

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник



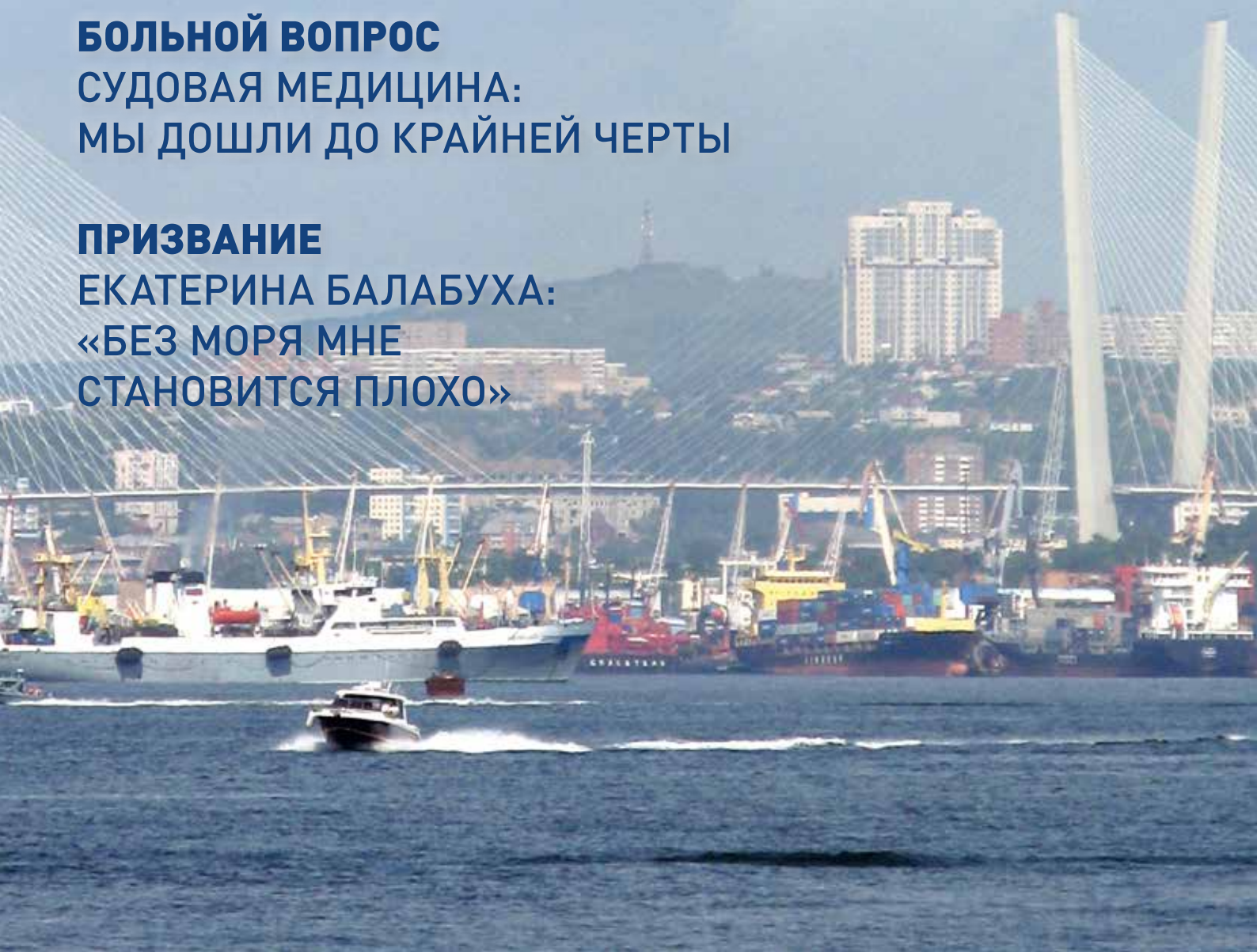
WWW.SUR.RU | № 2 (107) 2016

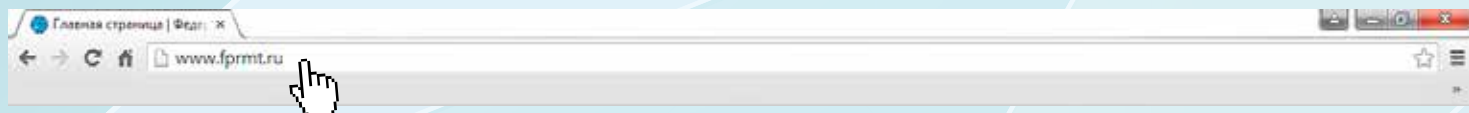
ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

В ЗОНЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ
РАССМОТРЕНИЕ ДЕЛА
О РАБСКОМ ТРУДЕ МОРЯКОВ
СНОВА ОТЛОЖЕНО


БОЛЬНОЙ ВОПРОС
СУДОВАЯ МЕДИЦИНА:
МЫ ДОШЛИ ДО КРАЙНЕЙ ЧЕРТЫ

ПРИЗВАНИЕ
ЕКАТЕРИНА БАЛАБУХА:
«БЕЗ МОРЯ МНЕ
СТАНОВИТСЯ ПЛОХО»







ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная

 О нас

 Членские
организации

 Профсоюзная
сторона РТК





В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!




ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



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

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

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


 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Сухоруков Юрий Юрьевич



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Владивосток

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

Сухоруков Ю. Ю.,
председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта;
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:
Ирина Устюменко
Дария Попкова
Василиса Федина

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.



КОНФЛИКТ В МОРСКОМ ПОРТУ ПЕТЕРБУРГА: НОВАЯ ФАЗА

СТР. 4 – 6

ВРЕМЯ РПСМ

7 – 8 ВЫИГРАЮТ ВСЕ

В ЗОНЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

9 – 11 РАССМОТРЕНИЕ ДЕЛА
О РАБСКОМ ТРУДЕ
МОРЯКОВ СНОВА
ОТЛОЖЕНО

БОЛЬНОЙ ВОПРОС

12 – 15 СУДОВАЯ МЕДИЦИНА:
МЫ ДОШЛИ ДО КРАЙНЕЙ
ЧЕРТЫ

УЛМ

20 БИОМЕТРИЧЕСКИЙ
ШАБЛОН УЛМ БУДЕТ
ИЗМЕНЕН

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

33 – 36 ТОРГОВЫЙ ФЛОТ
РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ:
МОРЕХОДНЫЕ УЧИЛИЩА

39 КАПИТАН КИССА

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА



**ФИТНЕС НА БОРТУ,
ИЛИ КАК МОРЯКУ
СОХРАНИТЬ ЗДОРОВЬЕ**

СТР. 27 – 31

КОНФЛИКТ В МОРСКОМ ПОРТУ ПЕТЕРБУРГА: НОВАЯ ФАЗА

**ПРОТИВОСТОЯНИЕ
ПЕРВИЧНОЙ
ПРОФСОЮЗНОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ
РОССИЙСКОГО
ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ
(РПД) МП СПБ
И АДМИНИСТРАЦИИ
«МОРСКОГО ПОРТА
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»
ВСТУПИЛО В НОВУЮ
ФАЗУ: УЧАСТНИКИ СЕЛИ
ЗА СТОЛ ПЕРЕГОВОРОВ,
ЧТОБЫ РАЗРЕШИТЬ
ВСЕ РАЗНОГЛАСИЯ.**

ИСТОКИ КОНФЛИКТА

История тянется с осени прошлого года, когда администрация порта представила проект нового коллективного договора на 2016-2018 годы, где отсутствовал ряд льгот, прописанных в ранее действующем коллективном договоре. В частности, докеры требовали сохранения системы оплаты труда в качестве приложения к коллективному договору, дополнительного отпуска работникам, чьи условия труда попадают под категорию вредных и опасных, сохранения выплат за выслугу лет и других социальных гарантий, которые ранее были обещаны работодателем.

При этом при подписании договора от имени работников выступал Единый представительный орган, куда вошли три профсоюзные организации: первичная профсоюзная организация Российского профсоюза докеров, профсоюз «Портовик» и профсоюзная организация портовых рабочих Большого морского порта Санкт-Петербург. Однако, как заявляют в РПД, ситуация эта интересна тем, что «Портовик» – это «жёлтый» профсоюз, который выступает на стороне администрации порта, а вовсе не на стороне работников, и по представленной работодателем информации объединяет более половины работников. Соответственно, большинством голосов представителей профсоюза «Портовик» Единый представительный орган согласился с новым вариантом коллективного договора.

Несогласные с предлагаемыми условиями нового договора докеры поручили ППО РПД МП СПб провести дополнительные переговоры о включении в новый коллективный договор ранее действовавших социальных льгот и гарантий. После отказа работодателя от проведения дополнительных переговоров докеры решили действовать через так называемую «работу по правилам» (или «итальянскую забастовку» – прим. ред.) и с конца октября приступили к выполнению обязанностей в строгом соответствии с правилами и инструкциями, с соблюдением положений нормативных документов и Трудового кодекса РФ. Администрация

порта не осталась в долгу и в ноябре стала препятствовать осуществлению уставной деятельности председателя Первичной профсоюзной организации РПД Морского порта Санкт-Петербург Анзора Ломтадзе и его заместителя Михаила Шепелёва путем ограничения прохода на территорию порта. Членов профсоюза досматривали как на входе, так и на выходе. Формально такое право у охраны порта есть. При попытке получить постоянную «проходку» в порт лидерам профсоюза заявили, что такой заявки не поступало, и отправили согласовывать вопрос по другим инстанциям. После всех мытарств временный пропуск до марта был выдан, но и его позже отобрали.

Сами докеры выходили на одиночные пикеты во время обеденных перерывов с требованием обеспечить им достойный коллективный договор. На таких докеров, по информации РПД, оказывалось давление: через распределение труда (члены профсоюза стали направляться на менее оплачиваемую работу), а также через индивидуальные беседы. Кроме того, за пикеты – или как их предпочитают называть в профсоюзе – «собрания» – на докеров составляли административные протоколы выезжавшие в порт сотрудники полиции.

Стоит отметить, что после подписания соглашения о создании рабочей группы по урегулированию конфликта лидеры профсоюза получили нормальные пропуска на год.

«ВСЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАКАНЧИВАЮТСЯ ПЕРЕГОВОРАМИ»

Как отмечает лидер РПД Василий Козаренко, на тот момент «силовые» методы, применяемые обеими сторонами, не привели к положительному результату. В ноябре к ситуации подключился вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин, и дело сдвинулось с мёртвой точки. Сторонами с участием городских властей была сформирована рабочая группа, Игорь Албин рекомендовал докерам возобновить нормальную работу, а администрации порта – прислушаться к своим работникам и включить требования в коллективный договор.

– В декабре прошло несколько встреч с руководством Управляющей компании, а в январе мы договорились о создании рабочей группы из представителей профсоюзной организации и администрации порта по рассмотрению спорных вопросов. В любом случае все проблемы заканчиваются переговорами. Поэтому когда поступило предложение создать рабочую группу, мы добились как минимум половины результата, – рассказывает Василий Козаренко.

Соглашение о создании рабочей группы было подписано 10 марта. Часть вопросов вошла в документ, но кое-что осталось за рамками.

