

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU | № 6 (105) 2015

ПРОФСОЮЗНЫЙ ФРОНТ

Конфликт в морском порту
Санкт-Петербург

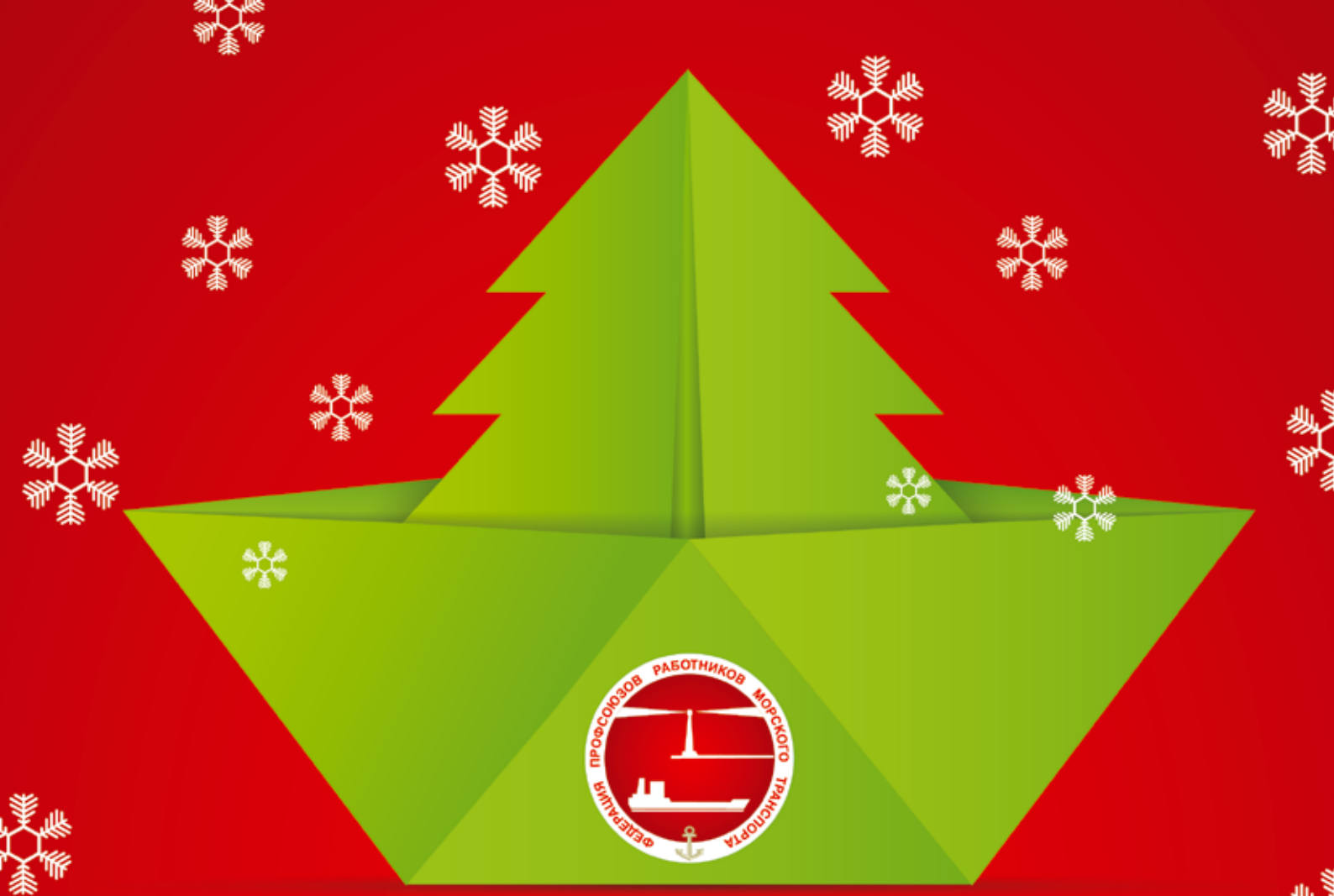
УДОСТОВЕРЕНИЕ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА

Идентификация по УЛМ
будет облегчена

ВИЧ/СПИД

Дискриминация
ВИЧ-инфицированных
моряков незаконна





*Дорогие братья и сестры, друзья!
Поздравляю вас с Новым годом и Рождеством!*

Уходящий год для нас выдался непростым, власть и работодатели повсеместно вели активное наступление на права трудящихся и независимые профсоюзы.

В чем-то нам пришлось отступить, где-то мы понесли потери, но в целом мы делали нашу обычную работу: отстаивали интересы простых тружеников, поддерживали наших профсоюзных братьев в акциях протеста и противостоянии недобросовестным работодателям.

Каким будет наступающий год — во многом зависит от нас, нашего единства, сплоченности, от нашей солидарности и веры в свои силы, от готовности бороться за свои права и интересы.

Желаю всем мирного и безоблачного неба, здоровья, успехов, благополучия!

С Новым годом и Рождеством! Пусть 2016 год будет более удачным и счастливым, чем год уходящий!

*Председатель Федерации профсоюзов
работников морского транспорта*

И. Н. Иавлов



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Морской порт Санкт-Петербург

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.

ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT

6 – 8 Итальянский ответ на антирабочую политику: конфликт в морском порту Санкт-Петербург

ВРЕМЯ РПСМ
SUR TIME

9 – 10 Шансы на победу есть

В Новороссийске задержали судно – нарушителя MLC-2006

РПСМ рекомендует трудоустроиваться на суда надежных компаний

Моряк вместе с профсоюзом выиграл дело в суде

ФОТОКОНКУРС
PHOTO CONTEST

15 По морям, по волнам. Фотография с биографией



Александр Маринеско – человек-легенда
стр. 35 – 36

КРУГЛЫЙ СТОЛ
ROUND TABLE

20 – 24 Женщины в сложных профессиях

ЛИДЕРСТВО
LEADERSHIP

29 – 31 Можно ли научиться быть лидером

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
HISTORY PAGES

32 – 34 Смертельный бой «Уэлена»

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**
ADDRESS BOOK



Ситуация в рыболовном секторе не изменилась
стр. 25 – 27

В НАСТУПАЮЩЕМ 2016 ГОДУ ВЛАСТЬ ДОЛЖНА ОСЛАБИТЬ НАСТУПЛЕНИЕ НА ПРАВА РАБОТНИКОВ, – СЧИТАЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ФПРМТ) ИГОРЬ ПАВЛОВ, – ПОСКОЛЬКУ СЛЕДУЮЩИЙ ГОД – ЭТО ГОД ВЫБОРОВ В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДУМУ И МЕСТНЫЕ ОРГАНЫ ВЛАСТИ. ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО ПРЕДСТАВИТЕЛИ ВЛАСТИ БУДУТ РЯДИТЬСЯ В ОВЕЧЬИ ШКУРЫ И НА СЛОВАХ ЗАБОТИТЬСЯ ОБ ИНТЕРЕСАХ РАБОТНИКОВ. ГОВОРЯ ОБ ИТОГАХ УХОДЯЩЕГО ГОДА, ОН ОТМЕЧАЕТ, ЧТО 2015 ГОД БЫЛ НЕПРОСТЫМ, ЕГО ОСНОВНОЙ ОСОБЕННОСТЬЮ СТАЛО ПОВСЕМЕСТНОЕ НАСТУПЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА И РАБОТОДАТЕЛЕЙ НА ПРАВА ТРУДЯЩИХСЯ. ГЛАВНЫМ РЕЗУЛЬТАТОМ И ДОСТИЖЕНИЕМ ФПРМТ В ОТЧЕТНОМ ГОДУ СТАЛО ВСТУПЛЕНИЕ В ФЕДЕРАЦИЮ ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА КРЫМА (ПРМТК), ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ БЫЛО СДЕЛАНО ЕЩЕ В 2014 ГОДУ.



ВЛАСТЬ ДОЛЖНА ОСЛАБИТЬ НАСТУПЛЕНИЕ НА ПРАВА РАБОТНИКОВ

– После возвращения Крыма в Российскую Федерацию у профсоюзов Крыма был выбор: присоединиться к любому из российских отраслевых профсоюзов или вступить в одно из профсоюзных объединений. Они выбрали нас, – говорит И. Павлов. – Это радует, поскольку является субъективной независимой оценкой деятельности ФПРМТ. Конечно, к этому процессу приложили усилия членские организации ФПРМТ, в первую очередь, РПСМ.

Если говорить о текущей работе федерации в 2015 году, большую

часть времени занимала деятельность в Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТКО), где рассматривались как общие вопросы, касающиеся всех трудящихся, так и узко профессиональные вопросы, касающиеся регулирования трудовых прав моряков и докеров.

Поскольку в уходящем году упали нефтяные доходы, Правительство РФ пыталось решать свои проблемы по выходу из финансового кризиса за счет сокращения социальных расходов, например, за счет работающих пенси-

онеров. Так, 26 февраля 2015 года Министерство труда и социальной защиты РФ опубликовало проект федерального закона «Об особенностях выплат пенсий работающим пенсионерам». Данный законопроект предполагал прекращение выплат пенсий работающим пенсионерам, имеющим суммарный годовой доход свыше 1 млн рублей. Совет ФПРМТ выразил категорическое несогласие с данным законопроектом. Заявление Совета по этому поводу было направлено Президенту РФ и в Правительство РФ. Любопытно, что ответы Правительства и администрации Президента РФ были похожи, как братья-близнецы и направлены на защиту этого законопроекта.

– Указанный законопроект ущемляет интересы высококвалифицированных работников, как правило, работающих во вредных условиях труда, – рассказывает Павлов. – К этой категории относятся моряки, лоцманы, береговые работники морского транспорта, докеры-механизаторы, рыбаки – члены профсоюзов, входящих в ФПРМТ.

Законопроект обсуждался в течение года на разных площадках, претерпевал некоторые изменения, но в итоге благодаря категорическому неприятию его со стороны профсоюзов и работодателей был снят с обсуждения. Но свято место пусто не бывает – вместо него появился закон, приостанавливающий индексацию пенсий работающим пенсионерам. Без какого-либо обсуждения документ был направлен для принятия в Государственную Думу. Несмотря на протест профсоюзов, также в Думу направлен закон об увеличении пенсионного возраста до 65 лет (как для мужчин, так и для женщин) для государственных служащих. **Таким образом, 2015 год положил начало процессу повышения пенсионного возраста.**

Что касается закона «О специальной оценке условий труда», ФПРМТ активно участвовала в его обсуждении и принятии дополнительных к нему подзаконных актов. В результате совместной работы с РПСМ удалось добиться сохранения у плавсостава морских судов класса вредности не менее 3.1, что дает морякам право на досрочный выход на пенсию.

В 2015 году на заседании рабочей группы РТК по социальному партнерству рассматривался вопрос о мерах, предпринимаемых Российской Феде-

рацией по имплементации положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС). По итогам обсуждения И. Павлова ввели в состав межведомственной комиссии.

– На заседании рабочей группы РТК также рассматривался проект приказа Министерства транспорта России «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников плавающего состава морских судов и судов смешанного (река-море) плавания». Там были серьезные разногласия между профсоюзами и Минтрансом по непрерывной продолжительности работы членов экипажей на судах, – рассказывает председатель ФПРМТ. – Минтранс, лоббируя интересы недобросовестных судовладельцев, предлагал отменить все ограничения по продолжительности непрерывной работы на судне. В результате длительных обсуждений был достигнут компромисс и в проект Положения были внесены нормы, ограничившие непрерывную продолжительность работы членов экипажей на судах.


Традиционно в течение всего года ФПРМТ оказывала помощь членским организациям по различным вопросам, в том числе вопросам социального партнерства, порядку ведения коллективных переговоров, подготовке, заключению и изменению коллективных договоров и соглашений. Так, представители ФПРМТ активно помогали и участвовали в судебных заседаниях членской организации федерации – Мурманского тралового флота.

– В общем, год выдался непростым, – резюмирует И. Павлов. – Основной особенностью уходящего года можно назвать повсеместное, по всему фронту, наступление правительства и работодателей на права трудящихся. Силы сторон в этой борьбе не равны,

профсоюзам приходится отступать, сдавая завоеванные ранее позиции, однако на отдельных участках профсоюзы борются и не идут на заведомо неприемлемые условия, выдвигаемые работодателями. Например, докеры порта Санкт-Петербург с конца октября проводят итальянскую забастовку, добиваясь подписания достойного коллективного договора. **Но так может быть только там, где члены профсоюза готовы к реальной борьбе за свои права.**

Наступающий год должен быть полегче, чем уходящий, считает Игорь Павлов, хотя в отношении работодателей никаких перемен не предвидится: они служат своему Богу – «золотому тельцу». Но все-таки власть должна ослабить наступление на права работников, поскольку 2016 год – это год выборов в Государственную Думу и местные органы власти. Так что представители власти будут рядиться в овечьи шкуры и заботиться об интересах работников только на словах.

– Я бы посоветовал всем независимым профсоюзам не поддаваться на сладкие речи и обещания, – говорит И. Павлов. – Всем членам профсоюза я желаю здоровья, счастья, удачи и благополучия. Но знайте, что ваше благополучие зависит от вас! Помните, как пелось в «Интернационале»? «Никто не даст нам избавленья! Ни бог, ни царь и не герой! Добьемся мы освобожденья своею собственной рукой!» Только совместные солидарные действия позволят добиться результата, то есть нашего с вами благополучия.

Всем профсоюзным лидерам и профсоюзам пожелаю безусловной поддержки от своих членов, принципиальности в защите их интересов. 





ИТАЛЬЯНСКИЙ ОТВЕТ НА АНТИРАБОЧУЮ ПОЛИТИКУ: конфликт в морском порту Санкт-Петербург

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД) ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЕ РЯДА СМИ О ПОДПИСАНИИ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА НА 2016-18 ГГ. МЕЖДУ ДОКЕРАМИ И АДМИНИСТРАЦИЕЙ ОАО «МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ». ДОКЕРЫ ПРОДОЛЖАЮТ ДОБИВАТЬСЯ СВОИХ ТРЕБОВАНИЙ.

На интернет-сайтах ряда информационных агентств появилась несоответствующая действительности информация о том, что после состоявшегося 20 ноября 2015 года на Финляндском вокзале Санкт-Петербурга митинга докеров ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» между докерами и руководством петербургского Морского порта подписан коллективный договор на 2016-2018 годы.

«От имени работников выступал единый представительный орган, в который вошли три портовые профсоюзные организации: первичная

профсоюзная организация Российского профсоюза докеров, первичная профсоюзная организация «Портовик» и первичная профсоюзная организация портовых рабочих Большого морского порта Санкт-Петербург», – также говорится в сообщении пресс-службы порта. – В новом коллективном договоре отражены принципы социального партнерства работодателя, профсоюзов и работников. Целью его заключения является обеспечение эффективной работы компании с одновременным созданием наиболее благоприятных условий для каждого работника».

Согласно сообщению, сохранены все социальные гарантии и компенсации, которые действовали для работников на протяжении многих лет и были закреплены в Коллективных договорах Первой, Второй и Третьей стивидорных компаний, а после их присоединения в 2011 году к МП СПб – в различных локальных нормативных актах предприятия. Таким образом, указанный договор формализует взаимоотношения работодателя и работников в части предоставляемых дополнительных льгот в соответствии с законами РФ.

Кроме того, в сообщении говорится, что в связи с изменением законода-

тельства относительно порядка оценки рабочих мест в 2016 году в МП СПб стартует ряд мероприятий по проведению специальной оценки условий труда (СОУТ). По этой причине разделы Коллективного договора, формирующие порядок предоставления гарантий и компенсаций за работу во вредных условиях, в текущую редакцию документа не вошли.

В сообщении упоминается, что новая система оплаты труда докеров-механизаторов гарантирует высокие доходы работникам. А индексация, которая введена положением «О повышении уровня реального содержания заработной платы работников» руководством порта в 2013 году, предусматривает ежемесячную выплату, с июля 2015 года составляющую 3 711 рублей в месяц.

КОНФЛИКТ НЕ УРЕГУЛИРОВАН

В Российском профсоюзе докеров отмечают, что многое из этого не соответствует действительности, конфликт не урегулирован. Ложные заявления в некоторых средствах массовой информации со ссылкой на пресс-службу ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» можно расценивать как информационное и моральное давление на работников, введение

общественности в заблуждение. Это лишний раз подтверждает, что политика администрации ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» построена на обмане, невыполнении договоренностей и нарушении прописанных соглашений.

Напомним, поводом для начала «итальянской забастовки» – работы строго по правилам – послужил проект нового коллективного договора, где отсутствовали ранее обещанные работодателем льготы и гарантии, достигнутые в ходе коллективных переговоров. Речь идет о сохранении действующих на предприятии льгот и гарантий, в частности, системы оплаты труда, дополнительного отпуска работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда не менее семи календарных дней, вознаграждения за выслугу лет и другое. Администрация порта не сдержала слова: в проекте документа перечисленные гарантии либо вовсе отсутствуют, либо значительно ухудшены. Увидев документ в таком виде, докеры-механизаторы провели собрания, обсудили ситуацию и потребовали сохранения льгот и гарантий, установленных в действующем коллективном договоре, индексации заработной платы в соответствии с трехсторонним соглашением по Санкт-Петербургу, а также поручили профкому направить требования управ-

ляющему директору ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» и в комиссию по заключению колдоговора.

К сожалению, работодатель проигнорировал требования трудового коллектива.

Для достижения своих требований с 30 октября текущего года все докеры-механизаторы ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» приняли решение перейти к работе в строгом соответствии с нормами и правилами, предусмотренными Трудовым кодексом РФ и иными нормативными документами.

В свою очередь администрация ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» продолжает моральное давление на работников, пытается убедить их в незаконности проводимых действий. По заявлению РПД, ситуацию обостряет тот факт, что созданный по инициативе администрации предприятия желтый профсоюз «Портовик» действует совместно с работодателем против работников и профсоюзной организации докеров.

Социальный диалог между администрацией ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» и первичной профсоюзной организации Российского профсоюза докеров (ППО РПД) ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» начался 1 сентября 2015 года, но до сих пор стороны не пришли к согласию.

