раз РПСМ уже два года бьет тревогу, пытаюсь обратить внимание на эту проблему, однако все обращения профсоюза в адрес Президента и Правительства Российской Федерации остаются не услышанными.

– С учетом установленной Правительством Российской Федерации компетенции Минтранса России за выполнение целого ряда положений Конвенции о труде в морском судоходстве, включая и обеспечение выполнения Правила 2.8 в части расширения возможностей для занятости моряков, не может не удивлять позиция Минтранса, который не только никак не реагирует на все эти обращения, но напротив – является одним из инициаторов правового демонтажа существующего разрешительного порядка привлечения на работу в РФ иностранцев, о чем свидетельствует проект вышеназванного ФЗ «О свободных портах Российской Федерации». Более того, как недавно удалось установить РПСМ, Минтранс России до настоящего времени не подготовил ведомствен-





и на законодательном уровне не допускают участия в такого рода работах ни иностранных судовладельцев, ни иностранных моряков в составе экипажей судов. Что мешает нам сделать подобное в России? У нас давно создан и существует Российский международный реестр судов. Хотя иностранцы работать на Арктическом шельфе и вообще на континентальном шельфе РФ? Пожалуйста – регистрируйтесь в Российском международном реестре и работайте под российским флагом, – говорит Юрий Сухоруков. – Приоритетное участие в работах на шельфе должно быть за российскими компаниями, а морская перевозка добываемых полезных ископаемых – за российскими судовладельцами.

Кто-то может возразить, что на шельфе работают российские компании: Газпром, Роснефть, Росгеология. Это так, но не совсем.

Что говорят данные из открытых источников? Например, тендер компании ООО «Газпром Геологоразведка» (ГГР) на работы в Баренцевом море на Медвежьем и Демидовском лицензионных участках выиграла компания «Росгеология» по цене 3,9 млрд рублей. Реальный исполнитель – китайская компания COSL. Тендер компании ГГР на блоке Русановский-Ленинградский в Карском море выиграла компания ТНГ по цене 1,8 млрд рублей. Реальный исполнитель – китайская компания BGP. Этот список можно продолжить.

Как мы видим, российские подрядные организации в большинстве случаев используют схему «посредничества». То есть тендер выигрывает российская компания, имеющая все необходимые лицензии (включая лицензию на работу с данными, составляющими государственную тайну), после чего контракт на зеркальных условиях, за вычетом своей комиссии, передается иностранным субподрядчиком.

Комиссионные российского посредника могут быть значительные. Посредническая схема зеркальных контрактов реализуется настолько «успешно», что часть подрядчиков ставит свои суда в «отстой» и передает контракты в иностранные (после введения санкций в основном китайские) компании для непосредственного выполнения работ.

В РПСМ убеждены: в российской экономической зоне первоочередное право на рабочие места должны иметь российские моряки

ный нормативно-правовой акт в форме собственного приказа, регламентирующий порядок выдачи заключений о привлечении и использовании иностранцев для работы в составе экипажей российских морских судов, без которого разрешительный порядок их привлечения, установленный законом, не может работать. Особенное недоумение эта «недоработка» Минтранса России вызывает на фоне того, что тот же Минсельхоз России такой документ подготовил почти год назад для судов рыбопромыслового флота, – отмечает главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов.

– Казалось бы, чего проще сохранить разрешительный порядок найма иностранных моряков, – говорит Юрий Сухоруков. – Тем более, мы не предлагаем ввести что-то новое: законодательный механизм разрешительного порядка привлечения иностранных граждан на работу в Российскую федерацию, в том числе в составе экипажей морских судов, плавающих под российским государственным флагом, действует с 2002 года. Он установлен законом «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации». Однако последующие законы 2014 и 2015 годов совершенно не учитывают его требования, что вызывает закономерный вопрос – почему? Почему вдруг в новых законопроектах вопрос защиты национального морского рынка труда уходит даже не на второй план? Почему

в условиях продолжающегося экономического кризиса мы готовы обеспечить работой кого угодно, только не российских моряков, отряд которых существенно прибавил за счет моряков, проживающих в Республике Крым и городе федерального значения Севастополе?

ЗАКРЕПИТЬ НА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ УРОВНЕ

В РПСМ убеждены: в российской экономической зоне первоочередное право на рабочие места должны иметь российские моряки, примерно так, как это предусмотрено в ФЗ «О соглашениях о разделе продукции», по которому иностранный инвестор, несмотря на то, что за свой собственный счет осуществляет поиск, разведку и добычу минерального сырья на соответствующем участке недр Российской Федерации, обязан использовать на этих работах не менее 80% ее граждан от всех привлеченных работников. При этом привлечение иностранных рабочих и специалистов допускается только на начальных этапах таких работ или при отсутствии среди российских граждан соответствующих специалистов (ст. 7). И это должно быть закреплено на законодательном уровне.

– Во всех странах, занимающихся разведкой и добычей полезных ископаемых, их транспортировкой, правительства поддерживают своих моряков

Например, в 2016 году при наличии своих двух 4-косовых судов сейсморазведки в формате 3D АО «Росгеология» передала все выигранные объёмы китайской компании COSL. Почему? Видимо, с коммерческой точки зрения выгоднее получать комиссию, чем эксплуатировать собственный флот.

Это колоссальные средства! Совместные объёмы морской сейсморазведки в формате 3D компаний Газпром, Роснефть и их дочерних предприятий составили в 2014 году 293 млн долларов США, 2015 году – 359 млн долларов, в 2016 – 259 млн. Приблизительно 80% этих средств было переправлено иностранным субподрядчикам. Прогноз на текущий 2017 год – 339 млн долларов.

СДЕЛАТЬ ВЫБОР В ПОЛЬЗУ РОССИЙСКОЙ КОМПАНИИ

И это не все. Например, Росгеология распоряжением председателя Правительства России Дмитрия Медведева от 4 июня 2015 года утверждена единственным исполнителем госзаказа на геологоразведку полезных ископаемых сроком на два года. Этот статус дает государственному холдингу монопольное право на выполнение заказов Роснедр, размещаемых в рамках подпрограмм «Воспроизводство минерально-сырьевой базы, геологическое изучение недр» и «Воспроизводство и использование природных ресурсов». Фактически это означает бесконкурсный доступ не только к геологоразведке, но и к заказам на проведение региональных и картографических работ, созданию параметрических и глубоких скважин и т. д. Кроме того, решение правительства дало Росгеологии монопольный доступ к бюджету на геологоразведку в размере 29,2 млрд рублей – в 2015 году, в 2016 году на морскую 3D сейсморазведку – 16,5 млрд рублей.

Единственным исполнителем работ 3D с российским судном в 2016 году является ООО «СКФ ГЕО» (8-косовое исследовательское судно под российским флагом «Вячеслав Тихонов»), которое выиграло тендер компании Газпром Геологоразведка (ГГР) на работы в Баренцевом море на Ледовом ЛУ и в Карском море на Северо-Харасавэйском ЛУ стоимостью 3,6 млрд рублей.

Недавно «СКФ ГЕО» приобрело еще одно новое исследовательское судно сейсморазведки «Иван Губкин» для морских геофизических исследований, в первую очередь, на Арктическом шельфе. Его презентация состоялась на Петербургском международном экономическом форуме. Это наиболее совершенное в технологическом плане судно, что позволит значительно увеличить объем работ на шельфе.

К слову, в ближайшее время ожидаются результаты тендеров, объявленных ООО «Газпромнефть-Сахалин» по проведению морских сейсморазведочных работ 3D в Печорском море, и Роснефти – на выполнение сейсморазведочных работ 3D в Карском море. Так, исходя из конкурсной документации, полевые сейсморазведочные работы в Карском море будут проводиться на территории площадью 2600 кв. км. Как сообщает RosTender.info, стоимость работ оценивается в 1,9 млрд рублей. Работы должны быть завершены к началу сентября 2018 года.

– Российский профсоюз моряков очень рассчитывает, что российские компании-недропользователи при выборе исполнителя работ отдадут предпочтение также российской компании, владеющей собственным флотом под российским флагом и с российскими экипажами на борту, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков.

На сегодняшний день в России три компании занимаются морской сейсморазведкой: ООО «СКФ ГЕО» (на 100%

принадлежит ПАО «Совкомфлот»), ОАО «МАГЭ», АО «Росгеология». В «посредничестве» по морской сейсморазведке 3D также участвуют компании, не имеющие собственных судов: ОАО «ТНГ Групп», ЗАО «СМНГ-Центр».

РИСК ПОЛНОЙ ЗАВИСИМОСТИ

Последствия использования посреднических схем очевидны, отмечают в РПСМ. В условиях экономических санкций они создают псевдоконкуренцию. Это сильно затрудняет работу реальных отечественных подрядчиков и минимизирует возможности компаний по импортозамещению. Несмотря на выделение значительных федеральных средств на геологоразведку, основные объёмы средств переводятся китайским корпорациям, раньше они уходили норвежским и американским компаниям.

Такая ситуация создает риск полной зависимости от иностранных компаний при исследовании и разработке арктических месторождений. В 2016 году на морскую 3D сейсморазведку было запланировано 16,5 млрд рублей. Вполне вероятно, что из них 12 млрд ушло по посредническим схемам китайским компаниям.

Все это противоречит программе импортозамещения, объявленной российским президентом. А ведь он говорит, что нужно снять критическую зависимость от зарубежных технологий



Исследовательское судно «Вячеслав Тихонов»



Новое исследовательское судно сейсморазведки «Иван Губкин» для морских геофизических исследований, в первую очередь, на Арктическом шельфе. Его презентация состоялась на Петербургском международном экономическом форуме.

и промышленной продукции, включая станкостроение, приборостроение, энергетическое машиностроение, оборудование для освоения месторождений и Арктического шельфа. Поскольку все это не только создает зависимость от иностранных компаний, но и угрозу транспортной и экономической безопасности страны.

– Применительно к нашей сфере деятельности важнейшим условием «импортозамещения» является создание новых рабочих мест для российских моряков при осуществлении морских перевозок и обслуживании деятельности по разведке и добыче углеводородов на континентальном шельфе Российской Федерации, включая Арктическую зону, – говорит Юрий Сухоруков.

Он отмечает, что профсоюзы в других странах при поддержке своих правительств на законодательном уровне не допускают участия в такого рода работах ни иностранных судовладельцев, ни иностранных моряков в составе экипажей судов.

– Правительства этих стран прислушиваются к мнению профсоюзов, так должно быть и у нас. Ничего в этом зазорного нет, – считает председатель РПСМ. – Мы ведь знаем ситуацию изнутри, и отсюда идет наше беспокойство за судьбы российских моряков, национальный морской рынок. Это общемировая практика, почему бы и России не следовать ей? Добавлю лишь, что

РПСМ намерен вновь поднять этот вопрос на предстоящей встрече с министром транспорта.

80% РАБОЧИХ МЕСТ – РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ

Изменения, по мнению РПСМ, нужно внести в Федеральный закон от 30 ноября 1995 года № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», а именно: предусмотреть в Главе II «Разведка континентального шельфа и разработка его минеральных ресурсов» нормы, устанавливающие, что условиями разведки и разработки недр континентального шельфа является приоритетное участие в них российских юридических лиц, включая и морскую перевозку добываемых полезных ископаемых российскими судовладельцами. При этом на Арктическом участке континентального шельфа Российской Федерации морская транспортировка любых грузов должна осуществляться исключительно российскими судовладельцами.


Нужно внести корректировку в закон РФ от 21 февраля 1992 года № 2395-1 «О недрах»: одним из содержаний лицензии на пользование недрами (ст. 12) должно быть наличие у пользователя недр, кроме уже установленных условий, соответствующего флота под Государственным флагом Российской Федерации необходимого тоннажа, чтобы выполнять работы

по разведке, добыче и транспортировке полезных ископаемых. Если своего флота нет, то должны быть контракты с российским судостроительным предприятием о строительстве такого флота.

Кроме того, чтобы обойти положение Договора о Евразийском экономическом союзе, снимающего все ограничения по защите национального рынка труда, необходимо скорректировать положения ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства». А именно: отнестись деятельность, связанную с разведкой, добычей и морской перевозкой углеводородов на континентальном шельфе РФ, к разряду стратегических. Тогда иностранцы в лице граждан государств-членов этого союза не смогут беспрепятственно работать на континентальном шельфе РФ, что непосредственно предусмотрено в самом Договоре об этом союзе.

Следует внести изменения в действующее законодательство с целью установления специального регулирования трудовых отношений для моряков, занятых на судах, зарегистрированных в Российском международном реестре судов.

Если резюмировать все вышесказанное, Российский профессиональный союз моряков добивается от органов государственной власти изменения действующего российского законодательства и установления такого порядка использования иностранного флота в офшорном секторе, чтобы иностранный судовладелец обязательно регистрировал свои суда в Российском международном реестре судов или, по крайней мере, нанимал не менее 80% российских граждан в состав экипажа на борту судна.

Задача эта непростая, особенно с учётом того, что в РПСМ состоит небольшая часть моряков, работающих в нефтегазодобывающей отрасли. Однако РПСМ сотрудничает с Общероссийским профсоюзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства, поскольку многие моряки, занятые в офшорном секторе, состоят в нём. А защита рабочих мест российских моряков всегда была и будет приоритетной задачей профсоюза. 

УРЕГУЛИРОВАТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КРУИНГОВ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПО ВОПРОСАМ МИГРАЦИИ МВД РОССИИ (ГУВМ МВД) НАМЕРЕНО УТОЧНИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТЕ КРУИНГОВ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС). СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПРОЕКТ ЗАКОНА БЫЛ ПРЕДСТАВЛЕН 26 МАЯ НА ЗАСЕДАНИИ РОССИЙСКОЙ ТРЁХСТОРОННЕЙ КОМИССИИ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ (РТК). У РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ, ПРЕДСТАВИТЕЛИ КОТОРОГО ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ РТК, ЕСТЬ ЗАМЕЧАНИЯ К ПРОЕКТУ.

Внесение изменений в ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» позволит дополнить «Положение о лицензировании деятельности по трудоустройству российских граждан на работу за рубежом» международными стандартами по найму моряков. Как поясняет главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефёдов, речь идёт о требованиях пункта 5 Стандарта А1.4 «Подбор и трудоустройство» КТМС, тем более, что этот документ содержит ссылки на положения Конвенции МОТ № 179 «О найме и трудоустройстве моряков», которые хоть и вошли в КТМС, но не во всём совпадают с ней в формальной части.

Среди предлагаемых нововведений – запрет на составление круингами так называемых «чёрных списков» моряков, запрет брать оплату за трудоустройство, обязательство вести списки моряков, к которым можно получить доступ, необходимость удостовериться в наличии у судовладельца страховки по репатриации и другие. Самым важным, на взгляд РПСМ, является пункт о материальной ответственности

круинговых компаний перед моряками за ненадлежащее трудоустройство, включая и нарушения их трудовых прав иностранными судовладельцами. Так, Стандарт А1.4.5 (с.vi) Конвенции требует, чтобы государства – члены КТМС включали в своё законодательство все вышеперечисленные условия к деятельности круингов и в том числе «устанавливали систему защиты в форме страхования или в иной равнозначной форме в целях компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в результате невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором». В проекте, автором которого является ГУВМ МВД России, это предлагается делать двумя способами: «посредством заключения лицензиатом договора страхования либо через обеспечение выполнения обязательств, предусмотренных главой 23 Гражданского кодекса Российской Федерации. Способ и размер компенсации морякам денежного ущерба устанавливается лицензиатом по согласованию с судовладельцем, на суда которого осуществляется трудоустройство моряков». В РПСМ считают, что это полумера.

– В данном варианте законопроект перекладывает обязанность государства по созданию системы гарантий для моряков на круинг с иностранным судовладельцем, что по сути представляет собой юридический фейк. Ответственность круинга должна определяться не его сомнительной договорённостью с иностранным судовладельцем, а государством в форме нормативно-правового требования о страховании или банковской гарантии. Только в этом случае можно будет обеспечить материальную защиту прав трудоустраиваемых моряков, – говорит Валерий Нефёдов. – Но первый вариант требует ряда дополнительных юридических процедур, поскольку страховой

тариф, согласно Гражданскому кодексу, должен устанавливаться отдельным законом. Это всё очень сложно и громоздко в плане исполнения. А вот банковская гарантия, во-первых, гораздо проще, а во-вторых, в достаточной степени обеспечивает защиту моряка.

Законопроект находится в стадии обсуждения, в Госдуму он пока не внесён.