– Несмотря на то, что в приложении к соглашению говорится, что круг вопросов является открытым – то есть вопросы к решению можно внести в любой момент, – сторона работодателя заявила, что не видит смысла прописывать два пункта: о выслуге лет и учёт мнения всех действующих в порту профсоюзных организаций при принятии важных решений. Этих двух вопросов нет в приложении к соглашению, определяющем круг рассматриваемых вопросов, и они, очевидно, будут рассматриваться в ином порядке или будут позже рассмотрены рабочей группой, – говорит Василий Козаренко.

– В Постановлении Совета Министров СССР от 17.06.1981 г. № 558 «О неотложных мерах по ускорению погрузки и разгрузки судов и вагонов и закреплению кадров в портах Министерства морского флота» говорится о мерах по закреплению кадров в порту, поскольку работа докеров была намного тяжелее, чем сейчас: было больше ручного труда. Грубо говоря, людей вербовали после армии, через две недели из ста оставалось два-три человека. Люди в порту не держались, поскольку труд был очень тяжёлый. Поэтому вводились дополнительные льготы – от двух до девяти дополнительных дней отпуска, плюс вводилось понятие «выплата за выслугу лет» от трёх лет работы. Это значит, что каждый год работники получали от 50% оклада и выше в зависимости от стажа работы («за выслугу лет»), – рассказывает председатель РПД. – В 2003 году Мурманский порт обжаловал это постановление. Верховный суд признал

АНЗОР ЛОМТАДЗЕ:
«Главное, чтобы условия выполнялись. Неважно, будет ли это включено напрямую в коллективный договор или вынесено в локальный нормативный акт, в котором будет говориться, что условие действует на срок действия коллективного договора. Когда придёт время заключать новый коллективный договор, можно будет продлить действие нормативных актов. У нас уже такое бывало»».



приказ недействующим в части дополнительных отпусков, а часть о доплате за выслугу лет оставил в силе, и сегодня в большинстве портов докеры такую выслугу получают. В Петербурге старый коллективный договор предусматривал такую ежегодную выплату «за выслугу лет», и при слиянии стивидорных компаний в 2011 году в ОАО МП СПб и переходе работников из этих компаний в порт у докеров Первой и Второй стивидорных компаний в дополнительных соглашениях к трудовому договору было прописано, что они получают эту выслугу.

Но в 2014 году работодатель предложил включить «выслугу лет» в сдельные расценки. То есть выслугу прекратить выплачивать, но работники всё равно эти деньги получают. Поскольку было много ситуаций, когда доплаты включались в ставки, а потом через год-два они обесценивались из-за инфляции, профсоюз на эти условия не согласился и предложил оставить так, как есть.

— Тогда работодатель предложил оставить выплаты тем, кто уже работает, а новым работникам не платить, — поясняет Василий Козаренко. — На тот момент новых работников не было, но уже в 2015 году появилось около 40 новых сотрудников, и у них в договорах уже не было выслуги. Мы предложили внести этот пункт в коллективный договор, но работодатель отказался. Теперь мы имеем двоякую ситуацию: докеры работают одинаково, но кто-то выплату получает, а кто-то не получает — то есть за одинаковый труд разная плата, что запрещено законом. Теоретически, любой работник, который имеет право на выплату за выслугу лет, может обратиться либо в трудовую инспекцию, либо в суд.

Что касается второго вопроса — о согласовании нормативных актов, то в этом отношении действует приказ Минтранса от 2013 года, в котором говорится, что режим труда и отдыха при погрузо-разгрузочных работах (ПРР), определение круга работников, которые относятся к ПРР (то есть то, что влияет на правила внутреннего распорядка), согласовывается с учётом мнения профсоюза, в который входит большинство профильных работников, осуществляющих погрузочно-разгрузочные работы, — то есть докеров.

— Когда у работодателя появился профсоюз «Портовик», все эти действия стали согласовывать с ним. Теоретически, это тоже можно обжаловать — как нарушение приказа Минтранса, хотя работодатель заявляет, что в «Портовик» входит большинство работников. Однако он действует только в рамках одного предприятия, а такой профсоюз не может являться первичной организацией и представлять интересы работников в социальном партнёрстве, — озвучивает проблему Василий Козаренко.

Несмотря на оставшиеся трения между сторонами, он говорит, что «всё идёт в нормальном ключе, так или иначе любые конфликты заканчиваются переговорами».


КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР ВСЕГДА МОЖНО ДОПОЛНИТЬ

Отсутствующие в договоре пункты можно будет прописать в виде локальных нормативных актов. Сделать это теоретически можно в любой момент с согласия сторон. В продолжении конфликта не заинтересован никто.

— Собственник заинтересован в стабильной работе, а не в том, чтобы докеры бастовали. Забастовка — это не-

дополченный доход, — говорит председатель РПД. — При хороших переговорах все риски были бы сведены к минимуму. Вместо этого работодатель попытался жёстко навязать свой стиль и встать в позу: мол, это наше предприятие, если не нравится — увольняйтесь. Работники поняли, что их не слышат и заявили: «Это и наше место работы, которое мы готовы защищать. И если вы нас не слышите, тогда мы будем стучаться через коллективные действия». В таких ситуациях, если конфликт выплёскивается на улицу, значит, стороны не смогли грамотно провести переговоры.

Лидер Первичной профсоюзной организации РПД «Морского порта Санкт-Петербург» Анзор Ломтадзе считает приоритетным выполнение достигнутых сторонами договоренностей и решение наиболее важных вопросов по существу: «Главное, чтобы условия выполнялись. Неважно, будет ли это включено напрямую в коллективный договор или вынесено в локальный нормативный акт, в котором будет говориться, что условие действует на срок действия коллективного договора. Когда придёт время заключать новый коллективный договор, можно будет продлить действие нормативных актов. У нас уже такое бывало: когда подходило время нового коллективного договора, документ со всеми соглашениями и нормативными актами просто продлевался на следующий срок».

— Взаимопонимание между работодателем и работниками достигнуто, и сейчас мы будем решать вопрос мирно, в духе взаимного уважения и в рамках социального партнёрства, — говорит Анзор Ломтадзе. 

P. S. НА МОМЕНТ СДАЧИ НОМЕРА В ПЕЧАТЬ ПЕРЕГОВОРЫ НАХОДИЛИСЬ В АКТИВНОЙ СТАДИИ. РЕДАКЦИЯ СЛЕДИТ ЗА РАЗВИТИЕМ СОБЫТИЙ.





На снимке (слева направо):
председатель РПСМ Юрий Сухоруков,
первый заместитель председателя РПСМ
Игорь Ковальчук

ВЫИГРАЮТ ВСЕ

16-17 МАРТА В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ. РУКОВОДИТЕЛИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РАССКАЗАЛИ О ТЕКУЩЕМ СОСТОЯНИИ ДЕЛ НА МЕСТАХ, ОБСУДИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В УСТАВ В СВЯЗИ С НОВЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РАССМОТРЕЛИ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПРЕДСТОЯЩИМИ ПРОВОДАМИ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ ВЕТЕРАНОВ ПАО «СОВКОМФЛОТ», КОТОРЫЕ ПРОЙДУТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, НОВОРОССИЙСКЕ И ВЛАДИВОСТОКЕ В КОНЦЕ МАЯ – НАЧАЛЕ ЛЕТА.

Перед началом заседания члены Совета почтили минутой молчания память председателя Камчатской первичной профсоюзной организации Российского профсоюза моряков (КППО РПСМ) Анатолия Иосифовича Москаленко, который ушел из жизни 25 февраля 2016 года после продолжительной болезни. Затем перешли к обсуждению вопросов, внесенных в рабочую повестку.

Так, живое обсуждение среди членов Совета вызвал вопрос об электронной системе учета членов профсоюза.

– Мне кажется, эта система удобна, интересна и перспективна. Не сомневаюсь, что она придется по душе морякам, состоящим в рядах РПСМ. Вместо бумажной карточки моряки получат электронную пластиковую карту, использование которой даст им определенные бонусы, – сказал председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Мы все понимаем, что внедрение этой системы не произойдет быстро, на это потребуется время, но рано или поздно, она заработает, и от этого выиграют все.

– Это хорошая система, – говорит председатель ППО моряков г. Владивостока Петр Осичанский. – Она хорошо подходит для крупных организаций. Но на флоте, когда моряк сегодня работает на одну судоходную компанию, завтра – на другую, несколько иная ситуация. Однако если адаптировать эту систему учета к нашей специфике, думаю, от этого будет только польза.

Участники заседания согласились с тем, что чипизация всего населения страны неизбежна, а потому решили

приступить к реализации этого проекта в пилотном режиме в нескольких регионах. На первом этапе на электронную систему учета постепенно перейдут три организации: Северная РО РПСМ, Черноморо-Азовская ТО РПСМ, а также ППО моряков РПСМ г. Севастополь. После того, как система пройдет обкатку и в ней будут выявлены и устранены недочеты, планируется, что на такой стиль работы перейдут все организации РПСМ.

НИКОЛАЙ ЗАДОЯНОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ТИХООКЕАНСКОЙ РО РПСМ (НА СНИМКЕ СЛЕВА): «ТОЛЬКО НА ОДНОМ МЕХАНИЧЕСКОМ ФАКУЛЬТЕТЕ 40 ОТЛИЧНИКОВ. ОНИ ПРИХОДИЛИ В ПРОФКОМ К ГЕННАДИЮ ИВАНОВИЧУ ЧУЕВУ И СПРАШИВАЛИ – А ПОЧЕМУ НЕ Я, ПОЧЕМУ НЕ ВЫБРАЛИ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СТИПЕНДИИ МЕНЯ. НА ЧТО ПОЛУЧИЛИ ОТВЕТ: ДЕРЗАЙТЕ, ВСЕ В ВАШИХ РУКАХ».

Как утверждают специалисты компании-разработчика программы электронного учета, она очень проста в установке и использовании. Один из плюсов: программа позволяет завести карточку члена профсоюза только один раз, и даже если моряк переехал жить или работать в другой регион, карточка не теряет своей силы, а моряк всегда остается на связи с профсоюзом.

Работа с курсантами морских учебных заведений – еще одно направление профсоюзной работы. Будущие моряки должны знать, куда обращаться в случае нарушения прав и на какую помощь они могут рассчитывать как члены профсоюза. Поэтому на заседании Совета подробно говорилось о необходимости разъяснительной работы среди курсантов, приводились примеры успешной работы первичных профсоюзных организаций: сотрудников и курсантов Беломорско-Онежского филиала ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова РПСМ и Морского государственного университета им. адм. Г. И. Невельского. В последнем, к слову, с 1 января 2016 года введены три именные стипендии РПСМ для самых одаренных курсантов, что стало значимым событием в жизни высшей мореходки Владивостока.

– Только на одном механическом факультете 40 отличников, – рассказал Николай Задоянов, председатель Тихоокеанской региональной организации


РПСМ. – Они приходили в профком к Геннадию Ивановичу Чуеву и спрашивали – а почему не я, почему не выбрали для получения стипендии меня. На что получили ответ: дерзайте, все в ваших руках.