О компании +
Клиентан +
Регулятивное раскрытие информации +
Проекты +
Программы корпоративной социальной ответственности +
Пресс-центр +
+ Пресс-релизы
+ Новости
+ Досье
+ Организация фото- и видеосъемки в порту
+ Контакты для прессы

Пресс-релизы
20 ноября
В МОРСКОМ ПОРТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПОДПИСАН КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР
В ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» (МП СПб) между администрацией и Единым представительным органом работников порта (ЕПОП) был подписан Коллективный договор на 2016-2018 годы.

В окончательной редакции Коллективного договора впервые закреплены единые социальные стандарты для всего коллектива МП СПб. На предприятии продолжит действовать Целевой фонд, предназначенный для адресной помощи сотрудникам: организации культурно-массовой работы, компенсации стоимости туристических путевок, санаторно-курортного лечения, посещения спортивно-оздоровительных учреждений, организацию летнего детского отдыха, льготы ветеранам порта. С начала 2015 года расходы на материальную помощь работникам увеличатся на 20%, отдых детей – на 35%, санаторное лечение – в 2 раза.

Коллективный договор сохраняет льготы за работу во вредных условиях труда для всех работников порта, выплаты по случаю травмы или инвалидности, а также выплаты при увольнении в связи с выходом на пенсию. В новом документе денежное поощрение работников по случаю юбилейных дат распространяется на весь коллектив порта со стажем работы от 5 лет, а за присвоение почетного звания «Ветеран Морского порта Санкт-Петербург» премирование увеличено в 4 раза. Договор сохраняет предоставление дополнительных дней отпуска за многосменным режимом работы, ненормированный рабочий день и многодетность. Теперь все без исключения сотрудники порта, имеющие двух и более детей до 14 лет, получают 3 дополнительных дня к отпуску, чего не было раньше. Среди абсолютно новых льгот работникам предложена компенсация расходов на оформление полиса добровольного медицинского страхования и покупку дорогостоящих лекарств. В коллективном договоре учтено Положение о комплексной бригаде докеров-механизаторов и сохранены привилегии класса квалификации докерам на погрузо-разгрузочной работе.

На сегодняшний день средняя месячная зарплата докеров-механизаторов 79 112 рублей. Только за 9 месяцев 2015 года зарплата докеров увеличилась

Версия для печати



19 ноября 2015 года во время обеденного перерыва работники вышли за территорию порта к зданию управления ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», еще раз выразив решимость в отстаивании своих законных требований о заключении справедливого коллективного договора. Одновременно с акцией у здания администрации был проведен одиночный пикет в поддержку докеров. На плакате было написано: «Работники ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» требуют достойный коллективный договор».

ДАВЛЕНИЕ НА ПРОФСОЮЗНЫХ АКТИВИСТОВ

Кроме того, оказывается давление на профсоюзных активистов. Начиная с 21 ноября, председателю профкома докеров и его заместителю всячески препятствуют проходу на территорию порта для встречи с работниками, они подвергаются процедуре личного досмотра с привлечением понятых и оформлением протокола. Такие мероприятия проводятся как при входе в порт, так и при выходе из него. 21 ноября докеры, возмущенные действиями администрации, во время обеденного перерыва были вынуждены подойти к проходной порта для встречи с лидерами и только благодаря сплоченным действиям докеров председателя профкома докеров и его заместителя пропустили в порт.

Докеры готовы и дальше отстаивать свои интересы, пока их законные требования не будут исполнены, и рассчитывают, что основной акционер порта Владимир Лисин и его представители

в управляющей компании обратят внимание на трехнедельное противостояние и примут участие в разрешении спора.


БОРЬБА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Между тем Российский профсоюз моряков и Конфедерация труда России по инициативе Российского профсоюза докеров обратились ко всем членским организациям и братским профсоюзам, а также ко всем неравнодушным гражданам с просьбой направить письма руководству ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» в поддержку требований работников порта.

Комитет секции докеров Международной федерации транспортников (МФТ) на своем заседании в Лондоне 17-18 ноября 2015 года выразил солидарность с действиями портовиков Санкт-Петербурга по защите прав и поддержал их в справедливой борьбе.

По результатам заседания Комитета секретарь докерской секции МФТ Шэрон Джеймс направила в адрес председателя РПД Василия Козаренко

письмо поддержки. В нем говорится: «Комитет секции выражает поддержку и солидарность членам профсоюза РПД. МФТ осознает важность и значимость этой борьбы за обеспечение достойных условий труда не только для докеров Санкт-Петербурга, но и работников других портов страны. Работа независимого и сильного профсоюза докеров важна для защиты прав портовиков и развития прогрессивных производственных отношений, что выгодно для всех акционеров порта. Семья МФТ поддерживает членов РПД, и мы надеемся на справедливое и мирное решение спора».

Таким образом, справедливые требования докеров поддерживают российские и зарубежные профсоюзы, а ситуация с разрешением конфликта в ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» находится на контроле не только в РПД, но и Конфедерации труда России, и МФТ. 

ПОКА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР:

пришло сообщение, что докеры приостановили итальянскую забастовку: вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин взял разрешение трудового конфликта в порту Санкт-Петербург под контроль, рекомендовав руководству ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» и представителям профсоюзов на предприятии включить требования докеров в коллективный договор. Он высказал мнение, что выдвинутые портовиками требования заслуживают внимания и рекомендовал включить их в коллективный договор. Он также посоветовал докерам возобновить прежнюю производительность труда в порту.

Со своей стороны докеры-механизаторы приняли решение прекратить коллективные действия и приступить к работе в обычном режиме с 20.00 мск 26 ноября 2015 года. В РПД отмечают, что в случае отказа руководства порта от достигнутых договоренностей, коллективные действия будут возобновлены.

ШАНСЫ НА ПОБЕДУ ЕСТЬ

Впервые в практике ДВРО РПСМ работодатель отказывается от собственноручно подписанного контракта.

В нарушении прав работников работодателя, порой, заходят слишком далеко, однако так далеко, как Тихоокеанская рыбопромысловая компания, еще никто не заходил. Компания не выплатила моряку зарплату в 500 тысяч рублей, которая была черным по белому прописана в контракте о найме. Более того, компания уверяет, что ничего подобного моряку не гарантировала.

К рассмотрению этого странного дела приступил Находкинский городской суд. Интересы моряка в зале суда представляет адвокат Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) Василий Савельев. По признанию председателя ДВРО РПСМ Николая Суханова, дело подобного рода впервые находится на контроле профсоюзной организации, к тому же это первый случай, когда работодатель отрицает очевидное и отнекивается от обязательств в суде при наличии подписанного контракта с моряком.

Н. Суханов рассказал, как началась эта история. Моряк подписал трудовой договор при трудоустройстве в Тихоокеанскую рыбопромысловую компанию (ООО «ТРК»). Согласно документу он должен был приступить к работе с 13 февраля 2015 года. В контракте в пункте об условиях оплаты труда написано, что «работнику устанавливается заработная плата на время промыслового рейса по штатному расписанию, которая является гарантированной оплатой труда работника, то есть месячный должностной оклад 120 тысяч рублей».

Со своей стороны моряк полностью выполнил условия договора, однако по окончании пятимесячного рейса на его счет оказалось всего 100 тысяч рублей. На вопрос, где остальные полмиллиона рублей, в компании сообщили, что впервые видят и слышат,



что должны платить в месяц по 120 тысяч рублей! В компании пояснили, что якобы эту сумму в договоре прописал сотрудник, не имевший на это полномочий. Тем не менее, это не освобождает ТРК от ответственности: в конце контракта стоит печать работодателя и подпись директора.

Следующее слушание в суде состоится 23 декабря 2015 года. Однако РПСМ не намерен тратить месяц до очередного заседания впустую. После суда жена моряка, у которой есть доверенность от имени супруга, подписала подготовленное ДВРО РПСМ обращение в Следственный отдел на транспорте в Находке, чтобы привлечь органы власти к разбирательству по этому делу.

Николай Суханов добавил, что РПСМ имеет хорошие шансы на победу.

Что можно в таком случае порекомендовать морякам? Во-первых, перед подписанием контракта стоит навести справку в профсоюзе о репутации компании, даже если договор составлен по всем правилам. Во-вторых, вступить в ряды РПСМ: только на этом основании профсоюз имеет право вмешаться в трудовой конфликт и представлять интересы работника.

В НОВОРОССИЙСКЕ ЗАДЕРЖАЛИ СУДНО – НАРУШИТЕЛЯ MLC-2006

Инспекция портового контроля Новороссийска задержала очередное судно из-за нарушения требований Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC), сообщает инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьина.

На этот раз нарушителем оказалось судно «Fatima 1» под флагом государства Сент-Винсент и Гренадины, принадлежащее ливанской компании «Amazon Shipping Corp.».

«Моряки сообщают, что компания не выплачивает им заработную плату в течение трёх месяцев, а само судно находится в таком плачевном техническом состоянии, что экипаж отказывается идти через пролив Босфор, опасаясь, что оно не выдержит путешествия. На подходе к порту Новорос-



Ольга Ананьина всегда на связи с моряками

сией произошло полное отключение электричества, так что все продукты в холодильнике испортились и моряки остались без еды», – рассказывает Ольга Ананьина.

Интернациональный экипаж, состоящий из пяти граждан Сирии, пяти граждан Украины, индуса и египтянина, обратился с заявлением в капитанию порта Новороссийск, которая оперативно отреагировала на жалобу. Инспекторы PSC обнаружили на судне массу технических нарушений, которые судовладелец обязан устранить до выхода судна из порта.

Граждане Украины потребовали замены членов экипажа и репатриацию из Новороссийска в связи с тем, что компания не выполняет свои обязательства по контракту, а судно непригодно к эксплуатации.

Сообщается, что долг на 10 ноября 2015 года составляет более \$50 000.

МОРЯК ВМЕСТЕ С ПРОФСОЮЗОМ ВЫИГРАЛ ДЕЛО В СУДЕ

Находкинский городской суд удовлетворил исковое заявление моряка о возмещении

работодателем морального вреда. К сожалению, он не сможет выйти в море из-за полученной во время работы на судне травмы, но у него появятся деньги на продолжение лечения.

Несчастный случай произошел на танкере «Золотой мост» в мае 2015 года. Во время ремонтных работ в машинном отделении моряк почувствовал резкую боль в спине. Как это часто бывает, сперва он не придавал значения случившемуся и надеялся, что через пару дней все пройдет.

Однако ноющая боль не проходила. На четвертый день моряк почувствовал резкую боль, а при самостоятельном осмотре обнаружил опухоль на спине.

Капитан освободил члена экипажа лишь от поднятия тяжестей, но свои основные обязанности на судне он продолжал выполнять. По прибытии в порт Батуми моряку предоставили замену и репатриировали в Находку, где моряк обратился за медицинской помощью. В Находкинской городской больнице ему диагностировали декомпрессионный перелом позвоночника. Это повреждение относится к категории тяжких. В будущем с работой в море моряку придется расстаться.

Сейчас же первым делом стоит лечение. Согласно акту о несчастном случае на производстве, ответственным за допущенные нарушения требований охраны труда признан исполнительный директор ООО «Северо-Восточное морское пароходство». Что касается вины моряка, то комиссия не усмотрела с его стороны грубой неосторожности, а причиной несчастного случая названо не проведенное обучение и проверка знаний по охране труда.

За возмещением морального вреда моряк обратился в суд, а поддержку и юридическое сопровождение ему обеспечила ДВРО РПСМ. Изначально в иске оговаривалась сумма в 1 млн рублей – во столько моряк оценил причиненный моральный вред, нетрудоспособность и лечение.

Суд поставил точку в этом деле, постановив выплатить в пользу быв-

шего работника ООО «Северо-Восточное морское пароходство» полмиллиона рублей. После заседания моряк выразил благодарность Российскому профсоюзу моряков за оказанную помощь.

РПСМ РЕКОМЕНДУЕТ

Компания «Inderton Ltd S.A.» в ходе судебного разбирательства погасила долг по заработной плате в размере более 800 тысяч рублей российским морякам с судов «Iman», «Amgu» и «Sidimi». Об этом информирует Приморская транспортная прокуратура.

Дело находилось на рассмотрении Фрунзенского районного суда Владивостока. Четверо членов экипажа с указанных судов обратились в прокуратуру за помощью в получении заработанных денег. Пресс-служба ведомства отмечает, что «вопреки нормам Сводной конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) судовладелец не выплатил морякам зарплату». В интересах моряков в суд было предъявлено два исковых заявления.

Уже в ходе разбирательства судовладелец добровольно погасил долг перед моряками, в связи с чем дело было прекращено. Компания «Inderton Ltd S.A.» хорошо известна в Российском профсоюзе моряков (РПСМ). Начало 2015 года ознаменовалось проблемами сразу на нескольких судах компании. В течение всего года моряки неоднократно обращались в профсоюз с жалобами на невыплату заработной платы. Пока что все возникающие трудовые конфликты на судах заканчивались хэппи-эндом, однако стоит ли трудоустраиваться в компанию, которая практикует невыплату зарплаты, – решать морякам.

Со своей стороны Российский профсоюз моряков рекомендует заниматься на суда социально ответственных работодателей, заключивших коллективный договор с морским профсоюзом. Информацию о надежных компаниях можно получить в РПСМ. [📍](#)



ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПО УЛМ БУДЕТ ОБЛЕГЧЕНА

ПРОШЛО БОЛЕЕ 12 ЛЕТ С МОМЕНТА ПРИНЯТИЯ КОНВЕНЦИИ № 185 ОБ УДОСТОВЕРЕНИЯХ ЛИЧНОСТИ МОРЯКОВ (УЛМ), С ТЕХ ПОР ИЗ 186 ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ) ЕЕ РАТИФИЦИРОВАЛА 31 СТРАНА, В 29 ОНА ВСТУПИЛА В СИЛУ. В РОССИИ ВЫДАЧА УЛМ ФАКТИЧЕСКИ НАЧАЛАСЬ В 2009-2010 ГОДАХ, МОРЯКАМ ПРИШЛОСЬ ПОЛУЧАТЬ ДОКУМЕНТЫ В СВОЕ СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ И ЗА СОБСТВЕННЫЙ СЧЕТ. СЕГОДНЯ ОНИ ЗАДАЮТСЯ ВОПРОСОМ, ДЛЯ ЧЕГО НУЖНО УЛМ, ЕСЛИ ПО ФАКТУ ЕГО НЕ ПРОВЕРЯЮТ ВО МНОГИХ ПОРТАХ МИРА. ОДНАКО ЭКСПЕРТЫ УБЕЖДЕНЫ, ЧТО С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЛМ ЭФФЕКТИВЕН И В СКОРОМ ВРЕМЕНИ БУДЕТ ВОСТРЕБОВАН ПОВСЕМЕСТНО, ПРОСТО ЕГО СТАРТ НЕСКОЛЬКО ЗАМЕДЛИЛСЯ. ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО С ПЕРЕХОДОМ НА УЖЕ ДЕЙСТВУЮЩУЮ В БОЛЬШИНСТВЕ СТРАН И ПОТОМУ НЕ ТРЕБУЮЩУЮ ОСОБЫХ ФИНАНСОВЫХ ЗАТРАТ ТЕХНОЛОГИЮ ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЛИЧНОСТИ ВЛАДЕЛЬЦА УЛМ БУДЕТ УПРОЩЕНА.

В феврале 2015 года Международная организация труда созвала трехстороннее совещание экспертов с целью обсуждения возможных изменений технических стандартов, используемых для хранения биометрических данных владельца УЛМ.

Для такого изменения требуется внести поправки в Приложение I к Конвенции № 185 об удостоверениях личности моряков. На встрече в Женеве (Швейцария) говорилось, что Конвенция, принятая в 2005 году, не ратифицирована в большинстве государств по причине нежелания властей вкладывать

средства в инфраструктуру идентификации личности. Участники совещания пришли к выводу о необходимости внесения таких изменений в Конвенцию, чтобы привести технологию проверки УЛМ в соответствие с уже действующей во многих странах инфраструктурой электронных паспортов.



Игорь Ковальчук:

«Кроме того, в стране, реализовавшей нормы Конвенции № 185, должен быть координационный центр, который круглосуточно и семь дней в неделю может предоставлять информацию по конкретным запросам относительно выданных УЛМ. Это необходимо для того, чтобы власти порта, в который прибыло судно, имели возможность проверить подлинность и действительность УЛМ путём электронного обращения в координационный центр государства, выдавшего УЛМ».

«Дело в том, что 10 лет назад технологии для идентификации личности, принятые в МОТ, представляли собой огромный технологический прорыв. По сути, УЛМ – это один из первых международных документов, который содержал требования по обработке

биометрических данных, разработанных на основе изображения отпечатков пальцев и представленных в цифровом виде в двумерном штрих-коде, который печатался на документе», – рассказывает разработчик системы оформления, выдачи и контроля УЛМ при Федеральном агентстве морского и речного транспорта РФ (Росморречфлот), руководитель компании «ГазИнтех» Владимир Возжаев.

Одновременно с этой технологией развивались стандарты Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в которой в качестве носителя информации использовалась существенно более дорогая электронная микросхема (чип). Со временем технологии ИКАО получили более широкое развитие и распространение, чем те, которые были взяты за основу при создании УЛМ.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Необходимость в УЛМ возникла после трагических событий 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки (США), когда серия терактов унесла жизни нескольких тысяч человек. Многие страны с целью обеспечения безопасности решили ужесточить требования, что, в частности, коснулось моряков во всем мире: в некоторых портах им стали отказывать в сходе на берег.

Между тем, возможность без проволочек сойти на берег признается многими государствами как часть важнейшего аспекта работы в международной судоходной индустрии. Перед государствами-членами МОТ встала задача найти способ, дающий морякам возможность безвизового схода на берег.

В июне 2003 года на 91-ой сессии Генеральной конференции МОТ была принята Конвенция, пересматривающая Конвенцию 1958 года об удостоверениях личности моряков (Конвенция № 185), которая предусматривает введение государствами удостоверений личности моряков. Было решено, что этот документ должен содержать в себе биометрическую информацию об их владельцах. Страны, подписавшие Конвенцию,

должны были обеспечить инновационный подход к предоставлению оперативной информации при проверке документов моряков, удостоверяющих личность.