Кроме того, членами РТК был утверждён график подготовки проекта Генерального соглашения между общероссийскими объединениями профсоюзов, куда входит РПСМ, общероссийскими объединениями работодателей и правительством Российской Федерации на очередной период. Работу над проектом планируется начать в июне, а завершить на заседании РТК в октябре текущего года. [↓](#)

СПРАВКА: Российская трёхсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений (РТК) – трёхсторонний орган социального партнёрства на федеральном уровне. Сформирована на паритетной основе, в её состав делегировано по 30 представителей от каждой стороны: общероссийских объединений профессиональных союзов; общероссийских объединений работодателей и Правительства Российской Федерации. Одной из задач РТК является проведение консультаций по вопросам, связанным с разработкой проектов федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в области социально-трудовых отношений, федеральных программ в сфере труда, занятости населения, миграции рабочей силы, социального обеспечения. Каждая из сторон РТК вправе принять собственное решение по рассматриваемым вопросам.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ РПСМ НЕ УСЛЫШАНЫ

16 АПРЕЛЯ 2017 ГОДА ВСТУПИЛИ В СИЛУ ПРИКАЗЫ МИНТРАНСА РОССИИ «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ МОРЯКОВ НА БЕРЕГУ» И «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ МОРЯКОВ НА БОРТУ СУДНА». ОБ ЭТОМ СООБЩАЕТ ПРЕСС-СЛУЖБА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ. ПРАВОВЫЕ АКТЫ ПРИЗВАНЫ ПРЕДОСТАВИТЬ ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ БОЛЬШЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ЗАЩИТЫ СВОИХ ТРУДОВЫХ ПРАВ.



Напомним, что проекты приказов были предоставлены Минтрансом в августе прошлого года. Тогда в Российском профсоюзе моряков (РПСМ) отметили, что документы нуждаются в существенных доработках, и направили свои предложения по их изменению директору Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Виталию Ключеву.

Так, несмотря на то, что проекты приказов основывались на стандарте А5.2.2 «Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу» и стандарте А5.1.5 «Процедуры рассмотрения жалоб моряков на борту судна» Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС), ряд изложенных в них положений не соответствовал ни КТМС,

ни федеральным законам РФ. В первую очередь это касалось слишком долгого срока рассмотрения жалоб. Затруднения могли вызвать вопросы, связанные с представительством моряков: от членов экипажей требовалось удостоверить полномочия своего представителя в порядке, установленном законодательством РФ, что, как правило, предполагает их нотариальное удостоверение. Недостаточным был и список компетентных органов, куда моряки могли бы подать свои жалобы. А в проекте Порядка рассмотрения жалоб моряков на борту судна вообще не предусматривалось право моряка разрешать жалобу в общеустановленном порядке, обратившись напрямую в любой из компетентных органов или в профсоюз, минуя установленные в нем процедуры. Цель конвенционного порядка направлена на скорейшее рассмотрение жалобы, но этот порядок вовсе не гарантирует ее разрешение по существу.

Кроме того, в текстах проектов не оговаривалась необходимость регистрации жалоб и решений по ним, не указывались основания для прекращения рассмотрения жалоб, что давало определенное поле для маневра при принятии отказных решений.

В своем обращении РПСМ просил Минтранс России обратить внимание на недочеты, выявленные в ходе детального изучения представленных проектов приказов. Мнение РПСМ было учтено: почти все положения, способные усложнить процедуру защиты трудовых прав моряков, были скорректированы.


– Тем не менее, отдельные, причем принципиальные предложения РПСМ не были услышаны разработчиками. К сожалению, в утвержденных документах осталась расплывчатая норма о необходимости удостоверения моряком полномочий своего представителя на подачу жалобы в установленном законодательством порядке. Это означает, что, скорее всего, от моряков потребуется нотариальное удостоверение полномочий моряка на представительство его интересов. В таком случае Порядок рассмотрения жалобы на борту судна вообще не будет работать из-за отсутствия у моряков возможности обратиться к нотариусу. А что касается Порядка рассмотрения жалоб на берегу, то в этом

случае процедура превратится в очередную проблему, связанную с беготней по нотариусам и оплатой их недешевых услуг в ущерб отдыху и материальному благосостоянию. В конечном итоге это может привести к дискредитации процедуры в глазах моряков. Очень жаль, что наше предложение – подтверждать эти полномочия простой письменной формой – не было принято, – отмечает главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов. – Не прошло и предложение РПСМ о том, чтобы функции представителя моряка мог осуществлять соответствующий профсоюзный представитель на судне, естественно при наличии такового, а не какое-то мифическое лицо. Но думаю, со временем жизнь все расставит на свои места.

МОРЯКАМ ОБЕСПЕЧЕНА СТРАХОВКА

НАКАНУНЕ 9 МАЯ КАЛИНИНГРАДСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (КРО РПСМ) ОФОРМИЛА ДЛЯ МОРЯКОВ КОМПАНИИ «RUSAM» (EAGLE SHIP MANAGEMENT), ЯВЛЯЮЩИХСЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫМИ ЧЛЕНАМИ ПРОФСОЮЗА, СТРАХОВКУ ОТ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА БЕРЕГУ.

Так, страховка по полису ООО «СК «Ингосстрах-Жизнь» обеспечивает выплату компенсации в результате несчастного случая в размере до 300 тысяч рублей. Причем полис действует круглосуточно и по всему миру.

Система страхования в РПСМ заработала 15 лет назад, на сегодняшний день различными видами страховки охвачены 7600 членов профсоюза. В рамках сотрудничества между КРО РПСМ и страховой компанией предусматривается обеспечение страховым полисом всех моряков компании «RusAm» и других членов профсоюза, которые трудоустраиваются через местные круинги в иностранные компании. 

СУД ВСТАЛ НА СТОРОНУ ДОКЕРА

ВАНИНСКИЙ РАЙОННЫЙ СУД ПОСТАНОВИЛ ВЕРНУТЬ ДОКЕРУ, ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПРОФКОМА ППОО РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ ОАО «ВАНИНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ» АЛЕКСАНДРУ ЕГОРОВУ ДЕКАБРЬСКУЮ ПРЕМИЮ, КОТОРОЙ ОН БЫЛ ЛИШЁН ПОСЛЕ ЗАПИСИ ВИДЕОРОЛИКА О КАТАСТРОФИЧЕСКОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ В ПОРТУ И ПОСЁЛКЕ ВАНИНО.

Напомним, перед Новым годом Александр Егоров снял ролик о безобразной экологической обстановке в порту: из-за угольной пыли докерам, как и жителям близлежащего посёлка, буквально нечем было дышать. Получившийся видеоматериал редакция портала «Дебри-ДВ» отправила президенту РФ. И в итоге гендиректор ОАО «Ванинский морской торговый порт» Валерий Балакин не только объявил выговор Егорову, но и лишил его премии за декабрь 2016 года. Любопытно, что это стало одним из его последних решений, поскольку в конце февраля Валерий Балакин покинул свой пост, а на его место пришёл Евгений Дмитраков.

— Валерий Балакин говорил важные слова и подписывал правильные экологические программы, но делал для минимизации вреда от пыли мало, а критику воспринимал болезненно, — рассказывает докер. — После массового митинга местных жителей в январе этого года, где было выдвинуто требование модернизации переработки угля, он покинул свой пост.

Однако смена начальства не слишком упростила жизнь Александру, скорее, наоборот. За ним установили пристальное наблюдение, проверяя, во сколько тот уходит домой вплоть до минут.

— Возвращаясь с работы 31 марта и проходя электронный турникет, я выяснил, что между фиксированным временем и реальным есть расхождение в 23 минуты. То есть даже если ты уходишь вовремя, в журнале тебя отмечают, как «нарушителя», покинувшего рабочее место на 23 минуты раньше, — рассказал докер.

Егоров подозревает, что такое внимание со стороны работодателя, а также жёсткая реакция связаны с его профсоюзной деятельностью. Вот что он написал в своём заявлении в суд с просьбой отменить дисциплинарное взыскание: «Считаю, что привлечение меня к дисциплинарной ответственности является следствием моей активной работы


в профсоюзной организации и защитой трудовых прав членов профсоюза. Я являюсь председателем первичной профсоюзной общественной организации Российского профсоюза докеров ОАО «Ванинский морской торговый порт» и мое добросовестное исполнение уставных обязанностей не устраивает руководство порта... Заработная плата является моим единственным доходом и других финансовых средств у меня нет, у меня на иждивении малолетние дети, и работодатель незаконным лишением меня премии за декабрь 2016 г. фактически лишил меня средств к существованию. Я был поставлен в трудное материальное положение. Из-за этого я переживал, нервничал и плохо спал, обращался в больницу с жалобами на головную боль, бежавшую кровь из носа, вызванную ростом давления...».

Идти в суд докер решил после того, как администрация порта проигнорировала требование Госинспекции труда Хабаровского края отменить как незаконный приказ № 1399 о привлечении к дисциплинарной ответственности. Как заявил Александр после оглашения решения суда, в своей правоте он не сомневался.

— Согласно трудовому законодательству, работодатель может наказывать только за проступок, совершённый во время исполнения работником трудовых обязанностей, — рассказывает он. — Защита прав работников к этому не относится. А я 21 декабря от работы не отвлекался, в рабочую смену видео не записывал.

Это подтвердили в суде начальник ОППК-1 порта Андрей Бакай и старший инженер Мирослав Романов. Они заявили, что замечаний к Егорову не имеют, и не видели, чтобы он проводил видеосъёмку во время работы. А докеры из его звена рассказали, что во время смены он постоянно был в поле зрения, не отлучался и съёмку не вел.

Ситуация в порту — запыление и нападки на члена профсоюза — освещались

в региональной и федеральной прессе. Отчасти эта шумиха в СМИ спровоцировала не только кадровые перестановки в администрации порта, но и подтолкнула Росприроднадзор к проведению внеплановых проверок всех российских морских портов, включая Ванино. Как обещает Егоров, РПД продолжит добиваться окончательной ликвидации угольной пыли. 

СПРАВКА: 28 ДЕКАБРЯ 2016 ГОДА

администрация порта наложила дисциплинарное взыскание и лишила новогодней премии Александра Егорова.

19 ЯНВАРЯ Общероссийский народный фронт (ОНФ) поддержал инициативную группу посёлка, заявив, что «действия руководства порта в вопросе угольной пыли в порту Ванино носят декларативный характер», при том что жители «буквально задыхаются от промышленной деятельности порта», и ситуация требует «скорейшего разрешения».

30 ЯНВАРЯ Госинспекция труда в Хабаровском крае установила, что выговор докеру Егорову нарушает сразу три статьи Трудового Кодекса, и направила в порт предписание отменить соответствующий приказ.

20 ФЕВРАЛЯ ситуация в дальневосточных портах Ванино и Находка была рассмотрена в Комитете Госдумы по экологии и охране окружающей среды. Представитель Росприроднадзора Михаил Оводков на заседании заявил, что ведомство запланировало проведение проверок во всех 67 российских портах аналогичной той, что была проведена в Ванино.

ЗАНЯТОСТЬ МОРЯКОВ ПОД УГРОЗОЙ

МОРСКАЯ МЕДИЦИНА, «БЕЛАЯ» ЗАРПЛАТА НА СУДАХ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ, ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЗАСЕДАНИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ЛОЦМАНСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ЗАЩИТА НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО РЫНКА ТРУДА – ТАКИЕ ВОПРОСЫ ПОДНЯЛ РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) НА ЕЖЕГОДНОЙ ВСТРЕЧЕ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА МАКСИМА СОКОЛОВА С ЛИДЕРАМИ ПРОФСОЮЗОВ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА, СОСТОЯВШЕЙСЯ 24 АПРЕЛЯ.

Первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук, выступая от лица профсоюза, отметил: главное, что волнует моряков – это зарплата. Несмотря на то, что в целом средний заработок членов экипажей, плавающих под российским флагом, относительно высокий, недобросовестные судовладельцы в трудовых договорах часто прописывают только минимальный оклад. Если у компании вдруг начинаются финансовые проблемы, моряки становятся жертвами данной схемы и даже при обращении в суд могут добиться только тех выплат, которые прописаны на бумаге. Помочь могло бы введение нормы, обязывающей указывать в контрактах все выплаты, но пока это нигде не закреплено.

Несовершенство законодательства создают и другую проблему – ставят под угрозу занятость моряков. Во-первых, сегодня российские судовладельцы могут получить право бесконтрольно укомплектовывать иностранцами экипажи судов, работающих, в том числе, на арктическом шельфе. Поэтому профсоюз попросил Максима Соколова собрать совещание с участием заинтересованных подразделений Минтранса, чтобы обсудить возможные приемлемые решения данной проблемы. Во-вторых, до сих пор не согласованы документы, приводящие российское

законодательство в части медосвидетельствования моряков в соответствии с международными конвенциями о труде в морском судоходстве (КТМС) и о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ). Сделать это необходимо к 1 июля 2017 года, иначе документы российских моряков будут признавать нелегитимными.

Председатель Российского профсоюза докеров (РПД) Василий Козаренко, участвовавший в заседании, озвучил необходимость разработки особенностей проведения Специальной оценки условий труда (СОУТ) для докеров-механизаторов. Для этого их необходимо включить в Перечень работников тех организаций, в отношении которых СОУТ проводится с учётом особенностей, устанавливаемых федеральным органом исполнительной власти. Обоснование позиции профсоюза приводится в письме, направленном в Минтранс в преддверии встречи.

– Поскольку на совещании было представлено большое количество профсоюзов, объединяющих транспортников, каждому выступающему для доклада было выделено буквально по несколько минут, – отметил Игорь Ковальчук. – Тем не менее, мы рассчитываем продолжить обсуждение на площадке Минтранса по животрепещущим проблемам российских моряков.

СНАЧАЛА – ЧЛЕНЫ ПРОФСОЮЗА

НА КОНФЕРЕНЦИИ МОРЯКОВ, ПРОХОДИВШЕЙ 5-6 ИЮНЯ В КЕЙПТАУНЕ (ЮАР), РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ВЫСТУПИЛ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ОТДАВАТЬ ПРИОРИТЕТ ПРИ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ТЕМ МОРЯКАМ, КТО СОСТОИТ В НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОФСОЮЗАХ, ВХОДЯЩИХ В ИТФ, И ПЛАТИТ ЧЛЕНСКИЕ ВЗНОСЫ. ВЕДЬ НЕ СЕКРЕТ, ЧТО ОЧЕНЬ ЧАСТО МОРЯКИ, ПОПАВ В БЕДУ, СТУЧАТСЯ ВО ВСЕ ИНСТАНЦИИ, ВКЛЮЧАЯ ПРОФСОЮЗ, ДАЖЕ ЕСЛИ ОНИ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЕГО ЧЛЕНАМИ.

– Моряк сам принимает решение, вступить ему в профсоюз или нет. Если он считает, что готов в одиночку в экстренной ситуации бороться за свои права, – пожалуйста, – сказал Вадим Иванов, заместитель председателя РПСМ. – Перед ним открыты все возможности защиты, предоставляемые законодательством страны флага или порта: он может самостоятельно обратиться в юридическую фирму или консульство. Задача профсоюза – в первую очередь помогать своим членам.

Решения по предложению РПСМ принято не было. Тем не менее, большинство участников секции разделяют озвученную позицию.

В то же время на Конференции докеров обсуждались вопросы автоматизации, крепления палубных грузов, охраны труда и техники безопасности. Особое внимание было уделено трудовым спорам. Председатель Российского профсоюза докеров Василий Козаренко рассказал, с какими проблемами сталкиваются докеры в России, и отметил, что портовых работников должна объединять солидарность. Значительные трудности испытывают докеры в Колумбии, Нигерии, Танжере, Гватемале, других странах. В мировых СМИ широко обсуждается многомесячная забастовка испанских докеров, протестующих против правительственных реформ, ставящих «под нож» 6,5 тыс. рабочих мест. И это лишь верхушка айсберга. Солидарность способна сплотить людей и показать правительствам стран, что сплоченные профсоюзы – это сила.

После конференций и прошедшего 7 июня заседания Руководящей группы КСП в Кейптауне стартовала работа непосредственно Комитета справедливой практики, которая продлилась до 9 июня. В течение двух дней участники обсуждали следующие вопросы повестки: Международный переговорный форум (IBF), Морской круглый стол, соглашения ИТФ для удобных флагов, а также кампании против удобных флагов и портов. Члены комитета заслушали отчёты Конференций моряков и докеров, отчёт о предыдущем заседании КСП и финансовый отчёт. Помимо этого, КСП рассмотрел все поступившие от членских организаций дополнительные доклады и предложения. 