Действительно, курсантам МГУ им. Г. И. Невельского есть за что бороться: никому не помешает дополнительная стипендия в размере 5000 рублей, которую лучшие студенты будут получать в течение всего учебного года. При этом курсанты теперь хорошо усвоили, что такое РПСМ, Международная федерация транспортников (МФТ) и что они делают для моряков по всему миру.

Хорошее знание теории – это важная часть обучения, но без плавательной практики дорога в море многим ребятам закрыта. А это именно та проблема, с которой сталкиваются, например, курсанты в Петербурге. Ее усугубляет отсутствие учебных судов, где ребята могли бы освоить навыки профессии, а также несовпадение учебного плана со сроками практики, на которую не очень охотно берут судоходные компании. Вот и получается, что по окончании обучения в море может идти в лучшем случае лишь половина выпуска.

В ходе работы Совета РПСМ решено обобщить опыт работы с курсантами на местах, разработать программу и посвятить один из номеров журнала «Морской профсоюзный вестник» проблемам, с которыми сталкиваются курсанты на пути в профессию.

Члены Совета также обсудили вопросы, связанные с проведением VIII очередного съезда РПСМ, который в этом году совпадает с 25-летием профсоюза, определили место и дату его проведения.

VIII съезд РПСМ будет проходить в Санкт-Петербурге 10 ноября. 



◀ **Председатель Дальневосточной РО РПСМ Николай Суханов**

РАССМОТРЕНИЕ ДЕЛА О РАБСКОМ ТРУДЕ МОРЯКОВ СНОВА ОТЛОЖЕНО

ПЕРВОМАЙСКИЙ РАЙОННЫЙ СУД ВЛАДИВОСТОКА ВЕРНУЛ В ПРОКУРАТУРУ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РАБСКОГО ТРУДА РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ, РАБОТАВШИХ НА СУДАХ «SS VELES» И «SS ROSS» (ФЛАГ ТУВАЛУ, ПОРТ ПРИПИСКИ – ФУНАФУТИ), ПРИНАДЛЕЖАЩИХ ИНОСТРАННОЙ КОМПАНИИ «DAMELO GROUP, INC». ТАКИМ ОБРАЗОМ, РАССМОТРЕНИЕ ЭТОГО ДЕЛА НЕ МОЖЕТ СДВИНУТЬСЯ С МЕРТВОЙ ТОЧКИ УЖЕ ПОЧТИ ГОД.

Напомним, в апреле 2015 года, после трёхлетнего расследования, уголовное дело об использовании рабского труда российских моряков, работавших на судах «SS Veles» и «SS ROSS», с утвержденным обвинительным заключением было направлено во Фрунзенский районный суд Владивостока для рассмотрения по существу. Как сообщило Дальневосточное следственное управление на транспорте Следственного комитета России, следственные органы завершили расследование в отношении четверых жителей Приморского края. Глеб Клоков, Владимир Бобров, Илья Бузин и Василий Стасив обвиняются в совершении преступления, предус-

мотренного ч. 3 ст. 127.2 УК РФ (использование рабского труда человека, совершенное в отношении двух и более лиц, с применением насилия и с угрозой его применения, организованной группой). Клоков и Бобров обвиняются в совершении двух эпизодов преступления, Бузин и Стасив – в совершении одного эпизода указанного злодеяния. Максимальное наказание по этой статье предусматривает лишение свободы на срок до 15 лет.

Предварительное слушание по делу началось 5 июня 2015 года во Фрунзенском районном суде. Тогда в Дальневосточном следственном управлении на транспорте отметили, что на момент начала расследования это был пре-

цедент – подобных случаев в стране не было. Однако по ходатайству защиты фигурантов уголовного дела суд перенес слушание на 22 июля. Затем в процесс вошли два потерпевших моряка, они попросили время, чтобы ознакомиться с материалами дела. Из-за этого слушание было отложено. 7 августа оно вновь было перенесено – на 14 августа. На слушании дела 21 ноября 2015 года защита обвиняемых заявила ходатайство об отводе судьи – обвиняемые засомневались в ее беспристрастности. Суд это ходатайство удовлетворил. 13 января 2016 года судья Фрунзенского суда постановила перенаправить дело по подсудности в районный суд Владивостока по месту проживания



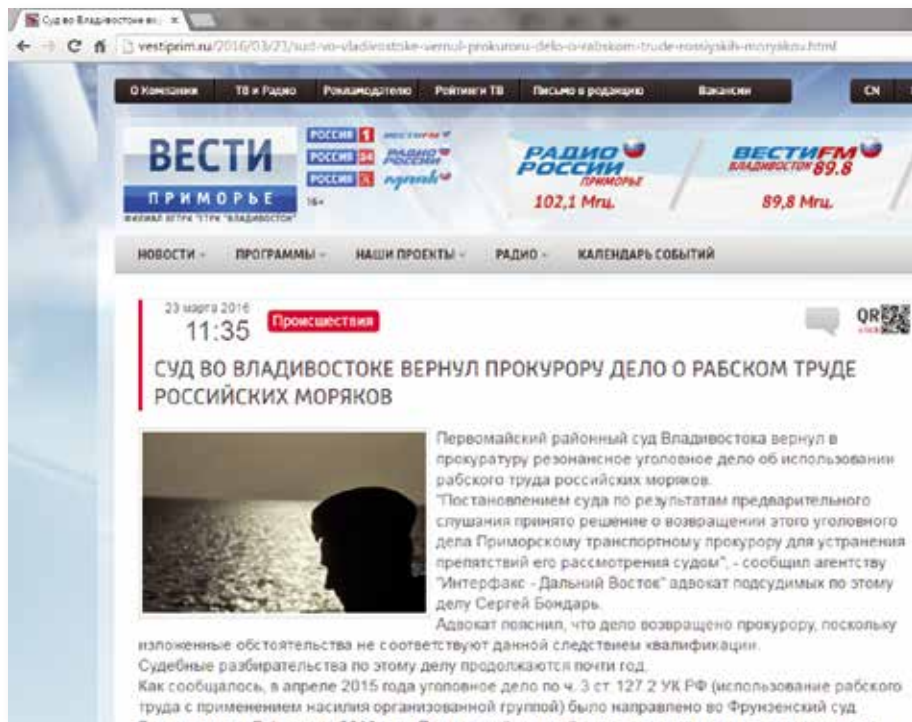
ния потерпевших. В феврале 2016 года суд определил подсудность уголовного дела Первомайскому районному суду, который 22 марта принял Постановление о возвращении уголовного дела об использовании рабского труда российских моряков в прокуратуру для устранения препятствий его рассмотрения судом.

Теперь инициатором возвращения дела выступил сам суд, а не защита обвиняемых. Суд усмотрел нарушения требований УПК при составлении обвинительного заключения. Так, например, при описании преступных действий Ильи Бузина, действовавшего «умышленно и согласованно с Клоковым и Бобровым», при квалификации действий обвиняемых им не вменен квалифицирующий признак «использование рабского труда, повлекшего по неосторожности наступление смерти потерпевшего»: Бузин не освободил от работы травмированного моряка В. Краевого, отказался отправить его в больницу, хотя имел для этого реальную возможность, в результате моряк скончался на борту судна.

То есть фактические обстоятельства, изложенные в обвинительном заключении, свидетельствуют о наличии основания для квалификации действий обвиняемых по более тяжкой статье, что в соответствии с п. 6 ч. 1 ст. 237 УПК РФ является основанием для возвращения уголовного дела прокурору.

ПОЧЕМУ «SS VELES» И «SS ROSS» СМЕРТЕЛЬНО ОПАСНЫ ДЛЯ МОРЯКОВ

Четыре года назад журнал «Морской профсоюзный вестник» в материале «SS VELES» и «SS ROSS» смертельно опасны для моряков» («МПВ», № 3, 2012) рассказал историю о рабском положении экипажей на судах иностранной компании «Damel Group, Inc», на которых при странных обстоятельствах гибли и пропадали без вести моряки. Так, на «SS ROSS» 30 августа 2011 года умер 63-летний Владимир Краевой: он получил на судне травмы, но медицинскую помощь ему никто не оказал. Вместо того чтобы списать больного моряка на берег, его заставили нести вахту. Один из инициаторов жалобы в профсоюз – Эдуард Бордаченко – пропал без вести с борта «SS VELES» 14 сентября 2011 года



в Индийском океане. Родная сестра Эдуарда Ирина Бордаченко считает, что брата могли выбросить за борт.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) приложил немало усилий, чтобы компетентные органы заинтересовались проблемой, и в мае 2012 года Дальневосточная транспортная прокуратура по итогам проверки жалоб моряков возбудила два уголовных дела по статьям «Использование рабского труда с угрозой применения насилия» и «Рабский труд, повлекший за собой смерть человека».

ЧТО ВЫЯВИЛО СЛЕДСТВИЕ

Согласно материалам следствия, в 2011 году фигуранты дела Глеб Клоков и Владимир Бобров зарегистрировали на территории Британских Виргинских островов компанию «Damel Group, Inc.». Используя ее как прикрытие, зарегистрировали под удобным флагом государства Тувалу судно «SS ROSS». Во Владивостоке Глеб Клоков от имени оффшорной компании сформировал команду судна, подписал контракты о найме моряков на работу сроком на шесть месяцев, гарантировал им ежемесячную выплату заработной платы. Для контроля над моряками обвиняемые назначили на должность капитана судна своего знакомого Илью Бузина,

а матросом – Василия Стасива. Им отводилась особая роль – контролировать поведение членов экипажа, принуждать их к исполнению трудовых обязанностей и любыми средствами пресекать попытки обратиться за защитой своих прав.

Попав на судно «SS ROSS», моряки сразу же стали заложниками: капитан, пользуясь своими полномочиями, собрал и хранил у себя документы моряков, поэтому никто из них не мог покинуть судно. Моряки находились в непригодных для нормального проживания и работы условиях: отсутствовало необходимое питание, воду выдавали несколько раз в сутки, каюты не были оборудованы системой вентиляции и охлаждения. Морякам не выплачивалась зарплата. Помимо этого, с целью еще большего порабощения, соучастником преступления – капитаном Ильей Бузиным составлялись фиктивные акты о нарушении моряками трудовой дисциплины и порчи судового имущества.

Члены экипажа, опасаясь невыплаты зарплаты и физического насилия, не могли покинуть судно и отказаться от выполнения своих обязанностей. С недовольными разбирались жестко. По словам второго помощника капитана на судне «SS Ross» Сергея Светоносова, капитан Илья Бузин избил его за то, что он посмел жаловаться, и запер моряка в каюте.

ЛИЧНО ИЗБИВАЛИ НЕПОКОРНЫХ

Следствие доказало, что Клоков и Бобров, подавляя справедливое возмущение моряков, лично избивали непокорных. Бузин и Стасив также систематически угрожали морякам и применяли физическое насилие.

Так, мотористу судна, получившему травму, было отказано в получении квалифицированной медицинской помощи и возможности обратиться к врачу в порту. Членов экипажа, сумевших вопреки запретам обратиться в Российский профсоюз моряков и Международную федерацию транспортников (ITF) с сообщением о рабских условиях труда, сразу же списывали с судна.

С июня 2011 года по апрель 2012 года члены преступной группы распоряжались моряками по своему усмотрению, требуя беспрекословного подчинения, использовали бесплатно их труд.