В работе Генеральной конференции МОТ приняли участие представители правительств, судовладельцев и морских профсоюзов, в том числе Российского профсоюза моряков (РПСМ). РПСМ принимал активное участие на всех этапах, связанных с принятием Конвенции, при разработке нового документа и соответствующих правовых актов взаимодействовал с Министерством транспорта Российской Федерации (Минтранс). Конвенция № 185 вступила в силу 9 февраля 2005 года, в России она была ратифицирована Федеральным законом 25 ноября 2006 г. № 194-ФЗ.

В соответствии с принятой Конвенцией документы с биометрическими данными должны быть совместимы с базами данных. Административный совет МОТ остановил свой выбор на методе, основанном на отпечатках пальцев, где биометрическими данными считались отпечатки пальцев и личная подпись. Кроме них документ содержал в себе: полное имя, пол, гражданство, дату рождения, дату и место выдачи, окончание срока действия УЛМ, фотографию моряка, контактные данные компании-производителя оборудования и органа, выдающего УЛМ.

Отметим, что согласно Конвенции безвизовые преимущества даются только тем странам, которые включены в список государств, надлежащим образом исполнившим её положения. Для этого нужно произвести независимую оценку качества внедрения положений Конвенции, а затем представить этот отчет в МОТ. Далее МОТ рассматривает отчет и делает вывод – внедрена ли эта система должным образом и выполнены ли положения Конвенции в полном объеме.

«Кроме того, в стране, реализовавшей нормы Конвенции № 185, должен быть координационный центр, который круглосуточно и семь дней в неделю может предоставлять информацию по конкретным запросам относительно выданных УЛМ. Это необходимо

для того, чтобы власти порта, в который прибыло судно, имели возможность проверить подлинность и действительность УЛМ путём электронного обращения в координационный центр государства, выдавшего УЛМ», – отмечает первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

И только после этого МОТ поместит страну в список стран, реализующих требования Конвенции надлежащим образом. После включения в этот список моряки этой страны смогут получить безвизовые преимущества.

По мнению разработчика, конфликт интересов заключался в том, что одна часть государств-членов МОТ, так называемые государства-порта, в основном осуществляет контроль документов моряков, а другая часть – это государства, поставляющие на рынок труда рабочую силу. Фактически проверкой документов занимаются государства порта, заинтересованные в их надежности, а страны – поставщики рабочей силы заинтересованы в том, чтобы документы были доступны для моряков, оборудование для идентификации владельца и изготовление удостоверений обходились недорого.

К слову, 10 лет назад изготовление бумажного УЛМ с напечатанным штрих-кодом обходилось значительно дешевле, чем документ с микросхемой для электронных паспортов. В то время стоимость паспортов с электронным чипом доходила до 100 долларов США. За прошедшее время производителям удалось значительно снизить стоимость электронных микросхем, разрыв в стоимости изготовления двух видов документов сократился. Для сравнения, на сегодняшний день в России госпошлина за загранпаспорт составляет 3500 рублей (чуть дороже 50 долларов США), УЛМ – 1300 рублей (около 20 долларов США).

Государства порта не стали вкладывать средства в развитие двух инфраструктур по идентификации личности, а отдали предпочтение развитию инфраструктуры электронного паспорта. РФ на совещании в МОТ в феврале выступила с предложением обеспечить желающие страны технологиями

обращения УЛМ, но никто не проявил интереса. В итоге многие страны технологически неспособны обеспечить проверку УЛМ: то есть документ выдается, но не проверяется.

В настоящее время технология идентификации с использованием дактилоскопических данных в двухмерном штрих-коде, предусмотренная нормами Конвенции, не используется пограничными властями большинства стран. Они применяют стандарт ИКАО, при котором идентификацию производят по изображению лица, которое содержится в бесконтактном чипе.

ЭКСПЕРТЫ ПРИШЛИ К ЕДИНУМУ ВЫВОДУ

Первыми, кто предпринял все меры по выполнению норм Конвенции, стали Россия и Индонезия. Примечательно, что США, которые лоббировали принятие 185-й Конвенции, не ратифицировали ее, поясняя свою позицию тем, что законодательство США превышает нормы МОТ.

ВО МНОГИХ ГОСУДАРСТВАХ, КОТОРЫЕ НЕ ПРИСОЕДИНИЛИСЬ К КОНВЕНЦИИ № 185, ДЕЙСТВУЕТ КОНВЕНЦИЯ 1958 ГОДА № 108 «О НАЦИОНАЛЬНЫХ УДОСТОВЕРЕНИЯХ ЛИЧНОСТИ МОРЯКОВ», КОТОРАЯ НЕ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ НАЛИЧИЕ СОВРЕМЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ УЛМ.

Во многих государствах, которые не присоединились к Конвенции № 185, действует Конвенция 1958 года № 108 «О национальных удостоверениях личности моряков», которая не предусматривает наличие современного оборудования для идентификации УЛМ.

«Конвенция № 185, которая должна была обеспечить беспрепятственное увольнение моряков на берег в портах захода и передвижение их на судно и с судна, до сих пор не функционирует должным образом. Таким образом, та задача, ради которой был принят пересмотр Конвенции 108, все еще не выполнена», – отмечает Игорь Ковальчук.

«Западные страны на трехстороннем совещании экспертов в феврале этого года выразили желание, чтобы оборудование, предусмотренное для реализации положений Конвенции № 185, было совместимо с уже созданной в этих странах инфраструктурой обращения электронных паспортов. Тем более что наличие общегражданского паспорта у моряка является обязательным», – говорит Владимир Возжаев.

В дальнейшем планируют отказаться от использования отпечатков пальцев в пользу цифровой фотографии. С введением этих поправок система проверки подлинности удостоверения личности моряков будет облегчена по всему миру.

В сентябре 2015 года МОТ опубликовала полный и окончательный отчет по итогам работы совещания по реализации норм Конвенции, где были озвучены предстоящие нововведения.

Планируется, что в феврале 2016 года соберется специальный трехсторонний морской комитет, где будут согласованы поправки к приложениям Конвенции № 185. По прогнозам специалистов, принятие поправок может произойти уже на конференции МОТ летом 2016 года. Вступление данных поправок в силу произойдет через год после утверждения, при этом странам, уже выпускающим УЛМ на момент утверждения поправок, и после вступления поправок в силу дается двухлетний переходный период, когда уже выданные документы будут также действительны.

ДРУГАЯ ПРИЧИНА, ПО КОТОРОЙ УЛМ НЕ ПРОВЕРЯЕТСЯ ДОЛЖНЫМ ОБРАЗОМ, ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТОМ, ЧТО СТРАНЫ, РАТИФИЦИРОВАВШИЕ КОНВЕНЦИЮ, ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ СВОБОДНЫЙ ТРАНЗИТ И СХОД НА БЕРЕГ МОРЯКАМ, КОТОРЫМ БЫЛО ВЫДАНО УЛМ, БЕЗ НАЛИЧИЯ ВИЗЫ. НО ИЗ 31 ГОСУДАРСТВА, ГДЕ ПРИНЯЛИ КОНВЕНЦИЮ № 185, УЛМ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ВЫДАЮТ ТОЛЬКО 5 ГОСУДАРСТВ, ЭТО ПРОСТО КАПЛЯ В МОРЕ.

ОТЛИЧИЕ УЛМ ОТ ПАСПОРТА МОРЯКА

До принятия Конвенции № 185 в России действовал паспорт моряка, который являлся документом, удостоверяющим личность его владельца как на территории РФ, так и за ее пределами. Владельцу паспорта моряка разрешался выезд из России и въезд на нее на судне, или любым видом транспорта в индивидуальном порядке, или в составе группы при следовании на находящееся за границей судно, если моряк был включен в судовую роль. Был предусмотрен длительный переходный период, в течение которого замена одного документа на другой происходила постепенно.

Паспорт моряка решал поставленные задачи, связанные с транзитом членов экипажа и их сходом на берег. В нем

было прописано не только гражданство, фамилия, имя и отчество владельца, но и занимаемая должность с указанием названия судна и судовладельца, особые приметы, также производились отметки о продлении срока действия паспорта, об изменениях служебного положения владельца паспорта, о выезде его за границу и возвращении в Российскую Федерацию. Многие из того, что было в паспорте моряка, не нашло отражения в УЛМ. Что же сами моряки думают о введении УЛМ?

«Чем меньше бумаг, тем лучше, потому что получение этих документов морякам приходится заниматься во время отпуска, лично и за свой счет. Это дополнительная трата времени и денег. Требуемых с моряков документов и без того немало: загранпаспорт, виза, УЛМ, подтверждение квалификации, сертификаты, мореходные книжки и т. д. Я считаю, чем меньше документов, тем лучше», – говорит старший механик судна «Thomas» Виктор Щутский.

«Раньше действовал паспорт моряка – универсальный документ, в котором была отражена вся необходимая информация, по нему можно было летать, отправляться в загранпоездки по работе, он позволял легко передвигаться по миру. А теперь предъявляешь несколько документов, к УЛМ требуется обязательно загранпаспорт. По моему опыту удостоверение личности моряков спрашивают только в российских портах, за рубежом спрашивают только загранпаспорт, судовую роль и визу», – делится наблюдениями капитан судна «Thomas» Сергей Родичев.

КАПЛЯ В МОРЕ

В «ГазИнтех» отмечают, что с учетом выполнения жестких требований по безопасности технологически непросто реализовать систему, которая могла бы обеспечить выдачу документов с биометрической информацией большому количеству моряков. В результате государства, обеспечивающие рынок морскими кадрами, в силу технологической сложности и, как следствие, финансовой дороговизны, не могут самостоятельно создать системы для выдачи УЛМ. Вот почему документ практически нигде не проверяется.

Другая причина, по которой документ не проверяется должным образом, заключается в том, что страны, ратифицировавшие Конвенцию, должны обеспечить свободный транзит и сход на берег морякам, которым было выдано УЛМ, без наличия визы. Но из 31 государства, где принята Конвенция № 185, УЛМ на сегодняшний день выдают только 5 государств, это просто капля в море.

Моряки говорят, что с самой выдачей УЛМ в России никаких проблем нет, что полностью соответствует одному из требований, установленных ст. 2 Конвенции № 185, в которой сказано, что государство-участник Конвенции выдает УЛМ морякам на основании личного заявления.

В России любой моряк, в отношении которого нет сведений о его причастности к экстремистской деятельности или терроризму и не представляет угрозу безопасности, имеет право на получение УЛМ. Обратившись в администрацию порта (портов) своего региона, заполнив анкету, и уплатив госпошлину, в течение двух недель он может получить УЛМ.

Конвенция № 185 не устанавливает обстоятельства, являющиеся основанием для отнесения моряков к «лицам, представляющим угрозу для безопасности», и относит это к компетенции законодательства стран-участниц этой конвенции, – говорится в приложении III Конвенции № 185. [↗](#)

ВСЕГО, ПО ИНФОРМАЦИИ РОСМОРРЕЧФЛОТА, ПО ВСЕЙ РОССИИ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ БЫЛО ВЫДАНО БОЛЕЕ 200 ТЫС. УЛМ. ПО ДАННЫМ НА НОЯБРЬ 2015 ГОДА, В ЭТОМ ГОДУ УЛМ ПОЛУЧИЛИ 27 ТЫС. МОРЯКОВ.

РПСМ ПОЗДРАВИЛ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ФОТОКОНКУРСА

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) ПОДВЕЛ ИТОГИ ФОТОКОНКУРСА «ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ: ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ». ПЕРВОЕ И ТРЕТЬЕ МЕСТО В НЕМ ЗАНЯЛИ НОВОРОССИЙЦЫ: ИГОРЬ ДЕШЕВЕНКО И ЕВГЕНИЙ ПЕРШЕНЬ. МОРЯКИ ПОЛУЧИЛИ РЮКЗАКИ, БАНДАНЫ, ФУТБОЛКИ, ФЛЭШКИ И АККУМУЛЯТОРЫ ДЛЯ ЗАРЯДКИ ТЕЛЕФОНОВ – ВСЕ С СИМВОЛИКОЙ РПСМ. ОНИ ОТ ДУШИ ПОБЛАГОДАРИЛИ ПРОФСОЮЗ ЗА ВОЗМОЖНОСТЬ ПОДЕЛИТЬСЯ СВОИМ ТВОРЧЕСТВОМ И, КОНЕЧНО, ПОДАРКИ.

Оба моряка работают на судах компании «Columbia Shipmanagement». Для них этот конкурс стал возможностью рассказать о трудовых буднях и показать через объектив фотокамеры те моменты, которые говорят о профессии больше, чем тысячи слов.

ИГОРЬ ДЕШЕВЕНКО, СТАРПОМ НА «NORDIC RUTH», 1 МЕСТО:

– Путешествия – неотъемлемая часть образа жизни моряка. Когда начинаешь работать, открываешь для себя, что мир вокруг интересный и разнообразный, а вот человеческая память – короткая. Поэтому я начал фотографировать. Со временем стал экспериментировать, обращать внимание на игру света и тени. Так как я снимаю на обычную цифровую мыльницу, то с экспозиционной парой не играю, а просто ищу нужный свет. Вообще для меня важнее композиция. Сам по себе красивый кадр не нуждается в дополнительных украшениях. Поэтому я, в первую очередь, обращаю внимание на интересные ракурсы, сюжеты, а иногда делаю их сам. Например, недавно на моей страничке «ВКонтакте» появился альбом, который я называю «Путешествие обезьянки». Это игрушечная обезьянка Чича, которую вожу с собой по всему миру и фотографирую на фоне тех мест, где я побывал. Теперь люди в соцсетях просят к ней «в друзья», всем интересно, где она еще успела побывать. Некоторые присылают Чиче одежду, а одна девочка из Омска даже сама ее сшила. Напоследок хотелось бы сказать, что сейчас весь мир фотографирует. Мы щелкаем и тут же выставляем снимки в соцсети в ожидании «лайков». А ведь на самом деле забыли главное в фотоискусстве – наслаждаться красотой. Поэтому иногда просто полезно отложить камеру в сторону и полюбоваться тем прекрасным, что есть вокруг тебя.

ЕВГЕНИЙ ПЕРШЕНЬ, СТАРПОМ НА «PLATA SUNRISE», 3 МЕСТО:

– Фотографии я делаю судовой взрывобезопасной камерой. Хожу с ней по судну, делаю фотоотчеты для фрахтователя и компании, а попутно запечатлеваю нашу судовую жизнь. Сама камера простенькая, работает только в автоматическом режиме. Поэтому, чтобы довести фотографию до ума, пришлось осваивать графические редакторы, например, «ASDSee PRO». Я понял, что для хорошей фотографии нужен, в первую очередь, отличный ракурс, композиция и запоминающийся сюжет. Не я один этим увлекаюсь, многие моряки выходят в фотоделе на более серьезный уровень. Покупают себе старые хипстерские фотки с кучей линз. Кстати, старая техника ценна еще и потому, что удовлетворяет нормам безопасности на судне – она ведь без батареек. Я тоже подумываю о стареньком «Зените». У меня накопилось приличное количество работ, и многие из них не стыдно показать на конкурсе. Фотографии для конкурса «По морям, по волнам» выбирал вместе с женой Татьяной. Та, которая стала победителем, имеет собственную историю. Мы с нашим донкерманом Алексеем Пашковым проводили плановую инспекцию балластных танков. Представляете, Мексиканский залив, сорок градусов в тени, мы только что вылезли из танка, а у нас впереди еще 10 таких же. Алексей попросил сделать снимок, чтобы отослать его жене, а то она, по его словам, не представляла, чем донкерман себе на жизнь зарабатывает. Ну, перед тем как сфотографироваться, я взял и измазал его лицо в иле, которого полно в емкостях для приема балласта. «Пускай, – говорю, – твоя жена знает, что морской хлеб не сладок». Конечно, можно меня обвинить в том, что снимок постановочный, но любой



Евгений Першень на вручение пришел с женой. Она помогла ему отбирать фотографии для конкурса



Игорь Дешевенко, принимая подарки от председателя ЮТО РПСМ Николая Попова (на снимке слева направо), отметил, что подаренный ему рюкзак – вещь в жизни моряка незаменимая.

моряк скажет, что так он получился более правдивым.

Отметим, что второе место в конкурсе занял калининградец механик Олег Хлопотов. Он в рейсе и за подарками в профсоюз пока не пришел. [📍](#)

**«Профсоюзная морская газета»,
ЮТО РПСМ**



Мемориал жертвам СПИДа в Вене
Автор: Doris Antony, Berlin, Wikimedia Commons

ДИСКРИМИНАЦИЯ ВИЧ-ИНФИЦИРОВАННЫХ МОРЯКОВ НЕЗАКОННА

1 ДЕКАБРЯ – ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ БОРЬБЫ СО СПИДОМ. ВПЕРВЫЕ ЕГО СТАЛИ ОТМЕЧАТЬ В МИРЕ В 1988 ГОДУ, ИНИЦИАТОРОМ ВЫСТУПИЛА ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ (ВОЗ). С ТЕХ ПОР ПРОБЛЕМА НЕ ТЕРЯЕТ СВОЕЙ АКТУАЛЬНОСТИ, И КАЖДЫЙ ГОД КАМПАНИИ ПРОТИВ РАСПРОСТРАНЕНИЯ БОЛЕЗНИ ПРОХОДЯТ ПОД РАЗНЫМИ ДЕВИЗАМИ. ДЕВИЗ ЭТОГО ГОДА – «В НАПРАВЛЕНИИ ЦЕЛИ «НОЛЬ» – ОЗНАЧАЕТ СТРЕМЛЕНИЕ ВСЕГО МИРОВОГО СООБЩЕСТВА К «НОЛЮ НОВЫХ СЛУЧАЕВ ВИЧ-ИНФЕКЦИИ», «НОЛЮ СЛУЧАЕВ ДИСКРИМИНАЦИИ НА ПОЧВЕ ВИЧ-ИНФЕКЦИИ» И «НОЛЮ СМЕРТЕЙ ВСЛЕДСТВИЕ СПИДА». МИРОВОЕ ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ ТАКЖЕ НЕ СТОИТ ОТ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ В СТОРОНЕ, ЕГО РАБОТА СОСРЕДОТОЧЕНА, В ОСНОВНОМ, НА ДВУХ НАПРАВЛЕНИЯХ: ПРОФИЛАКТИКЕ ЗАРАЖЕНИЯ И ЗАЩИТЕ ОТ СТИГМЫ И ДИСКРИМИНАЦИИ ВИЧ-ИНФИЦИРОВАННЫХ РАБОТНИКОВ. В ЭТИХ ЖЕ РАМКАХ ДЕЙСТВУЕТ И РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ).