ЗАДЕРЖКА ЗАРПЛАТЫ – САМАЯ РАСПРОСТРАНЕННАЯ ПРОБЛЕМА

НЕСМОТЯ НА ТО, ЧТО С 18 ЯНВАРЯ 2017 ГОДА ДЕЙСТВУЮТ ПОПРАВКИ К КТМС, ОБЯЗЫВАЮЩИЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ СТРАХОВАТЬ МОРЯКОВ НА СЛУЧАЙ РЕПАТРИАЦИИ, В МИРЕ ДО СИХ ПОР ОСТАЁТСЯ МНОГО БРОШЕННЫХ МОРЯКОВ, О ЧЁМ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ ДАННЫЕ ЗА ПЕРВЫЕ ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ ГОДА. МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА (ИЛО) СООБЩАЕТ, ЧТО В 2016 ГОДУ БЫЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАНО 19 ТАКИХ СЛУЧАЕВ, ЖЕРТВАМИ КОТОРЫХ СТАЛИ 222 ЧЛЕНА ЭКИПАЖА. ЗА ГОД ДО ЭТОГО БЫЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАНО 16 ИНЦИДЕНТОВ, ОТ КОТОРЫХ ПОСТРАДАЛИ 226 МОРЯКОВ. ПЯТЬ ИЗ ПРОШЛОГОДНИХ ДЕЛ УЖЕ УРЕГУЛИРОВАНЫ, А 14 НАХОДЯТСЯ НА СТАДИИ РАЗРЕШЕНИЯ. КРОМЕ ТОГО, ПО ДАННЫМ ИЛО, НЕРЕШЁННЫМИ ОСТАЮТСЯ 17 СЛУЧАЕВ, КОТОРЫЕ ИМЕЛИ МЕСТО В ПРЕДЫДУЩИЕ ГОДЫ. ОДНАКО ЕСЛИ ЗАГЛЯНУТЬ НА ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД, ТО МОЖНО УВИДЕТЬ, ЧТО РАНЬШЕ БЫЛО НАМНОГО ХУЖЕ. В ХОДЕ ГЛОБАЛЬНОЙ РЕЦЕССИИ 2009 ГОДА НЕДОБРОСОВЕСТНЫЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ БРОСИЛИ 739 МОРЯКОВ. С 2010 ГОДА КОЛИЧЕСТВО СЛУЧАЕВ ОСТАВЛЕНИЯ ЭКИПАЖЕЙ В ГОД ВАРЬИРОВАЛОСЬ ОТ 12 ДО 18. С НАЧАЛА ЭТОГО ГОДА СТАЛО ИЗВЕСТНО УЖЕ ОБ 11 НОВЫХ ЭПИЗОДАХ, ТОГДА КАК ЗА ТОТ ЖЕ ПЕРИОД ПРОШЛОГО ГОДА ИХ БЫЛО ВСЕГО ПЯТЬ.

Украинский экипаж балкера «Free Neptune» в составе 22 человек оказался брошенным судовладельцем – греческой компанией «FreeSeas» в оманском порту Сухар. Механик Александр Корниенко провел на борту 14 месяцев. В интервью TradeWinds он рассказал: «Самыми пессимистичными были мысли о смерти, голоде и боязни сойти с ума. Мы также опасались серьезных проблем со здоро-

вьем, ведь мы не смогли бы ничего сделать, если бы возникла необходимость».

В декабре прошлого года экипаж «Free Neptune» объявил голодовку. Вот как Корниенко описывает попытки моряков хоть как-то отвлечься и забыть о своих несчастьях: «Мы искали способы хоть чем-то заняться себя, чтобы не думать о свалившихся на нас проблемах. В основном рыбачили, чтобы разнообразить наше скудное меню и растянуть 10-дневные запасы продовольствия на месяц».

Экипаж разобрал деревянную мебель, которая была на судне, чтобы разводиться огонь, и научился добывать соль из морской воды. Общение с внешним миром происходило редко, но моряки, даже оказавшись в такой трудной ситуации, не пали духом и находили облегчение в редких и непродолжительных разговорах с родными. Корниенко нелестно отзывался о действиях властей, которые занимались их делом: на жалобы и заявления моряков либо не реагировали, либо давали пустые обещания. «Пожалуй, самую существенную помощь нам оказал Регистр Либерии, организовавший репатриацию», – заявил моряк.


А вот пример из Балтимора (США). Только через пять месяцев после начала митингов о 18 брошенных членах экипажа танкера-битумовоза «Newlead Granadino» стало известно широкой общественности. Береговой охране США и регистру Мальты, под флагом которой ходило судно, пришлось отреагировать на жалобу, направленную инспектором Международной федерации транспортных работников (ITF), и факт оставления экипажа судовладельцем наконец официально признали.

К слову, ITF усилила контроль за подобными инцидентами, и теперь 140 её инспекторов по всему миру отслеживают развитие ситуации с брошенными экипажами. Кейти Хиггинботтом, возглавляющая в ITF программу помощи брошенным морякам, считает, что данные ИЛО могут быть несколько занижены, а на самом деле случаев оставления моряков больше. Она говорит, что инспекторы сосредотачивают усилия на урегулировании выявляемых

инцидентов, а не просто сообщают о них в ИЛО. И всё-таки, несмотря на все усилия ITF, невозможно охватить все порты мира и выявить все подобные случаи. Моряки, оказавшиеся брошенными в портах западных стран, имеют больше шансов на благополучный исход, чем те, кто оказался без средств к существованию в так называемых странах Третьего мира.

То, какое определение даётся оставлению экипажа, также имеет большое значение. В Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС) говорится, что дело возбуждается в том случае, если судовладелец не может покрыть расходы на репатриацию, не обеспечивает судно продовольствием и другими припасами или не выплачивает зарплату в течение как минимум двух месяцев. Последнее является самой распространенной проблемой. Кейти Хиггинботтом говорит, что за прошлый год инспекторы ITF зарегистрировали 1665 случаев задержки зарплаты на общую сумму \$35 млн. Но даже когда факт невыплат налицо, его не всегда классифицируют как оставление экипажа.

Государства флага могли бы способствовать существенному прогрессу в борьбе против оставления моряков, так как у них имеются большие возможности для контроля за судовладельцами, однако регистры не проявляют должного внимания к этому вопросу. Клубы взаимного страхования P&I должны будут покрывать риски, однако до сих пор не понятно, каким образом это будет осуществляться на практике.

Стоит отметить, что брошенными моряки могут оказаться не только из-за банкротства судовладельца, но и из-за захвата в плен. Этот вопрос подробно обсуждался рабочей группой в Токио. В последнее время в странах АТР увеличилось количество пиратских нападений и гибели моряков, за которые никто не несёт ответственности. Необходимо не только усилить меры безопасности в регионе, но и сделать так, чтобы моряк, попавший в плен, не оставался один на один с бедой, а государства флага принимали меры по освобождению моряков, особенно, если они не застрахованы. 



БРОШЕННЫХ БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ?

МОРЯКИ, ОСТАВЛЕННЫЕ РАБОТОДАТЕЛЕМ В ЧУЖОЙ СТРАНЕ БЕЗ ДЕНЕГ, ПРОДУКТОВ И ТОПЛИВА – ДАВНЯЯ ПРОБЛЕМА ИНДУСТРИИ. В ОДНОМ ТОЛЬКО НОВОРОССИЙСКЕ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ ТАКИХ СУДОВ НЕ МЕНЬШЕ ТРЁХ. И НА КАЖДОМ ИЗ НИХ ЛЮДИ. МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА (ILO) НАДЕЕТСЯ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ, ЗАСТАВИВ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПРИНЯТЬ НА СЕБЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД СВОИМИ ЭКИПАЖАМИ. ДЛЯ ЭТОГО БЫЛИ ПРИНЯТЫ ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС-2006), КОТОРЫЕ ОБЯЗЫВАЮТ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ИМЕТЬ ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЛЯ РЕПАТРИАЦИИ ЭКИПАЖА, А ТАКЖЕ ПРЕДПОЛАГАЮТ НАЛИЧИЕ ДЕНЕЖНОГО РЕЗЕРВА ДЛЯ ВЫПЛАТЫ КОМПЕНСАЦИИ ПРИ ПОТЕРЕ МОРЯКОМ ТРУДОСПОСОБНОСТИ ИЛИ В СЛУЧАЕ ЕГО СМЕРТИ. ФИНАНСОВЫЕ ГАРАНТИИ ДОЛЖНЫ ВКЛЮЧАТЬ В СЕБЯ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА МОРЯКА ДОМОЙ, ЕГО ПРОЖИВАНИЕ, ПИТАНИЕ И МЕДИЦИНСКУЮ ПОМОЩЬ В ПУТИ, А ТАКЖЕ ЛЮБЫЕ РАЗУМНЫЕ РАСХОДЫ В ХОДЕ РЕПАТРИАЦИИ. ЭТИ СРЕДСТВА МОГУТ БЫТЬ НАПРАВЛЕНЫ И НА ПОГАШЕНИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ЗАРПЛАТЕ, ЕСЛИ ТАКОВАЯ ИМЕЕТСЯ, НО ЗА ПЕРИОД ДО ЧЕТЫРЁХ МЕСЯЦЕВ.

Поправки вступили в силу 18 января, но приняты были задолго до этого, так что большинство судовладельцев подготовиться к работе по новым правилам успели. Так, на каждом судне, заходящем в порт Новороссийска, на видном месте действительно размещен сертификат, подтверждающий финансовую ответственность его владельца перед моряками. Эту информацию подтвердили в морской администрации.

– Если где-то нет оригинала сертификата, то обязательно имеется копия, и нам по запросу оперативно присылают подтверждение, – говорит главный госинспектор, начальник отдела по контролю судов государством порта (PSC) в Новороссийске Владимир Анищенко. – Все понимают, что отсутствие такого документа может стать поводом для задержания судна. Правда, прецедентов в нашем порту пока не было. Более того, в ходе проверок мы не просто проверяем формальное наличие документов, а обязательно общаемся как с капитаном, так и с экипажем, чтобы понять реальную ситуацию на судне: есть ли задолженность по зарплате, в каких условиях работают моряки. Большинство информированы о поправках и знают, как пользоваться этим инструментом, чтобы защитить свои права.

В тексте поправок четко определено понятие «брошенности»:

1. если судовладелец не покрывает издержек по репатриации;
2. если судовладелец не оказывает материальной помощи и поддержки морякам;
3. если судовладелец в одностороннем порядке порвал связь с экипажем, имея задолженность по зарплате за период более двух месяцев.

«Фонд» финансовых гарантий судовладельца, согласно правилам Конвенции, эквивалентен фонду зарплаты экипажа за четыре месяца. В любом из трёх перечисленных случаев страховая компания по заявлению моряка имеет право «распечатать» фонд и компенсировать задолженность, а также оплатить издержки по репатриации и первоочередные потребности моряков.

Форма подтверждения таких гарантий разработана администрациями флагов и базируется на предложении группы Клубов взаимного страхования P&I. Как сообщает Министерство транспорта РФ, в отношении судов, зарегистрированных в Российском международном реестре, страхование по выбору судовладельца может осуществляться у российского или иностранного страховщика, имеющего лицензию, полученную в установленном законом порядке.

ОБЫКНОВЕННАЯ ИСТОРИЯ

Однако меры по повышению защищенности моряков не распространяются на тех, кто попал в переплёт до 2017 года. К сожалению, не коснулись они и печально известного в Новороссийске теплохода «Роксолана-2». Судно и моряки оказались брошены еще в конце 2013 года, и до сих пор долги владельца не погашены. Капитану сухогруза этот злополучный рейс стоил жизни: в мае 2014 года он был госпитализирован с диагнозом «двусторонняя пневмония», спасти его не удалось.

Трое членов экипажа по сей день находятся на борту «Роксоланы», несмотря на то, что вот уже четвертый год хозяин теплохода, украинский бизнесмен, не выходит с ними на связь. Казалось бы, классический пример

«брошенности»: ни питания, ни медицинской помощи, ни репатриации, ни зарплаты. На продукты собирали с миру по нитке неравнодушные горожане и благотворительные организации. Теплоход арестовали и выставили на торги, однако желающих купить «Роксолану» 1988 года постройки за девять миллионов так и не нашлось – стоимость судна практически равна накопившимся за эти годы долгам.

– Аукционы не состоялись, – рассказывает бывший адвокат экипажа Або-чир Делавшок. – Теперь по закону судно должно быть возвращено владельцу, а его фактически нет, поэтому дело зашло в тупик.

Ещё раньше, в 2010 году, порт Новороссийск стал временным пристанищем для другого брошенного судна – литовского «REF 607». Ситуация была схожая: серьёзная задолженность по зарплате экипажу, отсутствие снабжения и полное самоустранение судовладельца от решения конфликтной ситуации. Всё это в совокупности привело к тому, что у капитана начались проблемы с сердцем. К счастью, благодаря вовремя оказанной медицинской помощи жизнь его оказалась вне опасности, позднее он был отправлен домой на Украину.

Моряки пытались воздействовать на судовладельца с помощью забастовки, однако и она не дала положительного результата. Тогда экипаж был вынужден обратиться в суд, теплоход арестовали и выставили на продажу. Команде «REF 607» повезло больше, чем коллегам с «Роксоланы»: на судно 1983 года постройки всё-таки нашёлся покупатель, который, в числе прочего, выплатил морякам деньги за отработанный контракт. В феврале 2013 года теплоход продали на слом.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР – ЛУЧШИЙ ИНСТРУМЕНТ

В каком-то смысле принятие поправок к Конвенции действительно является прорывом в деле защиты трудовых и социальных прав моряков. Однако есть и те, кто убеждён: в российской действительности это ничего не изменит.

– И механизм, и сумма финансовых гарантий по репатриации и возмещению вреда здоровью должны быть,


прежде всего, установлены на национальном уровне в форме федерального закона. А для практического применения – ещё и на уровне подзаконного межведомственного акта, – считает адвокат, кандидат юридических наук, профессор Валерий Свидерский. – В связи с отсутствием владельцев судов под российским флагом финансовую ответственность должны нести круинговые агентства, которые при оформлении трудового контракта между иностранным судовладельцем и моряком могли бы страховать соответствующие риски с последующей выплатой страхового возмещения. Что касается суммы страхового покрытия, то здесь в части, не покрываемой страховкой, необходимо было бы возложить акцессорную обязанность по возмещению недополученной компенсации на круинговые компании. Это побудит их страховать ответственность не для отвода глаз в мизерных суммах, а на реальную сумму потерь.

В адрес практического применения поправок скептически высказался и адвокат Делавшок: «Если судовладелец не захочет платить, то он найдёт возможность этого не делать, и никакие междуна-

родные нормы ему не указ. А если это действительно ответственный судовладелец, то у него уже есть коллективный договор с профсоюзом, в рамках которого все эти аспекты оперативно решаются».

Как на самом деле будет происходить практическое применение правила о финансовой ответственности судовладельца, покажет время. Бесспорно одно: за три с лишним года, прошедших с момента вступления в силу Сводной конвенции, социальная защищённость моряков и их юридическая грамотность значительно повысились. Капитаны портов получили возможность задерживать суда, на которых не платится зарплата, и научились эффективно использовать этот механизм, чтобы решать трудовые конфликты на борту. В одном только Новороссийске таких примеров за это время набралось около десяти. Вот

и теперь портовые власти

настроены решительно: защищать брошенных моряков по новым правилам они готовы. 

По материалам Южной территориальной организации РПСМ





СПРАВЕДЛИВЫЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ ЕВРОПЫ: СОЦИАЛЬНАЯ СПРАВЕДЛИВОСТЬ, СОЛИДАРНОСТЬ, ЕДИНСТВО

ПОД ТАКИМ ДЕВИЗОМ В БАРСЕЛОНЕ 24-27 МАЯ 2017 ГОДА ПРОШЕЛ V СЪЕЗД ЕВРОПЕЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ (ETF). В ЕГО РАБОТЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ 294 ДЕЛЕГАТА ОТ 117 АФФИЛИРОВАННЫХ ПРОФСОЮЗОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ ВО ГЛАВЕ С ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ЮРИЕМ СУХОРУКОВЫМ, И РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ.

«МОЛОДЫЕ КАДРЫ – ЭТО ДВИЖУЩАЯ СИЛА ЛЮБОЙ ОРГАНИЗАЦИИ»

В преддверии конгресса состоялись две конференции – молодежная и женская, где были подведены итоги работы за отчетный период, рассмотрены примеры успешной практики привлечения в транспортный сектор и профсоюзы молодежи и женщин.

Именно эти категории трудящихся находятся в центре внимания профсо-

юзов: без молодых кадров в принципе невозможно движение вперед в любой сфере деятельности, и без участия женщин, как ни крути, тоже приходится плохо, поскольку транспортная отрасль испытывает кадровый голод.

Совместить решение этих вопросов на фоне растущей безработицы представляется довольно проблематичным. Так, Молодежный комитет ETF глубоко обеспокоен отсутствием ресурсов и низким бюджетом государств-членов, необходимым для улучшения положения молодых специалистов на рынке труда.

Официальные статистические данные из «Eurofound» показывают, что почти 50% временных работников составляют люди в возрасте от 15 до 29 лет. Эта ситуация негативно влияет на перспективы развития профессиональных навыков, получения достойной заработной платы, а также на возможности трудоустройства в будущем, зарождая психологический дискомфорт, социальное и политическое разделение в обществе.

– ETF призывает государства Центральной, Восточной и Южной Европы бороться с безработицей сре-

ди молодых специалистов. Для этого нужно увеличить минимальный уровень заработной платы и создавать долгосрочные рабочие места, привлекательные для молодежи в плане карьерного роста, перспектив личностного роста, чтобы у нее не возникало желания «бежать» в Западную Европу, – сказал Эдуардо Чагас, генеральный секретарь ЕТФ.

