

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU | № 5 (104) 2015

КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

КТМС: два года
в России

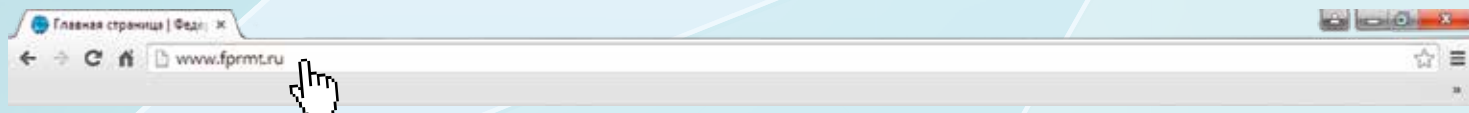
СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА

Отвечает ли СОУТ
интересам
российских моряков?


ПРОФСОЮЗНЫЙ ФРОНТ


Профсоюзы против
повышения
пенсионного
возраста







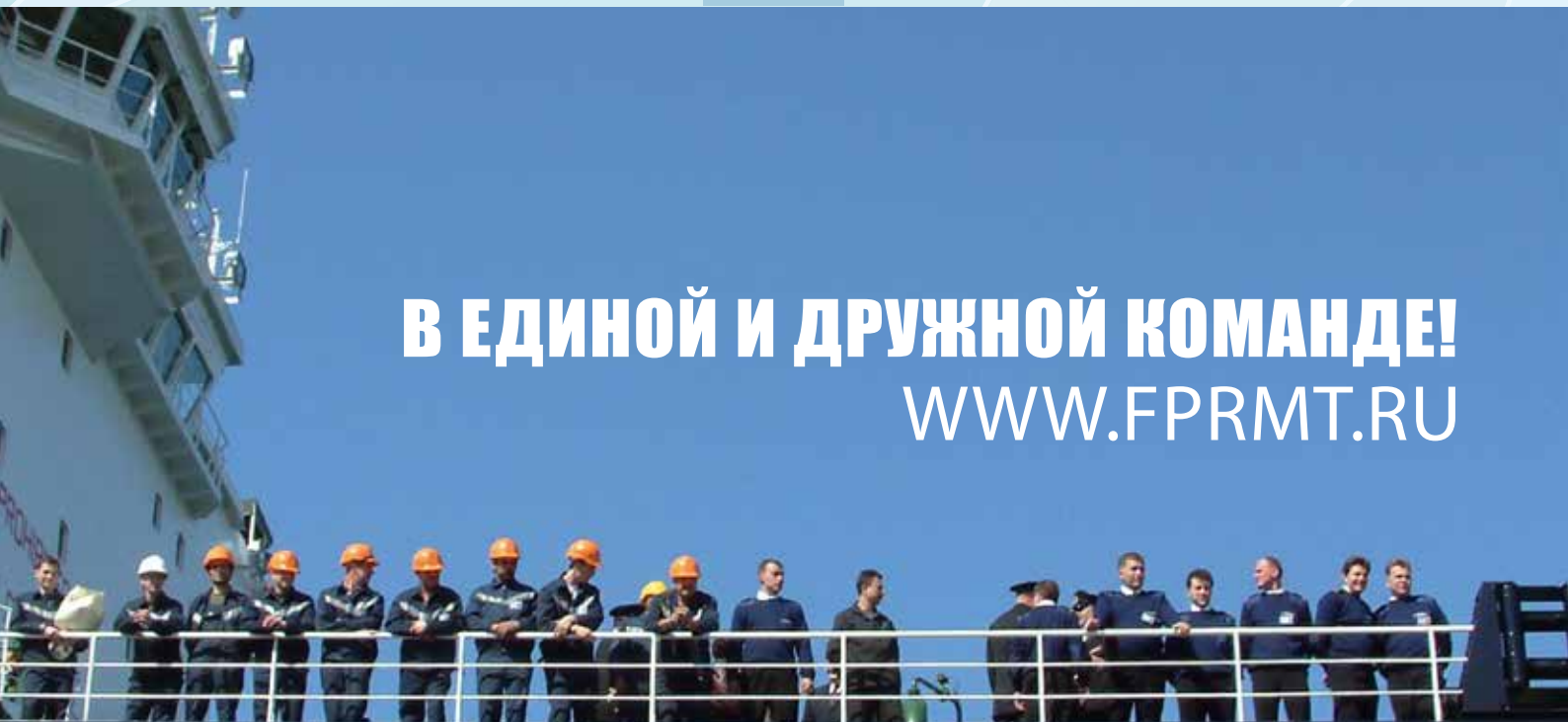
ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная


 О нас


 Членские
организации


 Профсоюзная
сторона РТК



В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!
WWW.FPRMT.RU

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

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

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

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Павлов Игорь Николаевич

**МОРЯКИ
ДОКЕРЫ
ЛОЦМАНЫ**



**ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Т/х «Тимофей Гуженко»

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
 Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
 Наталья Куликова
 Наталья Пан
 Ирина Устюменко

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

Дизайн, верстка
 Виктория Иванютина

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

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

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

Тираж 3000 экземпляров.
 Распространяется бесплатно.

КТМС
MLC

4 – 9 КТМС: два года в России

ВРЕМЯ РПСМ
SUR TIME

8 – 9 РПСМ и «Stolt Tankers B.V.» подписали колдоговор

У штурвала АДТО РПСМ новый «капитан»

За заслуги перед Отечеством и морской отраслью

СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА (СОУТ)
SPECIAL ASSESSMENT OF WORKING CONDITION

12-17 Отвечает ли СОУТ интересам российских моряков?

ЛЮДИ МОРЯ
SEA PEOPLE

20 – 21 Уйти на берег? Не вариант

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ
ACTIONS WEEK

25 – 27 Неделя действий – эффективный инструмент давления на недобросовестных судовладельцев



Труд рыбаков будет защищен стр. 22 – 24

ПРИЗВАНИЕ
AVOCATION

28– 31 «Рыцарь штурвала» Марат Слижевский: «В России необходимо создать независимую лоцманскую ассоциацию»

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**
ADDRESS BOOK

Профсоюзы против повышения пенсионного возраста стр. 18 – 19





КТМС: ДВА ГОДА В РОССИИ

20 АВГУСТА 2015 ГОДА ИСПОЛНИЛОСЬ ДВА ГОДА, КАК СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ) О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС) ВСТУПИЛА В СИЛУ. ПО МНЕНИЮ ИНСПЕКТОРОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ (МФТ) В РОССИИ, ПЛОДЫ КТМС НЕОДНОЗНАЧНЫ: С ОДНОЙ СТОРОНЫ, ЕЕ ПРИНЯТИЕ ПОВЫСИЛО ПРАВОВУЮ ГРАМОТНОСТЬ МОРЯКОВ, С ДРУГОЙ, ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ ОСТАЛОСЬ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО ТЕМ ЖЕ, ЧТО И ДО ЕЕ ПРИНЯТИЯ: «НЕДОБРОСОВЕСТНЫЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ КАК НЕ ВЫПЛАЧИВАЛИ ЗАРПЛАТУ МОРЯКАМ, ТАК И НЕ ВЫПЛАЧИВАЮТ», – ГОВОРИТ КООРДИНАТОР МФТ В РОССИИ СЕРГЕЙ ФИШОВ.

Напомним, КТМС была принята на 94-ой морской сессии Международной конференции труда 23 февраля 2006 года. Конвенция, которую еще называют «Билль о правах моряков», призвана обеспечить членам экипажей морских судов достойные условия труда, оплаты, социальные гарантии во время работы в море и на берегу. Сегодня число ратифицировавших конвенцию государств достигло 67, что представляет собой более 80% мирового валового тоннажа.

КТМС стала четвертым столпом морского правового регулирования

наряду с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (SOLAS), Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL), Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (STCW).

На вопрос, произошли ли изменения в отрасли с шестилетием КТМС по миру, можно однозначно ответить «да». Многие судовладельцы значительно улучшили минимальные стандарты на борту своих судов. К тому же КТМС стала реальным инструментом для задержания судов в случае невы-

платы зарплаты морякам. Кроме того, Конвенция заставила судовладельцев соблюдать режим работы и отдыха моряков на судне.

КАК ИЗМЕНИЛОСЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Нужно понимать, что на нынешний момент в Российской Федерации нормы КТМС полностью не реализованы в российском законодательстве. В нашей стране существовала своя правовая база, регулирующая многие аспекты труда в морской отрасли. Некоторые

законы, нормативные акты и положения соответствуют нормам Конвенции, другие – нет. Российский профсоюз моряков (РПСМ) ведет активную работу с министерствами и ведомствами по имплементации КТМС в законодательство страны в полном объеме.

Одно из требований – это установление ответственности судовладельцев за несоблюдение юрисдикции РФ на морских судах, плавающих под российским флагом. Напомним, что согласно международным требованиям, на судне должны действовать законы той страны, под чьим флагом оно работает.

Распространены случаи, когда российский владелец передает судно в управление иностранному лицу, которое в свою очередь привлекает иностранную круинговую компанию и моряков вынуждают работать по иностранным правилам, даже если флаг, под которым работает судно, – российский. Практика эта противозаконна, следствием является подписание моряком трудового договора, не соответствующего российскому законодательству. В случае спорных ситуаций, связанных с невыплатой зарплаты, судовладелец пытается избежать ответственности, перекладывая её на круинг.

РПСМ добивается принятия законодательства об административной или уголовной ответственности за нарушения, которые законом сегодня не предусмотрены.

Не приведено в соответствие с нормами КТМС право на досрочное прекращение трудовой деятельности, то есть моряк не может списаться с судна раньше, чем через 2 недели – срока, установленного Трудовым кодексом РФ. Напомним, согласно п. 6 Стандарта 2.1 «Трудовые договоры моряков» минимальный срок окончательного списания с судна, предусмотренный нормами Конвенции, составляет 7 дней. Причиной списания моряка с судна в более короткие сроки могут стать непредвиденные обстоятельства (семейные, личные и состояние здоровья).

По российскому законодательству, в случае утраты или затопления судна предусмотрены определенные выплаты морякам за потерю личных вещей. В КТМС есть аналогичная норма, но в

ней также говорится, что моряку положена компенсация за потерю работы. В течение определенного срока ему выплачивают пособие по безработице, возникшей не по его вине. В российском законодательстве есть так называемое понятие «простой». Когда штатный член экипажа находится в резерве и получает около 70% от оклада. В этом случае можно говорить о соответствии российских норм требованиям Конвенции.

Окончательно не решен вопрос с лицензированием круинговых компаний. По действующим правилам компании, которые трудоустраивают российских моряков на суда под иностранный флаг, проходят обязательное лицензирование. Круинги, осуществляющие наем членов экипажа на суда под российский флаг, не обязаны проходить процедуру лицензирования. На деле тем и другим видом трудоустройства занимаются одни и те же компании, а потому в РПСМ считают, что система лицензирования должна быть единой для всех. И хотя система в этой части соответствует КТМС, не выполняются требования КТМС по ответственности круингов перед моряками за свои услуги.

НЕОБХОДИМО ПРЕДУСМОТРЕТЬ ЗАКОНОМ

По требованиям КТМС, невыплата заработной платы морякам является вопиющим нарушением норм Конвенции и является основанием для задержания выхода из порта судна, на котором нарушается данное трудовое право. Несмотря на то что задержания иностранных судов в российских портах по этому основанию уже происходят, в отношении российских судов такая мера не применяется.

Проблема заключается в том, что при задержании иностранного судна капитан порта руководствуется международным законодательством, а чтобы задержать российское судно, необходимо такое право предусмотреть законом. В Кодексе торгового мореплавания РФ все еще не указаны основания для задержания судна в связи с невыполнением требований КТМС, включая невыплату заработной платы. Что интересно, российское уголовное право предусматривает ответственность работодателя (а значит, и судовладельца)

за невыплату заработной платы. Редкие по сравнению с зарубежными портами задержания судов в российских портах связаны с тем, что в свое время Минтранс разослал разъяснение, где было сказано, что «основанием для этого может стать только угроза здоровью и жизни членов экипажа».

Многие требования Конвенции в России существовали до ее принятия в Трудовом кодексе РФ и Кодексе торгового мореплавания. Часть требований КТМС напрямую не относится к трудовым отношениям – это вопросы дипломатирования, прохождения медкомиссии и соцобеспечения моряков.

Так, например, законодательство в области социального страхования в стране соответствует нормам Конвенции. Наши моряки, работающие на судах под иностранным флагом, имеют право самостоятельно производить отчисления в ПФР и после выхода на заслуженный отдых получать пенсию.

Решен также вопрос с репатриацией моряков. За это отвечают два ведомства – Федеральная миграционная служба (ФМС) и Министерство иностранных дел (МИД) РФ. Осталось предусмотреть получение пособий для беременных женщин, которые работают на судах под удобным флагом, а именно: предоставить морячкам возможность вносить взносы самостоятельно и иметь право на помощь от государства.

КТМС В ПРАКТИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ

Возможно, кому-то покажется, что трудовые гарантии обязательны безо всяких конвенций, в то же время это – огромный шаг вперед для многих моряков. Существует ряд стран, где береговые работники не имеют таких гарантий, какими пользуются моряки.

«Прежде всего следует отметить, что Конвенция является огромным прорывом в области защиты прав моряков, мы наконец-то получили реальный инструмент, позволяющий обеспечивать юридически обоснованную помощь. За годы, прошедшие после ратификации, уровень правовой культуры моряков изменился в лучшую сторону. Если раньше приходилось объяснять, что такое КТМС и как она работает, то сейчас многие



Ольга Ананьина: «Конвенция является огромным прорывом в области защиты прав моряков, мы наконец-то получили реальный инструмент, позволяющий обеспечивать юридически обоснованную помощь».

моряки сами обращаются в капитании портов с просьбой о проведении инспекции на судах в связи с нарушением норм Конвенции», – говорит инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананьина.

Ее слова подтверждает председатель Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ Николай Суханов, по его мнению, подобные кампании повышают уровень правовой грамотности моряков.

«После того, как информация о проведении акции по борьбе с удобными флагами на Дальнем Востоке стала известна широкой общественности, нам стали чаще поступать звонки и сообщения от моряков, которые ранее списались с судов и не получили заработную плату», – рассказывает Суханов.

В то же время Ольга Ананьина отмечает, что многое зависит от желания портовых властей способствовать решению вопросов моряков, прибегая, в том числе, и к кардинальным методам. По ее словам, основное количество задержаний в Черноморском регионе осуществляется инспекторами Черноморского меморандума, которые опе-

ративно реагируют на каждый запрос от моряков или от профсоюза.

«Довольно тяжело общаться с инспекцией Парижского меморандума в портах Ростов, Азов, Таганрог и особенно Астрахань. Как-то мне пришлось иметь неприятный разговор с инспектором государственной портовой инспекции одного из этих портов, он категорически не хотел задерживать проблемное судно, заявляя, что «ни о какой конвенции никогда не слышал». Реакция со стороны государств флагов неоднозначна – самое благоприятное взаимодействие у меня сложилось с регистром Белиза, который мгновенно реагирует на запрос и со своей стороны оказывает возможное давление на судовладельца», – отмечает инспектор МФТ Ананьина.

По ее наблюдениям, часто достаточно лишь упоминания о возможных санкциях, чтобы вопрос по задолженности решался в оперативном порядке, это и понятно: большинство судовладельцев опасается последствий в связи с задержаниями.

В подавляющем большинстве случаев при получении запроса от моряков

судно в этих портах может быть задержано только по коду 17 – устранение недостатков до выхода в рейс. Таким образом, судовладельцы, не нанося вред своему имиджу, могут избежать полного недопущения в порты действия Парижского меморандума. По правилам, если судно задерживается три раза, его впоследствии не пускают в эти порты.

ЗАДЕРЖАНИЕ СУДОВ ПО НЕВЫПЛАЧЕННОЙ ЗАРПЛАТЕ

Первые задержания по нарушениям норм Конвенции в части невыплаты заработной платы в России были произведены в порту Новороссийск: в сентябре 2013 года задержано турецкое судно «SHT HUSEYIN AKIL» (IMO: 8211801, флаг Молдовы), в декабре – немецкий балкер «Hermann Schoening» (IMO: 9413901, флаг Либерии), в 2014 году – «Don 4» (IMO: 9177399, флаг Мальты) и в марте 2015 года – «SEVASTOPOL» (IMO: 7822184, флаг Палау).

В марте 2014 года в порту Туанце было задержано судно «Alastair» (IMO: 7026613, флаг Молдовы), в 2015 – грузовое судно «El Condor pasa» (IMO: 9234202, флаг Панамы). В порту Темрюк в 2013 задержали «Maxim» (IMO: 8866319, флаг Белиза), «Azovskiy Veter» (IMO: 8230168, флаг Танзании) и в 2014 запрет на выход из порта был применен в отношении судна «Feofan Shokhirev» (IMO: 9094157, флаг Белиза).