По аналогичной схеме Клоков и Бобров организовали использование рабского труда моряков на фактически принадлежащем им судне «SS Veles». С сентября 2012 года по апрель 2013 экипаж сухогруза работал в нечеловеческих условиях и находился в зависимом положении, их труд также использовался безвозмездно.

Весной 2013 года вернувшиеся на родину моряки судна «SS Veles» обратились за защитой своих прав в Следственный комитет. Всего по делу в качестве потерпевших признано 17 членов экипажей, работавших на судах «SS Veles» и «SS ROSS».

СТРАХ: ВДРУГ АД СНОВА ПОВТОРИТСЯ

— Я 20 лет ходил в море, но с таким беспределом столкнулся впервые, — вспоминает Сергей Светоносов из Новороссийска, работавший вторым помощником капитана на судне «SS Ross». Он считает, что уцелел чудом. Даже спустя полгода после возвращения домой он испытывал страх перед новым рейсом: вдруг этот ад снова повторится.

На судно «SS ROSS» Светоносов устроился 14 июня 2011 года по контракту о найме с компанией «Sea Service Shipping LTD».

— Подпись под контрактом ставил ее директор Клоков, он же вел все дела

от имени судовладельца, — вспоминает Светоносов. — Мне обещали, что я буду получать 3 тысячи долларов в месяц.

Однако денег он так и не увидел. Условия же на судне, по словам Сергея, были просто ужасные: санитарные нормы не соблюдались. Температура в каютах даже ночью не опускалась ниже сорока градусов. А в начале августа на «SS ROSS» произошел несчастный случай. Владимир Краевой менял дизель-генератор и упал с двухметровой высоты. Он получил тяжелые травмы, однако судовладельцы отдали приказ продолжать рейс. После этого судно еще пришвартовывалось в других портах, однако к Краевому, страдающему от ран, врача никто не вызывал. 30 августа Краевой скончался.

После смерти Краевого моряки стали роптать на условия жизни и труда. Им пообещали, что все наладится. Но на деле ничего не менялось.

— Судовладельцы экономили на всем. Несколько раз были случаи, когда заканчивалось топливо. Однажды топлива не хватило, чтобы дойти до порта назначения, — вспоминает Светоносов. — В целях экономии дизельного топлива приходилось обесточивать судно в ожидании бункеровки. С питьевой водой и продуктами тоже постоянно возникали перебои. Однажды мы вообще неделю просидели без продуктов, была только кукурузная мука. О деньгах я даже не говорю. За три месяца мне поступил на карточку только один перевод в 500 долларов.

В декабре 2011 года в индийском порту Кандла экипаж обратился за помощью к инспекторам ITF. Судно было задержано.

— У нас истек срок контракта, мы требовали списания на берег и зарплаты, однако нас насильно оставили на судне. Через пять дней судно снялось с якоря и направилось в индонезийский порт Поданг, — вспоминает Светоносов.

ПОБЕГ

4 января 2012 года Светоносову и старшему удалось сбежать в Поданге. Они написали заявление в полицию, позвонили женам и попросили, чтобы те связались с консулом России в Джакарте Сергеем Карягиным.


Однако прилетевшие в срочном порядке из Владивостока представители компании «Sea Service Shipping LTD» господы Клоков и Бобров обманом вывезли моряков на самолете в Куала-Лумпур (Малайзия). В аэропорту Куала-Лумпура моряки снова смогли сбежать от своих провожатых и укрылись в стенах посольства России. Между тем свидетель избиения Светоносова 52-летний механик Константин Удилов погиб при таинственных обстоятельствах на борту «SS Ross» 17 января 2012 года. Жена Удилова считает, что ее мужа убили.

— Костя никогда не болел, но в компании «Sea Service Shipping LTD» мне заявили, что он умер от гипертонического криза, и стали меня просить, чтобы я согласилась на кремацию тела в Сингапуре, — плачет Ольга Удилова. — Я отказалась, а когда мужа привезли, я его не узнала — он был весь в синяках. Такое впечатление, что его пытали перед смертью.

ПОЗИЦИЯ РПСМ

В Российском профсоюзе моряков уверены: гибель людей и использование рабского труда человека не могут остаться безнаказанными.

— Мы в своей работе часто сталкиваемся с пренебрежительным отношением к морякам недобросовестных судовладельцев, — говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. — Неполная выплата зарплат и компенсаций, плохое питание, отсутствие спецодежды является правилом для таких работодателей. Но то, что творилось на судах «SS Veles» и «SS Ross» — ужасающе. И самое прищербное — участие капитана Бузина и матроса Стасива в давлении на членов экипажа. Никому не пожелал бы оказаться с такими на одном судне. Считаю, что виновные должны понести адекватное наказание. Мы будем внимательно следить за ходом дальнейшего разбирательства.

При этом в профсоюзе считают, что морякам необходимо более тщательно проверять информацию о потенциальных работодателях, чтобы не попадать в подобные ситуации. Кроме того, за случившееся с моряками частично должны отвечать и круинги, которые вели набор моряков на эти суда. 



СУДОВАЯ МЕДИЦИНА: МЫ ДОШЛИ ДО КРАЙНЕЙ ЧЕРТЫ

ПО ОЦЕНКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ, В 80-82% СЛУЧАЕВ ПРИЧИНОЙ КАТАСТРОФ В МОРЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР, В ПОНЯТИЕ КОТОРОГО ВХОДИТ СОСТОЯНИЕ ЗДОРОВЬЯ МОРЯКОВ.

ЕСЛИ ПОСТОЯННО ОТКЛАДЫВАТЬ РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ ДОЛЖНОГО МЕДИЦИНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ, ПОДГОТОВКИ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ, СОЗДАНИЕ УНИФИЦИРОВАННЫХ ПРОГРАММ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ ПЛАССОСТАВОМ МЕДКОМИССИЙ И ОБУЧЕНИЮ МОРЯКОВ ОСНОВАМ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ, ПРОБЛЕМЫ БУДУТ ТОЛЬКО УСУГУБЛЯТЬСЯ, – СЧИТАЕТ КАНДИДАТ МЕДИЦИНСКИХ НАУК, ДОЦЕНТ КАФЕДРЫ ФИЗИЧЕСКОЙ И МОРСКОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОДГОТОВКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА (ГУМРФ) ИМ. С. О. МАКАРОВА, ЭКСПЕРТ МИНТРАНСА И МИНЗДРАВА РОССИИ, ЧЛЕН СЕКЦИИ «МОРСКАЯ МЕДИЦИНА» НАУЧНО-ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ СЕРГЕЙ ЖЕЛИХОВСКИЙ.

По его словам, нужно срочно предпринять серьезные меры по возрождению системы морской медицины, которая в нашей стране за последние 26 лет фактически разрушена.

Сергей Желиховский, который более 40 лет трудовой деятельности посвятил вопросам морской медицины в России, рассказывает, что существовавшая в советские времена структура Водздравотделов, представленная в каждом регионе страны разветвленной сетью линейных лечебно-

профилактических и медико-санитарных частей, вполне соответствовала поставленным задачам своего времени по обеспечению медицинского обслуживания моряков и в море, и на берегу. В то время в каждом округе были свои Центральные бассейновые больницы (ЦББ), подотчетные Минздраву СССР, при них работали судовые отделы, в чьи функции входило медицинское обеспечение плавсостава.

В 1990-х годах началось постепенное расформирование структуры Водздравотделов (в Минздраве и реги-

онах). Затем ЦББ были реорганизованы в окружные медицинские центры (ОМЦ), которые позже были переданы в ведение Федерального медико-биологического агентства (ФМБА России). В самом плачевном состоянии оказался Северо-Западный регион, потому что Северо-Западный ОМЦ в Ленинграде подчинялся Минздраву, а все остальные – ФМБА России. В то время перед Минздравом стояло множество других задач и вопросам морской медицины практически не уделялось внимания.

– До сих пор ни в одном правовом документе Минздрава России не отражено, что ФМБА России должно заниматься вопросами медицинского обеспечения работников водного транспорта. Все просьбы и поручения по очередным вопросам передаются Минздравом РФ исключительно на словах или по телефону, – говорит Желиховский.

ПРАВОВОЙ ВАКУУМ

Морская медицина подразделяется на береговую и судовую. Что касается береговой, то в этот громадный раздел (профилактический и лечебный) входит медицинское освидетельствование плавсостава, которое осуществляют медицинские комиссии. Раньше в своей работе они руководствовались приказом Минздрава СССР № 511 от 6 сентября 1989 года «Об улучшении организации медико-санитарного обеспечения морского, речного флота и рыбного хозяйства». В нем учитывалось практически все: были определены медицинские учреждения, имеющие право оказывать медпомощь морякам и проводить регулярные медосмотры. Подробно описывался порядок освидетельствования моряков на пригодность для работы на судах в море, перечень медицинских противопоказаний к допуску моряков и список лекарств, которые должны быть на борту судов. В 2012 году приказ № 511 отменили, а новый не приняли, из-за чего морская медицина оказалась фактически выведенной из правового поля.

Из-за этого возникают постоянные проблемы в работе медкомиссий. Например, в Санкт-Петербурге по результатам медосмотра моряк был признан негодным к работе в море. Он потребовал от председателя медкомиссии документальное обоснование профнепригодности. Что должен был ответить председатель? – задается вопросом Желиховский.

Последние 20 лет профессиональное сообщество в области морской медицины постоянно поднимает вопрос по принятию нового приказа. За это время неоднократно проводились совещания и конференции по решению вышеперечисленных проблем в Пе-

тербурге, Архангельске и Мурманске. Но воз и ныне там: на сегодняшний день новый приказ все еще не принят.

ПЕРВАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ

Расформирование судовых отделов привело практически к ликвидации института судовых врачей, сегодня суда выходят в море без медработников, за исключением научных и пассажирских судов. Согласно ныне действующим правилам, суда торгового флота, выходящие в рейс, должны иметь хотя бы одного человека на борту, ответственного за оказание первой медицинской помощи (ПМП) и уход за больными и пострадавшими. Эти функции возлагаются на любого члена экипажа, прошедшего курсы теоретической и практической подготовки по основам оказания ПМП и уходу за больными и получившего соответствующий действующий сертификат.

– В нашей стране существует большая правовая проблема в работе лиц, ответственных за оказание ПМП и уход за больными и пострадавшими, которых принято называть «парамедиками» – это неофициальное название специалистов без полноценного медицинского образования. Не являясь медицинскими работниками, будущие судовые парамедики учатся на фантомах (манекенах), но не имеют права проводить многие медицинские манипуляции на живом человеке, – отмечает Желиховский. – С одной стороны, парамедик обязан оказать ПМП (а это иногда обязательные внутримышечные и внутривенные инъекции), но по закону РФ, специалист без медицинского образования не имеет права на проведение вышеотмеченных манипуляций.

В советские времена по программе в медицинских вузах и средних учебных заведениях на третьем курсе будущие врачи проходили практику при клиниках. Под руководством опытных врачей студенты переходили с фантомов на живых пациентов. После окончания вуза будущий судовой медик должен был пройти обучение, специализацию (интернатуру) именно по судовой медицине. И только после этого его допускали к работе на судах.