– Молодые кадры – это движущая сила любой организации и источник прогресса. На постоянно меняющемся рынке труда начинающие специалисты чувствуют себя неуверенно, так как они сталкиваются с высокими требованиями работодателей, экономической нестабильностью и хуже всего – безработицей. Морская отрасль – не исключение. Профессия моряка, к сожалению, утратила престиж и привлекательность для молодежи, она сегодня неохотно идет в море, – отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – И одна из задач нашего профсоюза – добиваться от работодателей достойной зарплаты и социальных гарантий, чтобы молодые моряки чувствовали уверенность в завтрашнем дне и работе на берегу предпочитали карьеру в море.

НА ПУТИ К ГЕНДЕРНОМУ РАВЕНСТВУ

Молодёжный комитет Европейской федерации транспортных работников (УС ЕТФ) огласил итоги опроса по гендерному равенству, который он проводил среди молодых работников транспортной отрасли в разных странах. Результаты исследования показывают, что транспортному сектору только предстоит достигнуть равноправия.

Отметим, что уже на этапе подготовки вопросов молодёжный комитет ЕТФ столкнулся со сложностями. Во-первых, непросто оказалось подобрать универсальные вопросы из-за различий в местах работы и странах. Во-вторых, всего 22% респондентов оказались женщинами, что само по себе – показатель текущего дисбаланса в отрасли.

Согласно результатам опроса, в основном «добытчиком» в семье по-прежнему остаётся мужчина. Большинство респондентов, вне зависимости от пола, считают, что работающая

женщина – это позитивный фактор для общества и экономики. При этом с предложением о квотировании рабочих мест для женщин согласилось лишь 42% мужчин и 66% опрошенных женщин. Ожидаемое разногласие вызывал вопрос «Достаточно ли развито гендерное равенство в вашей стране?» На него утвердительно ответило 72% мужчин и лишь 48% женщин.

В исследовании также затронули проблему насилия на рабочем месте: 20% респондентов подвергались ему в той или иной форме. Результаты свидетельствуют, что от насилия, независимо от его типа, в равной мере страдают как мужчины, так и женщины. При этом если человек уже испытывал прессинг и нападки на работе, то он с меньшей долей вероятности будет обсуждать это с кем бы то ни было.

– Мы должны очень пристально присмотреться к проблемам, с которыми сталкиваются сегодня женщины и молодёжь, – заявил Эдуардо Чагас.

В самом комитете замечают, что у них пока не достигнут «гендерный баланс»: в его составе около 40% женщин. Однако этот показатель лучше, чем, например, в Еврокомиссии, где количество женщин составляет всего 22%. Кроме того, в УС ЕТФ действует система совместного руководства, когда должность председателя занимают два человека – мужчина и женщина.

Члены Молодёжного комитета ЕТФ считают, что исправить ситуацию и довести идею о важности гендерного равенства проще всего через обучение: лекции, деловые игры, рабочие группы.

В работе Молодёжного комитета ЕТФ участвовала делегация РПСМ. В профсоюзе уверены, что проблема преодоления гендерных стереотипов важна как для торгового мореплавания, так и для всей транспортной отрасли в целом. В России этот вопрос стоит особенно остро из-за наличия списка «запрещённых профессий», и профсоюз неоднократно заострял внимание на этом. Так, по итогам VIII съезда РПСМ была принята резолюция «О нарушении права женщин на труд по выбранному роду деятельности и профессии в отношении возможности их работы в качестве членов экипажей судов морского и речного флота». В ней РПСМ отмечает, что право выбора профессиональной сферы или же выбора между карьерой и материнством должно принадлежать женщине, а не государству. РПСМ направил правительству РФ предложение о пересмотре «Перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин» в части исключения из него работ, выполняемых



В работе Молодёжного комитета ЕТФ участвовала делегация РПСМ



по должностям членов экипажей судов морского и речного флота. В марте была утверждена Национальная стратегия действий в интересах женщин на 2017-2022 годы, которая включила в себя поднятые РПСМ вопросы. Однако чётких указаний о пересмотре «Перечня» в ней нет. Получается, что женщины должны полагаться на размытую формулировку о «создании условий» и надеяться, что это поможет им в будущем устраиваться на суда. По такой же схеме правительство намерено решать вопрос насилия на рабочем месте: в Национальную стратегию он включён, но без какой бы то ни было конкретики. Так что Россия, как и Европа, тоже пока лишь на пути к гендерному равенству.

РАЗЛИЧИЯ В УСЛОВИЯХ ТРУДА НЕДОПУСТИМЫ

Второй день Конгресса начался с минуты молчания. Участники почтили память коллег, ушедших из жизни в период между съездами. Среди них были и члены Российского профсоюза моряков – Александр Агеев, Александр Шакшин, Вадим Абоносимов, Александр Москаленко, Российского профсоюза докеров – Александр Моисеенко, Валерий Крец, Татьяна Семчук. На экране одно лицо сменялось другим – невосполнимые потери, но никто не забыт.

Участники Конгресса отметили, что сегодня различия в условиях труда в странах Европы стали колоссальными, и это недопустимо. В отрасли процвета-

ет аутсорсинг, когда на хорошо оплачиваемые рабочие места принимают филиппинцев и индонезийцев и платят им неприемлемо низкие зарплаты. В итоге страдают обе стороны: европейцы теряют рабочие места, а рынок труда заполняется низкоквалифицированной рабочей силой. В морском секторе такая же ситуация: на места европейских моряков судовладельцы всё чаще нанимают азиатов. Ситуация вызывает тревогу у представителей ETF: если тенденция сохранится, то европейских моряков вытеснят с рынка, а сама профессия в Европе попросту исчезнет. ETF твёрдо намерена остановить эту пагубную практику, а также положить конец нападкам на профсоюзы в некоторых странах Восточной Европы.



Делегатам представили итоги Женской конференции, проходившей накануне Конгресса, 23 мая. Главный вывод – необходимо повсеместное уважительное отношение к женщинам, гендерное равноправие. Даже на Конгрессе до него оказалось далеко: на мероприятии присутствовали в основном мужчины. Что касается непосредственно Европы, отмечалось, что нужно и можно привлечь на работу в транспортный сектор более 2000 женщин, однако для этого придётся решить ряд первоочередных проблем: насилие на транспорте, домогательства на рабочем месте, существенные различия в оплате и условиях труда. Это лишь краткий перечень сложностей, с которыми женщины сталкиваются изо дня

в день. Гендерная политика стала одним из основных направлений работы ETF на следующие годы.

– Нам нужно обеспечить равноправие женщин и в профсоюзных организациях, и на транспорте, где их доля остаётся низкой. Некоторые секции ETF включили гендерные вопросы в свои направления деятельности. Я думаю, нам нужно также принять больше женщин в исполнительный комитет Федерации и постараться сделать для них привлекательной работу на транспорте, – заявил Эдуардо Чагас.

БОРЬБА ЗА СИЛЬНОЕ ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНА!

Последний день съезда начал работу с круглого стола Moving Europe Forward. Его участники отметили, что профсоюзы должны быть вовлечены во все процессы транспортной отрасли настолько глубоко, чтобы иметь возможность влиять на директивы Евросоюза до их принятия. Немаловажно заручиться поддержкой правительств своих стран – только так можно решать проблемы эффективно. Профсоюзы должны находиться в контакте друг с другом и обмениваться опытом, поскольку работники одной и той же отрасли в разных странах защищены абсолютно по-разному. Необходимо консолидироваться, чтобы решать проблемы сообща.

Многие работники – моряки, железнодорожники, водители, докеры и другие порой вообще не знают о законодательных инициативах, поскольку правительства стран принимают выгодные для них решения «втихую», без публичного обсуждения. Поэтому задача профсоюзов – быть в курсе всех готовящихся изменений и распространять информацию среди своих членов, чтобы всем вместе влиять на законотворчество.

Как показывает практика, профсоюзы сегодня слишком отделены друг от друга, а в некоторых транспортных отраслях их и вовсе почти не существует. А между тем крайне важно общаться друг с другом, рассказывать о проблемах, которые иные коллеги даже не рассматривают. Обмен опытом поможет молодым профсоюзам в развитии своей организации и эффективной борьбе с работодателями, поскольку чужой опыт позволит не допускать ошибок.

ETF ПРЕДСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 3,5 МЛН РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА ИЗ БОЛЕЕ ЧЕМ 230 ТРАНСПОРТНЫХ СОЮЗОВ ИЗ 41 ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН В СЛЕДУЮЩИХ СЕКТОРАХ ЭКОНОМИКИ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ, ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ, ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ, ПОРТЫ, ТУРИЗМ И РЫБОЛОВСТВО.

В ходе выборов в руководящие органы ETF Эдуардо Чагас остался на посту Генерального секретаря, президентом ETF избран Фрэнк Морилс – представитель бельгийского профсоюза докеров ВТВ.

– Я очень рад принятому решению, но и отдаю себе отчёт, что задачи перед нами стоят огромные, – обратился к аудитории Фрэнк Морилс. – Я полон решимости приступить к работе, заручившись поддержкой всех и каждого.

Подводя итоги работы съезда, он сказал: «Конгресс подтвердил важность привлечения к работе на транспорте молодёжи и женщин – за ними наше будущее. У нас есть обязательство активно помогать женщинам, решить проблему насилия на транспорте, которое делает работу в отрасли не только малопривлекательной, но и опасной. Мы продолжим нашу борьбу за справедливую Европу и сильное профсоюзное движение».

На съезде ETF также был избран новый исполнительный комитет. В него от группы стран Белоруссия, Грузия, Украина и Россия избраны председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков, председатель Профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины Вадим Бубняк и председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Николай Никифоров. Также утвержден новый состав Женского и Молодёжного комитетов, в последнем РПСМ будет представлять председатель ППОМ г. Севастополь Артём Боев. 

ФАС НЕ БУДЕТ РЕГУЛИРОВАТЬ СТАВКИ ЛОЦМАНОВ

1 ИЮНЯ 2017 ГОДА ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) УТВЕРДИЛА ПРИКАЗ «ОБ ИЗМЕНЕНИИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОЦМАНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», КОТОРЫЙ ОТМЕНЯЕТ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЦЕНОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ, ОКАЗЫВАЮЩИХ УСЛУГИ ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКИ СУДОВ В РОССИЙСКИХ МОРСКИХ ПОРТАХ.

По информации ведомства, после вступления приказа в силу государство перестанет устанавливать тарифы для лоцманских организаций, но будет проводить мониторинг цен и соблюдение субъектами естественных монополий стандартов раскрытия информации. Кроме того, ФГУП «Росморпорт» обязан разработать и внедрить отдельную систему учёта затрат, исключающую перекрёстное субсидирование между регулируемым и нерегулируемым сегментами деятельности». Из Реестра субъектов естественных монополий лоцманов не исключат, за ними сохранится обязанность ежеквартально предоставлять ФАС информацию об установленных тарифах на услуги.

«Проведённый ведомством анализ показал наличие устойчивой конкуренции между лоцманскими организациями.

Для товарного рынка характерны низкие барьеры входа, что способствует дальнейшему увеличению




The screenshot shows the official website of the Federal Antimonopoly Service (FAS) of Russia. At the top is the Russian coat of arms and the text 'Федеральная Антимонопольная Служба'. Below this are navigation tabs: 'Документы', 'Территориальные органы', and 'Международное сотрудничество'. A breadcrumb trail reads: 'Главная / Документы / Нормативно-правовые акты / Проекты НПА ФАС России'. The main heading is 'Об изменении регулирования деятельности лоцманских организаций в морских портах Российской Федерации'. Below the heading is the date '26.05.2017 | 04/15/05-17/00066679'. The responsible person is listed as 'Силова Галина Анатольевна'. The procedure is 'Независимая антикоррупционная экспертиза' with a link to 'http://regulation.gov.ru/projects#npa=66679'. The status is 'Обсуждение завершено'.

численности хозяйствующих субъектов, развитию конкуренции между ними и повышению качества услуг, предоставляемых потребителям», – цитирует замглаву ФАС Александра Редько портал SeaNews.

Однако председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов считает, что реальная ситуация отличается от того, как её описывают в ведомстве.

– Мы считаем, что Александр Редько не вполне владеет ситуацией, – говорит Владимир Кабанов. – Совершенно неясно, что и каким образом анализировал ФАС. Мы не видим реальной конкуренции. Например, в порту Приморска работает только ООО «Альбатрос», в Высоцке – ООО «Болтик Пайлот», и так далее по многим портам. Возможно я не прав, но на мой взгляд, ситуа-

ция больше похожа на сговор по разделу рынка. Мы наблюдаем вовсе не рост численности субъектов, а напротив – их сокращение. Вспомните хотя бы ликвидацию ГП «Лоцман-Крым» два года назад. О каких «низких барьерах входа» идёт речь? Попробуйте войти на этот «рынок» со своей организацией. Заявление о повышении качества услуг также подлежит сомнению – достаточно вспомнить аварии судов, например, «Avila Star» или «Delta Pioneer», причиной которых стала, в том числе, ошибка лоцманской проводки.

Владимир Кабанов отмечает, что при разработке и обсуждении проекта приказа представителей самих лоцманов в ФАС не приглашали. Остаётся дождаться вступления приказа в силу и посмотреть, как он отразится на состоянии лоцманской службы. 

Владимир Кабанов



У ФИЛИППИНСКИХ МОРЯКОВ ГОЛОВНОЙ БОЛИ МЕНЬШЕ, ЧЕМ У РОССИЯН

ЗА ГОДЫ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ В СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ ДОБИЛОСЬ СЕРЬЕЗНЫХ ПОБЕД В ВОПРОСАХ ЗАЩИТЫ ТРУДОВЫХ И СОЦИАЛЬНЫХ ПРАВ МОРЯКОВ. НО ЭТО БЫЛО БЫ НЕВОЗМОЖНО БЕЗ ОБМЕНА ОПЫТОМ МЕЖДУ ОРГАНИЗАЦИЯМИ РАЗНЫХ СТРАН. МОРЯКОВ ПО ВСЕМУ МИРУ, БУДЬ ТО РОССИЯНЕ, КИТАЙЦЫ ИЛИ ИСПАНЦЫ, ИНТЕРЕСУЮТ ОБЩИЕ ВОПРОСЫ И ЗАТРАГИВАЮТ СХОЖИЕ ПРОБЛЕМЫ. ИМЕННО ПОЭТОМУ РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) СТАРАЕТСЯ ПОДДЕРЖИВАТЬ ДРУЖЕСТВЕННЫЕ ОТНОШЕНИЯ С МОРСКИМИ ПРОФСОЮЗАМИ ИЗ РАЗНЫХ СУДОХОДНЫХ ДЕРЖАВ, В ТОМ ЧИСЛЕ И С АССОЦИИРОВАННЫМ ПРОФСОЮЗОМ ОФИЦЕРСКОГО И РЯДОВОГО СОСТАВА ФИЛИППИН (AMOSUP), ПРЕДСТАВИТЕЛИ КОТОРОГО ПОСЕТИЛИ РПСМ В СЕРЕДИНЕ МАЯ ЭТОГО ГОДА.

Основной целью дружеского визита делегации AMOSUP во главе с его председателем Конрадо Ока стало укрепление сотрудничества и обмен опытом между двумя братскими профсоюзами. А поделиться обеим организациям и правда есть чем – в этом году AMOSUP отпразднует 57 лет со дня своего основания, и за эти годы филиппинским коллегам удалось осуществить ряд проектов, которые стоит взять на вооружение повсеместно. Чтобы понять, как филиппинскому профсоюзу удалось добиться таких успехов и больше полувека осуществлять поддержку моряков своей страны, нужно обратиться к истокам.

РАССВЕТ НОВОЙ ЭРЫ

До 1960 года морская индустрия Филиппин еще не догнала другие отрасли промышленности страны. В то время филиппинские моряки на иностранных судах практически не получали пособий, зарплаты были низкими, а уровень социальной защиты оставался минимальным.

Первые перемены произошли в 1960 году, когда капитан Грегорио Ока организовал Союз морских офицеров Филиппин (AMOUF), а Донато Аларкон сформировал Союз моряков Филиппин (ASUP) для рядовых членов экипажей. Следующее десятилетие ознаменовалось слиянием этих организаций

с целью создать Ассоциированный профсоюз офицерского и рядового состава Филиппин (AMOSUP). Почти сразу же профсоюз начал предлагать свои программы обучения для повышения квалификации и конкурентоспособности филиппинских моряков.

1970-е годы положили начало нескольким программам AMOSUP, которые в настоящее время легли в основу работы профсоюза. Прежде всего, к ним относятся учреждение Медицинской и стоматологической клиники AMOSUP-PTGWO в 1974 году вместе с созданием Семейного медицинского и стоматологического плана (FMDP), чтобы заботиться о здоровье членов организации и их семьях.

Еще одной не менее важной программой стал План обеспечения благосостояния и взаимных пособий (WMBP), который начал действовать с 1975 года и был призван оказывать помощь морякам и их семьям в случае смерти, инвалидности или чрезвычайных ситуаций. Эта программа остается актуальной и по сей день.

В 1986 году капитан Грегорио Ока представил резервный пенсионный фонд для моряков, не имеющих аналогов в местной морской индустрии. Фонд учитывает контрактный характер занятости моряков, позволяя членам получать доступ к пенсионному фонду и пособиям, которые обычно не предоставляются контрактным рабочим.