ВИЧ КАК ПРИЧИНА ПОТЕРИ РАБОТЫ

Как известно, заражение вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ) происходит через передачу биологических

жидкостей. ВИЧ-инфекция содержится в достаточной концентрации для заражения в четырех жидкостях организма человека: крови, сперме, вагинальном секрете и грудном молоке. Таким образом, заражение ВИЧ может произойти при опасном половом контакте, при использовании

нестерильных медицинских инструментов и инструментов, проникающих под кожу (для медицинских манипуляций, при введении наркотиков внутривенно, при нанесении татуировок, пирсинга и т. п.), от матери к ребенку во время беременности, родов и кормлении грудью.

При этом ВИЧ не передается через рукопожатие, совместное пользование различными предметами, включая бельё, одежду, туалет, предметы гигиены и даже через поцелуи. Неизвестны случаи заражения от насекомых, в бане, парикмахерской или у стоматолога.

Моряки подвержены тем же рискам заражения ВИЧ, что и все люди. Разве что для молодых и холостых, в силу длительного нахождения вдали от дома и посещений различных, в том числе и опасных в эпидемиологическом смысле стран, риск заразиться этим и другими заболеваниями, передающимися половым путем, гораздо выше. Способы защиты в подобных случаях хорошо известны. В первую очередь это презерватив, но наилучшей защитой являются стабильные отношения с одной партнершей (супругой) или партнером (супругом), если моряком работает женщина.

Нужно иметь в виду, что ВИЧ-инфицированный в общепринятом смысле еще не болен, является только носителем вируса. Болезнь – синдром приобретенного иммунодефицита (СПИД) – развивается позднее, её наступление можно предотвратить при помощи современной антиретровирусной терапии (АРТ). Заразиться от носителя ВИЧ в обычных условиях, даже при нахождении на судне, довольно сложно, поэтому этот статус не является препятствием для трудовой деятельности, в том числе и для моряков. Эта точка зрения реализована и в действующем российском законодательстве.

Но как показывает практика, ВИЧ может стать причиной потери работы. В России при проведении медицинского освидетельствования плавсостава, в случае, если у моряка обнаружен позитивный ВИЧ-статус, его списы-

вают с судна, и путь в море для него в будущем заказан. Врачи объясняют это заботой о ВИЧ-инфицированных, потому что для получения необходимых медикаментов при АРТ человеку надо состоять на учете в специализированном медицинском учреждении и регулярно посещать врачей. Только при соблюдении этих условий лечение осуществляется за счет государства. Моряк в условиях нахождения судна в рейсе не может получить необходимую помощь и полноценное лечение, – считают медики, для этого он должен быть на берегу.

– Согласно инструкции о проведении обязательных медицинских осмотров, утвержденной Приказом Минздрава СССР № 511¹ в 1989 году, моряки должны были сдавать анализ на СПИД в обязательном порядке, – рассказывает первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. – В то время, когда выпускался приказ, новый вирус был недостаточно изучен, мировое сообщество знало только крайнюю стадию заболевания – СПИД, поэтому было решено обязать всех моряков проходить этот анализ. Позже приказ отменили, но работодатели при найме моряков, до сих пор руководствуются его положениями.

На сегодняшний день при прохождении медкомиссии руководствуются Приказом № 302н² от 12 апреля 2011 года, где также нет обязательного требования при сдаче анализа на ВИЧ/СПИД для моряков.

ВИЧ-инфицированные моряки, оставшись без права на работу по специальности и без основного источника заработка, поставлены в крайне неудобные условия. Естественно, они ищут выход из ситуации, прибегая порой к незаконным методам. На морских фо-

румах описывается, как при позитивном статусе все-таки устроиться работать на судно. Каким образом провозить препараты, назначаемые при АРТ, чтобы не вызвать подозрений со стороны работодателей и коллег. Один из моряков с позитивным ВИЧ-статусом согласился рассказать журналу «МПВ» свою историю.

– Я пошел работать в море сразу после окончания морского вуза. Несколько лет назад при прохождении медкомиссии мне поставили позитивный ВИЧ-статус. Сказать, что это был шок, ничего не сказать. Откуда он мог взяться у меня? Я веду здоровый образ жизни, не пью, не курю, не балуюсь наркотиками. И личная жизнь была упорядочена. Я встал на учет в Центр СПИД своего региона. И тут мне заявили, что я больше не могу работать по профессии, весь мой опыт, образование не могли изменить ситуацию, – рассказывает моряк, по понятным причинам пожелавший остаться неизвестным. – По закону работодатель не может требовать прохождения анализа на ВИЧ, но без свидетельства ни один судовладелец не возьмет моряка на работу. Я был готов решиться на подделку документов, многие моряки идут на это, иначе их не возьмут на работу, – утверждает моряк.

Однако ему повезло, лгать не пришлось: в одной иностранной компании открылась вакансия и оказалось, что анализ на ВИЧ при трудоустройстве туда проходить не обязательно. Сейчас моряк работает второй контракт на командной должности на судах этой компании.

Главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк отметил, что сегодня моряки поставлены в более жесткие условия, чем в недалеком прошлом.

¹ Инструкция о проведении обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров плавсостава морского, речного, рыбопромыслового флотов, флота других министерств и ведомств СССР и лиц, поступающих в учебные заведения по подготовке специалистов для работы на судах. Утверждена Приказом Минздрава СССР от 6 сентября 1989 года № 511 «Об улучшении организации медико-санитарного обеспечения работников морского, речного флота и рыбного хозяйства».

² Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда. Список изменяющих документов (в ред. Приказов Минздрава России от 15.05.2013 № 296н, от 05.12.2014 № 801н).

Были прецеденты, когда при прохождении медицинского тестирования в иностранных портах службы нарконтроля задерживали российских моряков из-за того, что в их крови были обнаружены наркотические вещества, содержащиеся в лекарственных препаратах, назначенных их лечащими врачами в России. Их высаживали с судов для дальнейшего разбирательства. Выяснялось, что моряк накануне принял таблетку от головной боли.

– Ко мне приходил моряк, который сетовал из-за потери работы только потому, что принял лекарство, свободно продающееся в российских аптеках. Но я ему напомнил, что перед рейсом он подписал документы, которые обязывают его ставить в известность судового медицинского офицера, обычно это второй помощник капитана, даже о приеме таблетки от головной боли, – отмечает Хижняк.

ПРОФСОЮЗЫ ПРОТИВ ВИЧ

Международная организация труда (МОТ) – одно из старейших учреждений в системе Организации Объединенных Наций (ООН), которая занимается вопросами регулирования трудовых отношений. В 2000 году МОТ обратила внимание на проблему ВИЧ и СПИД, поскольку это заболевание создает угрозу основным правам трудящихся и подрывает усилия по обеспечению достойного и производительного труда для мужчин и женщин.

В 2001 году МОТ разработала Свод практических правил по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда», в 2010 году была принята первая международная трудовая норма – Рекомендация МОТ о ВИЧ/СПИДе в сфере труда (№ 200). Эти документы являются руководством в разработке и проведении на рабочих местах политики и программ информирования и просвещения работников.

Растущее число новых случаев заражения ВИЧ-инфекцией требует усиления мер по профилактике среди взрослого работающего населения. Информационно-просветительские кампании на рабочих местах о путях передачи заболевания и способах профилактики остро необходимы в настоящее время. Одной из недавно разработанных форм

обращения к проблеме в трудовых коллективах стала инициатива МОТ «Добровольное и конфиденциальное консультирование и тестирование на ВИЧ на рабочих местах» (ДКТн@РАБОТЕ).

– ВИЧ-инфекция в России уже давно вышла из привычных групп риска. В эпидемию активно вовлечено работающее социально-благополучное население страны. Знать свой ВИЧ-статус важно и необходимо каждому человеку, который заботится о своем здоровье и благополучии своей семьи. Своевременно начатое лечение позволяет человеку, живущему с ВИЧ, прожить не менее 20-30 лет с момента выявления заболевания, продолжать плодотворную занятость, дать жизнь здоровым детям, – говорит координатор программ по ВИЧ и СПИДу в сфере труда в РФ Бюро МОТ для стран Восточной Европы и Центральной Азии Екатерина Иванова. – Рабочие места играют ключевую роль в донесении до работников достоверной информации о ВИЧ-инфекции и недопущении стигмы и дискриминации в отношении работников, живущих с ВИЧ.

Профессиональному до- и после тестовому консультированию придает особое значение, как возможность личной профилактической беседы с работником. Не менее важна разъяснительная работа о важности лечения и недопустимости стигмы или дискриминации в отношении людей, живущих с ВИЧ как на рабочих местах, так и в обществе в целом.

По статистике Международной федерации транспортников, в мировом транспортном секторе за прошлый 2014 год было зафиксировано 2 млн новых случаев заражений. И это только официальные данные. Дело в том, что просто информирование и консультирование не приводят ни к чему.

Специалисты рассказывают, что человек не связывает угрозу ВИЧ-инфицирования применительно к себе и после консультации не идет сдавать анализы, даже если у него были ситуации, связанные с риском инфицирования. А так как ВИЧ первые 7-8 лет проходит бессимптомно, то иммунная система человека, который не получал должного лечения, может прийти в состояние полной негодности. Крайняя

стадия ВИЧ – СПИД заканчивается для человека болезненным, нетрудоспособным состоянием с последующей неотвратимой смертью.

РПСМ не стоит в стороне, с 2008 года активно работает, просвещая и информируя будущих и состоявшихся моряков о путях передачи ВИЧ-инфекции. Это делается для того, чтобы напомнить нашим морякам о том, что их здоровье только в их руках. Основной способ уберечься от ВИЧ/СПИД – знать о проблеме, предпринимать меры защиты, ответственно относиться к своему здоровью и жизни, своей семье.

НЕТ – ДИСКРИМИНАЦИИ И СТИГМЕ!

Одновременно с проблемами профилактики заражения встает другая проблема – дискриминация и стигматизация ВИЧ-инфицированных в социальной среде и на рабочих местах. В западных компаниях не требуется обязательная сдача анализа на ВИЧ, международные нормы запрещают это. Согласно им любой человек должен быть защищен от любых форм дискриминации, в том числе и по причине ВИЧ-инфицирования. Человек с позитивным статусом имеет равные со всеми права: на жизнь, безопасность, труд и т. д.

Россия, как правовое государство, также выступает против любых форм дискриминации, в стране действует федеральный закон от 30 марта 1995 года № 38 «О предупреждении распространения в РФ заболевания, называемого вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ-инфекции)», в ст. 5 говорится: «Права и свободы граждан Российской Федерации могут быть ограничены только федеральным законом».

Кроме того, есть Перечень работников, утвержденный постановлением правительства³ в 1995 году, которому ряд специалистов в обязательном порядке должны сдавать анализ на ВИЧ.

В этот перечень входят специально-работающих в научных учреждениях, лабораториях, чья деятельность так или иначе связана с ВИЧ-инфекцией (выявление, лечение, производство иммунобиологических препаратов). Моряки



ПОСКОЛЬКУ ВИЧ ПЕРВЫЕ 7-8 ЛЕТ ПРОХОДИТ БЕССИМПТОМНО, ТО ИММУННАЯ СИСТЕМА ЧЕЛОВЕКА, КОТОРЫЙ НЕ ПОЛУЧАЛ ДОЛЖНОГО ЛЕЧЕНИЯ, МОЖЕТ ПРИЙТИ В СОСТОЯНИЕ ПОЛНОЙ НЕГОДНОСТИ. КРАЙНЯЯ СТАДИЯ ВИЧ – СПИД ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ДЛЯ ЧЕЛОВЕКА БОЛЕЗНЕННЫМ, НЕТРУДОСПОСОБНЫМ СОСТОЯНИЕМ С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ НЕОТВРАТИМОЙ СМЕРТЬЮ.

не входят в этот перечень, и ни один работодатель не может принудить их к сдаче анализа на ВИЧ. Отказ от заключения трудового договора допускается только по причинам, связанным с деловыми качествами моряка, претендующего на вакансию в судоходную компанию. Наличие ВИЧ-инфекции не является таким основанием. Так обстоят дела с точки зрения закона, но на практике, как мы знаем, иная ситуация.


Кроме этого существует опасность быть дискриминируемым среди коллег на рабочем месте. Согласно социологическому исследованию МФТ по проблеме ВИЧ/СПИД, в котором принимали участие 608 моряков из 34 стран мира, многие из членов экипажей морских судов верят в мифы о ВИЧ и СПИДе. Так, 46% моряков одной из стран-поставщиков рабочей силы на мировой флот верят, что заболевание передается через еду и воду. Координатор МФТ по ВИЧ/СПИД Асиф Альтаф (Asif Altaf) заявил, что данные исследования говорят о необходимости дальнейшей профилактической работы среди работников морского флота, в среде которой процветают мифы, заблуждения и дискриминация по этой проблеме.

В прошлом году МФТ запустила новое руководство по проблеме ВИЧ/СПИД для своих членских организаций. Справочник призван помочь в планировании и проведении кампаний против стигмы и дискриминации ВИЧ-инфицированных работников и грамотном выстраивании профсоюзной политики в этом направлении.

– В мире еще бытует мнение, что ВИЧ/СПИД представляет реальную угрозу здоровью для незараженных работников. Поэтому работа МФТ и её членских организаций в этом направлении будет продолжена, – заявил генеральный секретарь МФТ Стив Коттон.

ВИЧ В РОССИИ И МИРЕ

ВИЧ начал свое распространение в мире 33 года назад, по оценке ВОЗ за это время болезнь унесла жизни более 40 млн человек. По оценке ЮНЭЙДС (Объединенная программа ООН по ВИЧ/СПИД), 35,7 млн человек в возрасте от 15 до 49 лет инфицированы ВИЧ, из них более 26 млн – работающие люди. Если в расчеты включить данные по всем категориям лиц трудоспособного возраста, в том числе до 64 лет, а также по всем, кто трудится в неформальной экономике на дому и вне дома, то число ВИЧ-инфицированных людей, относящихся к категории работников достигнет 36,5 млн человек.

В Россию ВИЧ пришел чуть менее 20 лет назад, когда в 1987 году был официально зарегистрирован первый случай заражения новой болезнью, поражающей иммунную систему человека. По статистике Роспотребнадзора, на 1 мая 2014 года, количество официально зарегистрированных случаев заражения в стране стремится к 1 млн человек, точнее – 933 419. Умерло в России от ВИЧ 192 456 человек. По прогнозам медиков, каждые 5-6 лет число заражений, как и смертей постоянно удваивается. Специалисты считают, что только совместными усилиями можно остановить пандемию чумы 21 века, как еще называют ВИЧ/СПИД. 

³ Постановление Правительства РФ от 04.09.1995 года № 870 «Об утверждении Перечня работников отдельных профессий, производств, предприятий, учреждений и организаций, которые проходят обязательное медицинское освидетельствование для выявления ВИЧ-инфекции при проведении обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров»



ЖЕНЩИНЫ В СЛОЖНЫХ ПРОФЕССИЯХ

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ ЖЕНЩИНАМ В ПРОФЕССИЯХ, КОТОРЫЕ ИСКОННО СЧИТАЛИСЬ МУЖСКИМИ? КАК ВЫСТРАИВАТЬ ОТНОШЕНИЯ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ, ГДЕ ПРЕОБЛАДАЕТ МУЖСКОЙ КОЛЛЕКТИВ? МОЖНО ЛИ СДЕЛАТЬ КАРЬЕРУ, НЕСМОТРИ НА УСТОЯВШИЕСЯ СТЕРЕОТИПЫ И ПРЕДВЗЯТОЕ ОТНОШЕНИЕ КОЛЛЕГ? ОТВЕТЫ НА ЭТИ И ДРУГИЕ ВОПРОСЫ ИСКАЛИ УЧАСТНИКИ КРУГЛОГО СТОЛА «ЖЕНЩИНЫ В СЛОЖНЫХ ПРОФЕССИЯХ», ПРОХОДИВШЕГО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ В ШТАБ-КВАРТИРЕ ГРУППЫ КОМПАНИЙ СОВКОМФЛОТ 22 ОКТЯБРЯ 2015 ГОДА. ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРОФЕССОРСКО-ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКОГО СОСТАВА ГУМРФ ИМ. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА, РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ, ЭКСПЕРТЫ-ПСИХОЛОГИ, КАПИТАНЫ СУДОВ ГРУППЫ СКФ, А ТАКЖЕ КУРСАНТКИ СУДОВОДИТЕЛЬСКОГО ФАКУЛЬТЕТА УНИВЕРСИТЕТА ОТКРОВЕННОГО ГОВОРИЛИ О ТРУДНОСТЯХ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЮТСЯ ДЕВУШКИ НА ПУТИ В ПРОФЕССИЮ И КАКУЮ РОЛЬ В ЭТОМ ИГРАЮТ ГЕНДЕРНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ. МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО РАЗГОВОР ПО ДУШАМ УДАЛСЯ ВО МНОГОМ БЛАГОДАРЯ ДВУМ УЧАСТНИЦАМ, ИСПЫТАВШИМ НА СЕБЕ ВСЕ «ПРЕЛЕСТИ» ПРОХОЖДЕНИЯ ЧЕРЕЗ СТРОЙ. ЛЁТЧИК-КОСМОНАВТ ОТРЯДА ФГБУ НИИ «ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ КОСМОНАВТОВ ИМЕНИ Ю. А. ГАГАРИНА» ЕЛЕНА СЕРОВА И ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА ГАЗОВОЗА «ПСКОВ» ГРУППЫ КОМПАНИЙ СОВКОМФЛОТ ЛЯНА МИТРОФАНОВА ПОДЕЛИЛИСЬ СВОИМИ ВПЕЧАТЛЕНИЯМИ И НАБЛЮДЕНИЯМИ ВХОЖДЕНИЯ В МУЖСКОЙ МИР.