В Керчи в «двоечниках» по соблюдению трудовых прав членов экипажа стало рефрижераторное судно «Nikolay Ustinov» (IMO: 9500326, флаг Сьерра-Леоне).

Как сообщает инспектор МФТ во Владивостоке Петр Осичанский, по итогам первого полугодия 2015 года свыше 10 обращений моряков привели к задержанию судов в рамках Конвенции МОТ 2006 о труде в морском судоходстве.

Теплоход «Самарга» (IMO: 8501402, флаг Камбоджи) был задержан в Токио порт-стейтконтролем с помощью координатора МФТ в Токио Фусао Охори. Теплоход «Нарва» дважды задерживался капитанами портов Холмск и Находка по рекомендации инспектора Осичанского. По его же заявлению капитан порта Владивосток

запретил выход в рейс двум судам: «ST. OLGA (PARTIZAN)» и «GLIER» до полного погашения задолженности в соответствии с требованиями Стандарта А 5.2.1 Конвенции МОТ 2006.

Осичанский также отмечает, что в первом полугодии 2015 года значительно увеличилось количество обращений моряков по проблемам с задолженностью по зарплатам сроком от 3 до 5 месяцев. Некоторые из обращений моряков решались силами МФТ и РПСМ методом переговоров с судовладельцами, другие – путем обращения в суд или прокуратуру.

Из последних задержаний по причине нарушений требований Конвенции: в середине сентября текущего года Фрунзенский районный суд Владивостока наложил арест на судно «Yeruslan». Эта мера стала необходима из-за задолженности по заработной плате морякам в размере свыше 4 млн. рублей. Обманутые члены экипажа обратились за помощью в июле 2015 года.

РПСМ отмечает, что в июле 2013 года судно «Yeruslan» попало в поле зрения широкой общественности во время Недели действий против удобных флагов. Специалисты МФТ и РПСМ были поражены не только мизерными зарплатами и смехотворными страховками, но и тем фактом, что возраст теплохода на тот момент составлял 46 лет, и оно все еще перевозило автомобили из порта Ниигата (Япония) в порт Находка (Приморский край).

ДВЕ ПЛОСКОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ КТМС

По словам инспектора МФТ в Калининграде Вадима Мамонтова, существуют две плоскости применения КТМС: отечественная и зарубежная.

«Как мы видим, по фактам и публикациям в СМИ, по наблюдениям своих коллег в МФТ, практика применения за рубежом достаточно успешная, там инспекции государственного и портового контроля очень тщательно проводят проверки. Немаловажная деталь во время процедуры – уточнить, получил ли моряк зарплату. Наши инспекции государственного и портового контроля такой мелочевкой не занимаются. Проверка наших инспекций заключается

в том, чтобы удостовериться, есть ли на судне контракт, апофеоз всей процедуры – увидеть контракт и уйти. А уточнить, получил ли моряк деньги на свой личный счет, своевременно ли получил – этим наши власти не занимаются».

По его мнению, всего во время проверок вопросам труда и оплаты отводится приблизительно 20% от общего количества вопросов. Наши власти сами признают, что им не давали таких полномочий, это вне их компетенции. Но при этом они восхищаются тем, как работают зарубежные государственные портовые инспекции.

«И хотя проверки, осуществляемые нашими органами портовой инспекции, являются поверхностными, с другой стороны, раньше и таких не было. И то, что теперь судовладелец на судне обязан иметь индивидуальные контракты: пусть попадаются самые разные, порой, с юридической точки, абсурдные, многие не вяжутся с законодательством флага, под которым работает судно, – это уже хорошо. Два года – небольшой срок, но подвижки есть, они позитивные, и все это благодаря КТМС 2006», – считает Мамонтов.

Инспектор МФТ приводит пример, наделавший шуму несколько лет назад в Новороссийске, когда инспекция портового контроля задержала судно под флагом Белиза, потому что на борту не было индивидуальных трудовых контрактов. Судно задержали, а через несколько дней после оформления контрактов отпустили. «В этом случае госпортиспекция не уточняла самое главное – какие цифры стояли в контракте, исполнялся ли этот контракт, что, на мой взгляд, является формальным исполнением требований КТМС. Но хорошо, что и это есть», – заключает Мамонтов.

По его словам, с другой стороны некоторый позитив прослеживается, моряками в России занимаются, защищают их права. Если же сравнивать с международной практикой применения Конвенции, то нам предстоит еще много работы.

ЖАЛОБ СТАНОВИТСЯ МЕНЬШЕ...

Инспектор МФТ в Санкт-Петербурге Кирилл Павлов поддерживает мнение коллег о том, что применение КТМС

в развитых странах более эффективно. Так, например, в портах Скандинавии практика задержания судов из-за нарушений требований Конвенции – обычное дело, чего не скажешь о порте Санкт-Петербург.

«Конкретно в порту Санкт-Петербург, к сожалению, ничего не изменилось, общая тенденция среди судовладельцев определенных компаний (по их судам) сохранилась. Те, кто добросовестно относился к морякам, так и остались добросовестными работодателями. Недобросовестные судовладельцы, которые не платили заработную плату вовремя и в полном объеме, не соблюдали условия труда, не обеспечивали спецодеждой и т. д., просто получили сертификат КТМС, делают все то же самое и после принятия Конвенции», – рассказывает Павлов.

По его мнению, «на условия труда и быта моряков гораздо больше влияет экономическая ситуация в мире, нежели принятие очередной конвенции. На данный момент наблюдается ухудшение ситуации с выплатой зарплаты, и это связывают напрямую с кризисом, в то же время в порту Санкт-Петербург наблюдается уменьшение числа жалоб со стороны моряков, поскольку в связи, опять-таки, с кризисом их зарплата выросла в 2 раза. Моряки перестали жаловаться на недоплату в 50-100 долларов, а обращаются за помощью, когда речь идет о значительных, с их точки зрения, суммах».

В целом же число недобросовестных судовладельцев остается прежним, принятие КТМС не мешает недобросовестному судовладельцу вести свой маленький бизнес, – резюмирует Павлов.

МОРЯКАМ ПО-ПРЕЖНЕМУ ПЛАТЯТ МИЗЕР

Координатор МФТ в России Сергей Фишов высказал мнение о том, что за последние 2 года в судоходной отрасли мало, что изменилось и зарплата морякам как не выплачивалась, так и не выплачивается.

«По сути Конвенция предполагает минимальные требования по защите прав моряков. После ее принятия ситуация во всем мире кардинально не изменилась, наоборот, во многих случаях мы имеем обратную статистику».




нарушителей, под чьими флагами работают суда, возглавляет Панама, далее следует Мальта, Либерия, Антигуа и Барбуда, Маршалловы Острова, Багамы, Кипр и Гонконг. Россия занимает 12-е место, Белиз и Сингапур – на 9 и 10 местах соответственно.

ДВА ГОДА – ЭТО НЕ СРОК

В 2014 году Трехсторонний комитет Международной организации труда принял поправки, чтобы положить конец серьезной проблеме в судоходной отрасли, а именно оставлению моряков в портах. Поправки должны гарантировать морякам главным образом финансовую безопасность, выплату заработной платы, репатриацию при оставлении в порту и компенсацию в случаях смерти или длительной инвалидности в результате несчастного случая.

Изменения вступят в силу в начале 2017 года, государства флага должны будут иметь систему страхования либо своего рода фонды, доступные морякам в тех случаях, когда судовладельцы их оставляют, не могут репатриировать, разрывают контракт и не выплачивают заработную плату. Такая страховка покроет расходы на репатриацию, затраты на питание, воду, топливо и заработную плату. Страхование создаст трудности компаниям, пытающимся уйти от ответственности, и заставит государства флага быть более осмотрительными с теми, кого они принимают в свои реестры, – считает глава проектирования и организации кампаний в отделе морских операций МФТ Кэти Хиггинботтом.

Всего два года, как Россия ратифицировала КТМС, и это не срок. Еще многое предстоит сделать, чтобы улучшить жизнь моряков и понять значение человека в судоходной отрасли. Следует признать, что реализация КТМС стала важным и значительным рывком в вопросах повышения качества условий труда и быта моряков, чьи трудовые будни проходят в море.

Механизмы в законодательстве и практике государств-участников будут совершенствоваться. А вступление поправок в 2017 году тоже повысит защищенность моряков, – уверены специалисты. 

Кирилл Павлов (на фото слева): «Моряки перестали жаловаться на недоплату в 50-100 долларов, а обращаются за помощью, когда речь идет о значительных, с их точки зрения, суммах».

Так, за 2 года действия Конвенции инспекторами МФТ по всему миру было возмещено 89 млн долларов, из них более 7,7 млн – в России. Это показывает, что проблема с невыплатой заработной платы сохраняется. И вторая проблема, которая по-прежнему актуальна, – во многих случаях зарплата моряков ниже минимального уровня, рекомендованного МОТ», – рассказывает Фишов.

Уточним, что в первый год имплементации КТМС сумма погашенной перед моряками задолженности в мире составила 49 млн долларов, во второй год – 40 млн.

Эти цифры были озвучены в сентябре 2015 года морским координатором МФТ Жаклин Смит на Международной судоходной конференции в Лондоне. В своей речи она отметила: «КТМС воплощает надежды всех, кто участвует в конференции, и тех, кто ежедневно перевозит грузы. КТМС – лучший и яркий инструмент для моряков. Вот почему мы все так внимательно следим за влиянием и развитием документа. В МФТ ожидали увидеть улучшение условий жизни и труда моряков на судах под флагами государств, к которым при-

меняется Конвенция, однако по тому количеству проблем на этих судах, что мы видим, к сожалению, это не так».

В МФТ это объясняют тем, что многие случаи просто не попали в поле зрения специалистов, и рост числа проблемных судов, по статистике МФТ, связан с тем, что морякам стало легче обращаться с жалобами в случае нарушений норм КТМС.

«Касаемо наших реалий – российским инспекторам государственного портового контроля вменили в обязанность проверку судов на соответствие норм КТМС. Это можно рассматривать как положительные изменения, потому что ранее это в их обязанности не входило. Второе: у моряков появилась возможность возмещать задержки по зарплате, используя представителей государственного портового контроля в тех странах, куда заходят суда», – считает Фишов.

Всего за 2 года действия Конвенции инспекторами МФТ было проведено 19 044 проверок в мире, из них 1151 – в России. Как сообщает МФТ, в первый год действия Конвенции 36% от общего числа нарушений – это нарушения норм КТМС. По версии МФТ, топ 8 стран-



MLC: два года шестивия по миру

Сводная конвенция о труде в морском судоходстве (MLC) вступила в силу **20 АВГУСТА 2013 ГОДА**



Ратификация – более **30 ГОСУДАРСТВ**



Общая валовая вместимость мирового флота **БОЛЕЕ 33%**



67
ЧИСЛО СТРАН – членов международной организации труда, ратифицировавших конвенцию



80
ПРОЦЕНТ мирового валового тоннажа

ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ИНСПЕКЦИЙ ПО МИРУ
20 августа 2013 – 20 августа 2015:
ПРОВЕРЕНО 19 044 СУДОВ

КОЛИЧЕСТВО НАРУШЕНИЙ MLC:



7488
судов

2755
судов

11556
судов

БОЛЕЕ 3126
судов



ГОСУДАРСТВА ФЛАГА – ЛИДЕРЫ ПРОБЛЕМ НА БОРТУ СУДОВ

(число нарушений MLC)

Место	Государства	2014 год	2015 год
1-е	Панама	510	569
2-е	Мальта	229	245
3-е	Либерия	233	242
4-е	Антигуа и Барбуда	188	241
5-е	Маршалловы Острова	155	192
6-е	Багамские Острова	91	123
7-е	Кипр	78	89
8-е	Гонконг	72	80

Что касается других стран, то, например, Россия улучшила показатели, опустившись на 12-е место, а Белиз и Сингапур, наоборот, – поднялись на 9 и 10 места соответственно.

ИНСПЕКТОРЫ МФТ

по всему миру вернули морякам заработную плату на общую сумму **\$89 МЛН**

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ:

Первый год имплементации MLC	Второй год имплементации MLC
\$49 МЛН	\$40 МЛН

ПРОБЛЕМЫ, ОБНАРУЖЕННЫЕ НА СУДАХ под флагами всех государств, включая страны, не ратифицировавшие конвенцию

- количество сообщений о несоблюдении MLC в течение второго года действия возросло как в цифрах, так и в процентах;
- флаг с наибольшим количеством зарегистрированных проблем – Панама;
- флаг с высоким процентом проблемных инспекций – Сент-Китс и Невис;
- наиболее часто встречающаяся проблема связана с невыплатой заработной платы.
- выплата зарплаты ниже минимума, установленного Международной организацией труда, тоже является серьезным нарушением MLC.

РПСМ И «STOLT TANKERS B.V.» ПОДПИСАЛИ КОЛДОГОВОР

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и судоходная компания «Stolt Tankers B.V.» подтвердили курс на обеспечение российских моряков достойными социальными гарантиями. Стороны подписали коллективный договор, отвечающий требованиям Международной федерации транспортников (МФТ), на 2016-2018 гг.

От имени моряков в переговорах приняли участие председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов и инспектор ДВРО РПСМ Виталий Мирошниченко, судовладельца представляли Игорь Сегеда, менеджер по персоналу (Голландия), и Валентин Бабургс, менеджер по флоту в Азии (Сингапур). На рабочей встрече присутствовал директор круингового агентства «Примтанко» Владимир Никитенко.

По итогам соглашения Николай Суханов рассказал, что на судах «Stolt Tankers B.V.» заняты более 500 российских моряков с Приморья. На протяжении многих лет они все являются членами РПСМ и довольны теми условиями, которые прописаны в колдоговоре.

Достаточно взглянуть на некоторые цифры: по новому соглашению заработная плата капитана превысит \$13 000, матрос будет получать около \$2000. Он добавил, что процент повышения пройдет окончательное согласование к декабрю 2015 года, и заверил моряков, что все бонусы, например, доплаты за выслугу лет или рабочий диплом в следующем году сохранятся. Немаловажно, что коллективный договор отвечает требованиям Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве.

Тем временем пока что актуальным для моряков остается действующее соглашение, срок которого истекает 31 декабря 2015 года. Соблюдению и выполнению его пунктов стороны посвятили большую часть переговоров. Николай Суханов сказал: «На сегодняшний день РПСМ оценивает эту работу как удовлетворительную: судовладелец добросовестно выполняет обязательства перед моряками и сотрудничает с профсоюзом в решении рабочих вопросов». Что касается планов на будущее, то РПСМ и «Stolt Tankers B.V.» решили провести совместные инспекции судов компании и встречи с моряками в порту Сингапур в 2016 году.

У ШТУРВАЛА АДТО РПСМ НОВЫЙ «КАПИТАН»

Совет Азово-Донской территориальной организации Российского профсоюза моряков (АДТО РПСМ) избрал нового председателя. С 8 октября 2015 года в эту должность вступил Леонид Глушак.

Перед председателем стоит множество задач и проблем, все из которых играют важную роль в развитии профсоюзного движения. Так, решение организационных вопросов, наращивание членства в регионе, а также налаживание рабочих отношений и сотрудничества с госструктурами Леонид Глушак отметил в качестве первоочередных.

«В регионе должны знать, что здесь есть сильный профсоюз моряков, профсоюзное движение и активные члены РПСМ, с которыми должны считаться как работодатели, так и представители власти, – пояснил он. – Для этого необходимо на корню пресекать любые попытки нарушить права и интересы работников. Мы покажем, что наша сила в нашем единстве».

О том, что волнует моряков и с какими проблемами они сталкиваются, Леонид Глушак знает не понаслышке. Еще в 1995 году он работал мотористом 1 класса на судне «Турист» во Владивостоке, а уже в 1998 году осознанно вступил в ряды РПСМ и на общественных началах стал совмещать постоянную занятость на судне с работой в профсоюзе в качестве инспектора труда первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ. Через год, в 1999 году, он оставил пассажирское судно и перешел на работу в профсоюз.

Южный регион и нюансы работы моряков тоже хорошо знакомы новому председателю АДТО РПСМ. Здесь он работает уже больше 10 лет. В 2002 году Леонид Глушак был переведен в АДТО



На снимке (слева направо): председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов, менеджер по персоналу «STOLT TANKERS B.V. (Роттердам)» Игорь Сегеда, директор круинговой компании «Примтанко» (Находка) Владимир Никитенко, менеджер по флоту в Азии «STOLT TANKERS B.V. (Сингапур)» Валентин Бабургс.



Леонид Глушак

РПСМ в качестве инспектора труда и буквально через два года стал председателем образованной первичной профсоюзной организации моряков г. Таганрога РПСМ, которой продолжает руководить по сей день.

Азово-Донская территориальная организация Российского профсоюза моряков находится по адресу: г. Ростов-на-Дону, ул. Социалистическая, д. 184, 3-й этаж, офис 3. Тел./факс: (8632) 63-39-12, e-mail: rostov@sur.ru.

ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ И МОРСКОЙ ОТРАСЛЬЮ

В Санкт-Петербурге в рамках ежегодной конференции деловых партнеров группы компаний «Совкомфлот» состоялась торжественная церемония награждения сотрудников компании. Государственные, ведомственные и корпоративные награды вручали заместитель министра транспорта России Виктор Олерский и генеральный директор, председатель правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк.

Среди награжденных – Станислав Чичин, капитан арктического челночного танкера «Михаил Ульянов». Он награжден медалью Ордена «За заслуги

перед Отечеством» II степени. В апреле 2014 года танкер «Михаил Ульянов» под командованием капитана Чичина доставил первую партию арктической нефти, положив начало регулярным транспортировкам углеводородов в рамках высокоширотного шельфового проекта «Приразломное». В ходе рейса, который проходил в неблагоприятных условиях, капитан и экипаж проявили мужество и высокий профессионализм.

Юрий Цветков, президент компании ПАО «Новошип» (входит в группу СКФ), был награжден нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» за большие заслуги в области развития отечественного морского судоходства.

Юрий Артамонов, сотрудник группы наблюдения за строительством флота, бывший старший механик легендарного пассажирского лайнера «Максим Горький», был отмечен Памятным подарком в знак особой признательности за 40-летний самоотверженный труд в морской отрасли.

РАБОТА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В офисе Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков (БТО РПСМ) состоялось вру-

чение «Зеленых Сертификатов» для судов «St. Gregory» и «St. Peter». Оба сертификата получил капитан Антон Воропай, возглавляющий «Санкт-Петербургскую морскую компанию» (СПМ Ко).

«Зеленые Сертификаты» подтверждают: сроки действия коллективных договоров стандарта IBF в отношении двух балкеров, работающих под флагом Багам, продлены до 31 декабря 2017 года. Для моряков этих судов колдоговоры означают, что они получают все гарантии достойной занятости. Это понятие включает в себя хорошие условия труда на борту, зарплату, отвечающую международным стандартам, ее своевременную выплату, профсоюзную защиту по всему миру и другие преимущества.

«СПМ Ко.» была основана в 1998 году и входит в крупную международную судоходную группу «Norbulk Shipping», операционный офис которой находится в Глазго (Шотландия), а флот состоит из более 80 судов различного типа. Уже много лет «Norbulk Shipping» особенно заинтересована в российском командном составе для работы на своих балкерах. Компания в свою очередь находится на хорошем счету у моряков, да и профсоюз высоко оценивает сотрудничество. ⚓



Сергей Каунин, управляющий делами БТО РПСМ, и капитан Антон Воропай (слева направо)



ОТВЕЧАЕТ ЛИ СОУТ ИНТЕРЕСАМ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ?

2-3 СЕНТЯБРЯ 2015 ГОДА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ СЕМИНАР «АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОХРАНЫ ТРУДА НА СУДАХ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА», ОРГАНИЗОВАННЫЙ ЦЕНТРАЛЬНЫМ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИМ И ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИМ ИНСТИТУТОМ МОРСКОГО ФЛОТА (ЦНИИМФ) МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ, НА КОТОРОМ РАССМАТРИВАЛИСЬ ПРИНЯТЫЕ В ЭТОМ ГОДУ ЗАКОНЫ И ПРАВОВЫЕ АКТЫ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ, РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ГОСУДАРСТВА. НАПОМНИМ, В РОССИИ ВСТУПИЛ В СИЛУ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 28 ДЕКАБРЯ 2013 ГОДА «О СПЕЦИАЛЬНОЙ ОЦЕНКЕ УСЛОВИЙ ТРУДА» (СОУТ), КОТОРЫЙ КАСАЕТСЯ ВСЕХ ОТРАСЛЕЙ. ПРИКАЗОМ № 391Н МИНТРУДА РФ ОТ 18.05.2015 ГОДА БЫЛИ УТВЕРЖДЕНЫ «ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ СОУТ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ, СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ И РЫБОПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ». ДАЛЕЕ ПРИКАЗОМ № 421 ТРУДОВОГО КОДЕКСА РФ БЫЛИ ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ ВО ВСЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ. КРОМЕ ТОГО, ВЫШЛИ НОВЫЕ МЕЖОТРАСЛЕВЫЕ ПРАВИЛА ПРИ РАБОТЕ НА ВЫСОТЕ, КОТОРЫЕ ТАКЖЕ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ НА МОРСКОЙ И ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ.

В семинаре приняли участие российские судовладельцы, специалисты Российского профсоюза моряков (РПСМ), представители Государственной инспекции труда по г. Санкт-Петербургу, Фонда социального страхования Российской Федерации (ФСС) по Санкт-Петербургу, Российской палаты судоходства и Всероссийского научно-исследовательского института охраны и экономики труда Министерства труда РФ.

Насколько СОУТ отвечает интересам российских моряков, рассказал зав. центром ЦНИИМФ Михаил Соколов.

– Охрана труда – это единственный вид безопасности, который основывается на принципах трипартизма, и наш семинар проходил по этому принципу. В его работе принимали участие три стороны: представители государства, профильных ассоциаций работодателей и профсоюзы, представляющие интересы российских моряков. Безусловно, каждая из сторон всегда лоббирует свои интересы, но общей целью для всех стало создание безопасных условий труда для членов экипажей морских судов, – отмечает Михаил Соколов.

По его словам, первостепенная и самая важная задача – это сохранение здоровья и жизни моряков в период работы на морских судах. Моряк должен быть здоровым, нельзя допускать трудовых перегрузок, переутомления, необходимо создать условия, чтобы он мог спокойно работать. С этой целью в правила охраны труда были введены изменения и дополнения. Новое в них – это распределение ответственности между работодателем, командным и рядовым составами.

Из других нововведений – на судах будут созданы комитеты по охране труда. В комиссию будут входить представители работодателя, в том числе специалист по охране труда, представители выборного органа первичной профсоюзной организации или иного представительного органа работников.

– Изменения также коснулись вопросов обучения и обеспечения работников средствами индивидуальной

защиты (СИЗ). Также был приведен перечень работ повышенной опасности, предусмотрен отдельный раздел работ на высоте. Все эти нововведения призваны обеспечить безопасные условия труда на морских судах, – отмечает Соколов.

НЕ ВРЕДНЫЕ, А ДОПУСТИМЫЕ...

Отдельно был рассмотрен вопрос понятия суммированного учета времени по ст. 104 ТК РФ, который напрямую связан с зарплатой моряков. Условия труда на судах априори вредны, потому их в советское время называли «особые условия труда», и до принятия СОУТ работники выходили на пенсию досрочно.

– Из российского Трудового кодекса было изъято понятие «особые условия труда», его заменили на «вредные условия труда» и теперь эту вредность нужно доказать. Сделать это можно

путем измерения вредных факторов от работы двигателей и механизмов на судне. Тут следует отметить, что согласно постановлению Минтруда суммированный учет рабочего времени с вредными или опасными условиями труда можно вести не более чем за три месяца, – уточняет Соколов. – Таким образом, каждые три месяца нужно было менять экипаж или нести значительные экономические потери за переработку во вредных условиях труда.

По словам Соколова, если бы продолжительность рейсов на морских судах для членов экипажа ограничивалась тремя месяцами – это было бы невыгодно ни для одной из сторон: ни для судовладельцев, ни для самих моряков. Благодаря вмешательству Российской палаты судоходства были внесены изменения в ст. 104, которые отраслевым (межотраслевым) соглашением и коллективным договором предусматривают возможность суммированного учета рабочего времени до одного года.

В этом случае интересы судовладельцев и моряков совпали и соответствующие изменения были внесены. Другая проблема заключается в том, что при использовании методик СОУТ ряд специальностей и должностей, чьи условия труда всегда считались «особыми», перестали к ним относиться, поскольку изменилась сама методика оценки. А раз условия труда не вредные, то нет оснований для досрочного выхода на пенсию.

Напомним, с советских времен стаж работы для досрочного выхода на пенсию составлял 12,5 лет для мужчин и 10 для женщин, работающих в плавсоставе, при общем стаже 25 и 20 лет соответственно. Возраст выхода на пенсию на льготных основаниях составляет 55 лет, для женщин – 50 лет. Но если моряк не набирал необходимый стаж к 55 годам, то уйти на пенсию он мог только в 60 лет.

После введения новой методики СОУТ при проведении замеров выходило, что условия труда судоводителей и палубной команды не вредные, а допустимые. При этом у механиков вредность сохранилась: в машинном отделении, где они делают обходы,

РАБОДАТЕЛЕМ ОРГАНИЗУЕТ ОЗНАКОМЛЕНИЕ РАБОТНИКОВ С РЕЗУЛЬТАТАМИ СОУТ ПОД РОСПИСЬ НЕ ПОЗДНЕЕ, ЧЕМ ЗА 30 ДНЕЙ СО ДНЯ УТВЕРЖДЕНИЯ ОТЧЕТА О ПРОВЕДЕНИИ СОУТ. В УКАЗАННЫЙ СРОК НЕ ВКЛЮЧАЮТСЯ ПЕРИОДЫ ВРЕМЕННОЙ НЕТРУДОСПОСОБНОСТИ РАБОТНИКА, НАХОЖДЕНИЯ ЕГО В ОТПУСКЕ ИЛИ КОМАНДИРОВКЕ, ПЕРИОДЫ МЕЖДУВАХТОВОГО ОТДЫХА.



Е. ХИЖНЯК: «Большое достижение, что удалось сохранить для всего плавсостава морского флота, где трудятся российские моряки, в том числе члены нашего профсоюза, право выхода на пенсию по достижению 55 лет для мужчин и 50 для женщин. Не последнюю роль в этом сыграл Российский профсоюз моряков».

шум всегда выше 80 дБ, из-за этого фактора у судовых механиков условия труда всегда будут считаться вредными. Но поскольку судно – единый организм, единое место труда и отдыха (тех и других), если у одних членов экипажа вредность будет, а у других нет, может возникнуть серьезное социальное напряжение, – считает Соколов.

После введения «Особенностей проведения СОУТ на рабочих местах членов экипажей морских судов, судов внутреннего плавания и рыбопромысловых судов» труд членов палубной команды (судоводителей,

матросов, поваров, дневальных) относится к классу вредности не ниже 3.1. Конечно, по сравнению с аттестацией рабочих мест (АРМ) по условиям труда класс вредности снизился, раньше он составлял 3.2 и 3.3, но это не лишило моряков возможности досрочного выхода на пенсию.

– Большое достижение, что удалось сохранить для всего плавсостава морского флота, где трудятся российские моряки, в том числе члены нашего профсоюза, право выхода на пенсию по достижению 55 лет для мужчин и 50 для женщин. Не последнюю роль в этом сыграл Российский профсоюз

моряков, представители которого принимали самое активное участие в работе над «Особенностями проведения СОУТ», – считает главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк.

– Здесь надо учесть, что все измерения и испытания должны проводиться в характерных эксплуатационных режимах, ни в коем случае не допускается проведение измерений на судне «у стенки» (на стоянке). Иногда невозможно провести замеры в открытом море, в этом случае можно воспользоваться результатами ходовых испытаний, взять их за основу и использовать их для СОУТ, – рассказывает Соколов.

В «Особенностях проведения СОУТ» на судах введено специальное положение об однотипных судах, что облегчает и значительно снижает стоимость проведения специальной оценки условий труда для судовладельцев. Если суда одного проекта, построены на одной верфи, то достаточно провести измерения на 20% от общего количества и распространить данные ходовых испытаний на все суда, где проводится СОУТ. Как правило, при этих условиях все характеристики и уровень шума будут одинаковыми.

ИЗМЕНИТЬ ОТНОШЕНИЕ К ВОПРОСАМ ОХРАНЫ ТРУДА

Наказания за нарушение требований охраны труда, предусмотренные законом, ужесточились, и единственный ответственный за их надлежащее исполнение орган – Минтруд.

Так, за не обеспечение работников средствами индивидуальной защиты для юридических лиц предусмотрены штрафы 130-150 тыс. рублей, для физических лиц 20-30 тыс. рублей.

За любое нарушение государственных требований охраны труда для юридических лиц – 50-80 тыс. рублей, для физических лиц – 2-5 тыс. рублей.

Нарушение требований охраны труда лицом, на которое возложены обязанности по их соблюдению, результатом которого явился тяжелый вред здоровью работника, карается

возможным лишением свободы сроком на один год с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью до одного года.

– Меня удивляет отношение некоторых наших работодателей к вопросам охраны труда. Для сравнения: при подписании какого-либо договора его очень внимательно изучают сам судовладелец, юристы и экономисты компании. А вот документам по охране труда не уделяют должного внимания. Причем, изменение своего отношения к вопросам охраны труда не требует особых затрат. И единственный механизм регулирования требований – это ужесточение наказания за невыполнение тех правил игры, которые установило государство. Работодатель должен изменить отношение к охране труда, чтобы не познать всю серьезность наказания со стороны надзорных органов, – считает Соколов.

На семинаре подробно рассмотрели вопросы по обеспечению плавсостава средствами индивидуальной защиты. Подчеркивалось, что теперь работодатель может приобретать СИЗ из части денежных средств компании, не облагаемой налогами. Таким образом, налогооблагаемая прибыль для судовладельца уменьшается. За счет чего он имеет возможность обеспечить своих работников СИЗ выше норм, предусмотренных правилами. Например, не обойтись минимальным снаряжением для лоцманов, а обеспечить их утепленными куртками с надувным воротником, которые в случае падения в воду увеличивали бы шансы на спасение.

В прошлом при аттестации рабочих мест оценивалась травмоопасность, а СОУТ это не предусмотрено, но поскольку это важный вопрос, то было введено требование Трудового кодекса РФ, Правил по охране труда на судах морского и речного флота, по которому в каждой организации должна быть разработана система управления охраной труда. Теперь по каждому виду работ нужно будет заполнять специальные листы по оценке управления рисками, чтобы моряки знали, какую опасность может представлять та или иная работа на судне, и какие

меры необходимо принять для их предотвращения и управления.

ДОКУМЕНТЫ ПО СТРАХОВКЕ ОФОРМЛЯЙТЕ ПРАВИЛЬНО

На семинаре прозвучал доклад начальника отдела страхования профессиональных рисков Санкт-Петербургского регионального отделения ФСС РФ Натальи Кривоноговой. По ее словам, за последние годы интерес работодателей к вопросам страхования значительно вырос. Так, например, в 2003 году Правитель-

ством РФ впервые был утвержден порядок взаимодействия страхователя с ФСС по данному вопросу, за выделением средств на финансирование предупредительных мер обратилось 544 предприятия. Сумма принятых в 2003 году к зачету расходов страхователей составила около 50 млн рублей.

В 2014 году с заявлениями на финансовое обеспечение предупредительных мер обратились уже 933 страхователя, а общая сумма расходов на предупредительные меры, которые были осуществлены в счет уплаты текущих взносов в фонд, превысила 416 млн рублей. В 2015 году коли-



М. СОКОЛОВ: «Все инциденты, которые имели место на борту судна, как правило, имеют производственный характер и в дальнейшем могут рассматриваться как страховые. И здесь важно оформлять правильно эти страховые случаи, человек должен выполнять именно ту работу, которая ему была поручена в соответствии с его должностными обязанностями, иначе страховщик имеет право отказать в выплате денежной компенсации».

чество обратившихся страхователей возросло до 1283, а объем финансирования – до 500 млн.

– Возрастающий интерес связан с тем, что перечень мероприятий, которые могут быть профинансированы ФСС, за последние годы расширился до десяти направлений, кроме того, теперь порядок получения разрешения территориального органа Фонда на использование сумм страховых взносов на мероприятия по охране труда значительно упрощен, – заявила Наталья Кривоногова.

– Работодатель платит в ФСС взносы по страхованию здоровья и жизни моряков (несчастные случаи, профзаболевания). Все инциденты, которые имели место на борту судна, как правило, имеют производственный характер и в дальнейшем могут рассматриваться как страховые. И здесь важно оформлять правильно эти страховые случаи, человек должен выполнять именно ту работу, которая ему была поручена в соответствии с его должностными обязанностями, иначе страховщик имеет право отказать в выплате денежной компенсации, – говорит Соколов.

Например, моряк не покинул судно, но произвел какие-то работы на судне, которые не были зафиксированы ни в одном документе, то при наступлении несчастного случая невозможно доказать, что случай является страховым.

– Важно понимать, что ситуация по сравнению с 1990-ми годами изменилась, тогда размеры денежной компенсации по причине производственных травм были мизерными. Люди относились к оформлению страховых документов формально. В наше время при признании случая страховым не существует верхней границы по оплате медицинских услуг, необходимых для лечения пострадавшего моряка до его полного восстановления, – говорит Соколов.