Со временем морская индустрия стала предъявлять более высокие стандарты к конкурентоспособности, и AMOSUP начал активно участвовать в развитии сферы образования: к концу девяностых профсоюз основал Морскую академию, которая с успехом работает до сих пор. В первую очередь о ней и зашел разговор во время майского визита делегации AMOSUP в Санкт-Петербург.

ОБРАЗОВАНИЕ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

В Петербурге филиппинские коллеги побывали в Морском техническом колледже имени адмирала Д. Н. Сенявина. Директор колледжа Виктор Никитин ответил на вопросы зарубежных гостей и наглядно продемонстрировал применяемые методы и технологии обучения курсантов, включая современный тренажерный комплекс, используемый для подготовки судоводителей. В него входят несколько симуляторов, объединенных в единую сеть.

В свою очередь Конрадо Ока рассказал о деятельности морской академии, принадлежащей AMOSUP:

– Мы выпускаем механиков и судоводителей, практику ребята проходят либо на нашем учебном судне-пятидесятнике, приобретенном в Японии, либо на судне одного из наших спонсоров. Парусные суда мы не используем. Обучение кадетов полностью спонсируется судовладельцами. Договоренность заключается в том, что после получения диплома новоис-

печенный моряк должен определенное время проработать в компании, которая оплачивала его обучение.

Кроме того, в академии запущена программа обмена студентов из учебных заведений, расположенных в странах азиатского региона. Обычно время обучения иностранных студентов длится один год. Председатель РПСМ Юрий Сухоруков не исключил возможность наладить подобную практику и с российскими морскими учебными заведениями.

– Я мечтаю, чтобы филиппинская академия и наш колледж установили партнерские отношения. Для этого нужно выбрать подходящее время и организовать поездку руководства колледжа на Филиппины, ознакомиться на месте с методами обучения и технической базой академии. Но самое главное для РПСМ – лучше вникнуть в систему финансирования образования, когда судовладельцы оплачивают обучение курсантов, – говорит Юрий Сухоруков. – Не стоит забывать и о программе обмена. Подобный опыт будет полезен не только студентам, но и преподавателям. Мы со своей стороны сможем брать курсантов для прохождения обучения в соответствии с Полярным кодексом.

По мнению лидеров профсоюзов, помимо всего прочего такая практика поможет морякам быстрее преодолевать межкультурные барьеры и налаживать отношения в смешанных экипажах.

«МЫ ПООЩРЯЕМ РАБОТУ ЖЕНЩИН В МОРЕ»

Разговор о морском образовании не мог не затронуть вопросы гендерной политики морских учебных заведений и индустрии в целом. По словам председателя AMOSUP, ежегодно в академию поступает порядка 10 девушек, выпускается чуть меньше. При этом, как и в России, получив диплом об образовании, устроиться на работу девушкам-морячкам не так-то просто.

– В Европе с этим проблем нет – этот регион открыт для всего нового, поэтому найти работу морским специалистам там намного проще. У нас же многие судовладельцы до сих пор не могут освободиться от стереотипов и с завидным упорством нанимают на свои суда только мужчин. Хотя в последние годы в этом



В Морском техническом колледже им. адм. Д. Н. Сенявина лидеры РПСМ и AMOSUP обсудили вопросы морского образования

вопросе безусловно есть подвижки. Надеюсь, в скором времени положение все же исправится, – говорит Конрадо Ока.

Осознавая гигантский разрыв в гендерном статусе, который на протяжении многих лет оказывал неблагоприятное воздействие на женщин в морской индустрии, AMOSUP выступил за усиление гендерного равенства в судоходстве.

По мнению Конрадо Ока, гендерное равенство должно соблюдаться не только на борту судов, но и на берегу, расширяя права женщин-специалистов и их возможности построить морскую карьеру. Так, в настоящее время судоходная отрасль насчитывает порядка 1 200 000 моряков, но количество женщин при этом не превышает 2%, и показатель этот в последние годы растет слишком медленно.

Чтобы выразить твердую поддержку гендерного равенства на судах, AMOSUP начал проводить семинары в сотрудничестве с братскими профсоюзами, приглашая женщин-моряков в качестве участников. Такие мероприятия обычно проводятся в марте каждого года в рамках Международного женского месяца. AMOSUP старается повысить осведомленность среди моряков о борьбе с дискриминацией, сексуальными домогательствами и издевательствами. Все эти проблемы также нашли отражение и в коллективных договорах профсоюза.

– Мы поощряем работу женщин в море. Сейчас для нас в первую очередь важно выработать эффективную политику в отношении благосостояния женщин, которая, например, будет включать вопрос выплаты пособий по беременности и родам, урегулированный на законодательном уровне. Мы также задумались над идеей предлагать женщинам более короткие контракты и обеспечивать приоритет для повторного найма после родов, чтобы женщины-морячки смогли беспрепятственно совмещать заботу о семье и работу в море. А обеспечить им это смогут только человеческие и выполнимые законы, правила и положения, – считает председатель AMOSUP.

МАНИЛЬСКИЕ ПОПРАВКИ НЕ СТРАШНЫ

Ни для кого не секрет, что 1 июля 2017 года истекает срок реализации Манильских поправок к Международ-

ной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты (Конвенция ПДНВ-78/95), касающихся процедуры проведения медицинских осмотров и оформления медицинского свидетельства. И если Россия оказалась к этим требованиям не готова даже по истечению шестимесячного срока «прагматичного подхода», который был специально установлен Международной морской организацией (ИМО) для стран, не успевающих выполнить все необходимые преобразования, то филиппинские моряки вступление в силу новых правил толком и не заметили.

– Новые требования медосвидетельствования моряков, установленные конвенцией ПДНВ, никаких проблем у нас не вызвали. Перечень сертифицированных медучреждений создан на Филиппинах уже давным-давно и моряки проходят все необходимые процедуры только в организациях из утвержденного списка, – рассказывает помощник председателя AMOSUP Хосе Рауль Ламуг.

«MAGNA CARTA» И MLC

Недавно на Филиппинах одобрили законопроект «Magna Carta», направленный на повышение качества жизни филиппинских моряков и их семей. Законопроект содержит положения, улучшающие условия труда моряков, а также социально-экономическое положение их семей. Кроме того, билль направлен на улучшение условий найма и расширения возможностей для карьерного роста. Действие этого законопроекта распространяется на филиппинских моряков, нанятых или работающих в любом качестве на борту зарегистрированных на Филиппинах судов, участвующих как во внутренних, так и международных морских перевозках, а также на филиппинских моряков на борту иностранных судов.

В частности, «Magna Carta» предусматривает улучшение условий труда моряков. Речь идет о медицинском обслуживании, социальной защите, справедливых условиях найма и оплаты труда, минимальном и максимальном количестве рабочих часов и периодов отдыха.


– Необходимо отметить, что этот законопроект создает баланс внутри индустрии, обозначая не только права моряков, но и их обязанности, регулирует взаимоотношения между государством, работниками и работодателями. Кроме того, «Magna Carta» выступает в качестве локальной поддержки требований Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC), – говорит главный правовой эксперт AMOSUP Эммануэль Партидо.

Что касается новых требований MLC, направленных на обеспечение финансовых гарантий со стороны судовладельца в случае, если его экипаж окажется брошенным без зарплаты и средств к существованию, то и здесь у филиппинских моряков головной боли куда меньше, чем у россиян.

– Все судовладельцы обязаны оформлять этот вид страхования, в противном случае они не смогут получить или подтвердить свою лицензию. Контроль выполнения этих требований осуществляется на государственном уровне, – рассказывает Конрадо Ока. – Соблюдение требований MLC находится в интересах самих судовладельцев, ведь они понимают, что в противном случае понесут большие убытки. А потому и нарушать эти правила желания у компаний не возникает.

ГЛАВНОЕ – ПОНИМАНИЕ И ПОДДЕРЖКА

Из года в год РПСМ и AMOSUP поддерживают и укрепляют как дружеские, так и рабочие отношения. Морские суда с филиппинскими моряками часто заходят в дальневосточные порты России, и около трех тысяч филиппинских моряков ежегодно бывают в единственном на Дальнем Востоке России Международном морском клубе.

Лишь малой толикой этого сотрудничества стала и договоренность между РПСМ и AMOSUP об оказании бесплатной медицинской помощи российским морякам в Давао, а именно – в Центре по социальному обслуживанию моряков. Но на этом организации останавливаться не собираются – впереди их ждет еще не один совместный проект, который сможет облегчить жизнь морякам двух стран. 



В ЖЕНЕВЕ ЗАЩИТИЛИ ЗАРПЛАТУ МОРЯКОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ПИРАТСКОМ ПЛЕНУ

В НАЧАЛЕ АПРЕЛЯ В ЖЕНЕВЕ РАБОЧАЯ ГРУППА ТРЁХСТОРОННЕГО КОМИТЕТА МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (ILO) ОБСУДИЛА СПОСОБЫ ЗАЩИТЫ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ МОРЯКОВ, ПОПАВШИХ В ПИРАТСКИЙ ПЛЕН. ОТ ИМЕНИ ТРУДЯЩИХСЯ ВЫСТУПАЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ITF, ОТ РАБОТОДАТЕЛЕЙ – МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ (ISF), ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВ – ПРЕДСТАВИТЕЛИ ГОСУДАРСТВ, РАТИФИЦИРОВАВШИХ КОНВЕНЦИЮ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (MLC-2006). В СОСТАВЕ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ITF ВО ВСТРЕЧЕ УЧАСТВОВАЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) ЮРИЙ СУХОРУКОВ.

Рабочая группа состояла из 12 человек, но в общей сложности вместе с наблюдателями участвовало 146 человек, что свидетельствует о повышенном внимании к рассматриваемому вопросу. Встреча стала логичным продолжением политики по защите прав моряков после вступления в силу поправок к Конвенции о труде в морском судоходстве. Напомним, что поправки коснулись финансовых гарантий по репатриации, а также компенсаций семьям моряков, погибших в море или ставших инвалидами. Теперь ILO вынесла на повестку дня другой большой для отрасли вопрос – пиратские нападения. Не секрет, что несколько лет

назад сомалийские пираты стали настоящим бичом судоходной отрасли. Благодаря слаженным действиям мирового сообщества удалось снизить масштабы бедствия. Однако окончательно искоренить проблему не удалось. Риск похищений членов экипажей и захвата судов сохраняется у берегов Западной Африки и в Южно-Китайском море, в последнее время стало поступать всё больше сообщений о нападениях на суда у берегов Сомали. Об инцидентах сообщали Международное морское бюро (IMB) и Центр информации о пиратстве (PRC). Случаи были самые разные: захват заложников, ограбления моряков, захват судов. Были и атаки, которые удавалось отбить. Всё это ставит вопрос о гарантиях не только безопасности, но и защиты заработной платы моряков на случай пиратского плена.

Представители правительства РФ выступили с предложениями по сохранению действия трудового договора на время нахождения моряка в плену, даже если истёк срок его действия, и сохранению за ним всех выплат и социальных гарантий. По сути, то же самое предложила и ITF, и после трёхдневных переговоров удалось согласовать эту позицию с позицией судовладельцев и свести в единый протокол.

– РПСМ полностью поддерживает предложенные изменения. Моряк должен знать, что даже если он попал в плен, за ним сохраняются все выплаты и социальные гарантии, а его семья не останется без поддержки, – говорит Юрий Сухоруков.

Итогом рабочей группы стало предложение по изменению стандартов MLC-2006. В частности, стандарт A2.1 решено дополнить параграфом 7, который гласит, что каждое государство,

ратифицировавшее Конвенцию, должно принять законы или нормативные акты о том, что контракт моряка не может быть прекращён, пока тот находится в плену в результате пиратского нападения или вооружённого ограбления. Стандарт A2.2 также предложено дополнить параграфом 7, который гласит, что пока моряка удерживают в неволе в результате пиратского нападения или вооружённого ограбления, его зарплата и все социальные гарантии и обязательства, прописанные в трудовом договоре, сохраняются за моряком до тех пор, пока он не будет освобождён и успешно репатрирован в соответствии со Стандартом A2.5. Решения рабочей группы будут направлены в Трёхстороннюю комиссию для принятия дополнений в MLC-2006.

Российскому профсоюзу моряков приходилось сталкиваться со случаями, когда судовладелец отказывался платить морякам, пока они находились в плену. Так, в 2009 году вооружённая группа, состоявшая из жителей Прибалтики, напала на сухогруз «Arctic Sea» в Балтийском море. Моряков удерживали в качестве заложников на судне, требуя у его владельца, компании Solchart, выкупа в размере €1,5 млн за освобождение теплохода и экипажа. История закончилась захватом судна военноморскими силами РФ и возвращением архангельских моряков домой, но без документов и зарплаты за те два месяца, что они находились в плену. В октябре 2009 года Solchart расплатилась с моряками, однако компенсацию выплачивать отказалась. Позже суд признал всех обвиняемых по делу о захвате судна виновными и обязал их компенсировать моральный ущерб каждому из пострадавших моряков. [↱](#)

ПИРАТСТВО И ВООРУЖЁННЫЕ НАПАДЕНИЯ В АЗИИ

I квартал 2017 года



20 ИНЦИДЕНТОВ
18 ВООРУЖЁННЫХ ОГРАБЛЕНИЙ
2 ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЯ

15 РЕАЛЬНЫХ НАПАДЕНИЙ

5 ПОПЫТОК НАПАДЕНИЙ

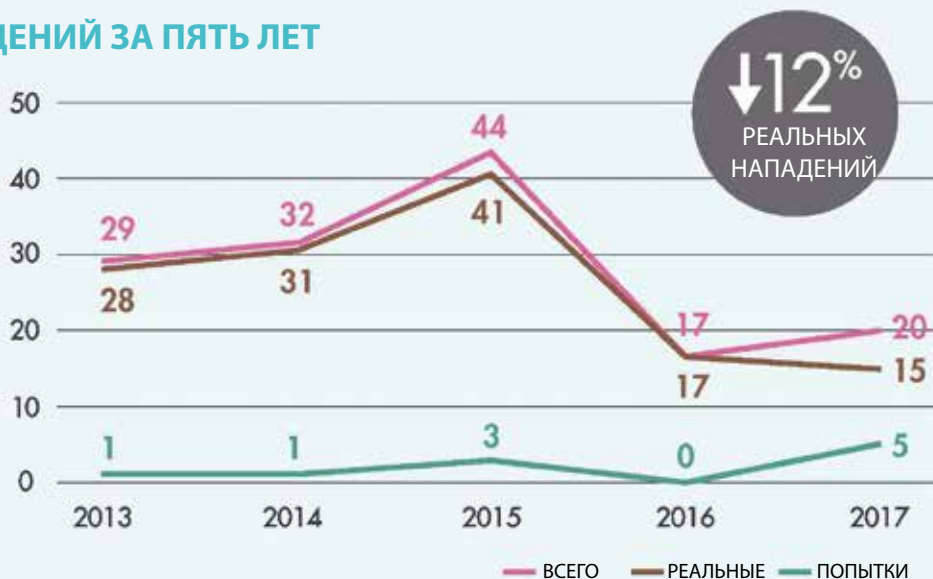
ГРАФИК ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЙ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА НЕУДАВШИХСЯ НАПАДЕНИЙ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ ОБ УСПЕШНОСТИ МЕР ЭКИПАЖЕЙ ПРОТИВ ЗАХВАТА СУДОВ

МЕСТО НАПАДЕНИЯ

12 ИНЦИДЕНТОВ ПРОИЗОШЛИ В ПОРТАХ И ВО ВРЕМЯ ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ

8 ИНЦИДЕНТОВ ПРОИЗОШЛИ ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ СУДНА



ПОХИЩЕНИЯ МОРЯКОВ в морях Сулу и Сулавеси в январе – марте 2017 года

ЛЕГЕНДА

- Реальные
- ▲ Попытки
- 📍 Центры информации о пиратах



ЗАМБОАНГА

Центр филиппинской береговой охраны на Минданао
Tel: (+63) 929686 4129 / (+63) 916626 0689
УКВ (VHF): **Channel 16, позывной ENVY**
E-mail: hcgdsww@yahoo.com

БОНГАО

Прибрежная станция мониторинга ВМС
Tel: (+63) 917774 2293
УКВ (VHF): **Channel 16**
E-mail: jointtaskgroupptt@gmail.com

ЛАХАД-ДАТУ

Командный центр Восточного Сабаха
Tel: (+60) 89863 181/016
Fax: (+60) 89863 182
УКВ (VHF): **Channel 16, позывной ESSCOM**
E-mail: bilikgerakanesscom@jpm.gov.my

3 РЕАЛЬНЫХ АТАКИ **2** МОРЯКА УБИТО **2** ОСВОБОЖДЕННЫ
10 МОРЯКОВ ПОХИЩЕНО **8** ОСТАЮТСЯ В ПЛЕНУ

3 ПОПЫТКИ АТАКИ СУДАМ «OCEAN KINGDOM», «DONGHAE STAR» И «PHU AN 268» УДАЛОСЬ ПРЕДОТВРАТИТЬ НАПАДЕНИЕ

РЕКОМЕНДАЦИИ СУДАМ

- По возможности перестроить маршрут
- Повысить бдительность
- Провести оценку риска
- Обратиться к «Лучшей практике по борьбе с пиратством»
- Постоянно находиться на связи