СЕРГЕЙ ЖЕЛИХОВСКИЙ:
«Получить квалифицированную медпомощь может любой человек, будь то моряк или нет, в любом специализированном медучреждении. Но в некоторых случаях моряки вынуждены обращаться только в аккредитованные сертифицированные медцентры, иначе при наступлении страхового случая им не выплатят положенную по закону денежную компенсацию. Например, если с российским или иностранным моряком произойдет несчастный случай, который относится к страховому, а в международном реестре нет медцентра, в который он обратился за медпомощью, то страховщик не примет документы из этого центра. Моряк останется без денег, положенных по страховке».



Автор: Любовь Джефс

Сегодня суда выходят в море без медработников, за исключением научных и пассажирских судов. Согласно ныне действующим правилам, суда торгового флота, выходящие в рейс, должны иметь хотя бы одного человека на борту, ответственного за оказание первой медицинской помощи (ПМП) и уход за больными и пострадавшими. Эти функции возлагаются на любого члена экипажа, прошедшего курсы теоретической и практической подготовки по основам оказания ПМП и уходу за больными и получившего соответствующий действующий сертификат.

– Мы хотели бы, чтобы парамедики проходили часть курса практической подготовки в медицинских учреждениях, но ни один главврач не допустит, чтобы в его клинике с пациентами работал человек без медицинского образования, это противоречит российскому законодательству. Парадокс ситуации заключается в том, что людям после обучения выдают сертификат, дающий право оказывать медицинскую помощь и уход за больным, но с юридической точки зрения этот человек не имеет права на оказание медицинских манипуляций больному. При этом если вовремя не оказать медицинскую помощь человеку, который в ней срочно нуждается, он может погибнуть, например, от болевого шока. Парамедик, оказывающий медицинскую помощь, за свои некорректные действия по закону никакой юридической ответственности не несет, потому что не является профессиональным медиком, – поясняет Сергей Желиховский.

К этому стоит добавить, что программы, по которым производится обучение судовых парамедиков, в каждом учебном центре предусмотрены свои: они до сих пор не унифицированы. И это тоже надо решать.

ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЯ

Отсутствие единых требований при прохождении медкомиссии, к которым привело аннулирование приказа № 511, стало причиной новых проблем. До недавнего времени абитуриенты при поступлении на плавательные специальности в морские вузы и училища проходили медкомиссию с учетом морской специфики по тому же приказу № 511 и приказу Минобороны РФ.

По словам Сергея Желиховского, в 2014 году в морские вузы абитуриенты поступали со справкой формы № 286, которую получают выпускники средних школ для поступления в обычные учебные заведения, где требования к здоровью не такие, как в специализированных учебных заведениях. Помимо того, что некоторые справки были фальсификатами, при медицинском освидетельствовании у многих будущих курсантов плавательных специальностей были выявлены разные виды патологии здоровья, которые должны были быть устранены в процессе обучения, о чем ставили в известность и абитуриентов, и их родителей.

С 2015 года в некоторых специализированных учебных заведениях у абитуриентов брали расписку, что они не будут предъявлять претензии, если в будущем обнаружится, что состояние их здоровья не позволит им работать в море. Но курсанты плавательных специальностей после 2-го курса должны проходить плавпрактику, а без медицинского свидетельства (заключения комиссии по медицинскому освидетельствованию плавсостава) курсанты к плавпрактике не допускаются.

– Представьте себе ситуацию: курсанта, отучившегося 2-3 года по морской специальности, не допускают к прохождению практики по причине слабого здоровья. В октябре 2015 года в одном из морских вузов был выявлен случай, когда у курсанта плавсостава обнаружили гипертонию второй степени. Возникают и другие вопросы: за чей счет проводилось обучение непригодного к работе в море курсанта? И сколько должно быть выявлено случаев, чтобы приняли меры? Это тоже надо решать безотлагательно и не допустить, чтобы проблема приобрела системный характер, – говорит Сергей Желиховский.

ПРОДВИЖЕНИЯ НЕТ

Конвенция Международной организации труда (МОТ) о труде в морском судоходстве (КТМС) 2006 года, вступившая в силу 20 августа 2013 года, уделяет особое внимание медицинскому обслуживанию моряков. Проблема ее реализации в России занимается специально созданная Межведомственная комиссия при Правительстве РФ, в работе которой активно участвуют специалисты Российского профессионального союза моряков (РПСМ). Постановлением Правительства РФ от 06.11.2013 № 996 полномочия по реализации норм в вопросах морской медицины (судовой и береговой) возложены на Минздрав РФ, который издал приказ № 594 от 27.08.2015 «О Межведомственной рабочей группе по совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей вопросы обеспечения медицинского обслуживания моряков». Задачами Межведомственной рабочей группы являются разработка проектов

национальных нормативно-правовых документов не только по медицинскому освидетельствованию плавсостава, но и по всем аспектам медицинского обеспечения моряков в рейсах и на берегу. Однако, как отмечает С. Желиховский, пока продвижения по вышеотмеченным вопросам практически нет.

Между тем среди требований КТМС, которые необходимо выполнить государствам-членам, ратифицировавшим конвенцию, есть рекомендации по штатному составу специалистов. Согласно Стандарту А 4.1 КТМС на борту судна врач должен присутствовать в обязательном порядке, если рейс длится более трех дней, а количество членов экипажа превышает 100 человек. Национальное законодательство должно определить необходимость штатных медицинских работников в составе экипажей судов на других плавсредствах, исходя из продолжительности, характера и условий рейса, а также количества моряков на борту судна.

СУДОВАЯ АПТЕЧКА – ГОЛОВНАЯ БОЛЬ

Отдельного внимания заслуживают требования, которые Конвенция выдвигает к комплектации судовой аптечки и медицинскому оборудованию на борту, а также к определению порядка их инспектирования (Стандарт А 4.1). Судовая аптечка должна комплектоваться и пополняться с учетом типа судна, количества моряков на его борту, характера района плавания и продолжительности рейса.

– За последние 30 лет Минздравом РФ в 2012 году были изданы два приказа по комплектованию судов лекарственными средствами. Данные приказы были настолько несовершенны, что их отменили. Так что на сегодня нет ни одного национального нормативно-правового документа по формированию судовых аптечек, – говорит Желиховский.

Судовладельцы не имеют права закупать на судно сильнодействующие обезболивающие средства, поскольку в нашей стране отсутствует порядок использования таких препаратов на борту. Между тем в соответствии с международными нормативными документами в аптечке обязательно должны присут-

ствовать такие лекарства для оказания более эффективной помощи. И поэтому в России должен быть разработан порядок обеспечения морских судов сильнодействующими лекарствами (получение, учет, хранение, списание), согласованный со службой Госнарконтроля РФ, – считают специалисты.

– Недавно Федеральным законом № 230 внесены изменения в Кодекс торгового мореплавания РФ, они ужесточают требования по применению сильнодействующих и психонаркотических средств. На судах бывают случаи, когда человеку необходимо получить обезболивающее средство, иначе он может умереть, например, от болевого шока. Но на сегодняшний день это практически невозможно. Мне рассказывали, что моряки на свой страх и риск во время рейса в иностранных портах приобретают наркотикосодержащие обезболивающие препараты и перед заходом в наши порты выбрасывают их за борт, – рассказывает Сергей Желиховский.

НЕОБХОДИМО СЕРТИФИЦИРОВАТЬ МЕДЦЕНТРЫ

Международные нормы КТМС говорят о необходимости создания новой модели медицинского обеспечения плавсостава по примеру зарубежных морских держав. В соответствии с ее требованиями, в стране, ратифицировавшей конвенцию, должен быть создан морской медицинский центр, определен перечень (реестр) медицинских организаций для обеспечения медицинской помощи морякам. О создании национальных морских медицинских центров (НММЦ) упоминается в рекомендациях Международной морской организации (ИМО), в руководстве, изданном 15 лет назад.


НММЦ должен обеспечивать постоянный мониторинг, анализ и организацию разработок необходимых рекомендаций, контроль по всем аспектам медицинского обеспечения работников водного транспорта (медико-профилактическое направление, вопросы обучения моряков основам оказания первой медицинской помощи, медико-лекарственное обеспечение экипажей судов и пр.).

В соответствии с нормами КТМС в медцентр могут обращаться иностран-

ные моряки, но только в те центры, которые войдут в международный реестр медцентров, имеющих соответствующую лицензию.

– Получить квалифицированную медпомощь может любой человек, будь то моряк или нет, в любом специализированном медучреждении. Но в некоторых случаях моряки вынуждены обращаться только в аккредитованные сертифицированные медцентры, иначе при наступлении страхового случая им не выплатят положенную по закону денежную компенсацию, – говорит Сергей Желиховский. – Например, если с российским или иностранным моряком произойдет несчастный случай, который относится к страховому, а в международном реестре нет медцентра, в который он обратился за медпомощью, то страховщик не примет документы из этого центра. Моряк останется без денег, положенных по страховке.

Это требует безотлагательного решения – сертифицировать до конца года медцентры, которые должны иметь соответствующие лицензии. Информация о них должна быть предоставлена в МОТ и Международную морскую организацию (ИМО), чтобы затем эти медцентры были включены в международный реестр, доступный морякам в капитании любого порта.

– Мы все надеемся, что в скором времени будет выработана четкая государственная политика по проблемам медицинского обеспечения работников водного транспорта в целом. Все наши предложения по развитию единой стратегии морской медицины, созданию национального морского медицинского центра были зафиксированы в протоколах заседаний секций морской медицины Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга и Экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации в 2015 году. Данные предложения для рассмотрения и принятия решений будут направлены в Морскую коллегию при Правительстве РФ, – говорит Сергей Желиховский. – Профессиональное сообщество с оптимизмом смотрит в будущее, в котором вопросам морской медицины такая морская держава, как Российская Федерация, будет уделять должное внимание. 

МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ: ПРОФСОЮЗ ЛИШИЛИ ПРАВА НА ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ИНТЕРЕСОВ РАБОТНИКОВ



ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ», ВХОДЯЩАЯ В ФЕДЕРАЦИЮ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ФПРМТ), В КОНЦЕ МАРТА НАПРАВИЛА В МИНИСТЕРСТВО ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ РФ (МИНТРУД) ОБРАЩЕНИЕ НА ИМЯ МИНИСТРА МАКСИМА ТОПИЛИНА. ПРОФСОЮЗ ПРОСИТ УРЕГУЛИРОВАТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ИНТЕРЕСОВ РАБОТНИКОВ В ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ НА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ УРОВНЕ. НА МОМЕНТ СДАЧИ НОМЕРА В ПЕЧАТЬ МИНИСТЕРСТВО НЕ УСПЕЛО ОБРАБОТАТЬ ЗАПРОС, ОДНАКО ПРОФСОЮЗ НАДЕЕТСЯ С ПОМОЩЬЮ МИНТРУДА УСОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ИНТЕРЕСОВ РАБОТНИКОВ В РАМКАХ СТАТЕЙ 31 И 36 ТРУДОВОГО КОДЕКСА РФ (СТАТЬИ О ВЕДЕНИИ КОЛЛЕКТИВНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ И О ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВЕ РАБОТНИКОВ В СОЦИАЛЬНОМ ПАРТНЁРСТВЕ – ПРИМ. РЕДАКЦИИ). ПРОФСОЮЗ НЕОДНОКРАТНО ОБРАЩАЛСЯ В МИНТРУД, НО ПО ЭТОМУ ВОПРОСУ – ВПЕРВЫЕ. КАК ОТМЕЧАЕТ ЮРИСТ ОРГАНИЗАЦИИ АННА ДВОРЕЦКАЯ, ПРОФСОЮЗ ВОЗЛАГАЕТ НЕ СЛИШКОМ БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ НА ПОМОЩЬ МИНИСТЕРСТВА. «ПО ДРУГИМ ВОПРОСАМ ОТВЕТЫ НАС НЕ СЛИШКОМ РАДОВАЛИ. МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО ЭТО БЫЛИ ОТПИСКИ», – ЗАЯВИЛА ЮРИСТ.