Например, моряк получил травму тазобедренного сустава, по ОМС (Обязательное медицинское страхование) максимум, на что может рассчитывать пострадавший, – это установка металлического протеза, при которой потребуются несколько операций и че-

ВВЕДЕНИЕ СОУТ – ЭТО ЧАСТЬ ПЕНСИОННОЙ РЕФОРМЫ ГОСУДАРСТВА, ПРИ КОТОРОЙ, НЕ МЕНЯЯ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО СТРАНЫ, ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕАЛИЗУЕТ ПЛАН, О КОТОРОМ АКТИВНО ЗАЯВЛЯЕТ ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ В СМИ, А ИМЕННО: УМЕНЬШАЕТ КОЛИЧЕСТВО ЛЮДЕЙ, ДОСРОЧНО ВЫХОДЯЩИХ НА ПЕНСИЮ. С ВВЕДЕНИЕМ СОУТ КАПИТАНЫ, СУДОВОДИТЕЛИ И МАТРОСЫ В РЯДЕ СЛУЧАЕВ НЕ МОГУТ ИМЕТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОПЛАЧИВАЕМОГО ОТПУСКА, КАК КОГДА-ТО ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АТТЕСТАЦИИ РАБОЧИХ МЕСТ.

рез 6 лет необходимо будет сделать повторную операцию по замене. Это обойдется приблизительно в 200 тыс. рублей, а протез прослужит не более 7 лет.

– Если случай будет признан страховым, то для страховщика не имеет значения сумма затрат на лечение моряка. Главное, чтобы все документы были правильно оформлены (договор, чек на оказание медицинских услуг и т.д.) и в течение 10 дней ФСС выделит полную сумму на лечение. В расходы может входить: лечение,

медикаменты, доставка больного, репатриация, инвалидные средства транспортировки больного (машины, костыли, кресла). Все расходы берет на себя ФСС, включая дальнейшую реабилитацию и санаторно-курортное лечение. Вот почему важно должным образом оформлять все документы, – предупреждает Соколов.

Наталья Кривоногова особо отметила, что сумма выплаты в случае смерти моряка может достигать 1 млн рублей, поэтому расследования страховых случаев будут носить тщательный характер.

УЧЕТ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ ВОЗЛОЖЕН НА ФСС И ГОСИНСПЕКЦИЮ

Одно из требований Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС) – это наличие сведений об учете всех несчастных случаев, произошедших на морских судах, с целью выработки мер по их предотвращению. Причем, должны учитываться все несчастные случаи, независимо от степени их тяжести.

Дело в том, что в России отдельно по морскому и водному транспорту эту информацию не собирали и не учитывали. Велась общая статистика всех несчастных случаев, произошедших на всех видах транспорта, включая морской и водный, и несчастных случаев в строительной отрасли. По понятным причинам эта статистика в дальнейшем не могла быть использована для разработки предупредительных мероприятий только в судоходной отрасли.

– Важно знать, как именно и при каких обстоятельствах произошли эти несчастные случаи, что конкретно привело к ним. Затем, систематизировав эти данные, можно выработать меры профилактики, – говорит главный эксперт РПСМ по правовым вопросам Валерий Нефедов.

Отметим, что с момента ратификации в России Конвенции о труде в морском судоходстве прошло два года, и в течение этого времени ведутся работы по ее имплементации в законодательство страны в полном объеме.

Как известно, КТМС – это конвенция не прямого действия, существует много примеров, когда ее нормы отсылают к нормам национального законодательства той страны, где ее ратифицировали. В целях реализации норм КТМС Минтруд приказом от 11 сентября 2013 года возложил эту задачу на ФСС и Государственную инспекцию труда РФ.

– В дальнейшем вся информация по всем несчастным случаям и профзаболеваниям среди моряков будет обработана и проанализирована. ФСС будет вести учет всех несчастных случаев (легких и тяжелых), произошедших на морских судах, и предоставлять сведения в Минтруд. В свою очередь Госинспекция труда будет вести учет и серьезно расследовать групповые, тяжелые несчастные случаи, в том числе и со смертельным исходом. Статистика обоих ведомств будет опу-


бликована в конце 2015 года, следить за этим будет Минтруд, – рассказывает Соколов.

По мнению организаторов и участников семинара, мероприятие прошло успешно. Информация по нововведениям в систему охраны труда на судах морского флота дошла до судовладельцев, технических инспекторов и специалистов профсоюза в полном объеме.

Изменив систему охраны труда, государство сохранило перед судоходными компаниями задачу по созданию достойных и безопасных условий труда посредством разного рода механизмов, как-то СОУТ, производственный контроль, оценка управления рисками. А ПФР и ФСС обеспечивают выплату морякам всех компенсаций и пенсии, положенных законом.

По мнению Соколова, введение СОУТ – это часть пенсионной реформы государства, при которой, не ме-

няя федеральное законодательство страны, правительство реализует план, о котором активно заявляет последнее время в СМИ, а именно: уменьшает количество людей, досрочно выходящих на пенсию. С введением СОУТ капитаны, судоводители и матросы в ряде случаев не могут иметь дополнительного оплачиваемого отпуска, как когда-то при проведении аттестации рабочих мест.

Государство избрало роль установщика правил и того, кто наказывает за их несоблюдение, и СОУТ стал значительным бременем для судовладельцев и работодателей. В то же время государство позаботилось о моряках. Так, в случае производственной травмы или профзаболевания моряк может получить реальную помощь в лечении. В случае же смерти родные погибшего имеют возможность получить адекватную выплату по страховке. 



«Судно – единый организм, единое место труда и отдыха, если у одних членов экипажа вредность будет, а у других нет, может возникнуть серьезное социальное напряжение».



ПРОФСОЮЗЫ ПРОТИВ ПОВЫШЕНИЯ ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА

07 ОКТЯБРЯ В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ РОССИЙСКОЙ ТРЕХСТОРОННЕЙ КОМИССИИ (РТК) ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ. НА НЕМ ОБСУЖДАЛСЯ ШИРОКИЙ КРУГ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ ЗАКОНОПРОЕКТОВ, СРЕДИ КОТОРЫХ НАИБОЛЬШИЙ ИНТЕРЕС ВЫЗВАЛИ ВОПРОСЫ ПОВЫШЕНИЯ ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА, ЛИШЕНИЕ ПЕНСИЙ РАБОТАЮЩИХ ПЕНСИОНЕРОВ, ПРОЕКТЫ БЮДЖЕТА РФ НА 2016 ГОД, БЮДЖЕТ ПЕНСИОННОГО ФОНДА РФ И ДРУГИЕ.

О том, как на РТК были восприняты инициативы Правительства РФ, рассказал председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) Игорь Павлов:

— Необходимо отметить, что работа РТК началась с сюрприза: в повестке дня трехсторонней встречи отсутствовал вопрос «Об особенностях выплаты пенсий работающим пенсионерам». Учитывая категорическое неприятие этого закона со стороны профсоюзов и работодателей, правительственная сторона сняла этот

вопрос с обсуждения, что можно расценивать как победу профсоюзов в этом вопросе. Это большое достижение, в котором есть существенный вклад ФПРМТ и Конфедерации труда России. Оба профобъединения принимали и направляли в адрес Правительства и Президента достаточно жесткие заявления по указанному вопросу.

Напомним, 02 октября 2015 года на заседании рабочей группы Комиссии по социальному страхованию, социальной защите, развитию отраслей социальной сферы рассматривались про-

екты федеральных законов «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части увеличения пенсионного возраста отдельным категориям граждан» и «Об особенностях выплаты пенсий работающим пенсионерам».

Оба законопроекта подготовлены Министерством труда и социальной защиты РФ и связаны со скандальными инициативами Правительства РФ: приостановлением при определенных условиях выплаты страховой пенсии и повышением пенсионного возраста для назначения пенсии государственным служащим.

Проектом «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части увеличения пенсионного возраста отдельным категориям граждан» предусматривается увеличение пенсионного возраста госслужащих на 5 лет – до 65 для мужчин и до 60 для женщин. Однако рассмотрение этого проекта в рамках рабочей группы не состоялось, так как выяснилось, что в проект закона внесены изменения, которые еще не отражены в документе и не были представлены на заседании Комиссии.

ЧТО КАСАЕТСЯ ЗАКОНОПРОЕКТА, УСТАНАВЛИВАЮЩЕГО ОСОБЕННОСТИ ВЫПЛАТ ПЕНСИЙ РАБОТАЮЩИМ ПЕНСИОНЕРАМ, ПРЕДЛАГАЛОСЬ ПРИОСТАНОВИТЬ ВЫПЛАТЫ ДЕНЕЖНОГО ПОСОБИЯ ПО СТАРОСТИ ПЕНСИОНЕРАМ С ДОХОДОМ СВЫШЕ 1 МЛН РУБЛЕЙ В ГОД.

Как отметил председатель ФПРМТ Игорь Павлов, проект закона с момента его появления претерпел некоторые изменения. Если раньше Правительство РФ предлагало лишить пенсии людей с совокупным доходом свыше 1 млн в год, в который входили все доходы, включая пенсию, то теперь пенсия исключается из 1 млн руб. дохода. Кроме того, в период, когда прекращается выплата пенсии, производится индексация размера выплаты пенсии, идентичная индексации, которая производится при добровольном решении гражданина отсрочить выход на пенсию.

– Несмотря на то, что проект «Об особенностях выплаты пенсий работающим пенсионерам» теперь затрагивает интересы не всех работающих пенсионеров, – сказал Павлов, – работодатели и профсоюзы на заседании рабочей группы РТК не поддержали инициативы Правительства РФ.

После заседания рабочей группы Комиссии по социальному страхованию, социальной защите, развитию отраслей социальной сферы, меньше чем за неделю – к 7 октября позиция Правительства вновь изменилась. Теперь предлагается не индексировать пенсии работающим

пенсионерам, но эта новая инициатива пока законодательно не оформлена, а потому не рассматривалась.

Обсуждение пенсионной темы продолжил важный вопрос рабочей повестки «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части увеличения пенсионного возраста отдельным категориям граждан».

В ЭТОМ ЗАКОНОПРОЕКТЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ ПОВЫСИТЬ ПЕНСИОННЫЙ ВОЗРАСТ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ СЛУЖАЩИХ ДО 65 ЛЕТ: КАК ДЛЯ МУЖЧИН, ТАК И ДЛЯ ЖЕНЩИН, А ТАКЖЕ УВЕЛИЧИТЬ ДО 20 ЛЕТ СТАЖ, ДАЮЩИЙ ПРАВО ГОСЛУЖАЩИМ НА ПОЛУЧЕНИЕ ПЕНСИИ ЗА ВЫСЛУГУ ЛЕТ.


– На мой вопрос, почему женщины в вопросе выхода на пенсию оказались приравнены к мужчинам, заместитель министра труда Пудов А. Н. ответил: во-первых, согласно статистическим данным, женщины в России живут дольше, чем мужчины, во-вторых, в законодательстве большинства развитых стран нет разницы в пенсионном возрасте между мужчинами и женщинами, – рассказал Игорь Павлов. – На вопрос, почему выбрана именно эта категория граждан, Пудов ответил: «Мы начинаем с себя!». Тем самым косвенно он признал, что это только начало повышения пенсионного возраста для всех граждан страны. Примут ли этот законопроект и в какой форме, покажет время, при этом сторона работодателей заявила, что готова согласиться с ним при определенных условиях. Профсоюзы же категорически против повышения пенсионного возраста под любым благовидным предлогом и для любой категории трудящихся!

Впервые обсуждение бюджета РФ на следующий год проводилось до рассмотрения этого вопроса на заседании Правительства. По этой причине полный объем материалов предоставлен не был, но основные цифры бюджета РФ на 2016 год и планы

Правительства по экономии социальных расходов озвучены. Так, на следующий год плановые доходы бюджета РФ составят 13,5 трлн рублей, плановые расходы – 15,7 трлн рублей, дефицит бюджета – около 2,2 трлн руб.

Однако если обратиться к другим данным бюджета, то видно, что на начало 2016 года в резервном фонде будет 3,5 трлн рублей, в фонде национального благосостояния – 3,2 трлн рублей. На конец следующего года в резервном фонде останется 3 трлн 600 тысяч рублей, а в фонде национального благосостояния – 3 трлн 300 тысяч рублей, то есть размер указанных фондов к концу года увеличится и суммарно составит почти 7 трлн рублей, то есть примерно 45% от всей суммы расходов бюджета.

ТАКИМ ОБРАЗОМ, БЮДЖЕТ СТРАНЫ ЯВЛЯЕТСЯ ПРОФИЦИТНЫМ С 45% ЗАПАСОМ, И АБСОЛЮТНО НЕ ПОНЯТНО, ПОЧЕМУ МИНФИН ПЫТАЕТСЯ ЭКОНОМИТЬ НА СОЦИАЛЬНЫХ ГАРАНТИЯХ ТРУДЯЩИХСЯ, ОТМЕНИВ ИНДЕКСАЦИЮ ЗАРАБОТНЫХ ПЛАТ, ПРЕДЛАГАЕТ ПОНИЖЕННУЮ ИНДЕКСАЦИЮ ПЕНСИЙ И ДРУГИЕ АНТИНАРОДНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ.

И. Павлов отметил, что 22 октября в Москве состоится заседание Совета Конфедерации труда России (КТР), на который приглашена депутат Госдумы Оксана Дмитриева. Таким образом, еще до внесения в Думу проекта бюджета РФ на 2016 год на заседании Совета КТР у лидеров профсоюзов будет возможность задать вопросы о бюджете РФ члену бюджетного комитета Госдумы и, возможно, повлиять на принятие планового бюджета РФ на следующий год. 





УЙТИ НА БЕРЕГ? НЕ ВАРИАНТ!

ДАЛЕКО НЕ КАЖДЫЙ ВЧЕРАШНИЙ КУРСАНТ МОРСКОГО ВУЗА СВЯЗЫВАЕТ СВОЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ. ЕВГЕНИЙ ПЕРШЕНЬ, СТАРПОМ VLCC «PLATA SUNRISE» (COLUMBIA SHIPMANAGEMENT), ЗНАЕТ МНОГО ТАКИХ ПРИМЕРОВ, НО ДЛЯ НЕГО ВСЕ НАОБОРОТ: УЙТИ НА БЕРЕГОВУЮ ДОЛЖНОСТЬ – НЕ ВАРИАНТ. ОН СЧИТАЕТ, ЧТО РАБОТА В МОРЕ ИСПЫТЫВАЕТ КАЖДОГО, НО ПРИ ЭТОМ ДАЕТ НЕМАЛО ШАНСОВ.

Евгений – представитель флотской династии. Его отец – капитан дальнего плавания, брат – второй механик. Одно из самых ярких детских воспоминаний: с мамой и братом он едет на рейдовом катере «Трансфлота» к отцу на судно.

– Море начинает штормить, а мы с чемаданами взбираемся по трапу на борт, – вспоминает он. – Следующие несколько дней на судне, возможно, единственные за целый год, когда мы сможем побыть с отцом. Рейсы-то в 80-е были по десять месяцев. Зато в эти дни у меня была возможность получить персональную экс-

курсию по судну и увидеть весь процесс погрузки-разгрузки. Для шестилетнего ребенка это было равносильно посещению космического корабля.

Евгений стал старпомом, когда ему еще не исполнилось и тридцати. Далеко не у каждого карьера на флоте складывается столь успешно. Ему всегда хотелось в каждой новой должности максимально быстро разобраться во всех нюансах и тонкостях. Если курс прокладывать, то быстро и безошибочно. Еще лучше, если карта – электронная.

– Мои курсантские годы в Новороссийской морской академии совпали

с маленькой технической революцией на флоте, – говорит старпом. – Появлялись новые системы связи, вводились электронные карты, новейшее программное обеспечение. К нам приезжали разработчики из «Транзаса», и мы, кадеты, тестировали новейшие разработки, которых на тот момент действующий флот еще не видел. Конечно, в дальнейшем мне все это очень пригодилось.

Впрочем, технологии не могут предусмотреть все. В работе моряка полно испытаний, которые ни отменить, ни отложить нельзя. Прямо или косвен-

но в нее вмешиваются непреодолимая сила стихии и даже политика.

– В 2011 году я ходил в рейс от BGI, – рассказывает Евгений. – Владельцем нашего судна была компания, принадлежавшая сыну Каддафи. Все было хорошо до тех пор, пока Евросоюз в продолжение давления на президента Ливии не заморозил счета его родственников. Компания Каддафи-младшего потеряла возможность расплачиваться с нами, а мы, соответственно, поневоле оставили без денег свои семьи на берегу. Ощущения были паршивые. Не знаю, как бы все сложилось, если бы не профсоюз. Наши «замороженные» деньги тогда помогли вернуть заместитель председателя Российского профсоюза моряков (РПСМ) Вадим Иванов и инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьина. Они не только дали нам четкие инструкции на все дальнейшие действия, но и сделали все возможное. В итоге мы спасли от санкций свои честно заработанные деньги.

В то же время случился другой неприятный случай. Ливийские повстанцы захватили на рейде соседний танкер, который стоял буквально в миле. Экипаж вскоре отпустили, их интересовал груз – дизельное топливо. Но несколько дней морякам все равно пришлось провести под дулами автоматов в полном неведении о дальнейшей судьбе. Этот инцидент стал поводом для размышлений всем, кто наблюдал за произошедшим в эфире или воочию: а проскочи налетчики на милое дальше?