ВЫВОДЫ

- Увеличение общего числа инцидентов связано с увеличением числа попыток захвата судов. Реальных атак на суда стало меньше на 12%
- Неудавшиеся попытки свидетельствуют об успехах экипажа в отражении атак
- Опасения вызывают обстрелы судов, в результате которых моряки могут не только получить ранения, но и умереть

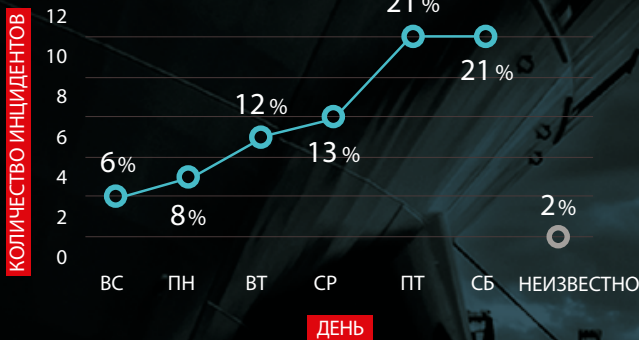
ПИРАТСКАЯ АКТИВНОСТЬ

в Гвинейском заливе за 2016 год

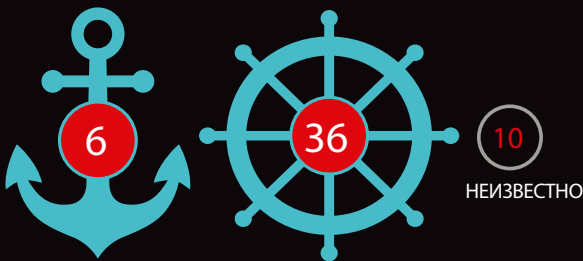
ВРЕМЯ СОВЕРШЕНИЯ НАПАДЕНИЙ



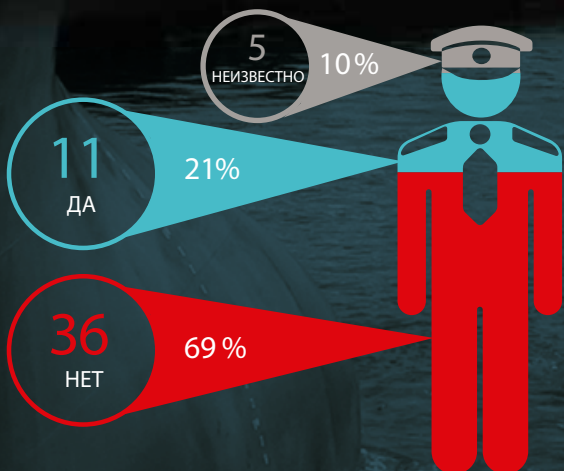
ДНИ СОВЕРШЕНИЯ НАПАДЕНИЙ



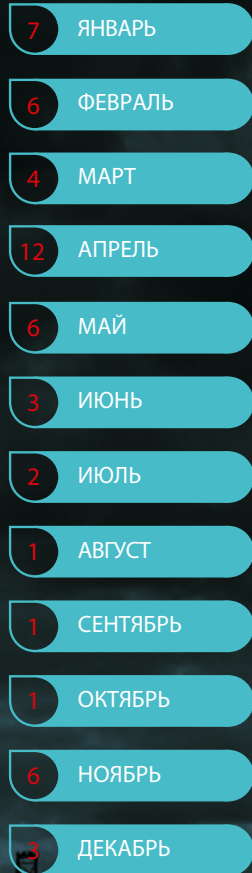
ПОЛОЖЕНИЕ СУДНА ВО ВРЕМЯ НАПАДЕНИЯ



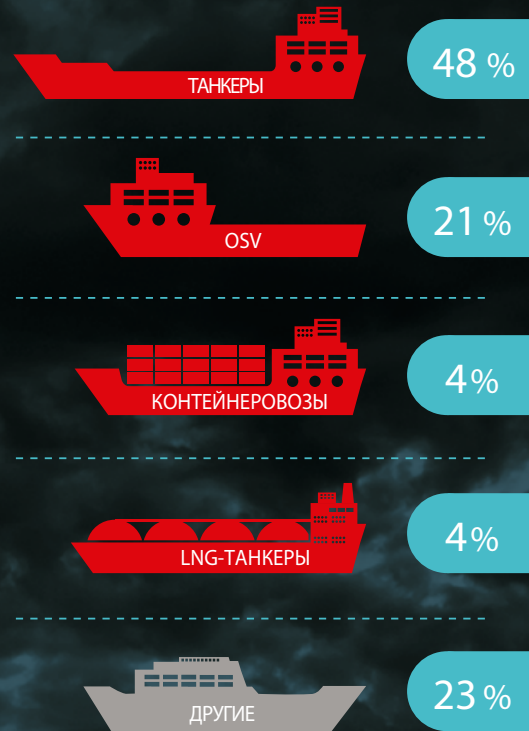
ПРИСУТСТВИЕ ВООРУЖЕННОЙ ОХРАНЫ



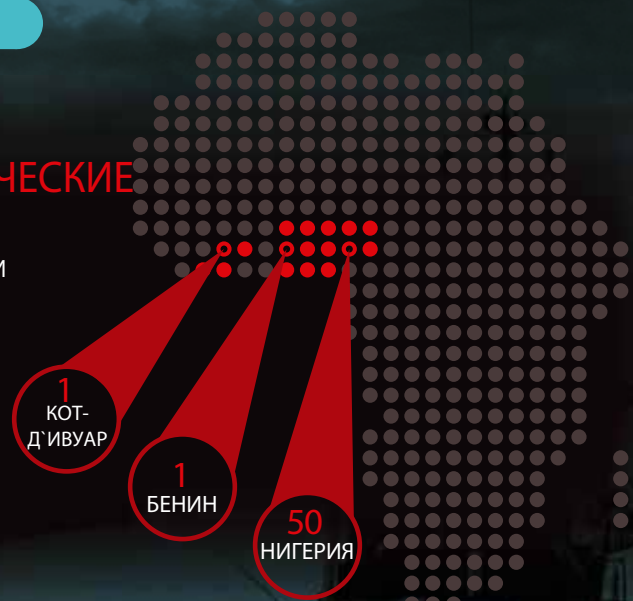
ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ СТАТИСТИКА НАПАДЕНИЙ



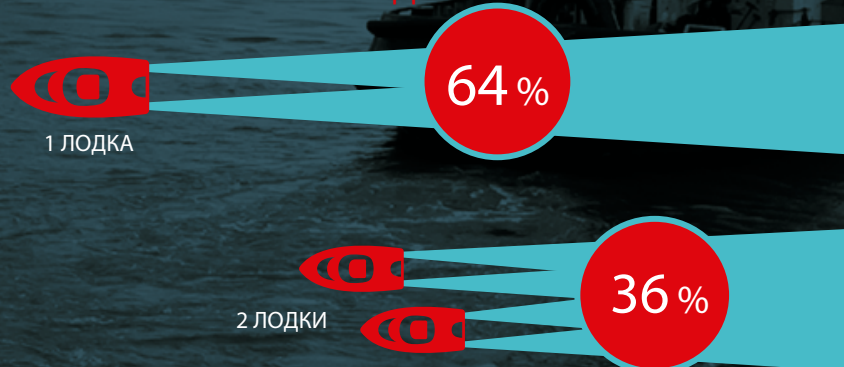
СУДА, АТАКОВАННЫЕ ПИРАТАМИ



ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ, ГДЕ ПРОИСХОДИЛИ НАПАДЕНИЯ



ЧИСЛО ПИРАТСКИХ СУДОВ



ПИРАТСКАЯ АКТИВНОСТЬ

в Гвинейском заливе за 2016 год

ЧИСЛО НАПАДАВШИХ

15 МАКСИМАЛЬНОЕ ЧИСЛО ПИРАТОВ

8 В СРЕДНЕМ

3 МИНИМАЛЬНОЕ

УСПЕШНОЕ ПОПАДАНИЕ НА БОРТ

52%

ВЫНУЖДЕННАЯ ПЕРЕСТРЕЛКА

38%
СЛУЧАЕВ

В ОБОИХ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ СЛУЧАЯХ НАПАДЕНИЯ **ВНЕ НИГЕРИЙСКОЙ ОЭЗ** БЫЛИ ЗАДЕЙСТВОВАНЫ **ПОХИЩЕННЫЕ СУДА**



СРЕДИ НАПАДЕНИЙ НА СУДА С ОХРАНОЙ **ТОЛЬКО НА ОДНО ИЗ НИХ** ПИРАТАМ УДАЛОСЬ ПОПАСТЬ

37%
СЛУЧАЕВ

ВСЕ ЭКИПАЖ СУМЕЛ УКРЫТЬСЯ В ЦИТАДЕЛИ

УЩЕРБ СУДНУ ВО ВРЕМЯ АБОРДАЖА

23%
СЛУЧАЕВ



КАПИТАНОВ ПОЧТИ ВСЕГДА БРАЛИ В ЗАЛОЖНИКИ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ОДНОГО НАПАДЕНИЯ, ГДЕ ПИРАТЫ ЗНАЛИ ДОЛЖНОСТИ МОРЯКОВ

ДОЛЖНОСТИ ПОХИЩЕННЫХ МОРЯКОВ



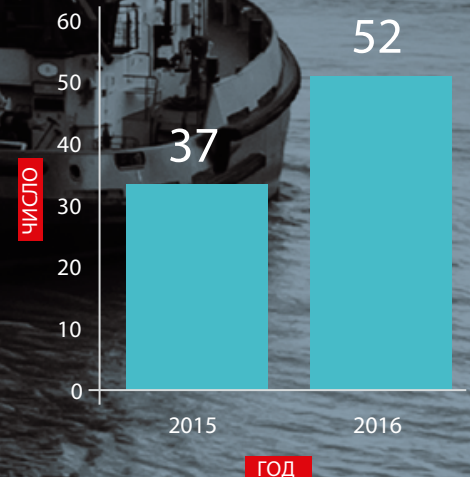
ВРЕМЯ УДЕРЖАНИЯ МОРЯКОВ В ПЛЕНУ

45 САМЫЙ ДОЛГИЙ СРОК
ДНЕЙ

28 В СРЕДНЕМ
ДНЕЙ

15 САМЫЙ КОРОТКИЙ СРОК
ДНЕЙ

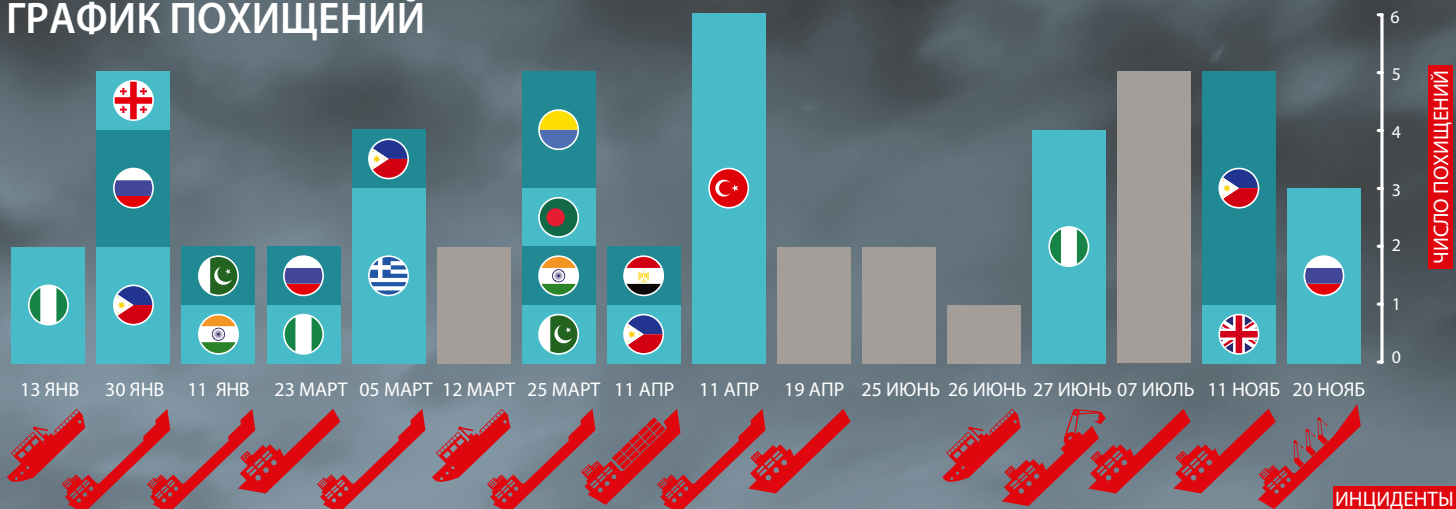
ЧИСЛО ПОХИЩЕННЫХ МОРЯКОВ



ПИРАТСКАЯ АКТИВНОСТЬ

в Гвинейском заливе за 2016 год

ГРАФИК ПОХИЩЕНИЙ



ФЛАГИ ГОСУДАРСТВ АТАКОВАННЫХ СУДОВ

«STREAMLINE»: ЭКИПАЖ СНОВА БРОШЕН

ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА ТЕПЛОХОДА «STREAMLINE» (ИМО 8866711, ФЛАГ КОМОРСКИЕ ОСТРОВА) СНОВА БРОШЕНЫ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ, НА ЭТОТ РАЗ – НА СУДОРЕМОНТНОМ ЗАВОДЕ В ХЕРСОНЕ. ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ ОНИ НЕ ВИДЕЛИ С ФЕВРАЛЯ, ДОЛГ УЖЕ ДОСТИГ \$90 ТЫС. ДЕНЬГИ НА ПИТАНИЕ ВЫДЕЛЯЮТСЯ С ПЕРЕБОЯМИ. ТАКАЯ СИТУАЦИЯ ПРОИСХОДИТ НЕ В ПЕРВЫЙ РАЗ, И ЕДИНСТВЕННЫЙ ВЫХОД – АРЕСТ СУДНА.

«Streamline» уже попадал в поле зрения Российского профсоюза моряков. В 2013 году во время рейда в Ростове-на-Дону моряки обратились за помощью в Азово-Донскую территориальную организацию (АДТО) РПСМ, после чего судно было арестовано. После подачи исковых заявлений в суд работодатель пообещал выплатить всю задолженность. Однако вместо этого теплоход просто «сбежал» из порта, а моряки, которые списались, не увидели никаких денег. Пока судно ходило в Турцию и Италию – почти год – повлиять на судовладельца не было возможности, но по возвращении на родину сразу попало под арест. В такой ситуации компания погасила долг по зарплате. Позже, в марте 2016 года, шесть моряков вновь обратились в АДТО РПСМ с жалобой на задолженность в размере около \$33 тысяч. Председатель территориальной организации Леонид Глушак оперативно провёл переговоры, и морякам выплатили задолженность.

В начале этого года назрел новый конфликт: судовладелец задолжал морякам \$19 тысяч. Как заявляет инспектор ИТФ в Новороссийске Ольга Ананьина, списавшимся в феврале морякам задолженность полностью не погасили, а в качестве платежа прислали фальшивый SWIFT.

Сейчас на борту находятся 12 членов экипажа – семь россиян и пять украинцев. Все российские моряки трудоустроивались через астраханский круинг «Арт Сияние», он же «Континент».

– Честно говоря, я не ожидала, что судно до сих пор эксплуатируется, оно ведь 1978 года постройки. Хозяин у судна не поменялся – это Виктор Скрипкин. Правда, изменилось название судовладельца, теперь это компания Megion Company LTD, – говорит Ольга Ананьина. – Учитывая, что несколько лет назад судно уже арестовывалось в Азове по той же самой причине, напрашивается вывод, что единственный способ получения задолженности по заработной плате с недобросовестного судовладельца – это арест.

Возможно, что конфликт исчерпает себя так же, как и предыдущие. Кто-то может подумать, что задержки зарплаты с периодичностью раз в два года – это не так уж часто. Однако Российский профсоюз моряков рекомендует два раза подумать, прежде чем трудоустроиваться на это судно.

«MD SHIPPING» ПРОДОЛЖАЕТ ОБМАНЫВАТЬ МОРЯКОВ

УКРАИНСКАЯ КОМПАНИЯ-СУДОВЛАДЕЛЕЦ «MD SHIPPING» ДАВНО ЧИСЛИТСЯ В ЧЕРНОМ СПИСКЕ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) И МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ (МФТ), ОДНАКО МОРЯКИ ПРОДОЛЖАЮТ УСТРАИВАТЬСЯ НА ЕЕ СУДА И, КАК РЕЗУЛЬТАТ, ОСТАЮТСЯ БЕЗ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ. ТОЛЬКО ЗА ЭТОТ ГОД В ОФИСЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РПСМ УСПЕЛИ ОБРАТИТЬСЯ ЭКИПАЖИ ТРЕХ СУДОВ КОМПАНИИ – «УОКОНАМА» (ФЛАГ ТОГО, ИМО 8223062), «VANCOUVER» (ФЛАГ ТОГО, ИМО 8101410) И «BARNET» (ФЛАГ СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИН, ИМО 8728828).