Напомним, история с вопросом о представительстве работников тянется уже давно. Профсоюз «вытаскивают» из коллективных переговоров, где обсуждаются условия труда работников тралового флота, другие представительные органы работников. Однако в эти иные органы входят руководящие работники ПАО «Мурманский траловый флот» («МТФ») и АО «Мурманский губернский флот» («МГФ»). В профсоюзе считают, что в таких условиях работодатель ведёт переговоры сам с собой. Экипажи, ранее предоставившие право на ведение коллективных переговоров профсоюзной организации, передали эти полномочия иному представительному органу.

В профсоюзе уверены, что на экипажи судов оказывалось давление со стороны судовладельцев. Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) уже пыталась вмешаться в ситуацию, направив письмо в Роструд, который, в свою очередь, перенаправил его в областную Госинспекцию труда. В инстанции протест профсоюза не поддержали.

В обращении председателя ТПО «Мурманский траловый флот» Владимира Кудишкина говорится, что в начале 2015 года между работодателями «МТФ», «МГФ» и Территориальной профсоюзной организацией «Мурманский траловый флот» («ТПО «МТФ») возникли судебные тяжбы в связи с лишением профсоюзной организации права на представительство интересов работников флотов в трудовых отношениях и на участие в осуществлении социального партнерства.

Несмотря на то, что ТПО «МТФ» на протяжении нескольких десятков лет являлась постоянно действующим объединением членов профсоюза, работающих на судах и в береговых подразделениях, включая флот «МТФ» и «МГФ», работодатели, используя административный ресурс, создали

ВЛАДИМИР КУДИШКИН, председатель ТПО «Мурманский траловый флот»: «Может ли руководитель организации вести от имени работодателя коллективные переговоры с собственными заместителями, главным бухгалтером, начальниками отделов и служб компании, формально представляющими работников? Запрета в законодательстве не имеется, хотя очевидно, что такие переговоры будут фикцией».

иной представительный орган работников из числа лиц административно-управленческого персонала: первого заместителя генерального директора, директора по экономике, начальников служб и отделов, главного бухгалтера и главного инженера. При этом работники, ранее письменно подтвердившие своё желание состоять в профсоюзе и предоставившие право ТПО «МТФ» представлять их интересы при перезаключении коллективных договоров в компаниях на новый срок, внезапно единодушно вышли из профсоюза и передали полномочия вновь образованному представительному органу.



В обоснование исковых требований в суде о признании незаконным создания иного представительного органа работников профсоюз указал, что работодателями ОАО «МТФ» и ОАО «МГФ» нарушены нормы статей 31 и 36 Трудового кодекса РФ, а единогласное решение работников о создании иного представительного органа принято под давлением со стороны дирекции флотов. Однако суд вынес решение в пользу работодателей. В итоге на сегодняшний день ТПО «МТФ» полностью отстранена от социального партнерства и не имеет возможности заключать коллективные договоры в ОАО «МТФ» и ОАО «МГФ».

В настоящее время единственной нормой, которая касается проблемы конфликта интересов в социальном партнерстве при ведении коллективных переговоров, является ч. 3 ст. 36 Трудового кодекса РФ, предусматривающая запрет ведения коллективных переговоров от имени работников лицами, представляющими интересы работодателя. При этом в законодательстве не дается разъяснения, какие именно лица следует считать представляющими работодателя. Очевидно, что к представителям работодателя следует отнести руководителя организации, уполномоченного заключать трудовые договоры от имени работодателя. В отношении иных руководящих работников и третьих лиц ясности нет.

Может ли руководитель организации вести от имени работодателя коллективные переговоры с собственными заместителями, главным бухгалтером, начальниками отделов и служб компании, формально представляющими работников? Запрета в законодательстве не имеется, хотя очевидно, что такие переговоры будут фикцией.

Значит, основная цель нормы – предотвратить вмешательство со стороны работодателя и помешать оказанию давления на работников в процессе коллективных переговоров. Однако, как видим, на практике ст. 36 ТК РФ трактуется иначе.

ОДНА ИЗ ФУНДАМЕНТАЛЬНЫХ КОНВЕНЦИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ) № 98 «ОТНОСИТЕЛЬНО ПРИМЕНЕНИЯ ПРИНЦИПОВ ПРАВА НА ОРГАНИЗАЦИЮ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ» 1949 ГОДА, РАТИФИЦИРОВАННАЯ РОССИЕЙ В 1956 ГОДУ, ПРЕДУСМАТРИВАЕТ, ЧТО «СВОБОДА АССОЦИАЦИЙ» ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ НЕДОПУСТИМОСТЬ ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОБЪЕДИНЕНИЙ РАБОТНИКОВ СО СТОРОНЫ РАБОТОДАТЕЛЕЙ.

В ситуации с профсоюзом искусственно созданный представительный орган из представителей дирекции не контролируется самими работниками, а отстаивает интересы работодателя.

Получается, что доводы суда о том, что лица, выполняющие административно-управленческие функции и образовавшие иной представительный орган работников, не являются представителями работодателя в силу отсутствия доверенностей от единоличных исполнительных органов обеих компаний, основаны на действующих в России, но противоречащих международному праву нормам.

Подобные иные представительные органы, создаваемые лишь формально, в действительности представляют интересы работодателей.

Налицо явный правовой пробел российского законодательства (ч. 3 ст. 36 ТК РФ, ч. 4 п. 1 ст. 13 Федерального закона от 12.01.1996 г. № 10-ФЗ), свидетельствующий о его противоречии ст. 2 Конвенции № 98 и ведущий к негативным последствиям в отношении социального партнерства в стране.


Всё вышесказанное необходимо учитывать во взаимосвязи со ст. 31 ТК РФ о том, что наличие иного предста-

вителя не может являться препятствием для осуществления первичными профсоюзными организациями своих полномочий.

В соответствии с положениями Конвенции МОТ № 135 «О защите прав представителей работников на предприятии и предоставляемым им возможностях» от 1971 года (ратифицирована Россией в 2010 году) наличие выборных представителей работников не может использоваться для подрыва позиции заинтересованных профсоюзов или их представителей; сотрудничество между профсоюзными и иными представителями должно поощряться.

Созданная работодателями ОАО «МТФ» и ОАО «МГФ» «структура» полезна лишь им самим, пожелавшим вытеснить из переговоров профсоюз, настаивающий на заключении реального коллективного договора.

Одновременно нормы ст. 31 ТК РФ ограничивают права профсоюзов установлением необходимой для представительства интересов численности работников в более чем их половину, предлагая в противном случае создание иного представительного органа. Данные положения не соотносятся со ст. 30 Конституции РФ о праве на объединение. Таким образом, несовершенство правового регулирования в российском трудовом законодательстве в последнее время порождает всё больше профсоюзов, контролируемых работодателями.

Описанная ситуация не единожды становилась предметом обсуждения между Федерацией профсоюзов работников морского транспорта, в которую входит ТПО «МТФ», и специалистов Федеральной службы по труду и занятости РФ, но решений со стороны уполномоченных ведомств не принималось. Поэтому профсоюзный комитет МТФ предлагает рассмотреть возможность усовершенствовать правовое регулирование представительства интересов работников в трудовых отношениях, а также привести трудовое законодательство к международным трудовым стандартам. Необходимо конкретизировать круг лиц, представляющих интересы работодателей по ч. 3 ст. 36 ТК РФ и раскрыть понятие «иных» представителей работников по ст. 31 ТК РФ и условия их образования. 



Николай Суханов (на фото слева) с моряками в офисе ДВРО РПСМ, Находка

МОРЯКАМ ВЕРНУЛИ ДЕНЬГИ

29 февраля 2016 года в Дальневосточную региональную организацию Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) обратились три члена экипажа теплохода «Crystal East» (флаг РФ, ИМО 9160308), судовладельцем которого является ООО «Находка-Портбункер», в связи с задолженностью компании по заработной плате в размере более 700 000 рублей.

По сообщению председателя ДВРО РПСМ Николая Суханова, матрос Виталий Моторин, вахтенный помощник Евгений Чернов и третий механик Николай Старинец были списаны с судна, которое работает в Персидском заливе, не получив зарплату за январь и половину февраля 2016 года.

История с судном компании «Находка-Портбункер» началась еще во время Недели действий, проходившей в портах Владивосток и Находка с 25 по 29 января 2016 года, когда Виталий Моторин, являющийся активным членом РПСМ, обратился в профсоюз с сообщением о том, что экипажу т/х «Crystal East» не платят заработную плату с октября по декабрь 2015 года. На тот момент сумма задолженности была равна 60 000 долларов США. После проведенных ДВРО РПСМ переговоров с руководством компании задолженность за 2015 год была выплачена в полном объеме.

После списания с судна в середине февраля 2016 года Евгению Чернову и Николаю Старинцу представители

компании сказали прийти через неделю, Виталию Моторину же сообщили, что деньги за январь и середину февраля он не получит, за то, что он обратился в профсоюз. Также ему запретили обращаться в компанию в дальнейшем. Однако Старинец и Чернов, прибыв через неделю, денег тоже не получили и даже не смогли выяснить, когда будет произведена выплата, после чего все трое решили обратиться в РПСМ.

Получив заявления моряков, адвокат ДВРО РПСМ Василий Савельев связался с компанией и предупредил их о том, что действия «Находка-Портбункер» неправомерны, заявления моряков будут переданы в транспортную прокуратуру и суд. Представители компании отреагировали быстро: буквально в течение двух часов моряки получили более 700 000 рублей в счет погашения задолженности.

Моряки высказали огромную благодарность Российскому профсоюзу моряков за оперативную помощь в решении наиболее важного вопроса, а вахтенный помощник Евгений Чернов и третий механик Николай Старинец пополнили ряды членов РПСМ.

Т/Х «STREAMLINE»: КОНФЛИКТ ИСЧЕРПАН

Азово-Донская территориальная организация РПСМ помогла шестерым морякам теплохода «Streamline» (флаг Коморских островов) погасить задолженность по зарплате.

Сумма задолженности составила около \$33 тыс. Для некоторых моряков


выплаты задержали за три месяца, для тех, кто сел на теплоход позже – за два месяца – январь, февраль и часть марта. При этом задержки касались, в основном, выплат по сверхурочным.

В профсоюз моряки обратились 12 марта, а уже через три дня благодаря переговорам председателя Совета Азово-Донской территориальной организации РПСМ Леонида Глушака с судовладельцем конфликт был улажен.