Застраховать себя от подобных историй нельзя. В море можно надеяться только на себя и свой экипаж. Вот почему понятие «командный дух» на флоте никогда не будет пустым звуком.

– Поддерживать традицию морского братства, работать с людьми – святой долг офицеров. Это не менее важно, чем навигация и грузовые операции, – считает Евгений Першень. – Чем можно объединить команду в свободное время? Однажды на судне мы провели чемпионат по «Counter Strike» – компьютерной игре, которой тогда все «болели». В крайнем рейсе у нас гвоздем программы стал стритбол – тот же баскетбол, но в одно кольцо. Рядовые в нашем экипаже филиппинцы, у них две страсти: бокс и баскетбол. С любителями бокса все предельно просто: купили им

DVD с боями звезды филиппинского спорта, и они его до дыр засмотрели. А для любителей баскетбола устроили турнир. Наши филиппинцы оказались отличными игроками, хоть и роста не богатырского. В конце концов, в стритбол втянулся весь экипаж. Кольцо у нас на судне было. Заказали у агента именные футболки с логотипом компании, названием судна и номерами, купили на деньги культурфонда мяч, окружили сеткой площадку для игры на корме – и вперед! Получился целый судовой чемпионат.

Наверное, не все офицеры считают устройство таких турниров своим личным долгом. Просто Евгений умеет увидеть в однообразии морских будней шанс для маленького праздника. Для него это фотододело. Фотографии старпом делает судовой взрывобезопасной камерой. По технике безопасности только такой можно снимать на судне. При этом выглядит она как прибор для стирания памяти из фильма «Люди в черном».

– По виду почти шпионская штучка. Вот с ней я хожу по пароходу, делаю фототчеты для фрахтователя и компании, а попутно запечатлеваю нашу судовую жизнь, – рассказывает он. – В нашей работе с прекрасным сталкиваешься постоянно. Не буду о морских закатах. Представьте себе лучше другое: в сухом доке стоишь под днищем трехсоттысячного танкера. Как можно это не снять, хотя бы для того, чтобы сыну потом показать! Вот так постепенно я увлекся. Эту радость мне тоже подарила моя работа.

Евгений регулярно участвует в фотоконкурсах на морскую тематику, которые проводят профильные издания. Один из них завершился недавно: Российский профсоюз моряков проводил конкурс «По морям, по волнам. Фотография с биографией». Евгений занял призовое третье место. 📍

«Профсоюзная морская газета»,
ЮТО РПСМ



Евгений Першень: «Рядовые в нашем экипаже филиппинцы, у них две страсти: бокс и баскетбол. С любителями бокса все предельно просто: купили им DVD с боями звезды филиппинского спорта. А для любителей баскетбола устроили турнир. Наши филиппинцы оказались отличными игроками, хоть и роста не богатырского».



ТРУД РЫБАКОВ БУДЕТ ЗАЩИЩЕН

В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ 2015 ГОДА В ШТАБ-КВАРТИРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ) СОСТОЯЛАСЬ РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ПРАВИТЕЛЬСТВ, РАБОДАТЕЛЕЙ И РАБОТНИКОВ, НА КОТОРОЙ ОБСУЖДАЛСЯ И БЫЛ ПРИНЯТ ДОКУМЕНТ, ИМЕЮЩИЙ ОТНОШЕНИЕ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ № 188 «О ТРУДЕ В РЫБОЛОВНОМ СЕКТОРЕ». ДОКУМЕНТ НАЗЫВАЕТСЯ «РУКОВОДСТВО ПО ПРОВЕДЕНИЮ ИНСПЕКЦИЙ ГОСУДАРСТВОМ ФЛАГА УСЛОВИЙ ТРУДА И ЖИЗНИ НА СУДАХ РЫБОЛОВНОГО ФЛОТА». В СОСТАВЕ ДЕЛЕГАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (МФТ), ПРЕДСТАВЛЯВШЕЙ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ, ПРИНИМАЛ УЧАСТИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФКОМА МОРЯКОВ Г. ВЛАДИВОСТОКА РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ. ОН РАССКАЗАЛ, ПОЧЕМУ ВАЖНО, ЧТОБЫ КОНВЕНЦИЯ № 188 БЫЛА РАТИФИЦИРОВАНА ДРУГИМИ СТРАНАМИ, ВКЛЮЧАЯ РОССИЮ, И НАКОНЕЦ-ТО ВСТУПИЛА В СИЛУ.

– Петр Иванович, третий год успешно работает Сводная конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, а вот о рыбацкой Конвенции № 188 информация практически отсутствует.

– Верно, хотя эта Конвенция была принята почти сразу после КТМС – в 2007 году. Спустя 8 лет ее ратифицировали всего 5 государств – Аргентина, Босния-Герцеговина, Конго, Марокко и ЮАР, а для вступления в силу требуется 10 ратификаций, в отличие от 30-ти, как это было с КТМС.

– Вступление в силу Конвенции ждут сотни тысяч рыбаков, насколько она важна для них?

– Очень важна. Сегодня в мире примерно 36 млн человек занимаются промысловым рыболовством и рыбоводством в промышленных масштабах, в том числе 15 млн работников заняты на условиях полного рабочего времени, 13 млн – на условиях неполного рабочего времени, и 8 млн человек являются временными работниками. Только рыболовством зани-

мается 27 млн человек (включая рыбаков с полным и неполным рабочим временем и временных работников). Актуальность принятия новой нормы для рыболовного сектора возрастает еще и потому, что рыбаки отнесены к самой опасной по сравнению с другими профессиями. Здесь наиболее высок коэффициент смертности и уровень травматизма, о чем свидетельствуют данные, имеющиеся в штаб-квартире МОТ, по Великобритании, Скандинавским странам, США, ЮАР, Японии и другим странам.

Нередко в прессе в официальных докладах можно встретить такие цифры: если на морском транспорте ежегодно происходит порядка 2000 несчастных случаев со смертельным исходом, то на рыболовном флоте таких случаев свыше 24 тысяч.

Эти факты говорят об актуальности Конвенции, поскольку она должна обеспечить качественно новый уровень защиты социально-трудовых прав этой категории работников. Конвенция четко определяет условия труда и жизни рыбаков на судах рыболовного флота, занятых коммерческой рыбалкой.

Однако процесс вступления Конвенции № 188 в жизнь действительно затянулся до неприличия и, кстати, это редкий случай в практике МОТ, чтобы принятая Конвенция почти 10 лет дожидалась своей ратификации. Не случайно ее называют «обсуждавшейся в истории МОТ дольше всех». Думаю, это связано, во-первых, с самим содержанием Конвенции № 188. Определить единые требования для этой категории судов и работников не так просто, а обеспечить минимальные требования на таком разношерстном и многонациональном флоте еще сложнее. И работодатели, и правительства многих стран просто не понимают, как ее реализовать. Работа над конвенцией потребовала учета многих факторов: большого разнообразия рыболовного сектора,

многочисленных типов и размеров судов, разнообразия видов рыбного промысла. Новая норма должна обеспечить защиту рыбаков во всех государствах мира и создать возможности ее широкой ратификации, чтобы оказать реальное влияние на условия жизни и труда рыбаков.

– Есть и другие причины?

– Одной из характерных особенностей структуры МОТ является трипартизм – то есть формирование почти всех главных и вспомогательных органов на основе трехстороннего представительства: правительств, предпринимателей и работников. Эти же правила относятся к механизму и процессу принятия нормативных правовых актов международного характера. Представители всех трех сторон, обсуждая тот или иной нормативный документ, идут не только по каждой строчке, но, что называется, пробуют на зуб каждое слово. Документ должен быть принят в таком виде, чтобы не допускать двойного толкования смысла каждой статьи. Поэтому требуется время для правовой, смысловой и других экспертиз. Это вторая причина, по которой процесс принятия Конвенции № 188 слишком затянулся. Но есть и другие факторы. Например, представители Филиппин высказали мысль о том, что рыболовный сектор в значительной степени криминализован, а все процессы в нем абсолютно не прозрачны. Стало быть, работодатели абсолютно не заинтересованы в появлении такой конвенции, и с этим трудно не согласиться.

Наши российские рыбаки постоянно сталкиваются с непрозрачностью результатов своего труда: сколько рыбы выловлено, сколько продано, по какой цене и т.п. А ведь от этого зависит их заработная плата, которая сегодня отличается в разы у приличных компаний и компаний-однодневок. У последних

она не превышает уровня простого водителя такси, а в таких исконно рыбацких странах, как Норвегия, Исландия, Дания, Испания уровень зарплат совершенно иной. Наконец, нельзя сбрасывать со счетов и живучесть бюрократических традиций. Представители Евросоюза прямо заявили, что Конвенция № 188 не принята в странах Евросоюза именно по этой причине.

Высказываются опасения, в значительной степени надуманные, что принятие Конвенции 2007 года может привести к всплеску безработицы. Поэтому не ошибусь, если скажу, что у правительств и работодателей интерес к Конвенции № 188, мягко говоря, невысок. Вся надежда на профсоюзы. Представитель Норвегии сообщил участникам высокого собрания, что лишь при постоянном давлении норвежского профсоюза на правительство они надеются добиться ратификации Конвенции в ближайшее время. Изучение опыта МОТ показывает, что государства не ратифицируют те или иные конвенции по разным причинам, в том числе в случаях, когда на национальном уровне законодательством или практикой уже обеспечивается более высокий уровень защиты прав трудящихся.

– Незаинтересованность правительств и работодателей проявлялась на этой рабочей встрече в МОТ?

– Нет. В штаб-квартире МОТ трехсторонние встречи носят преимущественно деловой, рабочий характер, и все участники такого совещания понимают важность именно сотрудничества, а не конфронтации. Но споры возникали. Например, когда обсуждали термины, понятия, определения. Ведь в любом серьезном документе вопрос о терминах главный: если не достичь общего понимания по терминам, никакой официальный документ, тем более международного значения, не сможет выполнить ту функцию, ради которой он создается.

– Существует мнение, что Конвенция № 188 года значительно более слабая, нежели Конвенция МОТ 2006 года.

– Первое и главное различие заключается в том, что одна из них регулирует условия труда и жизни на судах рыболовного флота, а другая на судах транспортного флота.



**ЕСЛИ НА МОРСКОМ
ТРАНСПОРТЕ ЕЖЕГОДНО
ПРОИСХОДИТ ПОРЯДКА
2000 НЕСЧАСТНЫХ
СЛУЧАЕВ
СО СМЕРТЕЛЬНЫМ
ИСХОДОМ,
ТО НА РЫБОЛОВНОМ ФЛОТЕ
ТАКИХ СЛУЧАЕВ
СВЫШЕ 24 ТЫСЯЧ.**



Если же продолжить сравнения по структуре и содержанию, то, на мой взгляд, КТМС однозначно сложнее, стройнее и обладает гораздо более проработанным механизмом имплементации норм международного права в национальном трудовом законодательстве РФ. Она состоит из статей, правил и кодекса. Кодекс, в свою очередь, включает в себя обязательный Стандарт А и рекомендованный Руководящий принцип В. Не лишенная некоторых недостатков, Конвенция МОТ 2006 года все же обладает существенной конкретикой, а Конвенция № 188 о труде в рыболовном секторе имеет всего лишь 54 статьи и в плане конкретики значительно проигрывает КТМС.

– Многие рыбаки считают, что их труд никогда и никем не регулировался в международном масштабе.

– Это не совсем так. Международная регламентация труда в рыболовном секторе осуществляется на основе ранее принятых семи актов: 5 конвенций и 2 рекомендаций. Действующими нормами МОТ являются Конвенция 1959 года о минимальном возрасте рыбаков (№ 112), Конвенция 1959 года о медицинском осмотре рыбаков (№ 113), Конвенция 1959 года о трудовых договорах рыбаков (№ 114), Конвенция 1966 года о свидетельствах рыбаков (№ 125), Конвенция 1966 года о помещениях для рыбаков на борту судов (№ 126), а также Рекомендация 1920 года о рабочем времени в рыболовстве (№ 7) и Рекомендация 1966 года о профессиональном обучении рыбаков (№ 126). Требования пересмотра действующих в рыболовном секторе норм обусловлены необходимостью отразить в них многочисленные перемены в данной отрасли, так как со времени принятия последней нормы прошло почти 40 лет.

– Что и сделано в Конвенции № 188 «О труде в рыболовном секторе»?

– Особенности нового акта о труде в рыболовном секторе состоят в следующем. Действующие семь норм, касающиеся труда в этом секторе, распространяются на незначительную часть рыбаков мира. Новые нормы направлены на охват большинства рыбаков мира, включая тех, кто занят на малых рыболовных судах. В связи с этим будет обеспечена защита большего числа рыбаков, включая самозанятых рыбаков, а также тех из них, кто получает долю в улове. Значительная часть

конвенции предусматривает положения, касающиеся безопасности и гигиены труда в рыболовном секторе, что должно способствовать снижению травматизма и несчастных случаев со смертельным исходом. Действующие нормы, касающиеся рыбаков, не решают на должном уровне данный вопрос, поэтому в Конвенцию № 188 включены положения, обеспечивающие защиту рыбаков в связи с профессиональными, связанными с их трудовой деятельностью заболеваниями.

Если говорить о содержании конвенции, то она состоит из преамбулы, 54 статей, сгруппированных в девять частей, и трех приложений: «Эквивалентность измерений», «Трудовой договор рыбака» и «Помещения для экипажа на борту рыболовных судов». Механизмы Конвенции № 188 отличаются от КТМС, в которой большинство конкретных требований, изложенных в форме обязывающих правил, стандартов и рекомендательных руководящих принципов, содержатся в кодексе, ставшем фактическим приложением к КТМС. К сожалению, Конвенция № 188 не уполномочивает государства, ратифицировавшие эту конвенцию, полноценно контролировать соблюдение конвенции иностранными судами, заходящих в их порты, с правом применения санкций к нарушителям. Фактически контроль возможен лишь при получении жалобы о том, что судно не соответствует конвенционным требованиям. Однако даже в этом случае подвергать его аресту или задержанию можно лишь при наличии веских оснований.


– Что еще можно выделить в содержании Конвенции № 188 и в тексте «Руководства по проведению инспекций государством флага условий труда и жизни на судах рыболовного флота», которое было принято в Женеве?

– В этой конвенции, в отличие большинства морских конвенций и КТМС в том числе, особая роль отводится капитану судна. Капитан не ограничивается судовладельцем в принятии решений, направленных на обеспечение безопасности судна. Это вытекает также из многих других нормативных актов международного характера, из национальных правовых документов, но то, что этот момент особо подчеркнут в этой конвенции и вынесен в отдельную статью – радует. Это чрезвычайно важно в свете недавних трагедий на море с судами «Шанс-101» и «Дальний

Восток», когда в результате кораблекрушения погибли в общей сложности около ста человек. Что касается Руководства (в русскоязычной версии оно, возможно, будет называться Рекомендациями), то такие документы уже действуют на морском транспорте и являются важным ресурсом по вопросам выполнения обязанностей государством флага, предусмотренных КТМС. Такая же роль отведена и этому вновь принятому документу. Необычным можно было бы назвать то, что особое внимание было обращено на обеспечение безопасности инспекторов флага при проведении инспекций. И все выступавшие напрямую связывали это с высокой степенью криминализации рыболовного сектора.

– И все-таки, есть ли свет в конце тоннеля? Когда Конвенция № 188 «О труде в рыболовном секторе» начнет свое, пусть не триумфальное, а просто рабочее шествие? И когда Россия присоединится к этой Конвенции?

– Думаю, что в течение одного-двух, максимум трех лет это произойдет. Ожидается, что в этом году Конвенцию № 188 ратифицирует однозначно Франция и, возможно, Намибия. Что касается России, то, к сожалению, представителей со стороны правительства и со стороны работодателей в Женеве не было. Да и сама предратификационная атмосфера в отрасли отсутствует. Вспомним, как Российская Федерация и Российский профессиональный союз моряков готовились к ратификации КТМС. Поводились семинары, обучающие курсы на базе морских вузов, совещания с участием известных юристов, членов правительства и т.п. РПСМ приложил огромные усилия, чтобы КТМС была ратифицирована Россией в обязательном порядке. Ничего подобного со стороны российского профсоюза рыбаков мы сейчас не наблюдаем.

Принятие «Руководства по проведению инспекций государством флага условий труда и жизни на судах рыболовного флота» как бы завершает весь цикл оформления Конвенции № 188, подготовив, в том числе, механизмы контроля за ее выполнением государствами флага. Безусловно, Конвенция № 188 сможет обеспечить качественно новый уровень защиты социально-трудовых прав тружеников моря – рыбаков. 