В последнее время экипажи на эти суда набирает компания «Agate Shipping», но по факту руководитель у организации тот же, что и у печально известной «MD Shipping» – Игорь Авраменко, который уже не первый год обманыва-

ет моряков, заставляя их практически бесплатно работать на старых, разбитых теплоходах.

Так, экипаж судна «VANCOUVER» обратился в Азово-Донскую территориальную организацию РПСМ из-за задержки заработной платы в несколько месяцев. На тот момент теплоход находился в Турции. Как только судовладелец узнал о правомерных действиях моряков, на судно с его стороны были направлены два представителя охраны компании, и намерения у них были отнюдь не добрые.

– Охрана была отправлена на судно, чтобы запугать моряков. К сожалению, дошло даже до рукоприкладства по отношению к старпому. Как только мы поняли, что жизни и здоровью моряков угрожает опасность, я тут же связался с российским консулом в Стамбуле. К счастью, он быстро отреагировал, и проблема была решена, – рассказывает председатель АДТО РПСМ Леонид Глушак. – В результате 7 человек списались в Стамбуле с полным расчётом по заработной плате. Остальным судовладелец пообещал выплатить зарплату в Николаеве, но насколько я знаю, долг еще не погашен.

Шесть членов экипажа судна «BARNET» обратились в АДТО РПСМ в начале мая. Компания задолжала морякам более 30 000 долларов США. Судно задержано инспекцией государственного портового контроля (PSC) и стоит в порту Ростова. Что характерно, реакции на эти меры от судовладельца не последовало, и морякам остается только ждать. В таком же состоянии находится и экипаж т/х «УОКОНАМА»: моряки списаны без копейки заработной платы, из-за чего им пришлось инициировать судебные разбирательства.

– Практически все суда компании носят флаги стран, занесенных в чёрный список Парижского меморандума – Того и Танзании. Зарплата матроса и боцмана просто мизерная – 600 долларов США! И за нее моряки трудятся на судах, средний возраст которых составляет 30 лет. Непонятно, какими таинственными путями на эти корыта попадают российские моряки, но, скорее всего, через «всеядные» круинги, которые за деньги готовы отправить людей на галеры, – говорит инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананьина. 

ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ: ЭКСПЕДИЦИЯ К ОБСКОЙ ГУБЕ

НА ПРОТЯЖЕНИИ МНОГИХ ВЕКОВ ВНИМАНИЕ РУССКИХ УЧЕНЫХ, ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ГОСУДАРСТВЕННЫХ ДЕЯТЕЛЕЙ ПРИВЛЕКАЛИ БЕСКРАЙНИЕ И ПОКА ЕЩЕ НЕИЗУЧЕННЫЕ СЕВЕРНЫЕ ШИРОТЫ. ПЕРВАЯ СЕРЬЕЗНАЯ ПОПЫТКА ИЗУЧЕНИЯ АРКТИКИ, ПРИЗВАННАЯ ИССЛЕДОВАТЬ ВОДЫ ТИХОГО ОКЕАНА И ПОДТВЕРДИТЬ НАЛИЧИЕ ПРОЛИВА МЕЖДУ АЗИЕЙ И АМЕРИКОЙ, БЫЛА ПРЕДПРИНЯТА В ДЕКАБРЕ 1724 ГОДА – ПЕРВАЯ КАМЧАТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ. ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII ВЕКА РОССИЯ СНАРЯДИЛА ВТОРУЮ КАМЧАТСКУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ, ПОЗДНЕЕ ПОЛУЧИВШУЮ НАЗВАНИЕ ВЕЛИКОЙ СЕВЕРНОЙ. ЕЕ ОСНОВНОЙ ЗАДАЧЕЙ СТАЛИ ПОИСКИ БЕРЕГОВ СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ И ЗЕМЕЛЬ, РАСПОЛОЖЕННЫХ МЕЖДУ КАМЧАТКОЙ И ЯПОНИЕЙ. ОТКРЫТИЯ, СДЕЛАННЫЕ ЗА ВРЕМЯ ЭТОЙ ЭКСПЕДИЦИИ, ИМЕЛИ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРАВИЛЬНЫХ НАУЧНЫХ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ О СЕВЕРЕ, А ИМЕНА ВЕЛИКИХ ШТУРМАНОВ, УЧАСТВОВАВШИХ В ОСВОЕНИИ СЕВЕРНЫХ ШИРОТ, ПРОГРЕМЕЛИ НА ВЕСЬ МИР. В ИХ ЧИСЛЕ ОКАЗАЛСЯ И СТЕПАН ГАВРИЛОВИЧ МАЛЫГИН – КОМАНДИР ДВИНСКО-ОБСКОГО ОТРЯДА ЭКСПЕДИЦИИ. ИМЕНЕМ ЭТОГО РУССКОГО ИССЛЕДОВАТЕЛЯ КОМПАНИЯ «СОВКОМФЛОТ» НАЗВАЛА СВОЕ НОВОЕ СУДНО, ПРЕДНАЗНАЧЕННОЕ ДЛЯ РАБОТЫ В СУРОВЫХ УСЛОВИЯХ СЕВМОРПУТИ.

КАК УСТРОЕН КОМПАС?

Год рождения Степана Гавриловича Малыгина не установлен. Известно лишь, что в 1711 году он учился в Московской навигацкой школе, в 1717 году окончил ее и был направлен на флот гардемаринном. Через 11 лет Малыгина произвели в унтер-лейтенанты.

Работая на различных судах, ходящих из Балтийского моря в Баренцево, Малыгин получил хорошую морскую подготовку и вскоре стал крупнейшим специалистом штурманского дела. В 1731 году он предоставил в Академию наук свой труд – первое в русском флоте руководство по навигации. В нем Малыгин подробно описал устройство морского компаса и пра-

вила пользования, дал общее понятие о градусной сетке глобуса, объяснил методы плавания при помощи плоских и меркаторских карт. Описание метода судовождения по редукционной карте Малыгин составил на высоком по тем временам научном уровне. Книга получила положительный отзыв Академии наук и была издана к 1733 году.

В феврале 1734 года по инициативе президента Адмиралтейств-коллегии (высшего органа управления военно-морскими делами в России XVIII века) адмирала Николая Федоровича Головина для подготовки штурманов военно-морского флота была учреждена Штурманская рота. Малыгина назначили в нее преподавателем.

Однако не прошло и двух лет, как Степан Гаврилович вынужден был прервать свою работу в Штурманской роте: в 1735 году его послали в Вятскую губернию для сбора денежной казны,

а затем отозвали из этой команды и в начале 1736 года назначили начальником Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции. Препятствия командиров отряда – Муравьева и Павлова, как не справившихся с порученным делом, отстранили от должности и отдали под суд. Обвинительными материалами служили их взаимные обвинения и доносы.

Адмиралтейств-коллегии не ограничилась одним лишь назначением Малыгина. Она приняла меры к обеспечению деятельности отряда, который должен был во что бы то ни стало провести запланированные исследования. Малыгину предписывалось организовать специальный сухопутный отряд для «постановки на побережье Обской губы приметных знаков» (маяков) и измерения расстояния между ними,



а также для поиска удобных мест стоянок и зимовок судов. Адмиралтейств-коллегия предписывала также укомплектовать экипаж наиболее крепкого коча¹ (а их у отряда было два – «Обь» и «Экспедицион») надежными людьми и весной выйти из Печоры к проливу Югорский Шар, куда планировали подойти боты² «Первый» и «Второй», построенные в Архангельске. Вступив возле Югорского Шара в командование всеми судами, Малыгин должен был выполнить картографическое описание побережья. В случае, если предусмотренные инструкцией задачи не удастся выполнить в одно лето, отряд Малыгина согласно указаниям остается на зимовку в удобном месте вблизи конечной достигнутой точки и продолжает работу в следующую навигацию.

НА ГРАНИ ПРОВАЛА

Первоначально Малыгин готовил к плаванию коч «Экспедицион», на котором он отошел от деревни Келтицкой 25 мая. В устье Печоры, у мыса недалеко от деревни Соколицы, коч сел на мель, и примерно через четыре дня его раздавило принесенным с моря льдом. Людей и продовольствие удалось спасти. Посланный капитаном Черевиным для расследования лейтенант Михаил Павлов установил, что виновником гибели судна являлся Малыгин, который, как сказано в рапорте, в силу своего упрямства «не послушал доброго совета», хотя офицеры предупреждали его о возможности приноса льдов с моря и советовали ему выслать на разведку карбас³. Вина Малыгина в гибели «Экспедициона» была явной. По морскому регламенту Черевину стоило арестовать виновного, но так как ожидать указа Адмиралтейств-коллегии пришлось бы долго, Черевин на свой страх и риск разрешил Малыгину продолжать плавание, отдав ему последнее пустозерское судно – коч «Обь». Вместе с тем Черевин потребовал от командира Двинско-Обского отряда в порядке искупления вины сделать все, чтобы

«экспедицию привести непременно до успешного конца». Боты «Первый» и «Второй» Малыгин встречал уже на борту коча «Обь».

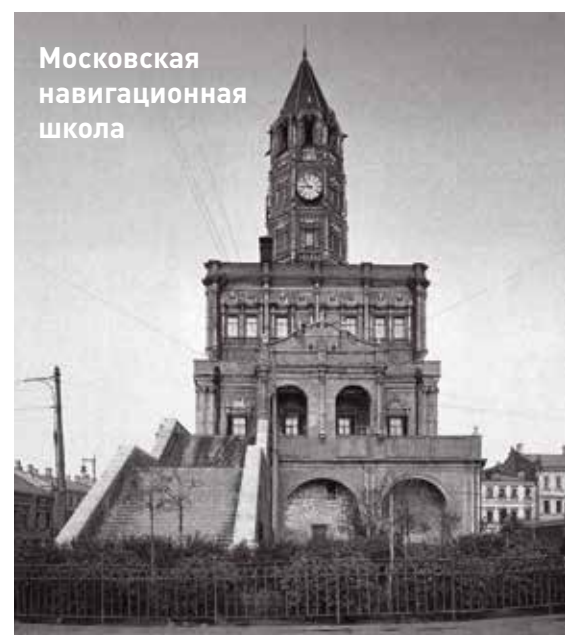
8 августа три оставшихся судна экспедиции направились к Югорскому Шару. Вскоре на горизонте показался остров Вайгач. В тот год морозы начались рано. По утрам приходилось отбивать лед у бортов. Казалось, что лучшее время безвозвратно упущено. Однако Малыгина не покидала надежда. Он послал на разведку к Карскому морю квартирмейстера Якова Иванова, который ничего утешительного не сообщил: на всем пространстве стояли сплошные льды.

Через три дня Малыгин перебрался на бот «Первый», а коч «Обь» был отдан под команду лейтенанту Ивану Сухотину, который должен был идти в Архангельск, производя по пути опись северного берега Поморья.

После того, как коч «Обь» отправился в путь, Малыгин продолжал бесцельно ходить по проливу, лавируя среди густого льда. 25 августа отряду все же удалось войти в Карское море, еще не совсем освободившееся от ледяного покрова. До острова Арестного боты продвигались тяжело, и вскоре бросили якоря в бухте острова Местного. Спасая суда от надвигавшихся льдов, моряки беспрестанно отпихивали шестью льдины, напивавшие на берег. Дважды за эти дни Малыгин высылал подштурмана Великопольского и кормщика Юшкова с карбасом на поиски удобного для отстоя речного устья, но они смогли обнаружить только мелкие речки.

ПЕРВАЯ ЗИМОВКА

В начале сентября погода резко изменилась: подул сильный отжимный ветер, и лед стал отходить от берега. Когда мимо острова Местного прошли два судна промышленников, направлявшихся из Пустозерска к Ямалу, Малыгин созвал совет офицеров и кормщиков, который высказался за немедленное продолжение похода. 6 сентября боты подошли к западному берегу Ямала, где запаслись



Московская навигационная школа

свежей водой и дровами. Дальше пришлось продвигаться на веслах: мешали штиль с густым туманом и встречное течение, идущее вдоль берега Ямала. Через три дня боты уперлись в сплошную ледяную кромку, борьба становилась бесполезной. Когда попытка продвигаться к северу провалилась, Малыгин отдал приказ идти в устье реки Кары.

Из-за позднего выхода в Карское море экипажи не достигли даже широты, на которой побывали Муравьев и Павлов, и вынуждены были вернуться назад, хотя командир отряда стремился к цели намного энергичнее своих предшественников. Сразу же после совещания с офицерами Малыгин повел боты на восток, однако уже на следующий день суда остановили надвигающиеся с севера льды и моряки повернули к реке Каре, хотя находившиеся на мачте дозорные заметили на северо-востоке какую-то землю, весьма заинтересовавшую путешественников. Очевидно, она им привиделась. 18 сентября боты вошли в приток реки Кары, речку Трехозерную, где были разгружены и растакежены. Так закончился полный опасностей и риска поход западного отряда Великой Северной экспедиции в 1736 году.

¹ Коч – мореходное парусное судно северных и сибирских промышленников.

² Бот – небольшое одномачтовое судно водоизмещением до 60 тонн.

³ Карбас – большая лодка для рыбного промысла (на Белом и Баренцевом морях).

Остаток сентября, весь октябрь и ноябрь члены отряда занимались подготовкой к зимовке. 1 декабря, когда жизнь вошла в нормальную колею, Малыгин и Скуратов с командой уехали в Обдорск, оставив на судах подштурмана Великопольского, кормщиков, лекаря, четырех переводчиков и четырех других членов экипажа. В Обдорске Малыгин встретился с командиром Обского отряда Овцыным, с которым договорился о дальнейших действиях для достижения главной цели – поиска входа в реку Обь.

7 ноября 1736 года из устья Кары к месту зимовки экипажа экспедиции пришел геодезист Василий Селифонтов, посланный из Пустозерска для описания Ямала и Обской губы. Доложив о цели своего путешествия, Селифонтов представил журнал наблюдений с 18 рисунками и планами, на каждом из которых обозначались определенные участки берега, впадающие в море речки, глубины небольших заливов и бухт, а также маяки, которые геодезист расставил по западному и северному берегам Ямала. Данные Селифонтова легли в основу карты Малыгина, составленной в 1737 году, они оказали влияние на всю последующую картографию.

В середине марта 1737 года Малыгин повторно направил Селифонтова для описи Обской губы и обследования острова Белого. Сведения об этой второй поездке неточны и скупы, отчасти их дополнил рапорт Малыгина. По его сообщению, Селифонтов дважды ходил из Обдорска на остров Белый. Первую поездку он совершил весной 1737 года, прошел на оленях вглубь острова 50 верст и вернулся из-за отсутствия корма; второй раз – летом на шлюпке и оленях. Об острове Белом Селифонтов писал так: «места самые голые, токмо около озер малая трава».

ДОСТИЧЬ ГЛАВНОЙ ЦЕЛИ

Малыгин и Скуратов, пополнив запасы продовольствия и отдохнув, в начале мая 1737 года вернулись на зимовку в Трехозерную. Через месяц река Кара освободилась ото льда, как и Карское море, и уже 19 июня план предстоящего похода обсуждался на совете офице-

ров. Было решено, что выходить в море раньше 1 июля не имеет смысла. Экипажи судов продолжали готовиться к плаванию, оснащать и ремонтировать боты. Учитывая износ бортов, плотники усилили обшивку и сверх того смазали борты моржовым жиром.

В последний день июня отряд покинул Трехозерную и, произведя попутную опись реки Кары (подштурман Великопольский), направился в море. Из-за неожиданно подошедшего к берегу льда выйти из устья реки удалось только спустя шесть дней.

Журнальные записи показывают, что во время плавания моряками тщательно изучались морские течения и другие явления. Например, согласно отметкам Скуратова в журнале за 8 июля, характер движения воды в Байдарацкой губе тсвидетельствует о том, что в нее впадают «реки немалые». Десятого числа боты прошли мимо большого острова, очевидно, Левдиева, опись которого произвел подштурман Головин. Спустя две недели отряд прибыл в Мутный залив, попутно обследовав устье реки Юрибей.

Плавание проходило успешно, хотя в море все еще держался лед. За следующие сутки боты подошли к островам Шараповы кошки, где заметили первый маяк, сооруженный Селифонтовым. Второй маяк был обнаружен у реки Китовой. Затем маяки стали попадаться довольно часто, что вселяло уверенность в правильности принятого курса. Вскоре моряки заметили остров Белый, а через несколько часов на палубу одного из ботов поднялись геодезист Селифонтов и переводчик Хабаров.

Пройти по проливу между Ямалом и островом Белым оказалось очень трудно. Хотя Малыгин имел опись Селифонтова, план берегов и промеры глубин, продвижение было неуверенным; приходилось поминутно лавировать и часто бросать якорь.