ТЫ НЕ ДЕВУШКА, А ПРОФЕССИОНАЛ

Вот что рассказала Ляна Митрофанова: «Все получилось случайно. Сначала это был некий бунт, я была домашней девочкой и тут профессия моряка. Мое желание поступать в Макаровку не было воспринято всерьез. На посвящении папа даже сказал: «Ну, хватит, поехали домой, доченька!». Я отказалась. И вот так вот каждый год, изо дня в день я боролась с собой, с мнением родителей, с обстоятельствами. Но я привыкла доводить все до конца, меня так воспитывал строгий отец.

Первое время мне, домашней девочке, было очень тяжело. Два года в подвешенном состоянии – введение в специальность, ничего определённого. На паруснике «Мир» по существу работы я ничего не увидела. На третьем курсе возникли проблемы с практикой, многие компании без объяснения причин мне отказывали. Волей случая оказалась в Совкомфлоте – вроде, готовы дать практику, но не все капитаны соглашались брать к себе девушку. Но в важный момент появился Киржеманов Алексей Анатольевич – первый человек, кто согласился взять меня, девушку-штурмана, на практику. В дальнейшем это стало определяющим. Я знала, куда пойду работать по окончании учебы. Этот факт стимулировал меня заранее что-то сдать, подать документы на рабочий диплом. То, что в меня поверили, как в штурмана, сильно мотивировало.

Когда я попала на газовоз, сильно волновалась, я поняла, что мужчины очень ревностно относятся и мне надо показать, что я знаю работу, которую я выполняю, и умею делать ее качественно.

Мне везет в жизни, мне повезло со штурманами и капитаном, мне не задавали глупых вопросов, у нас была цель – работать по максимуму. Первая проблема, с которой я столкнулась, это рядовые. Некоторые люди мне тонко намекали, что мне тут не место. Первый раз мне удалось нелегко поставить человека на место, не унизив и не умалив его значимости. У меня был случай: матрос со мной первый раз на вахте, когда появлялись другие суда на горизонте, очень пугался и спрашивал: «Ляна, что

ты будешь делать?» Я отвечала: «Вы не волнуйтесь, меня же учили, я знаю, что делаю». Потом мы с ним очень сдружились. В первую очередь надо помнить, что человеческие отношения никто не отменял.

В плане жилищных проблем нет вообще – современные каюты. Единственное, как правильно заметила Елена Олеговна (Серова – прим. редакции), есть люди некорректные, они пытаются намеками тебя обидеть. Поэтому нужно себя поставить очень правильно, иногда я включала дурака и сводила намеки на нет.

Я действительно полюбила свою работу, единственное – родные и близкие – все поменялось, трудно найти общий язык с девушками, какие-то намеки, пошлые вопросы. Теперь я им говорю, что я домохозяйка. Я многое могу сделать сама, мой папа первое время обижался, в этом плане привычки остаются.

Была большая загруженность во время работы. Когда люди работают и понимают, зачем они вместе находятся, тогда все меняется, неважно, маль-

чик ты или девочка. По настройке радара были моменты, которые не знали наши опытные штурмана, я внесла свою лепту, мне говорили – ух ты, покажи.

Самое главное – нужно четко понимать свои обязанности, что ты не девушка, а профессионал. Первое время нужно быть хотя бы наравне – к тебе будут присматриваться, и отстаивать свою точку зрения сильнее в три раза, чем обычно, всегда оставаться человеком и тогда все получится.

Мои друзья, в основном это мужчины, с большим уважением относятся к моей профессии, естественно, не без шуток, у них есть своя точка зрения, но они уважают мой выбор. Мои родственники, близкие очень гордятся мной.

Девушкам, которые сегодня выбирают профессию и решат пойти по этому пути, следует хорошо обдумать свой выбор, потому что это борьба. Борьба каждый день с обстоятельствами, с мнением. Борьба за свою точку зрения. Но при этом всегда нужно оставаться человеком».



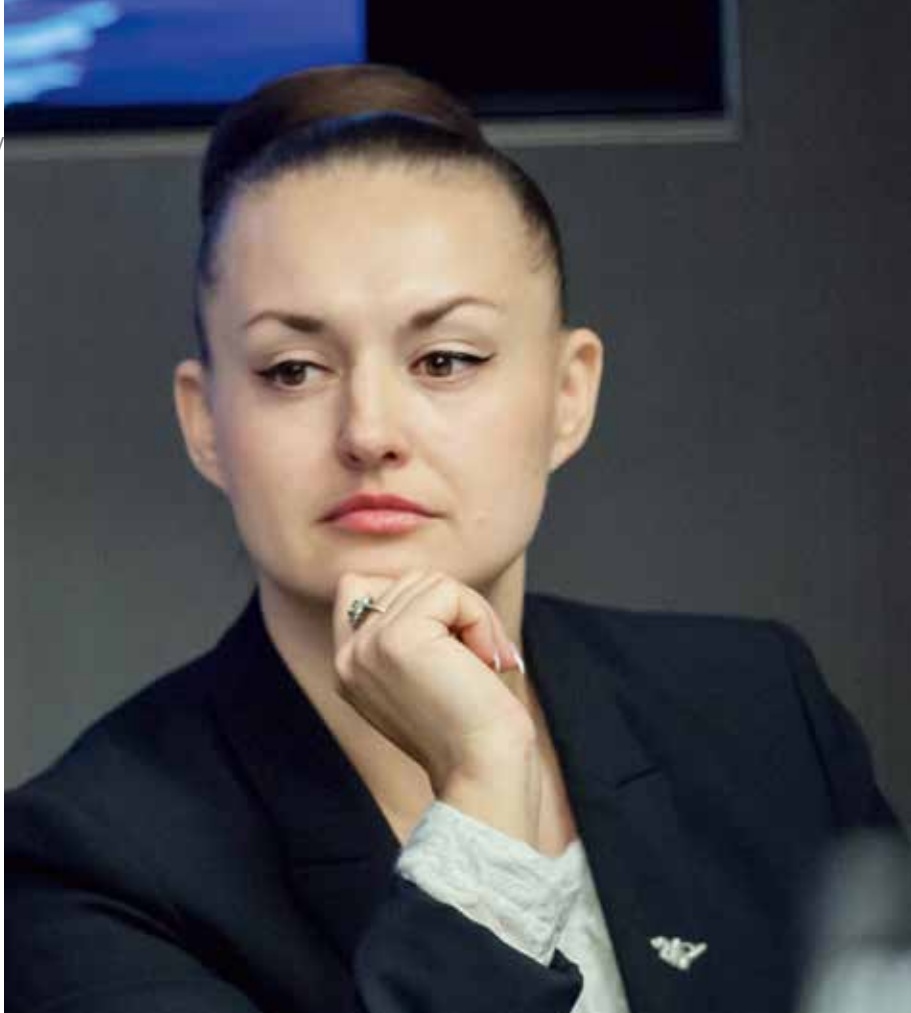
Ляна Митрофанова

ТЕ, КТО ГОВОРЯТ ЗА СПИНОЙ, ВСЕГДА ТАМ БЫЛИ И ТАМ ОСТАНУТСЯ

Елена Серова тоже сталкивалась с трудностями, она считает – это нормально: «Когда я слышала что-то про себя, я говорила: ребята, я все про себя знаю. Те, кто говорят за нашей спиной, всегда там были и всегда там останутся. Надо всегда верить в себя, свои собственные силы. Некоторые думают, что сила только в мышцах, нет, она здесь, в голове, и здесь, в сердце (показывает Лена).

Мне с детства легко давалось что-то собрать, сконструировать. Эти особенности психологические надо учитывать при выборе профессии. На флоте это очень важно, это важно в космонавтике, потому что меня никто не освобождал от замены оборудования, штатного регламентного ремонта, и мне все это нравилось. Когда я прилетела на станцию, поняла, что это все мое.

У нас на станции есть открытые панели – модули, там висят, как мы их называем «спагетти». Мне дали задание найти кабель, дали его маркировку. Сначала у меня волосы встали дыбом, а потом, подумав логически, я их нашла, правда, два кабеля развели за другими панелями, когда устанавливали. С тех пор кабели искала только я и находила за 5 минут. А их там надо перебрать сотни. Это внимательность, усидчивость, возможно, интуиция.



Елена Серова

Я хочу сказать мужчинам: мы вам не конкуренты, мы всегда будем с вами сотрудничать и поддерживать вас. Где-то женщины возьмут командирские функции, но поверьте, это наведет определенный порядок, выстроит определенную цепочку действий и последствий. В стрессовых ситуациях все работают по-разному. У нас на борту произошла утечка аммиака. Очень токсичное веще-

ство. Первый, кто схватил противогаз, была я, потому что осталось на подкорке, что надо делать в данной ситуации. На земле у нас грамотные специалисты, которые локализовали данную нештатную ситуацию.

Когда я пришла в отряд, женщин не было. Действительно, не было каких-то условий, но я прекрасно приспособилась, хотя мне говорили: ты не сможешь. Женщина всегда умеет приспособиться под обстоятельства, стрессовые ситуации, нельзя однобоко рассматривать женщину в таких серьезных профессиях. Надо смотреть комплексно.

Как бортинженер корабля, я была подготовлена: не дай Бог что с командиром, взять командование на себя, взять полностью все его обязанности на себя я могла.

Совместная работа женщин и мужчин дает качественно новый результат. Женщины никогда не боролись с мужчинами, они шли по пятам мужчин. Вспомните – юбки, колготки, косметика – первооткрывателями всегда были мужчины, а женщины всегда старались подражать. Как-то на станции мы столкнулись с Алексом Герцем, это американский астронавт, он начал говорить: Лена, ты такая сильная, поборола



Наконец Михаил Михайлович, консультант генерального директора ООО «СКФ Арктика», капитан дальнего плавания: В 2000 году Постановлением Правительства утвержден Перечень тяжелых работ, при выполнении которых запрещается применение труда женщин. Он довольно большой, в нем судовые механики, электромеханики, матросы, матросы-мотористы, смешанные специальности. Его надо отменить. Но вот что интересно – штурманом, минуя матроса, можно стать.

мужчин. Я его остановила: я никого не поборола, Алекс. Ни одна женщина, если она не боксер, не спецподготовлена, не сможет оказать физическое сопротивление мужчине. Это нормально и заложено природой. Но есть определенные моменты, которые женщина способна разрулить. Не всегда сила мускулов играет решающую роль, эту роль играет сила духа.

Конечно, специфическим профессиям нужен определенный профотбор, так было и всегда будет. Не все мужчины его проходят и не все женщины».

ВСЕ ЗАВИСИТ ОТ ПОЗИЦИИ КАПИТАНА

У Беловой Александры все эти трудности еще впереди, но и сейчас, будучи студенткой, ей приходится бороться с обстоятельствами и мнением: «Учусь на 4 курсе, факультет навигации и связи, ГУМРФ им. С. О. Макарова, до этого училась в морском колледже. Первый год я жила в таких же условиях, как и парни, на Большом Смоленском в общежитии. Один душ внизу, одна стиральная машина. Девочки собирались по 5 человек и шли в душ (было расписание), брали ключ-гайку, запирали дверь, чтобы парни к нам не врыва-

лись. Они отпускали такие шутки – это было ужасно...

То, что я поступила сюда, – не мое личное желание, романтики к морю я не испытываю. Повлиял папа, он моряк – механик. Сразу сказал – на судоводительский пойдешь, а на механика нет, потому что действительно не женская работа, там тяжелые гайки – это надо все время парней напрягать, им дополнительную работу навязывать.

В колледже придирики были, парни откровенно показывали, что они против, чтобы девочки там учились. Я училась на судоводительском факультете, нас было пятеро, никто не дошел до выпуска. Я поступала туда в 2009 году, а в 2008 первый раз набирали девушек, выпустилась одна, и я вторая, кто выпустился из набора 2009 года – тоже одна. Кто-то по учебе не прошел, кто-то гуманитарий, другие просто приняли неверное решение. Когда я поступила в академию, наблюдала много девочек. Есть те, кто пришел не по адресу, но многие учатся, и я думаю, что некоторые дойдут до конца.

Я уже была на практике, опыт небольшой, но мне кажется, я на верном пути. Я благодарна отцу, что он меня сюда определил. У меня нет рабочего диплома после колледжа, я сразу поступила сюда. Кстати, по поводу проблемы: работу просто нереально было найти, прихожу, ищу практику – откровенно смеются, закрывают дверь. В этом году проходила практику на ледоколе, меня изначально предупредили, что будут брать неохотно, говорили – смотря какой капитан, скорее всего, не возьмут. И только благодаря тому, что на этом ледоколе уже проходили практику мои одногруппники, меня взяли. А так очень тяжело найти. Все зависит от позиции капитана. Очень хорошо, что сейчас поднимается эта тема.

НЕ КАЖДЫЙ МУЖЧИНА МОЖЕТ СТАТЬ КОСМОНАВТОМ

Как заметила Елена Серова, необходимо четко понимать, что в любой профессии нужно соответствовать предъявляемым требованиям: «Не каждый мужчина может стать космонавтом или моряком, однако наши с Ляной примеры доказыва-



Лаврентьева Елена Александровна, директор научно-методического центра, профессор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова:

«Еще в 90-е годы в Европе началась тенденция нежелания идти работать в море. Мы были в морской академии в Антверпене. И увидели, как много женщин обучались на плавспециальности, для нас это было непривычно. И среди преподавателей, которые вели профподготовку курсантов, тоже было много женщин, кто-то из них ждал рождения ребенка. Этот вопрос встает сейчас и у нас: организация трудоустройства женщин в плавсостав должна учитывать становление семьи, рождение ребенка. В России должна быть государственная программа, чтобы у женщины после рождения ребенка была возможность вернуться и работать на флоте. Эту проблему нельзя умалчивать, она все равно возникнет.

Александра Белова





По окончании круглого стола Елена СЕРОВА подарила экипажам судов группы компаний СОВКОМЛОТ фотографии, сделанные ею во время пребывания в космосе. Один из фотопейзажей был торжественно вручен Ляне МИТРОФАНОВОЙ и отправится в следующий рейс на газозов «ПСКОВ». На снимке слева направо: Ляна Мирофанова, Елена Серова

ют, что женщины могут сделать карьеру в космосе или на море, если они соответствуют необходимым требованиям, и они должны иметь смелость добиваться своих целей».

Если говорить о задачах, которые женщинам даются проще, чем мужчинам, то и космонавт, и судоводитель согласились с тем, что речь не должна идти о гендерной конкуренции в ущерб работе. Наилучших результатов добиваются при взаимном сотрудничестве и кросс-гендерном взаимодействии.

Кратко резюмируя выступления участниц круглого стола, можно отметить следующее: мужчины не приветствуют приход женщин на якобы исконно мужские специальности. И работодатели, и круинговые агентства, как правило, отказывают в найме на работу по половому признаку, с такими же про-

блемами сталкиваются курсантки, когда им нужно найти судно для прохождения практики. А нет практики – нет диплома. Компания Совкомфлот на сегодня – одна из немногих судоходных компаний в России, где в приеме на работу выбор делается на основе профессиональных качеств, а не гендерной принадлежности. И велика вероятность, что Ляна Митрофанова – только первая ласточка, за ней пойдет вторая, и третья, и четвертая.

При этом все участники круглого стола пришли к выводу, что массового притока женщин на флот не будет, мужчинам переживать по этому поводу не стоит. Ведь чтобы выбрать карьеру в море, нужно обладать поистине стойким характером, железной волей и верой в свои силы. А это не каждому мужчине по плечу, как и не каждой женщине. 🇷🇺

ПО ИТОГАМ КРУГЛОГО СТОЛА УЧАСТНИКАМИ БЫЛИ СДЕЛАНЫ СЛЕДУЮЩИЕ ВЫВОДЫ:

- ✓ Эффективность работы в сложных профессиях прежде всего зависит от наличия необходимых навыков, знаний и ответственности специалиста, в меньшей степени эффективным является пополнение гендерных квот в ущерб уровню подготовки того или иного специалиста.
- ✓ Женщины, добившиеся признания в сложных профессиях, должны показывать положительный пример для общества и побуждать молодых коллег расширять горизонты и не бояться идти в несвойственные им ранее сферы деятельности.
- ✓ Миф о невозможности работы женщин в космосе и в море должен быть развенчан, и лучшее тому подтверждение – примеры биографий женщин-судоводителей и космонавтов.
- ✓ Работодатели должны обладать определенным мужеством и видеть в женщинах в первую очередь профессионалов, а уже затем представительниц женского пола. Это ключевой фактор для искоренения гендерных стереотипов.