Проверка документов на борту теплохода «KEN SEA» в порту Находка

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ – ЭФФЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ДАВЛЕНИЯ НА НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

С 14 ПО 18 СЕНТЯБРЯ 2015 ГОДА В ПЕРИОД НЕДЕЛИ ДЕЙСТВИЙ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ В СТРАНАХ ВОСТОЧНОЙ АЗИИ (ЯПОНИЯ, ЮЖНАЯ КОРЕЯ, ТАЙВАНЬ) И РОССИИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ МОРСКИХ ПРОФСОЮЗОВ И ИНСПЕКТОРЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ ПРОВЕЛИ РЯД ИНСПЕКЦИЙ СУДОВ, ОТШВАРТОВАННЫХ В ПОРТАХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА. В ПОРТАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ И ИНСПЕКТОР МФТ ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ ПРОВЕРИЛИ УСЛОВИЯ ТРУДА И БЫТА МОРЯКОВ, НАЛИЧИЕ НА СУДАХ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА, ОДОБРЕННОГО МФТ, И ДЕКЛАРАЦИИ О СООТВЕТСТВИИ СВОДНОЙ КОНВЕНЦИИ МОТ 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС). СПЕЦИАЛИСТЫ РПСМ ОБНАРУЖИЛИ, ЧТО ИЗ 24 ПРОВЕРЕННЫХ СУДОВ НОРМЫ КОНВЕНЦИИ НЕ СОБЛЮДАЮТСЯ НА ОДНОМ СУДНЕ, И ОНИ КАСАЮТСЯ СМЕНЫ ФЛАГА С УДОБНОГО НА РОССИЙСКИЙ.

Акция на Дальнем Востоке показала, что большое количество судов покрыто колдоговорами МФТ, подавляющее большинство экипажей имеют на борту декларации о соответствии нормам КТМС, на большинстве судов выполняются необходимые требования по условиям труда, быта и выплате заработной платы моряков.

– В Западной части мира, в которую входит европейская часть России, Неделя акций проводится раз в году. А в текущем, 2015-м, акция не проводилась ни разу, и до конца года проведение не ожидается. На Дальнем Востоке акция проводится три раза в год, она перестала быть знаковым событийным мероприятием, которого ждешь и готовишься целый год, поэтому в нашем регионе Неделя

действий проходит достаточно рутинно, – говорит Петр Осичанский. – В обычном рабочем режиме мы проверяем пароходы, как делаем это круглый год. Единственное отличие, на Неделе действий время спрессованно, судов для проверки больше. Но самое важное, на мой взгляд, – добиться реальных результатов, подписанных договоров и выплат заработной платы морякам в полном объеме. ►



Филиппинские моряки готовят судно «MONTROSE» к погрузке в Находке



Проверка документов на теплоходе «SUNROAD MITOYA» 15 сентября 2015

Всего за пять дней Акции было проинспектировано 24 судна, из которых только 10 работают по коллективным договорам, одобренным МФТ. Представители РПСМ отметили, что на судах, где есть соглашение, зарплата соответствует минимальным требованиям МФТ и выплачивается вовремя.

В ходе инспекций судов китайских судовладельцев выяснилось, что большинство китайских моряков ничего не слышали о деятельности МФТ. В то же время их зарплата достаточно высока: у капитанов она достигает \$6-7 тысяч, матросов – \$1000. Экипажи китайских судов слабо владеют английским языком, но, как правило, охотно сотрудничают. Они также пояснили, что зарплату получают в юанях, хотя нередко она согласована в долларах США.

На судах с российскими экипажами наблюдаются задержки с выплатами зарплат от 2 до 4-х месяцев. К тому же она довольно низкая – \$700-800 у матросов. Отдельные судовладельцы умудряются договариваться с экипажами о выплате задержанной зарплаты российскими рублями по заниженному курсу.

Во время проведения Недели действий РПСМ удалось достичь соглашения с владельцами судна «CORSO DREAM» о продлении договора SUR/TCC. Договор будет пролонгирован на прежних условиях.

В очередной раз под пристальный взгляд инспекторов попало судно «PATTANA» (флаг Белиза). Недавно оно было арестовано в южнокорейском порту Пусан по иску кредиторов за долги компании «Rusam Shipping Ltd.» за задержку зарплаты российскому экипажу на сумму более 5 млн рублей. Часть моряков до сих пор не получила полный расчет. В ходе кампании была достигнута договоренность с судовладельцем о погашении задолженности 5 членам экипажа еще за 2013 год. В довершение к имеющимся проблемам в ночь на 14 сентября на судне произошел разлив топлива, часть из которого попала за борт. Капитан и судовладелец оштрафованы за нарушение Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL).

По словам председателя ДВРО РПСМ Николая Суханова из проверенных 24 судов, больше половины (около 15 судов) имеют хорошие условия труда. У моряков есть новая спецодежда, обувь, жалоб на условия труда, быт и питание нет.

– Условия труда моряков с каждым годом улучшаются. Если сравнить, например, результаты акций 5-10-ти летней давности с итогами тех, которые проводятся в Находке сейчас, – это очень большая разница. В те годы было много подержанных, старых судов, которые нужно было давно списать. И моряки, работавшие на них, подвергали свою жизнь серьезной опасности, потому что эти ржавые и старые суда могли затонуть во время рейса, – говорит Н. Суханов.

Он напомнил, что несчастный случай все-таки, произошел. В ноябре 2004 года суда «Ароса» (флаг Камбоджи) и «Вест» (флаг Монголии), перевозившие лес из Находки в Японию в штормовую погоду, не выдержали погодных условий и затонули. Трагедия унесла жизни 33 российских моряков.

– Эта трагедия стала яркой иллюстрацией того, что может случиться, когда судовладельцы ради прибыли «убегают» под удобный флаг, используют старые суда и не считаются с опасностью, которая угрожает жизни людей, работающих на них, – подчеркнул председатель ДВРО. – Сегодня, как мы можем видеть во время проверок, суда новые. Так, из 15 судов больше половины судов были построены менее 5 лет назад, а некоторые совсем – новые. Это хороший признак того, что условия труда моряков улучшаются.

Суханов рассказывает, что еще 5-10 лет назад в Находке было около 50 судоходных компаний, сейчас их всего 5-7, но зато это компании, которые имеют новые паромы и коллективные договоры МФТ, в которых отражены достойные условия труда. Да, случается встретить суда, где нарушаются права моряков, такие как «ST WIND». Но это немногочисленные нарушения, такие истории становятся редкими. При этом мы видим, что моряки «ST WIND» мгновенно нашли поддержку в капита-


нии порта, транспортной прокуратуре и судебных органах города Находки, которые оперативно приняли решение о задержании судна. В наше время власти охотно встают на сторону моряков, не тянут, как правило, с положительным решением.

– Мы стараемся, чтобы начало акции ознаменовалось каким-нибудь судебным процессом или выплатой денег морякам. Например, с июля 2015 года мы работаем с компанией, которая должна подписать договор МФТ. Сначала мы получили категорический отказ, потом нам заявили, что в компании подумают. Но в эту Неделю действий они не только выплатили всю задолженность морякам, но и проплатили в РПСМ и МФТ все взносы, которые задолжали за год! Другая компания, с которой я борюсь давно, два года, не выплачивала морякам задолженность, хотя сумма не очень большая – порядка 1,2 млн рублей. Но пришло время Недели действий и ситуация разрешилась, деньги вы-

плачены, – рассказывает Петр Осичанский.

Поэтому обычно накануне Недели акций против удобных флагов не лишнее сделать звонок злостным нарушителям и неплательщикам.

– Ребята, раз вы решили не платить морякам честно заработанные деньги, я вынужден обратиться к коллегам в Японии, Корею, Тайване и других странах и сообщить, что вы грубо нарушаете права моряков, – делится опытом инспектор МФТ Осичанский. – Звонок производится обычно в пятницу перед акцией, а уже в понедельник становится ясно, что «процесс пошел», и компании стараются выплатить удержанную зарплату и взносы.

Таким образом, все затянувшиеся конфликты в связи с невыплатой зарплаты и другими нарушениями можно решить в период акции, проведение которой стало эффективным инструментом давления на недобросовестных работодателей, – считают в РПСМ и МФТ. 



С журналом МФТ на теплоходе «KEN SEA»

«РЫЦАРЬ ШТУРВАЛА» МАРАТ СЛИЖЕВСКИЙ: «В РОССИИ НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ НЕЗАВИСИМУЮ ЛОЦМАНСКУЮ АССОЦИАЦИЮ»

«ПОИСТИНЕ, ВСЁ НА СВЕТЕ СУЕТА СУЕТ, КРОМЕ ЛОЦМАНСКОГО ДЕЛА», – ИЗВЕСТНОЕ ШУТЛИВОЕ ВЫСКАЗЫВАНИЕ ЗНАМЕНИТОГО ПИСАТЕЛЯ МАРКА ТВЕНА, БЫВШЕГО ЛОЦМАНА, ТОЧНО ХАРАКТЕРИЗУЕТ ПРАВИЛЬНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ЭТОЙ СЛОЖНОЙ И ОПАСНОЙ ПРОФЕССИИ. СО ВРЕМЕН «ЛОЦМАНА» АМЕРИКАНСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ ТВЕНА НИЧЕГО НЕ ИЗМЕНИЛОСЬ, ЛОЦМАНСКОЕ ДЕЛО ПО-ПРЕЖНЕМУ ТРЕБУЕТ ВЫСОКОЙ ОТДАЧИ. НЕСМОТРИ НА ВСЕ РАЗВИТИЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА, БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОВОДКИ СУДНА ЗАВИСИТ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ОТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАЧЕСТВ ЛОЦМАНА, – ГОВОРИТ РОССИЙСКИЙ ЛОЦМАН МАРАТ ИВАНОВИЧ СЛИЖЕВСКИЙ, СТАЖ КОТОРОГО В ЭТОЙ ПРОФЕССИИ СОСТАВЛЯЕТ БОЛЬШЕ 40 ЛЕТ.

Сейчас Марату Ивановичу 80 лет, на пенсию вышел в 78 лет, он признается: это не характерно для профессии. Лоцманы уходят на пенсию и в 55, и 65 лет, в разных странах по-разному, в зависимости от установленных правил. Но это о том, как уходят из профессии. Приходят в нее двумя путями. Можно сразу учиться на лоцманское дело, можно, как сам Слижевский: он

пришел в лоцманы, доработав до старшего помощника капитана.

Слижевский – офицер запаса, подводник. После армии учился в Ленинградском высшем мореходном училище (ныне Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова), стажировку проходил на военных подводках в Североморске. В 1964 году устроился работать в Балтийское морское пароходство (БМП), откуда,



проработав 7 лет до старшего помощника капитана, ушел «в лоцманы и сразу в старшие». Почему сменил специализацию, объясняет просто: работая моряком, оказался перед выбором – семья или море. Решил, что можно совместить и то, и другое, и по совету однокашника ушел в лоцманы. Следующие 7 лет после работы в БМП занимался проводкой судов по Сайменскому каналу в порту Выборг.

– Если говорить о работе лоцмана, то она складывается из двух составляющих. Первая – навигационная (проводка судна), вторая – швартовые операции. Сайменский канал сложен как раз в навигационном отношении, там россыпь камней, узкий проход, но несмотря на все, мне моя новая специализация нравилась. В профессии лоцмана я объездил многие континенты, повидал мир, – вспоминает Слижевский.

ПЕТЕРБУРГ – МОЗАМБИК – ЙЕМЕН – ПЕТЕРБУРГ

В 1978 году лоцман Слижевский устроился на работу в Ленинградский морской порт, откуда через три года вместе с семьей на несколько лет отправился в заграничные командировки в Мозамбик и Йемен. Об этом времени Марат Иванович отзывается очень тепло, тем более, что рядом с ним был самый близкий человек – его жена Валентина Георгиевна, которая разделила с ним все радости и тяготы жизни на чужбине.

У Марата Ивановича, как у любого моряка, оказались в запасе пара интересных историй из его лоцманской практики. Однажды в Йемене в самый обычный рабочий день диспетчер отправил его забрать судно «Mountain», по рации он услышал «монтэйн».

«Монтэйн, так монтэйн», – подумал советский лоцман, и отправился на буксире к судну. Диспетчер не обманул, судно и вправду имело в своем названии слово «Mountain», а точнее «Gold Mountain», что в переводе означает «Золотая гора». Слижевский миссию свою выполнил, в порт судно привел, к этому времени закончился его рабочий день, и он ушел домой.

Следующим утром капитан порта сказал ему, чтобы тот вывел вчерашнее судно «Gold Mountain» и забрал «Silver Mountain» («Серебряная гора»), но сначала встретился с капитаном первого судна.

– Как поживаете? – спросил наш лоцман капитана, поднявшись на мостик.

– Поживаем-то хорошо, но я хотел от вас плыть в Америку, но придется идти в Австралию, – загадочно ответил капитан.

– А при чем тут я? – удивился Слижевский.

– А при том, что вчера ты должен был привести в порт «Silver Mountain», а не «Gold Mountain». Ну, Мурат, (а Марата Ивановича именно так называли в Йемене) тебе просто повезло, что мы по одному контракту одной фирмы оба работаем на Австралию. Мой груз погрузили на другое судно, а его – на мое, только документы переделали и все дела.

Как вы догадались «Gold Mountain» и «Silver Mountain» оказались абсолютно одинаковыми судами с почти одинаковыми названиями, так называемые «систер-шип».

КАК МАРАТ ИВАНОВИЧ ПОМОГ ЗЕРНО РАЗГРУЗИТЬ

Слижевский рассказал еще одну историю, перед этим махнул рукой: «Все равно много времени прошло с тех пор!» В порт Йемена пришел греческий балкер, нагруженный зерном. Как водится, лоцман поднялся на судно, видит, капитан не выбрал якорь.

– Какие-то проблемы? – спросил Марат Иванович.

– Как сказал мой старпом, «проблема небольшая», но поскольку, мы в арабском порту, то для меня проблема существенная. Благодаря моему старпому судно оказалось перегруженным, – капитан показал на старпома, – он хотел как лучше, чтобы денег заработать больше. И все бы ничего, но нам поменяли порт назначения, а тут за перегруз предусмотрены огромные штрафы. Судно пройти сможет, но превышение – 10 см от допустимой нормы.

«Тут же стоит старший помощник капитана, – вспоминает Слижевский, – оказалось, он из России. Говорит мне: «Придумай что-нибудь». Я ему: «Ну, ты даешь, что я тебе придумаю? Балласт откатали?» Кивают, мол, даже питьевую воду. И тут меня посетила шальная мысль. Говорю капитану: «Что будет, если ты на 2 градуса наклонишь один борт, уменьшатся сантиметры?» Капитан отвечает, что, мол, уменьшатся и что? И тут до него доходит».

Так и сделали, попросили агента все организовать: вовремя обеспечить выгрузку зерна и погрузку воды, оказавшейся балластом. С точки зрения безопас-

ности по осадке судно проходило, еще 15 см оставалось, так что Марат Иванович решил помочь капитану.

В момент, когда судно заходило в порт, Слижевский ошвартовал его тем бортом, на котором осадка была меньше. Портнадзор ничего не заметил, осадка с их стороны была в пределах допустимой нормы. В итоге капитана не оштрафовали. Спустя 20 лет капитан перегруженного судна приезжал в Россию и первым делом навесил своего «спасителя» – российско-го лоцмана Марата Слижевского.

НОВОЕ ВРЕМЯ – НОВЫЕ ПРАВИЛА

К концу 1980-х годов Марат Иванович вернулся в Петербург, как раз к началу перестройки. Изменения коснулись лоцманского дела в России. Несмотря на то, что лоцманский сбор в те времена, как и сегодня, представлял собой серьезные суммы, на зарплате лоцманов это не сказывалось. Старший лоцман с высшим образованием и опытом работы не менее 5-7 лет получал меньше, чем любой грузчик в стране.

– Я нисколько не умаляю трудностей профессии грузчика – это тяжелый и опасный труд. Тем не менее, работать лоцманом приходят опытные капитаны и моряки не ниже уровня старпома, которые, однако, были уравнианы в части зарплаты с простым грузчиком. Это послужило основной причиной ухода лоцманов из-под государственного контроля, – говорит Слижевский.

И лоцманы создали свою ассоциацию – Ассоциацию лоцманов России, которая была призвана защищать профессиональные интересы ее членов. В первое время дела шли хорошо, организация постепенно развивалась. Наши лоцманы обменивались опытом друг с другом и со специалистами разных стран, выделялись средства на развитие лоцманского дела, был создан собственный пенсионный фонд, кроме того, лоцманам оплачивалось санаторно-курортное лечение, медицинское обслуживание, выделялась матпомощь и т.д.

Но в Ассоциации появились люди, которые в погоне за личной выгодой способствовали развалу организации. После того, как вскрылся факт коррупции в ассоциации, большая часть лоцманов покинула ее ряды, вслед за этим произошло дробление лоцманской службы.

Сегодня только в портах Балтийского моря, не считая государственной службы Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», работает несколько частных коммерческих.