Владелец судна – компания «MD Shipping Co» уже попадала в список недобросовестных организаций. Летом 2013 года начался конфликт между работодателем и экипажем, который продлился почти год. В августе «Streamline» был арестован в порту Азов из-за задолженности по зарплате морякам. Суд наложил арест на теплоход, меру пресечения должны были снять только после погашения долгов перед моряками, а судовладелец задолжал экипажу ни много ни мало \$157 тысяч, около \$60 тысяч из которых все же были погашены.

После этого сторонам конфликта удалось прийти к мирному соглашению, согласно которому для снятия ареста судовладелец должен был выплатить еще одну часть долга, а остатки – после возобновления работы судна. Однако в нарушение договоренности, не заплатив ни копейки, теплоход покинул российский порт и еще долго не заходил в территориальные воды РФ.

Все это время «Streamline» находился вне российской юрисдикции. Ни у кого не было реальных рычагов влияния на судовладельца: Турция и Италия, где ходило судно, не признают судебных решений, вынесенных в РФ. Арестовать «Streamline» на территории другого государства было проблематично из-за того, что моряки списались с судна, а те, кто работал на нем, претензий к руководству не имели.

Однако теплоход все-таки вернулся в порт Азов, где его сразу арестовали. Компания пошла на контакт с РПСМ, который представлял интересы бывших членов экипажа «Streamline», и пообещала погасить долг всем морякам. Речь шла о сумме в \$92 тысячи. Это долг перед российскими и украинскими ребятами. В 2014 году – конфликт был исчерпан. 

БИОМЕТРИЧЕСКИЙ ШАБЛОН УЛМ БУДЕТ ИЗМЕНЕН

НА ЗАСЕДАНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ТРЕХСТОРОННЕГО МОРСКОГО КОМИТЕТА МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ) ПО РАССМОТРЕНИЮ ПОПРАВОК К ПРИЛОЖЕНИЯМ КОНВЕНЦИИ № 185 ОБ УДОСТОВЕРЕНИЯХ ЛИЧНОСТИ МОРЯКОВ (УЛМ), ПРОХОДИВШЕГО С 10 ПО 12 ФЕВРАЛЯ 2016 ГОДА В ЖЕНЕВЕ, БЫЛИ ПРИНЯТЫ ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ I КОНВЕНЦИИ № 185, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИЕ ИЗМЕНЕНИЕ БИОМЕТРИЧЕСКОГО ШАБЛОНА УЛМ.

Основное изменение заключается в том, что биометрический шаблон УЛМ содержал отпечатки пальцев в виде штрих-кода. Новый биометрический шаблон будет содержать зашифрованное изображение лица, записанное в бесконтактном чипе УЛМ.

Комитет отметил, что эта поправка была принята из-за того, что технология с использованием отпечатков пальцев, предусмотренная Конвенцией № 185, устарела.


Рассмотренные поправки подготовлены Международным бюро труда на основании предложений и рекомендаций трехсторонней группы экспертов, выработанных в феврале 2015 года с целью решения технических и административных проблем, возникших в ходе осуществления Конвенции № 185, и стимулирования более широкой ратификации Конвенции.

Данные поправки обоснованы необходимостью соответствия действующего документа требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) 9303, предусматривающего использование изображения лица в качестве биометрического признака и повсеместно применяемого в транспортных документах.

Внедрение данных изменений потребует технического и технологического обновления оборудования по выпуску УЛМ, а также считывающего оборудования в пунктах пропуска.

Планируется, что поправки вступят в силу через один год после принятия на Международной конференции труда, которая состоится в июне 2016 года. Участники заседания считают, что после вступления в силу поправок идентификация по УЛМ будет упрощена и документ получит повсеместное распространение. На сегодняшний день из 31 государства, ратифицировавшего Конвенцию № 185, всего лишь пять стран, включая Российскую Федерацию, выполнили все положения Конвенции полностью.

В связи с необходимостью поддержки существующей системы по выдаче УЛМ и с учетом применения принятых технологических и технических изменений, установлен переходный период в пять лет. Государства, ратифицировавшие Конвенцию до даты вступления поправок в силу, в том числе и Российская Федерация, могут после вступления поправок в силу в течение переходного периода продолжать выдавать УЛМ в соответствии с требованиями Конвенции в современной редакции.

По данным Росморречфлота, в России с 2010 по 2015 год было выдано более 200 тыс. УЛМ. Вступление в силу поправок или истечение переходного периода не затронет УЛМ, выданные российским морякам согласно предыдущим положениям, которые были в силе на тот момент. После окончания действия моряк может просто подать документы на получение УЛМ нового образца. 

СПРАВКА: Необходимость в УЛМ возникла после серии терактов 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки. Принимая во внимание необходимость схода на берег для работников судоходной отрасли, многие страны пришли к решению ужесточить требования для моряков при сходе с судна. Перед государствами-членами МОТ встала задача найти способ, дающий морякам возможность безвизового схода на территорию разных стран. В июне 2003 года на 91-ой сессии Генеральной конференции МОТ была принята Конвенция № 185, пересматривающая Конвенцию 1958 года об удостоверениях личности моряков, которая предусматривает введение государствами удостоверений личности моряков. Было решено, что этот документ должен содержать в себе биометрическую информацию об их владельцах. Российский профсоюз моряков принимал активное участие в работе Генеральной конференции МОТ, а также при разработке нового документа и соответствующих правовых актов совместно с Министерством транспорта Российской Федерации. Конвенция № 185 вступила в силу 9 февраля 2005 года, в России она была ратифицирована Федеральным законом 25 ноября 2006 г. N 194-ФЗ.



Основное изменение заключается в том, что биометрический шаблон УЛМ содержал отпечатки пальцев в виде штрих-кода. Новый биометрический шаблон будет содержать зашифрованное изображение лица, записанное в бесконтактном чипе УЛМ.

ЕКАТЕРИНА БАЛАБУХА: «БЕЗ МОРЯ МНЕ СТАНОВИТСЯ ПЛОХО»

КОГДА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА ИМ. АДМ. С. О. МАКАРОВА В 2008 ГОДУ ОТКРЫЛ НАБОР ДЕВУШЕК НА МЕСТА НА БЮДЖЕТНОЙ ОСНОВЕ НА ПЛАВАТЕЛЬНЫЕ СПЕЦИАЛЬНОСТИ, МНОГИЕ НЕ ВЕРИЛИ, ЧТО ОНИ СМОГУТ ДОБИТЬСЯ УСПЕХА И ПОСТРОИТЬ КАРЬЕРУ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ. ОДНАКО ЕКАТЕРИНА БАЛАБУХА ДОКАЗАЛА, ЧТО ЕСЛИ У ТЕБЯ ЕСТЬ ЦЕЛЬ, МОЖНО ПРЕОДОЛЕТЬ ЛЮБЫЕ ТРУДНОСТИ: В 24 ГОДА У НЕЕ ЗА ПЛЕЧАМИ СЕМИЛЕТНИЙ ОПЫТ ХОЖДЕНИЯ В РЕЙСЫ И ЗВАНИЕ ЧЕТВЕРТОГО ПОМОЩНИКА КАПИТАНА НА ГАЗОВОЗЕ «SIBUR VORONEZH» КОМПАНИИ «СОВКОМФЛОТ». НАРЯДУ С ДРУГИМИ ДЕВУШКАМИ НА ФЛОТЕ СВОИМ ПРИМЕРОМ ОНА ПОМОГАЕТ РАЗРУШИТЬ СТЕРЕОТИП О ТОМ, ЧТО ЖЕНЩИНАМ НЕ МЕСТО В МОРЕ И НА СУДНЕ.

Еще будучи маленькой девочкой, Екатерину Балабуху манило море. Ей пришлось пройти долгий и трудный путь, чтобы осуществить свою мечту и получить морскую профессию. А ведь препятствий она преодолела немало: Екатерина – одна из первых девушек, претендовавших на должность штурмана на морском судне. В 24 года она, 4-ый помощник капитана на «Sibur Voronezh», твердо уверена, что девушки могут преуспеть в любой профессии, если действительно этого захотят.

«Я родилась в Великом Новгороде. Мама была морячкой, отец – моряком. Получается, что жизнь моя зародилась на судне, но об этом я узнала лет в 13. Отец ушел, когда я была совсем маленькой, а мама все мое детство работала кондитером и виду не подавала, что когда-то ходила в море. В девятом классе подруга предложила мне пойти в наш городской Клуб юных моряков, но так как я в то время занималась греблей, то очень долго не соглашалась. Через какое то время ее уговоры подействовали, и тогда мама рассказала мне, что и она сама, и мой отец были напрямую связаны с морем, при этом добавила: «Ну, понятно в кого девочка пошла!».

Благодаря Клубу юных моряков (КЮМ или Морской центр капитана Варухина Н. Г. – прим. редакции), у детей в Великом Новгороде есть возможность участвовать в регатах и постигать азы морских профессий с малых лет. Обычно набор идет с 9 лет,



программа рассчитана на 5 лет. Катя училась меньше: с 2005 по 2008 год по программе «Судовождение».

Надежда Федотова, заместитель директора Морского центра, рассказывает:

– Ни одно мероприятие не проходило без Катиного участия. В академии она возглавляла Совет судоводительского отделения всех курсов. Наш КЮМ, как единственный представитель Международной ассоциации морских кадетов в России, проводил международные слеты на судне, и Катя была зачислена в команду как лучший курсант. Катя очень хорошо рисовала, ходила в художественную школу и поэтому представляла КЮМ на различных городских конкурсах. До сих пор в приемной директора висит её картина, нарисованная простым карандашом, где на фоне Кремля по реке идет наше учебное судно «Господин Великий Новгород». Николай Геннадьевич показывает картину гостям и с гордостью говорит, что автор – уже не просто юная морячка, как гласит надпись, а 4-й помощник капитана. Катя, когда приезжает в город, всегда приходит в КЮМ, встречается с юными моряками, вспоминает с директором походы на учебном

судне и рассказывает о своей работе. Такие личности, как Катя Балабуха, запоминаются на всю жизнь.

СУДЬБОНОСНЫЙ ВЫБОР

Балабуха с интересом обучалась морскому ремеслу, ходила на судах, принадлежащих КЮМу: пассажирском теплоходе «Господин Великий Новгород» и учебном судне «Михаил Балабан». В дальнейшем многие выпускники клуба продолжили свой профессиональный путь, поступив в высшие морские учебные заведения. Екатерина тоже отдала предпочтение морской специальности, хотя в свое время сомнения терзали и ее.

«Я до последнего не могла решить, куда же именно мне поступать. В детстве я занималась в художественной школе. К тому же меня тянуло изучать иностранные языки. Поэтому я колебалась между профессией переводчика и графического дизайнера. Но любовь к морю пересилила, во многом, благодаря КЮМу. Этот клуб изменил мою жизнь».

Основатель Клуба юных моряков Николай Геннадьевич Варухин сыграл не последнюю роль в Катином становлении и, видя ее рвение, поддерживал во всем. А когда она перешла в старшие классы, рекомендовал ее для посту-

пления в Государственный университет морского и речного флота имени адм. С. О. Макарова.