Проход в Обскую губу из пролива, названного теперь его именем, Малыгин обнаружил лишь 12 августа, после пребывания в нем в течение 19 суток. Фарватер, проходящий в полутора милях от берега, оказался значительной ширины – 4 кабельтова. С северной стороны его ограничивали

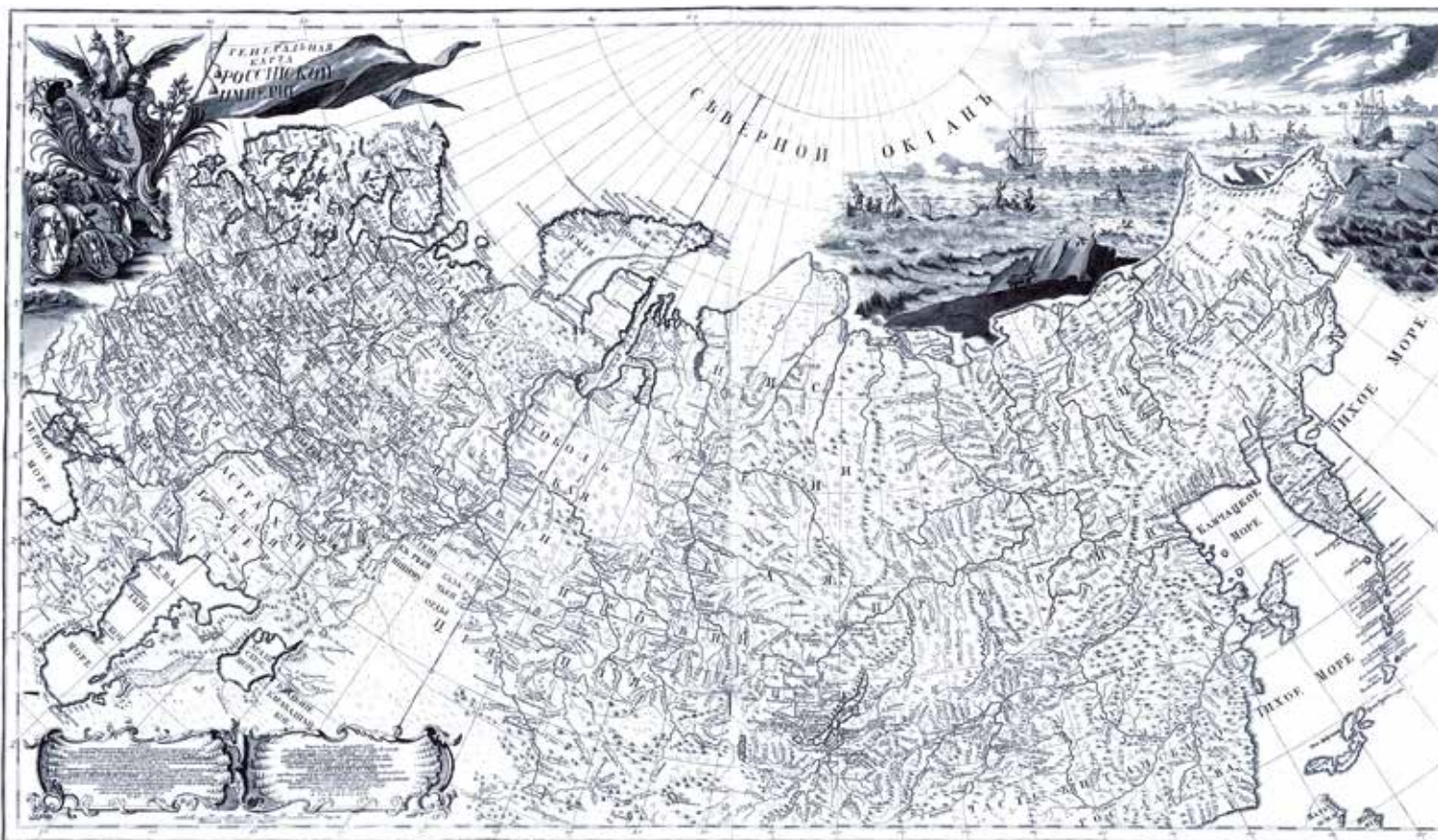
мели и сухие косы, Скуратовым этот пролив описан довольно подробно в форме лоцманского наставления мореплавателям.

17 августа 1737 года подгоняемые северным ветром боты вошли в Обскую губу, 23 сентября прибыли в Обдорск, а 5 октября суда дошли до Березова и стали на зимовку. Здесь Малыгин разместил участников экспедиции по квартирам, передал командование отрядом лейтенанту Скуратову, а сам отправился в Петербург докладывать Адмиралтейств-коллегии о проделанной работе.

«ПРЕПЯТСТВИЯ ВЕЛИКИ, А СРЕДСТВА – НЕДОСТАТОЧНЫ»

В феврале 1738 года Малыгин прибыл в Петербург, он привез с собой материалы работ отряда (журналы, карты и записи). Малыгин доложил Адмиралтейств-коллегии о результатах научных наблюдений и исследований и представил на утверждение отчет об израсходованных деньгах и продовольствии. За время плавания отряд Малыгина описал и нанес на карту все побережье от Югорского Шара до устья Оби, определил широты нескольких пунктов, произвел наблюдения над состоянием льдов, течениями, приливами и земным магнетизмом, определил судоходность впадающих в Карское море и Обскую губу рек, измерил глубину моря и Обской губы, установил возможность богатого промысла белого кита и другого морского зверя в прибрежной полосе Карского моря и в Обской губе, а также собрал много других полезных сведений.

К рапорту был приложен чертеж, озаглавленный «Меркаторская карта Северного океана с назначением берега от реки Печоры до реки Обь», (подписали лейтенанты Малыгин и Скуратов). Документ содержал информацию о глубинах у берегов Ямала и особенно в проливе между островом Белым и материком. Очертания южного берега Карского моря, как они были положены Малыгиным и Скуратовым, так без изменений и вошли в сводные карты Великой Северной экспедиции,



Карта России 1745 года

а оттуда попали во все карты мира. Кроме того, это была первая карта полуострова Ямал.

Адмиралтейств-коллегия высоко оценила результаты работ Малыгина и поручила профессорам Морской Академии составить на основании представленных им записей «экстракт», полезный для мореплавания. Характеризуя плодотворную и успешную деятельность Малыгина как полярного исследователя, известный русский мореплаватель Федор Литке писал, что Малыгин исполнил все, «что ему было положено», и отличился «всеми достоинствами, коими мы удивляемся в первейших и наиболее славнейших мореходах: решительностью и неутомимостью».

При этом не стоит забывать, что экспедиция была снабжена весьма примитивными мореходными инструментами, и методы наблюдений в то время были далеки от совершенства. По словам Федора Литке «...препятствия физические были столь велики, а, напротив, средства, им данные, столь

недостаточные, что более должно удивляться тому, что совершенно ими, нежели тому, что не сделано». Но несмотря ни на что, Малыгину удалось составить первую карту, которая дала более или менее верное представление о части побережья Северного Ледовитого океана. Ее использовали при составлении сводной карты Великой Северной экспедиции, а очертания южных берегов Карского моря в том виде, как они были определены Малыгиным, в течение долгого времени отображались на картах мира. Интересные и весьма разносторонние географические сведения, собранные Малыгиным о крае, до этого еще мало известном науке, принесли ему вполне заслуженную славу выдающегося полярного исследователя и мореплывателя. Большая их часть до сих пор не утратила своего значения.

Вместе с тем Адмиралтейств-коллегия смогла сделать еще один полезный вывод из опыта плаваний Двинско-Обского отряда: ограниченные технические средства при отсутствии портов

и более-менее благоустроенных гаваней делали нереальным использование морского пути из Архангельска в Обь. Не оправдался и расчет на прохождение всего маршрута за одну навигацию. Обнаружилась полная неподготовленность Сибири к возможным морским перевозкам. Этот вывод еще раз подтвердился в результате двухгодичного обратного плавания Скуратова и Головина из Оби в Северную Двину.


НОВАТОРСКИЙ ПОДХОД

Отчитавшись о работе отряда, Малыгин возвратился к практической подготовке специалистов штурманского дела, совмещая ее с плаваниями в Балтийском и Северном морях. В это же время Малыгин одним из первых предпринял попытку организовать курсантам плавательную практику, ходатайствуя перед Адмиралтейств-коллегией о предоставлении ему специального судна для плавания из Кронштадта в Архангельск и обратно с целью об-



обратился в Адмиралтейств-коллегию с просьбой предоставить ему вакантное место «капитана над Рижским портом». Уйти в отставку он, по-видимому, не мог, так как никакого состояния своей бескорыстной службой не нажил и вынужден был работать до последних дней своей жизни. Однако Адмиралтейств-коллегия не сразу удовлетворила его просьбу. Только через два года ему было предоставлено это место, и он вступил в исполнение обязанностей капитана порта.

Начавшаяся в 1756 году Семилетняя война, в которой Россия совместно с Австрией выступила против агрессивной Пруссии, застала Малыгина именно на этом посту. Как хороший организатор, он решительно и энергично действовал при отправке войск, снаряжения и продовольствия в район действий, а также при подготовке кораблей к военным операциям. В 1762 году Малыгин получил чин капитан-командора и одновременно был назначен начальником адмиралтейской конторы в Казани. Здесь, вдали от моря, оторванный от любимого дела, 1 августа 1764 года Малыгин скончался.

Выдающиеся заслуги русского мореплавателя и полярного исследователя Степана Гавриловича Малыгина, всю свою жизнь отдавшего служению отечеству и флоту, дали необходимый толчок в вопросах изучения русского Севера и навсегда вписали штурмана в историю арктического мореплавания. Так, имя Степана Малыгина было присвоено ледоколу, участвовавшему в поисках экспедиции Умберто Нобиле. В честь исследователя Арктики был назван пролив, отделяющий остров Белый от полуострова Ямал, самый северный мыс, течение и якорная стоянка на северном побережье полуострова Ямал. А с 2016 года имя штурмана Малыгина гордо носит одно из современных судов ледового класса, принадлежащих судоходной компании «Совкомфлот». 

По материалам книги Михаила Белова «История открытия и освоения Северного морского пути» (1956 г.)

**ФЕДОР ЛИТКЕ:
МАЛЫГИН ИСПОЛНИЛ
ВСЕ, «ЧТО ЕМУ
БЫЛО ПОЛОЖЕНО»,
И ОТЛИЧИЛСЯ
«ВСЕМИ
ДОСТОИНСТВАМИ,
КОИМИ МЫ
УДИВЛЯЕМСЯ
В ПЕРВЕЙШИХ
И НАИБОЛЕЕ
СЛАВНЕЙШИХ
МОРЕХОДАХ:
РЕШИТЕЛЬНОСТЬЮ
И НЕУТОМИМОСТЬЮ».**

учения штурманских учеников. Адмиралтейств-коллегия приняла это предложение и выделила в распоряжение Малыгина фрегат «Амстердам Галей» и сорок учеников. Однако поход, назначенный на 1739 год, не состоялся, так как в результате обострения отношений между Россией и Францией в Балтийском море появился французский военный флот. К сожалению, в 1740 году «Амстердам Галей» ушел в плавание и во время бури у острова Борнхольм потерпел крушение.

КАПИТАН РИЖСКОГО ПОРТА

В начале пятидесятых годов Степана Малыгина назначили командиром судна «Рафаил», однако к тому моменту он прослужил во флоте уже около 35 лет и здоровье его заметно пошатнулось. По этой причине в 1751 году он



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

**Председатель Федерации
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПА)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная)
организация

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

Территориальное объединение
организаций профсоюзов
Юга России

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

ТИХООКЕАНСКАЯ

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета
АНОХИН Вячеслав Сергеевич
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309
Тел./факс: (846) 221-24-11
E-mail: samara@sur.ru
Почтовый адрес: 443099,
г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ

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

МОСКОВСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная
организация РПСМ
Петропавловск-Камчатский,
пл. Щедрина, д. 1
Тел./факс: +7(415) 43-40-42
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород
Представитель
ГОРИН Сергей Вениаминович
Тел./факс: +7 831 422 02 60,
моб.: +7 920 257 94 24

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

Председатель
БОЕВ Артем Геннадьевич
Севастополь, пр. Нахимова,
д. 15, офис 14.
Тел./факс: (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

КРАСНОДАРСКОЕ

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





РПСМ ПОДДЕРЖАЛ ВОЗРОЖДЕНИЕ МОРСКОГО МНОГОБОРЬЯ

27 МАЯ В АКВАТОРИИ НЕВЫ, ПРИЛЕГАЮЩЕЙ К РЕЧНОМУ ЯХТ-КЛУБУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, ПРОШЛА ПАРУСНАЯ РЕГАТА «КУБОК ПАМЯТИ АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА». В СОРЕВНОВАНИЯХ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ МОЛОДЫЕ СПОРТСМЕНЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГСКИХ ВУЗОВ, А ТАКЖЕ ГОСТИ ИЗ НИЖЕГОРОДСКОГО УНИВЕРСИТЕТА РЕЧНОГО ФЛОТА И КОМАНДА КЛУБА ЮНЫХ МОРЯКОВ ИЗ НАРВЫ (ЭСТОНИЯ), ВСЕГО – ВОСЕМЬ КОМАНД. СРЕДИ НИХ ВЫДЕЛЯЛИСЬ ТРИ ЭКИПАЖА – НА ИХ ФОРМЕ И ПАРУСАХ СТОЯЛ ЛОГОТИП РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ). ВСЁ ПОТОМУ, ЧТО ИМЕННО ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ПРОФСОЮЗА КОМАНДАМ ГУМРФ ИМ. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА УДАЛОСЬ ПОШИТЬ СЕБЕ ФОРМУ, ЗАКУПИТЬ ПАРУСА И НЕОБХОДИМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ШЛЮПОК.

Хоть погода в день мероприятия выдалась по-питерски прохладной, сами соревнования были жаркими. В итоге напряжённой борьбы победил один из экипажей ГУМРФ с капитаном и рулевым Никитой Зубовым, второе место у команды Дениса Карпеева, ещё одного «макаровца». Третью ступень пьедестала поделили эстонцы и нижегородцы.

Морское многоборье – это «профильный» вид спорта будущих моряков. Помимо гребли и парусной гонки на ялах оно включает в себя также плавание, бег и стрельбу. В советское время этот вид спорта был распространён, даже проводились ежегодные спартакиады. Однако после распада Советского союза традиции были забыты.

– Сейчас морские вузы постепенно возвращаются к многоборью, – рассказывает старший преподаватель кафедры физического воспитания ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова Виктор Курься, тренирующий многоборцев. – И наша Академия – не исключение.

Решение о создании секции было принято в прошлом году. Однако отсутствие должного финансирования вынудило ректора ГУМРФ Сергея Барышника обратиться за помощью в РПСМ. Профсоюз с готовностью поддержал инициативу.

– Секция не начала бы работать без поддержки РПСМ, – рассказывает Виктор Курься. – Благодаря профсоюзу были закуплены спасательные жилеты, форма, пошиты два современных паруса. В нашу команду входят курсанты судоводительского факультета. Костяк составляют учащиеся 2-3 курсов, многие из которых ещё до создания секции вступили в профсоюз.

Занятия морским многоборьем не только воспитывают приверженность здоровому образу жизни, но и необходимые для будущей профессии качества: устойчивость к качке, привычку работать в коллективе и замкнутом пространстве. Летом ребята тренируются на открытой воде, зимой – на специальных тренажёрах – концептах, которые задействуют почти все группы мышц. По словам Виктора Курьсы, если бы такие тренажёры ставили на судах, то они не только приносили больше пользы, чем обычная беговая дорожка, но и давали возможность проводить соревнования. Специальная программа, установленная в тренажёрах, позволяет выводить данные о скорости «гребли» на монитор компьютера. Для удобства каждый концепт отображается в виде условной «шлюпки», и когда два или более моряков имитируют греблю, на экране видно, кто кого обгоняет.

Занятия на концептах в спортзале позволяют не потерять хватку и выйти на открытую воду подготовленными. Итоги прошедшей регаты подтверждают эффективность данного метода. Стоит отметить, что Никита Зубов и Денис Карпеев начали заниматься морским многоборьем два года назад в период практики у острова Западный Берёзовый, и уже имели в своём активе победы и высокие места на городских соревнованиях.

– Занятия в секции помогли мне, когда я первый раз пошёл на плавательную практику на «Мире», – рассказывает Никита Зубов. – Я знал, как работать с парусами, и понимал, для чего нужно совершать те или иные действия – то есть уже не просто был «новичком», а чувствовал судно.

Впереди у ребят чемпионаты города и России. Тренироваться команда Никиты Зубова поедет к Западному Берёзовому. Там же будет проходить семинедельная шлюпочная практика первокурсников.

– Я очень надеюсь, что РПСМ и дальше будет поддерживать секцию, – говорит Виктор Курься. – Ведь это не просто спорт – это, в первую очередь, популяризация морской профессии, а также возможность для курсантов почувствовать, что значит море. 📍



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**

25 ЛЕТ
В ЕДИНОЙ
КОМАНДЕ

WWW.SUR.RU