В порту Санкт-Петербург работает государственная служба «Росморпорт» и лоцманская служба ООО «СПБ Лоцман», в порту Приморск – ООО «Альбатрос», в порту Усть-Луга работают две службы – ФГУП «Росморпорт» и ООО «Альбатрос», в порту Калининград – только «Росморпорт», в порту Выборг – ФГУП «Росморпорт», а на нефтяном терминале в порту Высоцк лоцманскую проводку судов осуществляет ООО «Балтик Пайлот».

БЕЗОПАСНОСТЬ – ПЕРЕД ВСЕМ!

Однажды с Маратом Иванович в порту Мапуто в Мозамбике произошла история, которая в очередной раз укрепила его в мысли, что в лоцману для работы необходим лоцманский катер.

– Я, уже будучи опытным лоцманом, работал в Мозамбике. Из Кейптауна подошло греческое судно с филиппинским экипажем на борту, вызвали лоцмана, я прибыл. Стоит старое лоцманское судно, а около него лодка с моторчиком, катером это не назовешь. Далее, все как было обычно, погода неплохая стояла, капитан «сделал» подветренный борт, я подошел к судну на «лодке». Поднялся по трапу на 2-3 метра, в это время резко начал вместе с трапом съезжать вниз, при этом чувствую, что левая сторона сильнее бежит (провисает). От неожиданности я не удержался и полетел вниз, благо в легкой одежде, с одной только лоцманской сумкой на плече, – рассказывает Марат Слижевский.

Позже выяснилось, что моряк на судне не полностью «вытравил» трап. Но страшно было другое, лоцман мог упасть прямо на эту лодку, к счастью, она к тому времени отошла, и он упал в воду.

– Во всем мире запрещено высаживать лоцмана с буксира, даже самый «вертлявый» (маневренный) и управляемый буксир все равно не в состоянии безопасно, как катер, «снять» лоцмана. Буксир может неправильно встать, из-за своей массы – придавить лоцмана или оборвать трап вместе с лоцманом. Все это было, в том числе, и у вашего покорного слуги. Хорошо, я был всего в метре

от буксира, когда его приподняло волной, и он придавил трап. Трап лопнул, я только успел спрыгнуть на сам буксир, – вспоминает лоцман Слижевский.

Аналогичный случай произошел с другим российским лоцманом: когда трап оборвался, лоцман упал с большой высоты на металлическую палубу буксира. У него остались жена и двое детей.

– Может быть, что-нибудь изменилось в порту Приморск после моего ухода. Я не говорю, что условия проживания лоцманов там плохие: чистое общежитие, холодильник, телевизор. Но там не было лоцманской станции и лоцманского катера. На государственной лоцманской службе существует лоцманское судно, а у нас, в частной, – не было. Снятие и высадка лоцмана в порту Приморск происходит с помощью буксира, что запрещено международными требованиями, – говорит Марат Иванович.

По мнению Слижевского, ни один, даже самый порядочный, талантливый, грамотный бизнесмен не будет «рубить сук, на котором сидит». В любой момент частная лоцманская служба может прекратить свое существование. Как все «временщики», они занимаются зарабатыванием денег, не инвестируя средства в развитие лоцманского дела, повышение качества лоцманского обслуживания, в безопасность и закупку оборудования.

Марат Иванович отмечает, что два года назад до его ухода на пенсию лоцманский сбор за один судозаход составлял 330 тыс. рублей. С учетом того, что в среднем в сутки производилось порядка двух судозаходов, речь идет о серьезных суммах. То есть речь о покупке лоцманского катера вполне уместна, и средства найти на это можно, – считает Слижевский.

УРОВЕНЬ – ГОСУДАРСТВЕННЫЙ

Лоцманское дело – благородная профессия, которая изначально создавалась ради безопасности мореплавания и людей. Все профессии морской отрасли подразумевают наличие сложных и опасных условий труда, и лоцманы – не исключение.

В случае любой серьезной аварии в конечном итоге все решается на государственном уровне, тарифы лоцманских сборов также устанавливает государство. Именно поэтому лоцманская служба должна быть единой и иметь партнерские

отношения с государственными органами, – считает Слижевский.

– Можно ли допустить мысль, что пожарная безопасность в стране раздроблена, и перестала быть государственной, – задается вопросом Марат Иванович. – Так почему же лоцманская служба не должна быть единой?

Он убежден, что никто кроме самих лоцманов не сможет претворить в жизнь создание лоцманской ассоциации в России. Лоцманская служба должна иметь свою ассоциацию и быть независимой, в том числе от бюрократии, но, как показал опыт, без государства лоцманам не решить правовые и законодательные вопросы. Потому лоцманская ассоциация должна состоять в партнерских отношениях с государством.

Тем более что сейчас идет активное освоение арктического бассейна, и вопрос объединения лоцманов не терпит отлагательств. Планируется, что навигация Севморпути станет круглогодичной, в настоящее время идет строительство новых ледоколов, которые способны добраться до любой точки Северного Ледовитого океана в любое время года.

– Предположим, произошла серьезнейшая авария с участием лоцмана, например, во Владивостоке, а лоцман – член ассоциации. Значит, отвечает вся ассоциация. И все члены были бы заинтересованы в высоком качестве подготовки лоцманов, – считает Слижевский.

В вопросе создания единой организации лоцманской службы с Маратом Слижевским согласен председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов, в прошлом работавший лоцманом в Мурманске: «Я считаю, что существование объединений лоцманов в виде ассоциаций или профессиональных союзов очень важно. Сотрудничество лоцманских объединений через избранных представителей с администрациями лоцманских служб и различными органами государственной власти позволяет повысить качество подготовки лоцманов, повысить эффективность использования средств лоцманского сбора, улучшить качество нормативных актов, регулирующих лоцманскую деятельность».

По его словам, во всех странах объединения лоцманов – это «нормальное существование лоцманской среды для лучшей организации и развития лоцманского дела».



Лоцман Слижевский: «Вся частная система против того, чтобы люди могли защищать свои трудовые интересы и диктовать свои условия».

Такие формы лоцманских объединений существуют в большинстве развитых морских держав и объединены в Европейскую ассоциацию морских лоцманов (ЕМРА) и Международную ассоциацию морских лоцманов (ИМРА). Последняя включает в себя 8 тыс. членов ассоциации из 54 стран мира. Россия не состоит в ИМРА, да и почти в каждой стране есть лоцманы, не состоящие в национальных объединениях. Можно предполагать, что общее количество лоцманов в мире 10-15 тыс.

Отметим, что сегодня в России во ФГУП «Росморпорт» вместе с лоцманами Крыма работает 680 лоцманов. В коммерческих организациях, осуществляющих лоцманскую проводку судов – примерно 150-200. Общее число российских лоцманов составляет примерно 850 человек.

МНОВариантность в лоцманском деле

Марат Слижевский считает, что для профессионального роста лоцманов очень важен самый разный опыт работы в самых разных портах России и мира.

– Как говорил довольно известный лоцман Евгений Сарментов, уровень лоцмана, как профессионала, зависит от количества вариантов в его арсенале. К одному и тому же причалу, на одном и том же пароходе можно подходить в за-

висимости от обстоятельств по-разному, в то время как с разными пароходами возможен один и тот же подход. Это, так называемая, многовариантность: чем больше вариантов в голове у лоцмана, тем выше его уровень, как профессионала, – говорит Слижевский.

Многовариантность зависит от того, как в своей профессии лоцман рос и работал, начиная с речных судов и заканчивая крупно-габаритными пароходами с большой осадкой, и т.д. По мнению Марата Ивановича, нет ничего плохого, если бы лоцман приехал с Зеленого Мыса или Дудинки, поработал в наших портах на разных судах. Или прошелся бы с местным с лоцманом на танкере, может быть, попробовал сам поставить судно в порт. И, вернувшись на постоянное место работы, приобрел новый опыт, повысив тем самым свой профессиональный уровень. Но это невозможно до тех пор, пока лоцманская служба не будет единой и самостоятельной, а не раздробленной, – уверен Слижевский.

Сам Марат Иванович в Приморске готовил молодых лоцманов, был их наставником. В его функции входила «обкатка» новых лоцманов, отработка разных вариантов, разбор рабочих ситуаций и аварийных случаев.

– Я всегда отстаивал точку зрения, что командир должен быть действующим лоцманом и хотя бы один раз в месяц

проводить судно по каналу. К такому руководителю сами лоцманы прислушиваются и не считают его ничемным бюрократом, – убежден Марат Иванович.

О РОЛИ ПРОФСОЮЗОВ

Марат Иванович в советское время был членом профессионального союза. Он сохранял бы свое членство, но во время работы в частной лоцманской организации, когда возник вопрос о создании профсоюза, работодатель буквально «встал грудью против».


– Вся частная система против того, чтобы люди могли защищать свои трудовые интересы и диктовать свои условия, – считает лоцман Слижевский.

В то время у коммерческой лоцманской службы было много случаев нарушений трудовых прав: в полном объеме не оплачивалась сверхурочная работа и работа в выходные дни, не соблюдался график работы и отдыха и т. д.

– Я считаю, что независимо от формы собственности лоцманской службы – государственная она или частная, профсоюз должен быть. Только дружная и крепкая профсоюзная организация в состоянии обеспечить трудовые и социальные гарантии трудящихся! – уверен Марат Слижевский.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вот уже два года, как Марат Иванович отошел от дел, но до сих пор всей душой болеет за лоцманское дело в России. Он работал лоцманом в советские времена и в новое для страны время: на госслужбе и в частной лоцманской организации. Он поддерживает мнение своих коллег, которые считают, что в России необходимо создать единую независимую лоцманскую ассоциацию, которая объединила бы всех лоцманов в стране и работала в сотрудничестве с государством.

К слову, в одной из своих книг Марк Твен описывает, как создавалась первая ассоциация лоцманов Миссисипи. Причины были все те же, о которых говорит в наше время лоцман Марат Слижевский: развитие лоцманского дела, безопасность мореплавания и условий труда, высокий уровень подготовки «рыцарей штурвала», как называл писатель лоцманов в своих произведениях, и защита профессиональных интересов. 

КАК СОВЕТСКИЙ «КАЗБЕК» ПОТОПИЛ КАТЕР ВМС ФРАНЦИИ

МОЛОДЫЕ МОРЯКИ, ПРИХОДЯЩИЕ СЕГОДНЯ НА БОЛЬШИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА, С БАЙКАМИ ИЗ «КУРИЛКИ» НЕ ЗНАКОМЫ. А ВЕДЬ «КУРИЛКА» НА ТАНКЕРАХ НАШЕЙ МОЛОДОСТИ – ЭТО МЕСТО, ГДЕ В СВОБОДНОЕ ОТ ВАХТ И РАБОТ ВРЕМЯ СОБИРАЛСЯ ВЕСЬ ЭКИПАЖ. ЗДЕСЬ МОРЯКИ ОБЩАЛИСЬ. В САЛОНЕ ДЛЯ РЯДОВОГО СОСТАВА ИГРАЛИ НА ВЫЛЕТ В «КОЗЛА», НАРДЫ, ШАХМАТЫ. УЧИТЫВАЯ, ЧТО ЭКИПАЖИ В ТО ВРЕМЯ БЫЛИ В 2 РАЗА БОЛЬШЕ, ЧЕМ СЕЙЧАС, ОЧЕРЕДЬ НА НАСТОЛЬНЫЕ ИГРЫ ЗАНИМАЛИ С ОБЕДА. КТО НЕ УСПЕЛ ПОПАСТЬ В ИГРУ, ЖДАЛ СВОЕГО ЧАСА, СЛУШАЯ ИСТОРИИ БЫВАЛЫХ МОРЯКОВ. ЭТОТ РАССКАЗ Я УСЛЫШАЛ В 1984 ГОДУ, КОГДА ПРОХОДИЛ ПЛАВАТЕЛЬНУЮ ПРАКТИКУ НА БОРТУ Т/Х «БУРГАС», ОТ НЕМОЛОДОГО СТАРШЕГО ПОМОЩНИКА КАПИТАНА.

ШТОРМ

Дело было в конце 50-х годов. В то время я славно трудился в Черноморском пароходстве и шел в свой первый рейс 3-им помощником на танкере «Казбек». Взяли груз – 10000 тонн мазута в Одессе и пошли в бельгийский Антверпен.

Седьмые сутки в море, все, как обычно: вахта, корректировка карт, проверка шлюпок и плотов, еда, отдых. Как сейчас помню – была суббота, 24 декабря, аккуратно под их Рождество.

В 19.40 поднялся на мостик. Погода отвратительная: 5-ти бальный шторм, волнение моря до 3 метров, дождь, на градуснике плюс 3 по Цельсию. Сверил

курсы компасов, помог 4-му помощнику с молчаливого согласия старпома Сергея Ивановича «определиться» на карте. (Для справки: в Советском транспортном флоте 4-й помощник стоял одну вахту с 16.00 до 20.00. Старшие помощники в то время не занимались погрузкой-выгрузкой и несли вахту с 04.00 до 08.00. Днем, как правило, у них были дела на палубе и работа с документацией, а приходили они на ходовой мостик, особенно в плохую погоду, только для контроля за обстановкой.) Подождал сдачи вахты матросов, проводил сменившихся и приступил к работе.

К 23 часам ветер усилился. Волна понялась еще примерно на метр. Первый раз стою один при таком шторме.

Когда был 4-м помощником, в такую непогоду всегда приходил «чиф», сейчас его звать стыдно.

Волны гуляют по баку, переходному мостику, бьются в стенку носовой надстройки. Спасибо боцману: Степанович убрал с «бака» и палубы все, что можно, и закрепил на совесть то, что убрать было нельзя. Вокруг теплохода не просветная темень. Звезды, Луна спрятаны под свинцовыми облаками. Противный дождь с ветром мешает что-либо увидеть по курсу даже на «крыле» рубки, заливают глаза. Идем, как говорят, с помощью, чьей-то матери, компАсов и родной советской РЛС П-12 «Енисей». Вторая РЛС – П-12НП «Иртыш» – вышла из строя еще по выходу из Одессы, запчасти обещали привезти попутным судном в Антверпен.

Экран РЛС от больших волн весь покрыт белыми точками и линиями, разобраться, где очередная волна, а где маленькое судно, практически невозможно. Хорошо, что местные рыбацкие лодки и яхты спрятались в ближайшие убежища. Эфир забит переговорами на французском языке, которого я не понимал. Периодически на английском звучали редкие предупреждения об увеличении ветра и волны. В рулевой рубке катавасия звуков: писк радара, свист ветра, шум бьющейся волны, скрип всего, что могло скрипеть на мостике. В общем, тартарарам! И я, кажется, в этот день, начал сесть...

В 23.10 на мостик поднялся капитан, Иван Сергеевич П., наш Батя – душа-человек, настоящий моряк. На море лет 45, еще при царе на шаландах плавать начинал. В войну водил караваны «РQ» на севере. Пришел и выматерил за то, что чайник остыл. Посмотрел показатели всех приборов, дал поправку курса, сам увеличил скорость, которую я сбавил при усилении ветра. Позвонил старпому, пригласил его на мостик. Связался с машиной, попросил держать «пар» на максимуме. Налил себе чаю, сел в капитанское кресло, закурил «Беломор». Мне ни слова. С ним на мостике стало легче и спокойнее – капитан в ходовой рубке автоматически принимает командование на себя. Я записал в черновой журнал о его прибытии и, стараясь быть не заметным, стал у левого смотрового окна.

ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ

В 23.25 зашел начальник рации Виктор Николаевич К., с «нуля» часов у него началась вахта, но он любил приходить пораньше и выпивать чашку чая в ходовой рубке. Через пять минут появился старший помощник капитана Сергей Иванович Р.; еще через десять – 2-й помощник Игорь Петрович Р., в 23.52 на мостик проскользнул Сеня-одессит, вахтенный матрос. Поздоровавшись со всеми, подошел к мокрому от дождя и соленых брызг смотровому окну, по которому, как умалишённые, «летали» дворники, с трудом открывая вид в черное «ничто» по курсу и слегка подсвеченный переходной мостик под нами, и жутким голосом проговорил: «В такую погоду на просторах мирового океана выходит из морских пучин Летучий Голландец! Горе всякому, кто окажется



Судно типа Казбек

на его пути! Погибший корабль топит попадающиеся ему суда, а мертвый капитан забирает живых моряков к себе в команду!»

В это мгновение наше судно, свалившись с одной волны, нырнуло под другую и с непривычным грохотом и вибрацией всего корпуса ударилось в нее. Огромная масса воды накрыла «бак» и понеслась по едва освещенному переходному мосту. Нос судна с противным визгом и стоном начал подниматься, вода стекала со всех возвышающихся частей и по палубе устремилась к шпигатам. И тут кто-то тихо прошептал: «Мама...»

По переходному мосту передвигалось нечто в белом.

Повисшая на несколько секунд тишина вдруг разом перескочила в водопад неразборчивых громогласных слов и междометий, издаваемых присутствующими моряками. Вернулся шум шторма, скрип и стоны судна, писк радара, буханье волны о борт танкера, разговоры на французском языке из радиостанции.