СИТУАЦИЯ В РЫБОЛОВНОМ СЕКТОРЕ НЕ ИЗМЕНИЛАСЬ



Петр ОСИЧАНСКИЙ,
инспектор МФТ

ТАК ПОЛУЧИЛОСЬ, ЧТО С САМОГО НАЧАЛА СВОЕЙ РАБОТЫ ИНСПЕКТОРОМ ИТФ ОТ ИМЕНИ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОФСОЮЗОВ Я ВПЛОТНУЮ СТОЛКНУЛСЯ С ПРОБЛЕМАМИ РЫБАКОВ. И ВОТ УЖЕ 20 ЛЕТ Я ПЫТАЮСЬ ПОМОГАТЬ ЭТИМ БЕСКОРЫСТНЫМ ТРУЖЕНИКАМ МОРЯ. С СОЖАЛЕНИЕМ ДОЛЖЕН ЗАМЕТИТЬ, ЧТО СИТУАЦИЯ В РЫБОЛОВНОМ СЕКТОРЕ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ИЗМЕНИЛАСЬ В ЛУЧШУЮ СТОРОНУ. ЕСЛИ НА ТРАНСПОРТНОМ ФЛОТЕ НА МНОГИХ СУДАХ МОРЯКИ ИМЕЮТ СОЛИДНУЮ СОЦИАЛЬНУЮ ЗАЩИЩЕННОСТЬ, ОБЕСПЕЧИВАЕМУЮ КОЛЛЕКТИВНЫМ ДОГОВОРом, ЕСЛИ С 2013 ГОДА НАЧАЛА СВОЕ ПОБЕДНОЕ ШЕСТВИЕ КОНВЕНЦИЯ МОТ-2006 «О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ», ТО РЫБАКИ ДО СИХ ПОР НЕ РЕДКО РАБОТАЮТ БЕЗ ВСЯКИХ КОНТРАКТОВ, ЛИБО ПОДПИСЫВАЮТ УЩЕРБНЫЕ ТРУДОВЫЕ ДОГОВОРЫ, ПО КОТОРЫМ В СУДЕ МОЖНО ВЫБИТЬ ЛИШЬ МИЗЕРНУЮ СУММУ. ПОЧЕМУ ТАК ПРОИСХОДИТ? ДЛЯ ЭТОГО ЕСТЬ ЦЕЛЫЙ РЯД ПРИЧИН, ОТРИЦАТЕЛЬНО ВЛИЯЮЩИХ НА СОЦИАЛЬНУЮ АТМОСФЕРУ В РЫБОЛОВНОМ СЕКТОРЕ. (ЗДЕСЬ НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ ОДНА, БЫТЬ МОЖЕТ, ГЛАВНАЯ ПРИЧИНА – БЕЗИНИЦИАТИВНОСТЬ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА).

ПЕРВАЯ ПРИЧИНА: СТРУКТУРА ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

Совсем недавно в трудовых договорах российских рыбаков указывались лишь ничтожно маленькие суммы как оклады, а основной заработок в море у рыбаков исчислялся от размера выловленной и сданной продукции, т. е. зависел от пая или «от хвоста». Данная система оформления трудовых отношений в значительной степени осложняла решение трудовых споров в случае невыплаты зарплаты, поскольку расчет так называемого пая зависел не только от количества выловленной продукции,

но и цены, по которой данная продукция была реализована. А вот это было фактически невозможно проконтролировать, т. к. у российских судовладельцев, поднимающих российский флаг на своих рыболовных судах, как правило, были свои договорные отношения с иностранными партнерами, которые в связи с инвестированием в этот бизнес крупных сумм для ремонта судов, покупки оборудования и т. д., покупали выловленную продукцию по цене фактически в разы ниже рыночной. Именно поэтому в российских судах часто подобные трудовые споры успеха не имели. Многие российские компании используют бербоут-чартерную схему под российским флагом, пере-

давая в тайм-чартер суда их истинным владельцам. И здесь заработная плата рыбаков складывается из небольшого рублевого оклада, отталкиваясь от которого производятся все предусмотренные действующим трудовым законодательством выплаты во внебюджетные фонды, региональные надбавки и т. д., и валютного оклада, выплачиваемого иностранным фрахтователем. Когда он задерживает выплаты валютной части – основной части зарплаты – на многие месяцы, то в судебном порядке выбивать эти деньги долго и малоэффективно, приходится применять метод, так называемых, индустриальных акций, т. е. забастовок.

Наученные горьким опытом, российские рыбаки не безуспешно стали требовать от своих работодателей указания четко прописанной в трудовом договоре гарантированной заработной платы, что соответственно несколько повысило их шансы в случае обращения в суд. Однако понятие «гарантийки» отсутствует в Трудовом кодексе РФ, и суд отказывается рассматривать ее в виде аналога трудового договора.

Существенно осложняет положение рыбаков в случае возникновения трудового спора ссылка на Положение об оплате труда в договоре наряду с установленной гарантированной заработной платой. Как правило, это Положение не фигурирует в виде приложения к трудовому договору, на него просто есть ссылка в самом тексте, а вот сами Положения всплывают уже в суде. К сожалению, многие рыбаки подписываются в своих контрактах в подтверждение того, что ознакомлены с данным Положением, в то время как в глаза его не видели.

ВТОРАЯ ПРИЧИНА: РЫБОЛОВСТВО ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

За последнее время участились случаи трудоустройства российских граждан под иностранный флаг (особенно популярен стал флаг Литвы – суда «Juros Vilkas», «Kalmar», «Valka»). В этом случае ситуация существенно осложняется тем, что несмотря на гарантировку в USD 1200-1500 для матроса, трудовой договор подписывается от имени агентства по найму, которое не имеет лицензии на этот вид деятельности (компания «ОЛАНКОМ», «Making Management»).

ЧИСЛО ОБРАЩЕНИЙ ПО НЕВЫПЛАЧЕННОЙ ЗАРПЛАТЕ, 2011-2015 гг.

Регион: Дальний Восток России,
Камчатка, Сахалин

Dominican Republic	1
Panama	10
Kiribati	1
Cyprus	7
Sierra Leone	3
Norway	1
Russian	69

Соответственно, ни компания-работодатель, ни агентство по трудоустройству не несут никакой ответственности перед российскими гражданами по социальным гарантиям, предусмотренным российским законодательством, да и зарплату по сути взыскивать не с кого, поскольку на судне поднят флаг Литвы, судовладелец не зарегистрирован на территории РФ, а агентство по найму и трудоустройству подписывает контракт о найме, не имея на то разрешения уполномоченного органа государственной власти, т. е. Федеральной миграционной службы РФ.

Статистика по рыболовным судам с российскими экипажами, проблемами которых мы, как инспектора ИТФ, занимались с 2011 по 2015 гг. в Калининграде,

Санкт-Петербурге, Новороссийске, Владивостоке, выявила, что число обращений от рыбаков за этот период времени не уменьшилось. Наибольшее число обращений по невыплате заработной платы зафиксировано от рыбаков Дальнего Востока, Камчатки, Сахалина. За истекший период 71 из 92 случаев относится к данному региону России. При этом на 69 из 92 проблемных судов, т. е. на подавляющем их большинстве, был поднят российский флаг. Судовладельцы оставшихся 23 судов отдали предпочтение регистрам Панамы, Кипра, Кирибати и Сьерра Леоне.

ТРЕТЬЯ ПРИЧИНА: БРАКОНЬЕРСТВО

Рыбаки, работающие на судах-браконьерах, свою зарплату видят редко. При задержании судна за браконьерство истинный его владелец в большинстве случаев исчезает, а моряки предоставлены сами себе. На капитана накладывается штраф или его привлекают к уголовной ответственности. Лет 10-15 назад браконьерство расцвело пышным цветом на морях Дальнего Востока, незаконным ловом биоресурсов в экономзоне РФ не занимался только ленивый. Но в последнее пятилетие в ННН рыболовстве (незаконное, несообщаемое и нерегулируемое) произошли значительные перемены.



В 2010 году Россия присоединилась к Соглашению о мерах государства порта по предупреждению, сдерживанию и ликвидации ННН-промысла ФАО ООН (продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН). Это соглашение обязывает портовые власти всех стран запрашивать государства, под чьими флагами ходят суда с уловами, подтверждение легальности груза. Также документ направлен на защиту доходов легальных рыбаков. Россия стала 15-ой страной.

10 декабря 2014 года вступило в полную силу Соглашение между правительствами РФ и Японии о сохранении, рациональном использовании, управлении живыми ресурсами в северо-западной части Тихого океана и предотвращении незаконной торговли живыми ресурсами (подписано 8 сентября 2012 г.).

22 декабря 2009 года подписано Соглашение между правительством Российской Федерации и правительством Республики Корея о сотрудничестве в области предупреждения ННН-промысла. 31 января 2014 года заработали поправки к закону Республики Корея «О развитии океанического рыболовства» и ряд подзаконных актов. На данный момент перекрыты основные каналы поступления на внутренний южнокорейский рынок незаконно добытых живых морских ресурсов российского происхождения, включая неконтролируемый транзит через корейские порты в третьи страны.

С 2014 года в полной мере стало реализовываться Соглашение между правительством РФ и правительством КНДР о сотрудничестве в области предупреждения незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла живых морских ресурсов от 30 января 2012 года. КНДР официально запретила заход подфлажников в свои порты.

29 сентября 2014 года вступило в силу аналогичное соглашение с КНР.

В марте 2015 года с Королевством Камбоджа заключен Меморандум о взаимопонимании в области предупреждения незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла живых морских ресурсов. Проведены российско-камбоджийские консультации по противодействию ННН-промыслу председателя комитета управления

СТАТИСТИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ УДОБНЫХ ФЛАГОВ для ведения браконьерской деятельности в Дальневосточном морском бассейне

Государство флага	2011	2013	2014	2015
Камбоджа	39	32	17	3
Сьерра-Леоне	14	6	1	3
Белиз	6	-	-	-
Панама	4	3	3	1
Грузия	1	-	-	-
Того	-	-	9	3
Сент-Китс и Невис			1	

регистрацией камбоджийских судов, госсекретаря канцелярии кабинета министров Королевства Камбоджи. Достигнуты соглашения об обмене информацией о судах-нарушителях под камбоджийским флагом. Готовится межправительственное соглашение о предупреждении ННН-промысла.

Предпринятые меры способствовали вытеснению большей части браконьерского флота под удобными флагами из ИЭЗ (исключительной экономической зоны) России. Например, в 2011 году задержано 65 судов-нарушителей данной категории, в 2013 – 47, в 2014 – 38, в 2015 – 13 (по сентябрь).

Ощутимо сократились незаконные поставки краба российского происхождения в порты Японии, РК, КНР. Однако такое явление, как браконьерство под удобными флагами, пока не ликвидировано.

Более того, вовлеченные в эту деятельность коммерческие структуры стали изыскивать иные способы легализации незаконно добытых морских биоресурсов на рынках стран АТР и формировать альтернативные каналы их поставок.

На данный момент для тактики подфлажного флота характерно:

- выход из морского регистра Камбоджи и смена флага (справка: общее снижение количества судов под камбоджийским флагом составило 50%. 2013 год – задержано 32 судна с портом приписки Пномпень, 2014 – 17);

- переход части браконьерского флота под флаг Тоголезской Республики (справка: в 2014 году задержано 9 судов под этим флагом);

- переход части флота под флаги Испании, Литвы и др. стран, передис-


локация в Баренцево море, район регулирования Международной комиссии по рыболовству в северо-восточной Атлантике (далее – НЕАФК) (анклав открытого мирового океана в Баренцевом море) для промысла краба, в том числе, и незаконного;

- вывоз незаконных уловов по фиктивным контрактам с оффшорными компаниями и их легализация на международных рыбных аукционах.

В систему мер, принимаемых для усиления борьбы с ННН рыболовством с участием Российского профсоюза моряков и МФТ, предлагается:

- активизировать действия по борьбе с системой удобных флагов в рыболовстве и концентрировать внимание на проблемах Азиатско-Тихоокеанского региона;

- инициировать контакты с морскими ведомствами Японии, Республики Корея, КНР в вопросах, касающихся присоединения этих государств к многостороннему «Соглашению по мерам государств порта по предотвращению, сдерживанию и ликвидации ННН-промысла» от 25.11.2009 года, принятому на 36 конференции Продовольственной организации ООН (ФАО);

- инициировать контакты с Международной морской организацией и иными заинтересованными структурами с целью оказания необходимого воздействия на морские регистры Панамы, Белиза, Тоголезской республики, Сент-Китс и Невис и др., на данный момент не осуществляющих должного контроля над деятельностью судов, работающих под их юрисдикцией. 

КОМУ Я ДОЛЖЕН, Я ВСЕМ ПРОЩАЮ

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА СУДЕБНЫХ ПРИСТАВОВ ПО-ПРЕЖНЕМУ СЧИТАЕТ НАЛОЖЕНИЕ ВРЕМЕННОГО ЗАПРЕТА НА ВЫЕЗД ЗА ПРЕДЕЛЫ СТРАНЫ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ДЕЙСТВЕННЫХ МЕР, КОТОРЫЕ МОЖНО ПРИМЕНИТЬ К ГРАЖДАНАМ-ДОЛЖНИКАМ, И ПОЭТОМУ С ЭНТУЗИАЗМОМ ИСПОЛЬЗУЕТ ЭТУ МЕРУ В СВОЕЙ РАБОТЕ. УПРАВЛЕНИЕ ФССП ПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ, НАПРИМЕР, В ТЕЧЕНИЕ ТОЛЬКО ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ 2015 ГОДА ВЫНЕСЛО 10 000 ПОСТАНОВЛЕНИЙ О ВРЕМЕННОМ ОГРАНИЧЕНИИ НА ВЫЕЗД ИЗ РФ, А ВОООБЩЕ, ПО РАЗНЫМ СТАТИСТИЧЕСКИМ ДАННЫМ, В ЭТОМ ГОДУ ОКОЛО СЕМИСОТ ТЫСЯЧ ЗАДОЛЖАВШИХ РОССИЯН ПОПАЛИ В СПИСКИ «НЕВЫЕЗДНЫХ».

Логика, безусловно, здесь присутствует. Попробуй-ка в огромной стране, во-первых, найти человека, пожелавшего скрыть свои следы, а во-вторых, заставить его расплатиться по долгам. Это долго и требует значительных оперативно-розыскных усилий. А так на границе должника берут под белые ручки, и средства на погашение долгов сразу же находятся. Жалко ведь жертвовать заслуженным отдыхом на заграничном курорте, а уж пожертвовать рабочим местом, как например, это пришлось сделать некоторым карельским морякам, досаднее вдвойне.

Вот, к примеру, сайт УФССП Республики Карелия рассказывает, что один житель Петрозаводска задолжал более 120 тысяч рублей алиментов. Найти мужчину по адресу, указанному в исполнительных документах, не удалось, по извещению на прием он не являлся, вследствие чего судом были вынесены постановления о розыске должника и временном ограничении ему выезда за пределы России.


После этого гражданин нашелся и высказал горячее желание оплатить задолженность. Тогда же выяснилось, что гражданин — моряк, и ограничение выезда за границу могло лишить его работы.

А другой случай, описываемый тем же карельским УФССП, закончился для моряка вообще списанием с судна. Исполнительное производство о взыскании алиментов в отношении одного из местных жителей тянулось с 2009 года. По состоянию на конец июля 2015-го, сумма задолженности превысила 250 тысяч рублей, но человек расплачиваться не спешил. В 2015 году в ходе проведения розыскных мероприятий были установлены расчетные счета должника, на которые тут же наложили арест. Кроме того, со счета стали списываться деньги, так сказать, в безакцептном порядке. Однако и это должного действия не возымело. Тогда в отношении должника было вынесено постановление об ограничении выезда за пределы России. А в августе месяце должник объявился сам и с претензией, что, мол, в результате вынесения постановления об ограничении права выезда за пределы России его сняли с судна в порту Швеции. Как оказалось, мужчина работал под иностранным флагом. Естественно, для того, чтобы снять ограничения на выезд, ему пришлось-таки уплатить долг.

Что можно сказать по этому поводу. Мы не беремся утверждать, что между пограничными службами России и Швеции существуют какие-либо договоренности о взаимодействии и сотрудничестве, но то, что такие договоренности существуют между Федеральной службой судебных приставов и Федеральной пограничной службой, это факт. Работает это, примерно, так. При неисполнении должником в установленный срок без уважительных причин требований, содержащихся в исполнительном документе, выданном на основании судебного акта или являющегося судебным актом, судебный пристав — исполнитель вправе по заявлению взыскателя или собственной инициативе вынести постановление о временном ограничении на выезд. Далее приставы отсылают уведомление должнику и передают поручение

Федеральной миграционной службе и пограничникам, которые ведут соответствующие реестры «невыездных». Получит ли уведомление должник, от ФССП не зависит, а вот пограничники поручение получают точно, и если долг не погашен, то на границе его, точно, «возьмут». И мало того, что «возьмут», так пограничники еще и загранпаспорт могут изъять. Может быть, в наших аэропортах на паспортном контроле всегда есть очереди как раз потому, что выезжающих лиц сверяют с реестром должников?

Как бы то ни было, это все законно и прописано в Федеральном законе 229-ФЗ от 02.10.2007 «Об исполнительном производстве» (ст. 67), в Приказах ФССП России № 100 и ФСБ России № 157 от 10 апреля 2009 г. «Об организации взаимодействия Федеральной службы судебных приставов и Федеральной службы безопасности Российской Федерации при установлении (отмене) временного ограничения на выезд должников из Российской Федерации» и в ФЗ № 114 от 15.08.1996 г. «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию» (ст. 18). Сумма долга, при которой могут быть наложены ограничения на выезд, составляет 10 000 рублей, а должен человек может быть кому угодно: Федеральной налоговой службе — налоги, управляющим компаниям — коммунальные платежи, банкам — кредиты, гаишникам — штрафы, бывшим супругам — алименты.

Короче говоря, продай хоть ржи, а долг не держи. В Федеральной службе судебных приставов ненавязчиво напоминают, что общедоступная часть Банка данных исполнительных производств является открытой, и каждый конкретный гражданин в силах самостоятельно проверить, кому и сколько он должен. Для этого достаточно обратиться в местное подразделение ФССП или воспользоваться электронным ресурсом <http://fssprus.ru/iss/ip/>. А уж способов уплатить задолженность существует множество, начиная от личной явки в местный отдел судебных приставов и заканчивая электронными кошелками. 

МОЖНО ЛИ НАУЧИТЬСЯ БЫТЬ ЛИДЕРОМ

ГОВОРЯТ, ЧТО ЛИДЕРАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ, А СТАНОВЯТСЯ, В ТО ЖЕ ВРЕМЯ МЫ ВИДИМ СЛУЧАИ, КОГДА КАПИТАНЫ СУДОВ С МНОГОЛЕТНИМ СТАЖЕМ, ВЫСОКОЙ КВАЛИФИКАЦИЕЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ НЕ ОПРАВДЫВАЮТ ЗВАНИЯ ЛИДЕРА. В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ (ПДНВ) СТАРШИЙ КОМСОСТАВ МОРСКОГО СУДНА ДОЛЖЕН ПРОЙТИ НОВЫЕ ВИДЫ ПОДГОТОВКИ ПО ЛИДЕРСТВУ, УПРАВЛЕНИЮ, ГДЕ КРОМЕ ВСЕГО ПРОЧЕГО МОРЯКОВ УЧАТ ТОМУ, КАК ДЕЙСТВОВАТЬ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ, ОБ ЭТИХ ТРЕБОВАНИЯХ К ПОДГОТОВКЕ ГОВОРИТСЯ В МАНИЛЬСКИХ ПОПРАВКАХ К КОНВЕНЦИИ.