Капитан первым зарычал на старпома: – Ты Степаныча на бак отправил???

– Я что, по вашему, дурак? – не менее «спокойно» заорал старпом. – Он уже третий сон видеть должен!

– Так кто это? – чуть ли не хором заголосили все.

– Капитан Флинт! – пискнул Сеня в затопевшее от его дыхание стекло.

– Почему, Флинт? Какой, к черту, Флинт? – в один голос закричали капитан и старпом, разом повернувшись к прижавшемуся лицом к стеклу матросу.

– С Летучего Голландца, – неуверенно пропищал одессит, – за нами...

– Семен! Пошел ты..., – зычный голос капитана вернул всех на свои места. – Ты пьян?

– Ни в одном ухе, товарищ капитан, – обреченно выдохнул Сеня, все больше влипая в окно. – А оно к нам идет!

«ОНО»

Я перевел взгляд с матроса на переходной мостик. «Оно» медленно, но уверенно, прижимаясь к леерам и приседая, когда очередная волна пробегала по его ногам, двигалось к надстройке.

Через несколько секунд всю романтику увиденного вновь нарушил капитан, соскочив со своего кресла и раздавая команды: «Петрович, звони боцману. Пусть пробежится по морякам и посчитает их по головам. Затем доку, пусть хватает свой чемодан и бежит сюда. Да не один, а с кем-нибудь! А то смоеет, к черту! Старпом, бери матросов и Гришку (то есть меня).

Надеть жилеты и осторожно пробираться на переходной мостик, парами с каждого борта! Чтобы не разминулись с этим Флинтом! Хватайте то, что там есть и тащите сюда! Николаевич, бегом в рубку, настраивайся на Одессу. Жди моей команды. Все по местам, я с Ивановичем на руле!»

Что бы ни говорили, но уверенное руководство всегда трезвит и направляет на правильные действия. Капитан – это не просто старшая командная должность на судне, это, в первую очередь, умение правильно разбираться в любых ситуациях и находить единственно верное решение. Поэтому капитанов по званию немало, а по призванию не хватает.

Через минуту мы вчетвером уже вываливались из дверей передней надстройки, пытаюсь в полутьме коридора надеть пробковые спасательные жилеты. Открытое пространство на «пяточке» возле выхода встретило нас холодным дождем, завыванием ветра, свистом натянутых антенн и человеческой фигурой в белом. Она стояла напротив двери с широко расставленными руками и не имела головы.

Что я закричал, не помню. В левое ухо визжал Сеня, в правое громко икал Сергей. Но и то, что стояло перед нами, тоже издавало нечеловеческие звуки. К фигуре в белом подскочил старпом и заговорил на английском языке. Именно английская речь вернула меня к действительности.

– Вы что, блин горелый, негра никогда не видели? Хватайте его и тащите в столовую, – скомандовал старший помощник. – Сеня, доложи Бате, что у нас на борту иностранец. Я за доктором.

«WELCOME!»

Затащить в столовую мокрого, неизвестно как попавшего к нам на борт негра, оказалось совсем не просто. Мало того, что он весил больше центнера, так еще цеплялся за все, что мог ухватить своими здоровенными руками, вереща на своем французском. Мы героически тащили его, отрывая черные кисти с желтыми ладошками

от ручек дверей и задвижек, от комингсов и переборок. При этом Сеня, каждый раз отжимая пальцы, повторял одно слово: «Мерси».

Мокрого, холодного француза в кальсонах и нательной рубашке, безумно вращающего глазами усадили на диван. Все его попытки вскочить с места пресекались нашими доблестными матросами, повисшими у него на руках. Я дрожащими от усталости и волнения руками пытался налить ему горячий чай.

В столовую зашел капитан. Выдержав солидную паузу, четким и громким голосом на русском языке он представился: «Капитан Советского торгового судна «Казбек» Иван Сергеевич П.» Повисшая тишина в помещении подсказала капитану, что он что то не то говорит. Тогда Батя раскрыл объятия и громогласно произнес: «Welcome!».

Все начали безумно хохотать, выплескивая напряжение последних минут под недоумевающим взглядом негра и свирепеющим капитана, но остановиться смогли только, когда в помещение вбежали старший помощник с доктором. Их мокрые и встревоженные лица привели нас в чувство и успокоили. Я все же поднес стакан с чаем нашему гостю и побегал на мостик помогать оставшемуся в одиночестве Петровичу.

В рулевой рубке меня встретила тьма, писк радара, скрип мебели и кричащая радиостанция.

– Гриша, – Петрович стоял на руле, удерживая судно на курсе, – ответь по рации. Нас уже 5 минут вызывает береговая служба Бреста, а я не могу отойти от штурвала.

Легко сказать – ответь! Судорожно сжимая рукой потрескавшуюся от времени телефонную трубку, я с ужасом осознавал, что абсолютно ничего не понимаю в этом гомоне из слов и предложений. Летящая из динамика английская речь мало того, что была с французским

акцентом, так еще периодически прерывалась треском грозových разрядов и постоянно влезаящими в нее словами других радиостанций.

– Петрович, с чего ты взял, что это нас вызывают? – попытался я избежать предложенного мне разговора.

– Они координаты наши называли, когда вызывали на связь. У них что-то произошло. Я не понял точно, но, кажется, их военный корабль пропал в нашем районе, – невозмутимо ответил мне 2-й помощник.

После его слов у меня в голове все сложилось:

– Петрович, я тебе одну тайну открою. По-моему, этот их корабль мы потопили. А в столовой сидит французский негр в одном нижнем армейском белье.

И я побежал за капитаном.

РОЖДЕСТВО

В столовой француза уже раздели, уложили на диван и пытались растирать спиртом. Доктор копался в медицинском чемоданчике. Судя по озабоченному выражению лица, он не знал, что лучше – вколоть больному обезболивающее или дать парацетамол. Старпом старался на английском языке разузнать о неожиданном госте всю правду. Капитан задумчиво глядел в темную даль носового иллюминатора. Почти идиллия, если не брать во внимание черную массу на диване, которая, как студень, колыхалась под растирающими ее руками матросов. Мне пришлось разрушить данную картину. В полный голос я доложил, что французы по эфиру ищут свой военный корабль, который последние полчаса не выходит на связь и, по моему умозаключению, мы этот корабль удачно потопили, когда врезались в ту волну, после которой к нам на борт и попал этот иностранец.

Капитан со старпомом, молча и не сговариваясь, поспешили на выход,

доктор определился с лекарством и начал готовить шприц, Сергей с Семеном еще энергичнее стали растирать тело несчастного негра, видимо, надеясь на смягчение приговора французского суда.

Через несколько минут, поднимаясь на ходовой мостик, я увидел, как капитан, под руку с главным радистом заходит в радиорубку, продолжая нашептывать тому в ухо свои наставления. В рубке старпом громко кричал в телефон, надеясь голосом прорвать шум и помехи в эфире. Петрович, до этого момента почти не куривший, стоял на руле и давился папиросным дымом.

00.24 показывало судовое время. «Вот оно и наступило католическое Рождество, – подумалось мне, – и одному католику в эту ночь точно повезло».

Старший помощник «докричался» до Бреста и сообщил, что у нас на борту, неизвестно как, оказался военный французский моряк.

Из центра управления судоходным движением нам было предложено зайти в порт Бреста для передачи моряка на берег, поскольку в такую погоду снять его с борта в море затруднительно и опасно.

Еще около четырех часов мы боролись с ветром и волной на внешнем рейде, ожидая разрешения из Одессы и Москвы на заход в порт. Зато через 15 минут после получения французами нашей информации к нам подскочили два боевых французских корабля и до самой швартовки кружили вокруг нас на достаточно далеком расстоянии.

Начальник рации с капитаном все это время не выходили из радиорубки, иногда по внутреннему телефону заказывали новые порции чая.

Наступило утро. Никто из присутствующих на мостике никуда не ушел. Все ждали.

04.15 в рулевую рубку зашел капитан, Батя поручил старпому связаться с берегом и попросить разрешения войти в портовые воды для взятия на борт лоцмана.

ВЕРОЯТНЕЕ ВСЕГО, ПРИ НАВАЛЕ НОСА ТОРГОВОГО СУДНА ВОЕННЫЙ КОРАБЛЬ РАЗЛОМИЛСЯ В РАЙОНЕ ВЫШЕУКАЗАННОГО ПОМЕЩЕНИЯ, СТАРШЕГО УНТЕР-ОФИЦЕРА ВЫТАЩИЛО НАБЕЖАВШЕЙ ВОЛНОЙ И ЗАБРОСИЛО НА РУССКОЕ СУДНО. ДАННЫЕ НЕВОЗМОЖНО ПРОВЕРИТЬ, Т. К. ОФИЦЕР ЭТОГО МОМЕНТА НЕ ПОМНИТ. СО СЛОВ РУССКОЙ КОМАНДЫ, ОНИ ОБНАРУЖИЛИ НЕИЗВЕСТНОГО ЧЕЛОВЕКА НА БОРТУ СВОЕГО СУДА В 23.54 ПО СУДОВОМУ ВРЕМЕНИ.

Мы ничего у него не спрашивали, но и так было видно, что его дела, а возможно, и наши хуже некуда.

05.10 взяли на борт лоцмана, в 07.34 причалили, поставили трап и стали ждать советского консула, вылетевшего из Парижа. К нашему подходу на берегу уже стояли несколько машин скорой помощи и военных джипов, а brave ребята в военной форме с винтовками в руках оцепили весь причал. Медиков сразу пропустили к больному, а вот господ из других ведомств

старпом вежливо попросил обождать. Те попытались пробиться, но 28 членов команды, некоторые с противопожарным инвентарем в руках, выстроившиеся вдоль борта, охладили их пыл. Такое противостояние продолжалось еще полчаса, пока к судну не подъехала машина с дипномерами и к нам на борт не поднялась группа наших товарищей из посольства.

РАССЛЕДОВАНИЕ

Последующие трое суток прошли в размеренном ритме арестованного судна: вахта под холодным дождем у трапа; между вахтами допросы то наших гэбэшников в штатском, то их жандармов в форме; контроль над водолазами, ежедневно осматривающими подводную часть нашего танкера; писанина всевозможных рапортов и объяснительных.

На четвертый день офицерский состав т/х «Казбек» собрали в кают-компании, где хмурый француз через переводчика из нашего консульства объявил следующее: «24 декабря с.г., в 21.54 по средне-европейскому времени, в 12-ти милях от порта Брест, в точке с координатами... легкий сторожевой катер военно-морских сил Франции № 401 под командованием офицера первого класса Ж.-Б. де Б. с командой в составе 9 матросов, 3 унтер-офицеров и 2 офицеров, находясь в пограничном патрулировании прибрежных вод, грубо нарушив правила военно-морского и морского судоходства Республики Франция, Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1948 г. и правила хорошей морской практики (что было доказано со слов старшего унтер-офицера Б.К., единственного из выживших с данного корабля), пренебрегая тяжелыми погодными условиями (ветер 17 – 23 м/с, волнение моря 27 – 35 дм, дождь, прямая видимость не более 1 кабельтога), подошел на опасную близость к судну под советским флагом «Казбек»,

заранее не поставив его в известность о подходе. Руководствуясь неизвестными следствию причинами, офицер первого класса Ж.-Б. де Б. начал совершать опасный маневр перед носом проходящего судна. Советское судно, не видя пересекающий его курс с левого борта военный корабль ввиду большой волны и попадания в «слепую» зону радара, осуществило навал на сторожевой катер с последующим его утоплением. Из всего экипажа катера остался в живых старший унтер офицер Б. К., который в момент совершения кораблекрушения переодевался в помещении для унтер-офицеров с правого борта военного корабля, в палубной надстройке.

Вероятнее всего, при навале носа торгового судна военный корабль разломился в районе вышеуказанного помещения, старшего унтер-офицера вытащило набежавшей волной и забросило на русское судно. Данные невозможно проверить, т. к. офицер этого момента не помнит. Со слов русской команды, они обнаружили неизвестного человека на борту своего судна в 23.54 по судовому времени. Дальнейшие действия русской команды были проведены по всем международным правилам и сводам законов. Французский моряк получил всю необходимую медицинскую помощь и заботу от русских. Данные водолазного осмотра подводной части русского судна подтверждают предположения навала на военный корабль. На подводной части носового форштевня видны вмятины и сколы металла. Диспетчерская служба трафика водного движения порта Брест сообщила, что военный катер с 21.45 минут по средневропейскому времени перестал выходить на связь и на запросы диспетчера, видевшего по локатору опасное сближение двух судов, не отвечал. В 21.54 военный корабль с экрана локатора исчез. Русское судно вышло на связь с диспетчером только в 22.22, мотивируя долгое молчание аварийными действиями на судне по спасению французского моряка.

Из всего вышесказанного комиссия пришла к выводу, что причиной аварии, повлекшей за собой гибель военного корабля и членов команды ВМС Франции, стала преступная халатность и неоправданные действия офицера первого класса Ж.-Б. де Б. В действиях экипажа русского торгового судна «Казбек» комиссия не нашла преступные мотивы и нарушения правил торгового мореплавания».

ИДЕМ ДОМОЙ

Что послужило оправдательному приговору – давление нашего МИДа, или показания выжившего члена экипажа затонувшего корабля, неизвестно. А тот счастливчик француз оказался славным парнем. Он под присягой рассказал, как их капитан перед выходом в море распил с офицерами несколько бутылок вина, встречая Рождество. Как офицеры военного катера, куражась, решили поугубить русский корабль, пересекая курс перед носом нашего танкера. К счастью выжившего, командира швартовой команды, при отходе от причала он промок под дождем и перед самой аварией отпросился у командира переодеться. Пришел в себя он уже на борту нашего теплохода.

Через 12 часов наш прерванный рейс возобновился. Погода к этому времени успокоилась, через сутки мы встали к причалу бельгийского порта. Увольнение на берег нам не дали, так что новый год мы встретили без особой радости. 36 часов разгрузки и здравствуй, Ла-Манш. Ходили слухи, что пойдем в Глазго или Лондон, но капитан дал распоряжение готовить маршрутные карты до Одессы.


Наш Батя сильно изменился. Стал молчаливым, раздражительным, редко появлялся на мостике и в других помещениях теплохода. Все понимали, что карьера капитана для него подошла к концу.

По приходу в Одессу за капитаном и старшим помощником приехала черная служебная «Победа». Остальной экипаж перед увольнением на берег прослушал лекции начальников из пароходства

о правилах поведения в иностранных портах моряков как представителей страны победившего социализма. Через два дня судно поставили в док для осмотра и устранения повреждений и дефектов ниже ватерлинии. Еще через сутки на борт т/х «Казбек» поднялся новый капитан, бывший старший помощник, Сергей Иванович Р.

Какова дальнейшая судьба Бати, мне неизвестно. Придя с рейса, я не застал его дома. В пароходской газете, вышедшей к 1 мая, прочитал, что Иван Сергеевич П. награжден орденом «Знак почета» и отправлен на заслуженный отдых.

На пароходе злые языки в курилке утверждали, что за потопленный вражеский военный корабль во время войны полагалась медаль Героя Советского Союза, а за военнопленного – орден Красного Знамени.

Мне до сих пор кажется, что Батя, прошедший войну и видевший смерть, не мог простить себе, пусть и не по его вине, гибель 15 французских моряков. Не знаю, сколько он прожил после случившегося, но уверен, что все оставшееся ему для жизни время он с болью вспоминал ту Рождественскую ночь...» 

Автор Юрий Дранов – инспектор Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ, председатель ППО «Ламналко СОЛЛ-Р» на Каспийском Трубопроводном Консорциуме. Ходил в заграничные рейсы, 15 лет работал на судах портового флота, последние годы – капитаном.



Танкер «Казбек»



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

МАГАДАНСКАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета,
заместитель
председателя РПСМ
БОДНЯ Александр Михайлович
Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10,
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
КРАШОШТАН Александр
Анатольевич
Архангельск, пр. Ломоносова,
д. 58, корп. 1, стр. 1
Тел./факс: (8182) 63-72-60
E-mail: srprpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ

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

МОСКОВСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород
Представитель
ГОРИН Сергей
Вениаминович
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



А ты вступил
В ПРОФСОЮЗ?



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



www.sur.ru



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**



ВНИМАНИЮ МОРЯКОВ КРЫМА!

**В Г. СЕВАСТОПОЛЬ РАБОТАЕТ ПЕРВИЧНАЯ
ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РПСМ.**

**ДЛЯ ВСТУПЛЕНИЯ В ПРОФСОЮЗ
И С ДРУГИМИ ВОПРОСАМИ ОБРАЩАЙТЕСЬ
ПО АДРЕСУ:**

**ПР. НАХИМОВА, Д. 15, ОФИС 14,
ТЕЛ.: (8692) 54-43-16, E-MAIL: SEVASTOPOL@SUR.RU**

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФКОМА
БОЕВ АРТЕМ ГЕННАДЬЕВИЧ**

www.sur.ru