Сегодня в трех морских вузах страны проводятся соответствующие курсы и тренинги. Стоит отметить, что сроки и стоимость этих курсов разнятся, но требования по их прохождению обязательны. В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ имени С. О. Макарова) из 40-часового курса подготовки и повышения квалификации эффективно управлению отведено пять часов от всего курса. Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова разработал отдельный пятидневный тренинг.

В Морском государственном университете имени адмирала Г. И. Невельского единого курса для командного состава не существует. Для каждой должности командного состава имеется набор

курсов, необходимых для продления или повышения уровня рабочего диплома. Набор дополнительных профессиональных программ (курсов) и, как следствие, стоимость и длительность обучения зависят от занимаемой должности на судне и от того, продлевает ли моряк рабочий диплом или повышает уровень рабочего диплома. Например, повышается в должности от вахтенного помощника до старшего помощника капитана, — говорит зам. начальника Регионального центра дополнительного морского профессионального образования (РЦДМПО) МГУ им. адм. Г. И. Невельского Алексей Громов.

Минимальная стоимость подготовки вахтенного механика при продлении составляет 12 100 руб., длительность обучения 2 недели. Наибольшую стоимость (до 31 000 руб.) и длительность подготовки (до 4-х недель) составляют курсы повышения квалификации судоводителей.

«Не каждый человек способен оперативно принимать решения в чрезвычайных ситуациях, и сегодня курсы подготовки и переподготовки по данному направлению стали обязательными. Мы разработали программу тренинга «Лидерство, управление ресурсами и работа в команде» в соответствии с требованиями Международной Конвенции ПДНВ-78 с поправками и типовым курсом Международной морской организации (ИМО)», – рассказывает кандидат технических наук, доцент кафедры технических средств судовождения, имеющий 11-летний стаж в морской отрасли (от вахтенного помощника до капитана), начальник Южного регионального центра дополнительного профессионального образования (ЮР ЦДПО) Института повышения квалификации (ИПК) ФГБОУ ВО «ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова» Анатолий Попов.

Одним из разработчиков программы тренинга является кандидат психологических наук Наталья Яблонски, заведующая лабораторией Морского тренажерного центра ИПК. Она рассказала, что в западной психологии существует направление, которое занимается проблемами безопасности на транспорте, и работу в этом направлении ведут специалисты, психологи, которые работают в индустриях высокого риска. Это мировая практика.

«Существует множество факторов, которые оказывают влияние на поведение человека. Исследования показывают, что в области безопасности большое влияние на человека оказывают факторы: организационные, управленческие и потом уже человеческие. Много зависит от внутренних базовых и личностных характеристик человека, но огромную роль играет среда, в которую он попадает», – говорит Яблонски.

НА МОРЕ И НА БЕРЕГУ

Можно ли научиться быть лидером? Как обычно происходит подготовка лидера? Первый вариант: моряк работает на судне, и его обучают в процессе работы, по окончании которой составляется характеристика, где говорится о том, как человек работает в команде, проявляет ли свои лидерские качества. В итоге капитан, под чьим руководством он работает, решает, подходит ли человек на руководящую должность старпома или

НЕКОТОРЫЕ МОРЯКИ СО СТАЖЕМ ОТНОСЯТСЯ СКЕПТИЧЕСКИ К ПОДОБНЫМ ТРЕНИНГАМ: «ДА Я ЗА ДВАДЦАТЬ ЛЕТ КОМАНДОВАТЬ НАУЧИЛСЯ. ЧТО ВЫ, ТЕОРЕТИКИ, МОЖЕТЕ К ЭТОМУ ДОБАВИТЬ?». НО УЖЕ ЧЕРЕЗ ТРИ-ЧЕТЫРЕ ЧАСА СЛОЖНЫХ ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ УПРАЖНЕНИЙ И РОЛЕВЫХ ИГР ОНИ МЕНЯЮТ СВОЕ МНЕНИЕ И СОГЛАШАЮТСЯ: НАВЫКИ РУКОВОДСТВА, ОКАЗЫВАЕТСЯ, ТОЖЕ НАДО ОТТАЧИВАТЬ.

вахтенного помощника. Он может составить положительную или отрицательную характеристику.

«Опытному человеку видно, подходит ли человек на командную должность. Выводы делаются, исходя из его поведения в стандартной и нестандартной ситуации, это совершенно разные вещи», – говорит Попов.

Как это происходит на берегу: на курсах подготовки или повышения квалификации моряки проходят тест, и по его результатам выносятся заключения для компании-работодателя о профпригодности на ту или иную должность. Есть вариант, при котором инструкторы тренажерного центра анализируют, как моряк ведет себя в той или иной ситуации и оценивают его поведенческие реакции в процентном отношении.

«Сегодня курс “Лидерство, управление ресурсами и работа в команде” стал обязательным для прохождения моряками, и мы начинаем работать с курсантами. Наталья Яблонски работает с будущими судоводителями, механиками и электромеханиками. Оценка может быть конфиденциальной и открытой», – говорит Попов.

На занятиях в классах можно разобрать ситуацию без использования специальных тренажеров. На тренингах «Управление риском» вопросы лидерства тоже затрагиваются. Некоторые моряки со стажем относятся скептически к подобным тренингам: «Да я за двадцать лет командовать научился. Что вы, теоретики, можете к этому добавить?». Но уже через три-четыре часа сложных психологических упражнений

и ролевых игр они меняют свое мнение и соглашаются: навыки руководства, оказывается, тоже надо оттачивать.

«Лидер – это, в первую очередь, готовность взять на себя ответственность, умение правильно оценить ситуацию, выбрать наиболее подходящий стиль общения и, конечно, контролировать собственные эмоции, – говорит Яблонски. – Это первое, что мне важно донести до моряков. А еще нужно научить их понимать и слышать подчиненного. Тут у старшего поколения одна проблема: незыблемый принцип «я команду – ты беспрекословно выполняешь», воздвигающий каменную стену между командиром и подчиненными. У молодых офицеров бывает всё наоборот – некоторые из них порой не видят границы между доверием и панибратством. Она действительно может быть очень зыбкой, но чувствовать ее нужно научиться».

А вот при подготовке к чрезвычайной ситуации мы учим, например, надевать спасательный жилет, отдавать команды. С использованием разных тренажеров можно создать условия, приближенные к реальным: задать качку, водные условия, при которых у человека возникает иллюзия, что он стоит на мостике в открытом море, и навык закрепляется с учетом воздействия на вестибулярный аппарат.

«В ИПК есть тренажеры “Дымовой лабиринт”, “Аварийный выход из кабины вертолета”, где мы задаем определенные задачи, и моряки должны их выполнить. Это на самом деле непросто. У нас в бассейне, где проводится тренинг, с целью безопасности работает водолаз, потому что выйти из вертолета в форс-мажорных обстоятельствах, если ты этого никогда не делал, очень сложно. На тренировках у некоторых слушателей правильно справиться с заданием получается далеко не с первого раза. Но при желании всему можно научиться», – говорит Попов.

По его словам, лидера можно воспитать, просто у каждого есть задатки от рождения и их можно развивать, главное – желание. Людям с врожденными способностями нужно меньше времени на тренинги и обучение, а тем, у кого их меньше – нужно немного больше времени, чтобы раскрыться. Главное, чтобы было желание со стороны человека, «каждый алмаз требует огранки», – уверены в Ушаковке.

«Ведь бывают случаи, когда человек без подготовки бросается в огонь и в воду,

чтобы спасти жизнь или жизни других. Он не профессионал, но его внутренние и душевные качества подталкивают его к этому даже перед лицом своей смерти», – отмечает Попов.

ПРЕСЛОВУТЫЙ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Статистика аварий на море показывает, что переутомление и стресс в чрезвычайных ситуациях могут вывести из строя даже самых опытных людей. Несмотря на то, что человека серьезно готовят, выдают документы, подтверждающие его профессиональные качества, до конца очень сложно предугадать, как именно он поступит в чрезвычайной ситуации.

По данным ИМО, 70-80% всех аварий на водном транспорте происходят по причине человеческого фактора («Титаник», «Адмирал Нахимов», «Петр Васев», «Costa Concordia» и др.).

«В подтверждение этого можно привести два недавних примера – кораблекрушение корейского парома «Sewol» и пассажирского лайнера «Costa Concordia». В обоих случаях капитаны, обязанные быть лидерами по должности, таковыми не оказались. А ведь у каждого за плечами морское образование, тренажеры, курсы, но в критическую минуту они бежали с корабля первыми, бросив своих пассажиров на произвол судьбы, не сумев организовать экипаж на борьбу за живучесть судна. Лидеры по должности, лидерами по призванию не оказались», – говорит президент Ассоциации дальневосточных капитанов Петр Осичанский.

По словам психолога Яблонски, есть вещи, которые видно на курсах сразу, а для выявления других качеств необходимо время. Также в процессе наблюдения необходимы инструменты, чтобы увидеть, как человек себя проявит в той или иной ситуации.

«Для полноценного лидерского тренинга не обязательно наличие тренажеров, а вот для того, чтобы смоделировать рабочую обстановку, как в реальности, лучше, чтобы тренажерное оборудование было. В этом случае можно точнее оценить уровень навыков, которыми обладает специалист», – говорит Наталья Яблонски.

Формирование лидерских качеств зависит от многих факторов: в какой культуре воспитывался человек, какие у него базовые убеждения и ценности, его навыки и отношения к ситуации.

«Если человек советской морской школы воспитывался в духе «сам погибай, а товарища выручай», то он будет бороться за живучесть судна до последнего. Сейчас времена меняются, многие думают в первую очередь о себе. Вот мы и получаем новых «героев» «Sewol» и «Costa Concordia», – отмечает Яблонски.

МАНИЛЬСКИЕ ПОПРАВКИ

Манильские поправки к Конвенции ПДНВ-78 ввели новые тенденции в подготовку моряков. Эти тенденции связаны со смещением центра тяжести подготовки от технических дисциплин к нетехническим, которые и формируют новые компетенции. Одна из этих компетенций, помещенная в таблицах минимальных стандартов А-II/1, А-III/1 и А-III/6, регламентирующих подготовку судоводителей, механиков и электромехаников на первый профессиональный диплом, в разных переводах с английского звучит как «Применение навыков руководителя и умение работать в команде» (ПДНВ-78, ИМО, 2011 г.), или «Применение навыков лидерства и работы в команде» (ПДНВ-78, ЗАО ЦНИИМФ, 2010). Оригинальный английский текст выглядит следующим образом: «Application of leadership and teamworking skills».

В морских учебных заведениях России, в принципе, такая подготовка проводится с помощью механизма организации службы курсантов по несению вахты в учебном заведении и во время плавательной практики на транспортных судах. Теоретические основы соответствующей дисциплины изложены в учебнике А. А. Даниленко «Психологические основы управления на морском транспорте», 2004 г.

Нет никакого сомнения, что такая подготовка необходима для командного состава транспортных судов, учитывая также психологические особенности работы в многонациональном экипаже.

ГМА им. адм. С. О. Макарова в 2011 году проводила тестирование многонациональной команды курсантов на УПС «Мир» на предмет навыков лидера с использованием теста Белбина, который представляет из себя трехуровневый вопросник по навыкам лидера (самооценка, оценка коллегами, оценка непосредственными руководителями). Основным результатом, полученный из теста, состоял в том, что в большинстве случаев курсанты завыв-

шали свои навыки по сравнению с другими оценками коллег и руководителей.

Обсуждаемая компетенция требует от курсантов, как от будущих руководителей, не только знания теоретических основ компетенции, но и адекватного опыта в выполнении всех работ на судне и более глубокого их понимания, т. к. она напрямую связана с владением ситуацией и оценкой риска. Это также регламентируется Манильскими поправками к Конвенции и Кодексу ПДНВ-78.

В своё время «Манильские поправки» вызвали бурю обсуждений на морских форумах. Проблема не в деньгах – большинство солидных компаний оплачивает своим сотрудникам конвенционные тренинги. Недовольство моряков вызвало то, что теперь придется провести за партой между рейсами еще больше времени, к старым появляются новые обязательные курсы. Специалисты считали, что суммарная продолжительность учебных программ увеличилась в среднем на 10-20%. С другой стороны, большинство моряков, все-таки понимают, что в этой профессии постоянное обучение – неотъемлемая ее часть. Причем оттачивать теперь надо не только технические навыки.

«Тренинги по межличностному общению – это всего лишь несколько семинаров. Согласитесь, не такая высокая цена за науку грамотно выстраивать свои отношения в экипаже, – рассказывает Борис Егоров, четвертый механик компании «V. Ships». – Навыки правильного взаимодействия с подчиненными и со старшим комсоставом, которые здесь дают, – это действительно очень важно. С этим сталкивается каждый молодой офицер ежедневно».

Подготовка заключается в том, чтобы через понимание «зачем?» и «почему?» сформировать лидера. Когда человек понимает во имя чего, то он действует правильно, – говорит Яблонски.

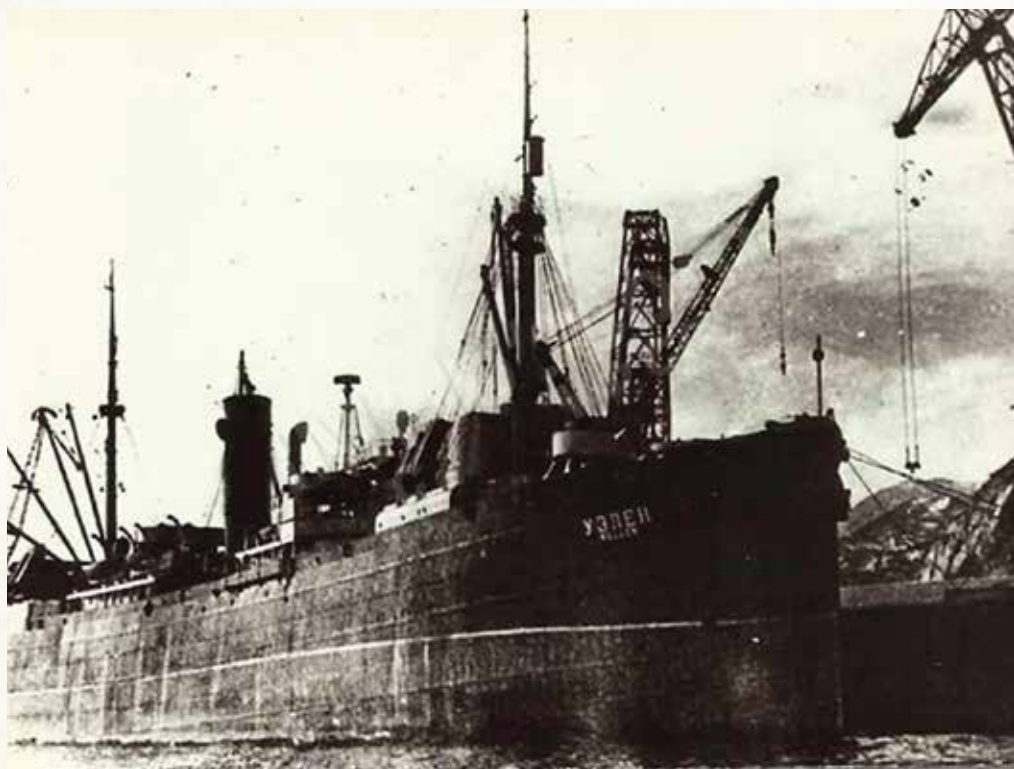
Капитаны рассказывают, что при прохождении пиратских зон некоторые молодые и неопытные офицеры могут просто растеряться. А ведь им нужно брать на себя ответственность, принимать серьезные решения, выполнять точные и своевременные действия. Курсы должны научить бороться с любыми эмоциональными вызовами, которые ставит перед человеком море. Это повысит качество рабочей жизни и безопасность мореплавания, – считают в Ушаковке. 

СМЕРТЕЛЬНЫЙ БОЙ «УЭЛЕНА»

2 СЕНТЯБРЯ 1945 ГОДА ЗАКОНЧИЛАСЬ ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА, А ВМЕСТЕ С ТЕМ И ВООРУЖЕННЫЙ КОНФЛИКТ МЕЖДУ СССР И ЯПОНИЕЙ, ИЗВЕСТНЫЙ В ИСТОРИИ КАК СОВЕТСКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА 1945 ГОДА. СОЗВАННЫЙ СТРАНАМИ-ПОБЕДИТЕЛЯМИ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЕННЫЙ ТРИБУНАЛ ДЛЯ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА НАЧАЛСЯ В ТОКИО В МАЕ 1946 ГОДА И ДЛИЛСЯ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ С ПОЛОВИНОЙ ЛЕТ. ЯПОНСКИХ ВОЕННЫХ ПРЕСТУПНИКОВ СУДИЛИ ОДИННАДЦАТЬ ГОСУДАРСТВ: СССР, США, КИТАЙ, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ, АВСТРАЛИЯ, КАНАДА, ФРАНЦИЯ, НИДЕРЛАНДЫ, НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ, ИНДИЯ И ФИЛИППИНЫ.

«ПРЕПЯТСТВИЯ, ЧИНИМЫЕ ЯПОНЦАМИ СОВЕТСКОМУ СУДОХОДСТВУ»

В обвинительном акте было сформулировано 55 пунктов, и раздел одного из них назывался «Препятствия, чинимые японцами советскому судоходству». Он гласил: «Обвинение утверждает и представленные доказательства подтверждают, что, несмотря на обязательство



Японии соблюдать нейтралитет (Пакт о нейтралитете 1941 года – прим. редакции), советские усилия в войне были серьезно ограничены японским препятствием советскому судоходству на Дальнем Востоке. В частности, есть свидетельства, что в Гонконге в 1941 г. советские корабли, стоявшие на якоре, были четко идентифицируемы, но были обстреляны и один потоплен. Что в том же месяце советские суда были потоплены бомбами японских самолетов. Что многие советские суда были незаконно арестованы японскими военно-морскими кораблями, доставлены в японские порты и задержаны на длительный период времени. Наконец, обвиняется, что японцы закрыли Сангарский пролив и вынудили советские суда использовать другие, менее подходящие и более опасные подходы к побережью Дальнего Востока. Заявляется, что все это было сделано, чтобы препятствовать СССР в войне

с Германией, в нарушение обязательств Японии по Пакту о нейтралитете и на пути подготовки Японии к войне против СССР». Советский Союз предъявлял претензии Японии по 178 задержанным и восемнадцати потопленным советским судам.

Ярчайшим примером нарушения Японией Пакта о нейтралитете является военный инцидент с пароходом «Уэлен», произошедший в ночь с 16 на 17 мая 1942 года, когда японская подводная лодка атаковала советское судно в территориальных водах Австралии. Этот случай подробно освещен в военно-исторической литературе, а редакция газеты «Морской профсоюзный телеграф» Балтийской территориальной организации РПСМ лично знала двух человек, имевших отношение к п/х «Уэлен» – балтийского капитана Павла Алексеевича Майорова и знаменитого капитана учебного парусника «Кодор» Александра Александровича Аристов.

Капитан Майоров пришел на «Уэлен» в октябре 1942 года и работал со знаменитым экипажем, потопившем японскую подводную лодку. А Сансаныч, как звали его меж собой курсанты, работал на п/х «Уэлен» третьим помощником и был непосредственным участником боя. Память о войне он хранил всю свою жизнь...

«ОГНЕННЫЙ» РЕЙС

В годы Великой Отечественной войны на советских моряков торгового флота возлагались особые задачи по перевозке грузов для различных целей, включая материально-техническое обеспечение советских войск. Такие рейсы были сопряжены с большой опасностью, и не случайно их называли «огненными», поскольку зачастую путь судна пролегал через минные поля и зоны боевых действий, а экипажи подвергались постоянным обстрелам и с воздуха, и с берега. «Уэлен» был одним из торговых судов Дальневосточного морского пароходства, задействованных для военных нужд.

«Уэлен» во время войны курсировал между Владивостоком и портами США, Канады, Австралии, Новой Зеландии и Ирана, перевозя цветные металлы, каучук, автотехнику, муку, сахар, шерсть и взрывчатку. Судно имело некоторое вооружение, но оно не шло ни в какое сравнение с арсеналом военного корабля или подводной лодки: на борту имелось около десятка винтовок, два ручных пулемета и старенькая допотопная трехдюймовая горная пушка образца 1908 года. Пустые барабаны из-под краски были закреплены вдоль бортов, изображая глубинные бомбы. Рейсы были тяжелые — замаскированное судно вынуждено было двигаться без ходовых огней, полностью сохраняя молчание в эфире. Один из рейсов длился девять месяцев, пароход уже считался погибшим, но морякам «Уэлена» всегда удавалось избегать смерти.

16 мая 1942 года «Уэлен» под командованием капитана Николая Никитича Малахова следовал в грузу из Новой Зеландии в Ньюкасл, где планировалось пополнить запасы топлива и пресной воды перед переходом в иранский порт Бендер-Шахпур. Пароход шел вдоль австралийского побережья без ходовых огней в условиях плохой видимости. Только-только кончился сильнейших шторм

с ливнем, длившийся восемь суток, море было спокойное, и до порта оставалось каких-то тридцать миль.

В 22 часа 28 минут справа по борту раздался орудийный залп. Капитан сперва подумал, что это патрульное судно сделало предупредительный выстрел, и просигналил прожектором пароль. Однако сразу же раздался второй залп, а затем и третий, и снаряд разорвался метрах в десяти от мостика. Осколками были ранены капитан Николай Малахов, третий помощник А. Аристов и вахтенный матрос Г. Дурносвилов, но все они остаются на вахте. Становится понятно, что судну предстоит принять бой.

Посты тут же докладывают о готовности. Капитан дает команду рулевому переходить на противолодочный зигзаг и приказывает начальнику радиостанции А. Рободзеенко передать в эфир зашифрованную радиограмму, что судно атаковано подводкой. Меж тем оружейный расчет уже занял свои места: за пулеметами — П. Уткин и И. Симбирдеев. Замер в ожидании наводчик — кочегар М. Поносов. Судно готово дать отпор, но врага не видно — кругом кромешная тьма.

Наступившая после первой атаки тишина длилась минут сорок, после чего бой возобновился с новой силой. На этот раз подводка решила попытать счастья с левого борта судна. Оружейный расчет парохода ориентировался по вспышкам, отвечая пулеметными очередями, выстрелами из пушки. Интенсивность огня



Координаты места нападения подводки на «Уэлен».

с борта «Уэлен» заставила подводку уйти на погружение. И снова наступила зловещая тишина.

В третий раз подводка появилась почти через час, слева от судна на расстоянии 100-150 метров. Она шла попутным курсом. Отчетливо было видно орудие вместе с расчетом. Капитан Малахов отдал команду отвернуть вправо, тем самым давая возможность оружейному расчету вступить в дело. Павел Уткин и Ибрагим Симбирдеев открывают огонь: очереди прошивают верхнюю и среднюю часть рубки от носа до кормы, дальше в дело идет пушка. Артиллеристы делают несколько залпов, и после прямого попадания снаряда в основание рубки все заканчивается: раздается сильный взрыв, и субмарина исчезает под водой. Судовые часы в это время показывали 00 часов 20 минут 17 мая 1942 года. Смертельный бой длился 1 час 52 минуты.



Подписание пакта о нейтралитете между СССР и Японией.

БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ СЛУЧАЙ

Через некоторое время на борт «Уэлена», который получил значительные повреждения, прибыли представители австралийских военно-морских сил. моряки рассказали им о ночном бое, описали силуэт подводной лодки и отдали найденные на палубе донышки от снарядов с японской маркировкой. Никто из членов экипажа не погиб, но пароходу требовался ремонт. В то время, пока «Уэлен» стоял в доке, экипаж получил телеграмму от министра транспорта Австралии, в которой тот восхищался мужеством советских моряков и поздравлял их с победой. Это был беспрецедентный случай, когда торговое судно вступило в бой с подводной лодкой и победило. Еще многие годы спустя в австралийских портах моряки вставали при появлении капитана Малахова.

За тот бой капитана наградили орденом Ленина, первого помощника капитана С. Панина – орденом Красной Звезды. Награды морякам вручил советский консул, когда пароход зашел в Сан-Франциско. «Уэлен» тоже отметили: судно, наконец, получило соответству-

ющее вооружение. Но старинную пушку экипаж решил сохранить в качестве талисмана, приварив ее на носу судна.

После окончания войны судьбы членов экипажа п/х «Уэлен» сложились по-разному. Капитан Николай Никитич Малахов работал на судах ДВМП, а в 1959-1964 гг. возглавил Дальневосточное пароходство. Ему, как и вернувшемуся на работу в Балтийское пароходство Петру Алексеевичу Майорову, впоследствии было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Александр Александрович Аристов командовал УПС «Кодор» полтора десятилетия, и многие моряки, проходившие на нем курсантскую практику, до сих пор помнят капитана и отзываются о нем, как об опытного наставнике и прекрасном человеке.

На жизнь Сансаных никогда не жаловался, а если что моряка и беспокоило, особенно по осени, так это оставшийся в руке осколок японского снаряда. «Рука болит, значит, к плохой погоде», – говорил иногда Александр Александрович, всю жизнь хранивший клочок бумаги со следами крови от полученного ранения, на котором он написал координаты места нападения подлодки на «Уэлен». 📍



ВСЕ 5 ЛЕТ ВОЙНЫ Н. Н. МАЛАХОВ, КОМАНДУЯ «УЭЛЕНОМ», СОВЕРШАЛ «ОГНЕННЫЕ РЕЙСЫ». ОН СДЕЛАЛ ИХ 13 – МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И ПОРТАМИ США, КАНАДЫ, АВСТРАЛИИ, НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ, ИРАНА. ПЕРЕВОЗИЛИ ОЛОВО, ВОЛЬФРАМ, МОЛИБДЕН, СВИНЕЦ, АЛЮМИНИЙ, РТУТЬ, КАУЧУК, САХАР, МУКУ, ШЕРСТЬ, АВТОМАШИНЫ, ВЗРЫВЧАТКУ. МАРШРУТЫ ПРОХОДИЛИ ЧЕРЕЗ РАЙОНЫ АКТИВНЫХ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ И МИННЫЕ ПОЛЯ. В ЛЮБОЙ МОМЕНТ МОГЛА ПРОИЗОЙТИ АТАКА ВРАЖЕСКОЙ ПОДЛОДКИ. ДЛИЛИСЬ РЕЙСЫ ДОЛГО – ОДИН ИЗ НИХ ПРОДОЛЖАЛСЯ ЦЕЛЫХ 9 МЕСЯЦЕВ: ЗА ЭТО ВРЕМЯ «УЭЛЕН» ДВАЖДЫ СОЧЛИ ПОГИБШИМ. БЫЛ 32-СУТОЧНЫЙ БЕЗОСТАНОВОЧНЫЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ОКЕАН ИЗ ВЕЛЛИНГТОНА В САН-ФРАНЦИСКО, ОЧЕНЬ РЕДКИЙ В ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ. О НЁМ ПИСАЛА «КОМСОМЛЬСКАЯ ПРАВДА» В НОМЕРЕ ОТ 3 НОЯБРЯ 1945 ГОДА. ДЕНЬ ПОБЕДЫ ЭКИПАЖ «УЭЛЕНА» ВСТРЕТИЛ В ВАНКУВЕРЕ.



В Дальневосточном морском пароходстве и в наши дни работало судно с именем «Уэлен». «FESCO Uelen» было названо в честь легендарного парохода, вписавшего славную боевую страницу в историю пароходства и страны. К сожалению, судно списано на металлолом в августе 2014 года.

АЛЕКСАНДР МАРИНЕСКО – ЧЕЛОВЕК-ЛЕГЕНДА

АЛЕКСАНДР МАРИНЕСКО — НАСТОЯЩИЙ ЧЕЛОВЕК-ЛЕГЕНДА, ЛУЧШИЙ СОВЕТСКИЙ ПОДВОДНИК ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ, ГЕРОЙ И ОДНОВРЕМЕННО НАРУШИТЕЛЬ ВОИНСКОЙ ДИСЦИПЛИНЫ, ОБОЖАЕМЫЙ ПОДЧИНЕННЫМИ И НЕЛЮБИМЫЙ ФЛОТСКИМ НАЧАЛЬСТВОМ. В РАССКАЗАХ О НЕМ ПРИЧУДЛИВО СПЛЕТАЮТСЯ ПРАВДА И ЛЕГЕНДЫ, СУТЬ ЖЕ ОСТАЕТСЯ ОДНА – АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ БЫЛ ДАЛЕКО НЕ АНГЕЛ. НО ВЕДЬ НЕ ВСЕ АНГЕЛЫ СТАНОВЯТСЯ ГЕРОЯМИ.

В многочисленных исторических статьях, очерках и воспоминаниях об этом удивительном человеке боевой путь легендарного командира отражен специалистами военного дела довольно подробно, однако морская, а вернее сказать, морфлотовская составляющая его биографии практически отсутствует. Боевые товарищи краснознаменной подлодки С-13 хранили долгую память о Маринеско, и когда в 1960 году писатель А. Крон, знавший Маринеско со времен войны, написал первую статью о нем, эти воспоминания вылились в многочисленные публикации, порой противоречащие друг другу, но о его работе в Балтийском государственном морском пароходстве почему-то нет ни одного документального воспоминания. Тем не менее, газете «Морской

профсоюзный телеграф» Балтийской территориальной организации РПСМ удалось разыскать те немногочисленные документы, которые пусть скупо, но рассказывают о том периоде его жизни.

Итак, в начале 1946 года в отдел кадров Балтийского государственного морского пароходства обратился демобилизованный моряк – капитан третьего

ранга и обладатель рабочего диплома штурмана Маринеско Александр Иванович. 9 января 1946 года его приняли на работу в пароходство и начали оформлять документы на визирование.

После снятия блокады пароходство, по сути, начинало новую жизнь. Здание Управления было разбомблено, весь архив сгорел, пароходы уничтожены вражеской авиацией, подорваны на минах или торпедированы. Более десятка судов интернированы, значительная часть направлена на работу в другие пароходства. Плавсостав – капитаны, штурмана, механики – откомандированы в основном в Дальневосточный регион. Поэтому любому специалисту были рады, тем более такому, как демобилизованный командир подводной лодки с морфлотовским опытом за спиной.

Александр Иванович, уроженец славного морского города Одессы, в 13 лет, не окончив даже семилетки, поступил в качестве ученика матроса на пароход «Севастополь» Черноморского морского пароходства. В 1927 году способного паренька направили на учебу в «Школу юнг», которая размещалась на блокшиве «Лахта» в Одессе. Ученики этой школы по полгода проходили практику на судах Черноморского пароходства.





Памятник Александру Ивановичу Маринеско, Санкт-Петербург, угол пр. Стачек и ул. Зайцева

Там Александр Иванович получил рабочую квалификацию матроса 1 класса и до поступления в 1930 году в Одесский морской техникум работал матросом на пароходе «Ильич». После окончания техникума, имея уже штурманское образование, успел несколько месяцев поработать на судах пароходства и дошел до должности второго помощника, пока в ноябре 1933 года не началась его военно-морская служба. В общем, штурманский опыт у Маринеско был.

В анкете, которую обязательно нужно было заполнять при поступлении на службу, Александр Иванович пишет, что «6 декабря 1945 года по личному ходатайству перед Народным комиссаром военно-морского флота я был демобилизован в запас», также указывает: в партию вступил в сентябре 1944, до этого был в комсомоле, был членом профсоюза с 1927 по 1933 год. Еще честно пишет, что имел взыскания по административной ли-

нии: в 1933 году за пьянство и в 1945 году строгий выговор по партийной линии «за оскорбление начальника штаба бригады». По поводу своих боевых подвигов Маринеско скромно упомянет, что «во время Отечественной войны за потопление кораблей противника Правительством СССР был награжден орденами и медалями».

К 1946 году у Маринеско, действительно, уже были орден Ленина, два ордена Красного Знамени, медаль «За боевые заслуги» и медаль «За оборону Ленинграда». Немного позже он получит медаль «За победу над Германией». Но в то послевоенное время, наверное, на награды особо не смотрели, и уж в Балтийском пароходстве было трудно кого-то этим удивить. Зато у Александра Ивановича была ленинградская прописка по адресу: улица Некрасова, дом 58, кв. 36, а это было немаловажно, так как сам собой решался вопрос с жильем. Так что Маринеско приняли таким, каким есть: и с взысканиями, и с наградами. Капитан Ленинградского торгового порта выдаст Александру Ивановичу диплом капитана малого плавания 31 января 1946 года, а мореходную книжку Маринеско получит в марте.

Любопытно, но в пароходской газете послевоенных лет «Советская Балтика» нет никакого упоминания о нашем герое. Никто не писал, что, мол, героический подводник влился в ряды советского торгового флота, или что личный враг Гитлера трудится на благо Советской Родины. Пришел человек работать и пришел, никакой помпы.

Первым судном Александра Ивановича стал п/х «Севан». Маринеско вступил в должность старшего помощника 5 сентября 1946 года. Но надо честно сказать, что служба в пароходстве у Маринеско пошла трудно. Были и невыход на вахту, и даже «чрезмерное опьянение и доставка в Ленинград в качестве пассажира в распоряжение отдела кадров». Однако в конце года капитан «Севана» дает старпому Маринеско такую характеристику: «... грамотный штурман, со своими обязанностями вполне справляется. По причине того, что ранее не плавал на торговых судах, недостаточно овладел грузовым делом. Обязанности выполняет исправно, дисциплинирован».

Очевидно, нужно было время, чтобы Александр Иванович полноценно встро-

ился в новую жизнь. Откуда командиру подводной лодки взять опыт грузового дела. Он пытался набраться нового опыта, «понижался» до второго помощника, опять становился старшим. За два года работы в пароходстве, с января 1946 по август 1948 года, Маринеско поработал на судах «Севан», «Ялта», «Грибоедов», «Пулково», «Мста», «Адмирал Нахимов».

Все эти пароходы работали на нужды восстановления нашей страны, ходили по Балтике в очень сложных навигационных условиях, выполняли и перевыполняли, как тогда писали, «финплан». Может быть, и вырос бы Александр Маринеско до капитана – в командирских навыках и умении нести ответственность ему трудно было отказать, и море он любил... Но что-то случилось во время этой работы в БГМП. В документах пишут, что начал терять зрение, а для штурмана это – последнее дело.

7 августа 1948 года Маринеско принес заявление на имя начальника пароходства по кадрам: «В связи с невозможностью использовать меня как штурмана в дальнем плавании, прошу Вас уволить меня по собственному желанию из системы БГМП». Интересно, что сначала начальник отдела кадров напишет на приказе «В увольнении отказать», но через два дня зачеркнет и все же напишет «Оформить увольнение по собственному желанию». Приказ № 235 от 9 августа 1948 года поставит точку в морской жизни Александра Ивановича.

Александр Иванович Маринеско прожил недолгую, но яркую жизнь. На долю этого неоднозначного человека выпало множество испытаний. В его жизни были и война, и любовь, и преданность многих людей, и их предательство, и тюремные лагеря, и тяжелая болезнь. Последние его годы прошли в Ленинграде – в Кировском районе, в доме на улице Строителей. Измученный раком, практически, в нищете закончил свою жизнь советский подводник номер один. Похоронен Александр Иванович Маринеско на Богословском кладбище.

Усилиями общественности и друзей Александра Ивановича неподалеку от его последнего дома появился памятник с надписью: «Герою Советского Союза Александру Маринеско (1913-1963), командиру легендарной подводной лодки С-13». И постоянно цветы. Не ангелу, но герою. 🇷🇺



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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

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

МАГАДАНСКАЯ

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета,
заместитель
председателя РПСМ
БОДНЯ Александр Михайлович
Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10,
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: srorpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ

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