«Окончив школу, в 2008 году я подавала документы в Макаровку. По стечению обстоятельств я поступила на судомеханический факультет, но уже через год перевелась на родной судоводительский. Учиться было сложно, так как по складу ума я больше гуманитарий. Технические предметы мне давались с трудом. Но благодаря безграничному интересу и упорству, мне удалось разобраться в премудростях морского дела. Наш выпуск был в каком-то смысле экспериментальным. Впервые за всю историю Макаровки на судоводительский, судомеханический и электромеханический факультеты на бюджетные места были зачислены девушки. Вместе со мной на судоводителей учились еще три курсантки, среди них была и Ляна Митрофанова, с которой мы до сих пор поддерживаем связь».

ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ – ЛЕГКО В БОЮ

Поступив на общепринятую «мужскую» специальность, Екатерине пришлось на собственном опыте понять, что такое предвзятое отношение. Однако сложности в общении с преподавателями и сокурсниками возникали только на первых годах обучения.

– На первом, да и на втором курсе очень часто в свой адрес мы слышали вопросы «Что вы тут делаете? Что вы тут забыли?». Но когда ребята осознали, что мы пришли в Макаровку не просто так, что мы хотим получить достойное образование и нам это действительно интересно – отношение сразу изменилось в лучшую сторону, – говорит Балабуха. – Сильно эти вопросы меня не задевали, потому что я знала, куда шла, и заранее была готова к подобному. Куда сложнее было смириться с отношением преподавателей. Им было непривычно видеть девочек на таких специальностях, многие не могли с ходу перестроиться. Некоторые проверяли нас на прочность, пытались убедиться, что мы действительно хотим получить эту профессию и готовы к ней, другие же относились к нам спокойно и в какой-то степени равнодушно, мол,



Практика в КЮМе



Газовоз «Sibur Voronezh»: Первый рейс Катя Балабуха запомнит надолго.

вы все равно в море ходить не будете. Я помню, как наш преподаватель Сигида Владимир Иванович, который в итоге стал моим дипломным руководителем, спрашивал нас, девочек, на третьем курсе, будем ли мы ходить в море. Тогда только я одна дала положительный ответ. Из-за этого он относился ко мне намного строже, за что я ему сейчас очень благодарна.

ГРУЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Найти место для практики тоже оказалось нелегко. Петербургские компании не спешили брать на свои суда девушек, и уж тем более в качестве кадетов. Куда охотнее они предлагали им пойти на судно буфетчицей или поваром, если вообще рассматривали возможность взять молодых курсанток на практику. Но и с этими трудностями Екатерина справилась:

– Первыми отозвались «Совкомфлот», «Stena», «Афалина» и датская компания «Clipper», в которую я как раз и попала. Я всегда старалась выкладываться по максимуму, потому что на нас лежала большая ответственность. Мы

были одними из первых девушек, которые попали на флот, и именно по нам судили, стоит ли брать девушек на суда в дальнейшем.

Во время практики Катя ходила на двух судах – одно из них оказалось балкером, а второе причислялось к типу multipurpose. Потому и работа, которую она на них выполняла, хоть и казалась схожей, все же имела явные отличия.

– Работа на сухогрузах мне запомнилась, с одной стороны, пониманием и добрым отношением мужской части экипажа, а с другой – действительно тяжелым физическим трудом, – вспоминает Екатерина. – Первый рейс на балкере был в Аргентину, короткий переход. За это время мы с ребятами должны были замыть и покрасить пять трюмов от фосфата, потому что в Аргентине проводили очень жесткие проверки. Физически было тяжело – фосфат со стен отмывался плохо, оставлял белые разводы, приходилось вымывать все по несколько раз, но проверку мы прошли. На судне multipurpose работа была разнообразнее. Мы пришли на нем в США, выгрузили лопасти

для ветряных мельниц, загрузили зерно и пошли с ним в Либерию, а оттуда в Европу за другим грузом, который должны были доставить в Новую Зеландию и Австралию.

ЖЕНЩИНА НА СУДНЕ

Трудности с поиском судна для практики оказались лишь малой толикой тех испытаний, которые поджидали Екатерину. Ей нужно было влиться в коллектив, наладить отношения с экипажем и выполнять сложные задания наравне со всеми. Но Катя доказала, что трудолюбие и преданность делу окупаются сполна:

– Сложнее всего было крепить грузы – от контейнеров до самосвалов. Здесь все-таки нужна недюжая физическая сила. К тому же в море идет постоянная работа на палубе. Если требуется что-то помыть – это еще нетрудно, но вот когда, например, нужно ржавчину отбивать, то ты можешь просидеть с отбойным молотком часов восемь. При этом никакого особого отношения к тебе, как к хрупкой девушке, не будет. Наоборот, если покажешь свою слабость, тебе сразу поспешат напомнить,

что море – дело мужское. Но в общем отношение ко мне было хорошее. Старший комсостав видел, что я работаю наравне с ребятами, выкладываюсь на все сто процентов: после восьми часов работы на палубе я шла на мостик изучать штурманское дело. Потому и предвзято относиться ко мне причин не было. С тех самых пор я считаю, что нельзя показывать, что ты – слабая. Эта профессия учит в какой-то степени быть сильной. Поэтому после рейса я с головой ухожу в чисто женские радости: макияж, маникюр. Всех этих вещей на судне быть не должно, но при этом если ты действительно отдаешься работе, то даже и не замечаешь их отсутствия в своей жизни.

БОЛЬШОЕ ПЛАВАНИЕ

Получив диплом об окончании ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова и отработав в «Clirreg» два контракта: первый – во время учебы, а второй – после окончания университета, Екатерина планировала остаться в компании, но судьба сложилась иначе: судовладелец разом продал восемь судов, что неизбежно привело к сокращениям. Для тех, кто ходил на судах кадетами, карьерный рост был невозможен.

– После очередного рейса я решила найти компанию, в которую было возможно устроиться штурманом. Так как до этого я работала на сухогрузах, то и компании я искала соответствующие, но везде мне отказывали. Когда я уже совсем отчаялась, мои знакомые офицеры из Макаровки посоветовали обратиться в «Совкомфлот», – рассказывает Катя. – Поначалу я эту идею отметала, поскольку опыта работы на танкерах и газовозах у меня не было, а флот компании состоит именно из них. Но в итоге я решила попробовать. Когда обратилась к Зайцу Николаю Георгиевичу, который присутствовал на защите наших дипломных работ, он сказал: «Ну, наконец-то ты пришла!». Хочется сказать ему огромное спасибо: несмотря на то, что я девушка, и отсутствие у меня должного опыта, он согласился взять меня четвертым помощником в «Совкомфлот» на судно «Sibur Voronezh».

Первый рейс вместе с «Совкомфлотом» Катя запомнит надолго. Несмотря

на то, что компания предоставила экипажу отличные условия труда, в виду своей неопытности девушка испытывала трудности:

– Первый контракт на газовозе «Sibur Voronezh» оказался для меня самым непростым. У меня не было опыта в должности, не было опыта на этом типе судна. Не было и опыта в этой компании с их документами, ведь в разных организациях программы и документы сильно отличаются друг от друга. После завершения контракта я была сильно вымотана, порой меня даже посещали мысли о том, что я больше не хочу ходить в море. Но благодаря моральной поддержке членов экипажа – с некоторыми я до сих пор поддерживаю теплые дружеские отношения – я не бросила свою мечту.

Они, видя мое убитое состояние, всегда находили нужные слова, чтобы заставить меня улыбнуться. И я пережила этот период. В следующем рейсе капитаном судна был Дроздов Александр Михайлович, который воспринял меня, как дочь. Это человек, действительно хорошо относится к своим штурманам, всегда умеет найти правильные слова и поддержать в нужный момент. С таким капитаном, как он, работа становится в радость.

ПОД КРЫЛОМ «СОВКОМФЛОТА»

Уже имея опыт за плечами, походив на судах разного типа, Екатерина может адекватно оценить условия ра-



Екатерина Балабуха: «Одно я знаю точно – с морем я не расстанусь. У меня морская болезнь «наоборот» – мне становится плохо без моря».

боты и проживания на газовозе «Sibur Voronezh», начиная с зарплаты и заканчивая комфортностью каюты:

– Зарплата на сухогрузах и газовозах отличается разительно, и сравнивать эти два типа судов нет никакого смысла. Безусловно, радует и то, что у нас заключен коллективный договор с Российским профсоюзом моряков. На нашем газовозе он находится в свободном доступе – каждый член экипажа может его просмотреть в любое время. Условия же на судне во многом зависят от капитана, от повара, если речь идет о питании. Здесь, на «Sibur Voronezh», питание у нас отменное, каюты – комфортные, со связью тоже проблем нет – всегда есть возможность общаться с родными и близкими. Кроме того, родственники могут посещать нас прямо на судне. Чтобы не раскисать и поддерживать себя в форме, можно ходить в спортзал, но скажу честно, у меня на него сил практически не остается. Работа ответственная и может занимать много времени: вахта плавно перетекает в швартовку и обратно, к тому же нельзя забывать про другие свои обязанности. На больших судах в этом плане проще, потому что переходы занимают больше времени, особенно океанские, благодаря чему и не возникает этого рабочего режима «non-stop». Мы же ходим только по Европе, и у нас в неделю может быть по три порта.

Став четвертым помощником капитана на газовозе «Sibur Voronezh», Кате Балабуха было важно выстроить хорошие отношения с членами экипажа. Сделать ей это удалось достаточно быстро, но и тут без подвохов не обошлось:

– Зависти, как таковой, со стороны экипажа никогда не было. Скорее, это мне было тяжело переступить через свои внутренние барьеры, ведь получается, что я команду матросами, которые хорошо, если только в два раза старше меня. Здесь, как и в других аспектах этой работы, нужно показать, что ты не тряпка, и что ты действительно разбираешься в своем деле, заслужить уважение. Пару раз, правда, приходилось срывать и разговаривать с ребятами «по-мужски», потому что по-другому они не понимали, но в общем, проблем никаких нет. Иногда сложнее

получить долю понимания от жен и девушек моряков, с которыми я работаю: некоторые из них считают, что во флот я пошла исключительно ради того, чтобы найти себе мужа. Такие люди всегда были, есть и будут, с этим ничего не поделаешь.

ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ МНЕНИЕ

Екатерина Балабуха ходит на судах, включая практику, уже 7 лет и может смело утверждать, что на окончании учебного заведения и получении диплома процесс обучения не заканчивается. Как раз наоборот – наиболее ценные знания моряки чаще всего получают именно во время своих первых рейсов.

– Ситуация связана с нехваткой практических знаний. Макаровка дает качественное, хорошее образование, но каким-то вещам приходится доучиваться прямо на судне, во время рейса, тратя на это время комсостава. Нам хотелось узнать больше о тонкостях и специфике работы на разных видах судов, о типах грузов, обеспечении безопасности и прочих вещах до того, как мы отправились в первый рейс. Выпускникам ГУМРФ было бы намного проще определиться с выбором типа судна для начала своей карьеры, если бы они обладали более конкретными знаниями. Безусловно, нам давали эту информацию, но не совсем в том объеме, который в итоге потребовался, – считает Екатерина.

– Пока что я просто планирую и дальше ходить в море. Любому человеку хочется занять наивысшую должность в рамках своей профессии, добраться до пика. Но это такая большая ответственность, мне явно нужно еще поднабраться опыта. Одно я знаю точно – с морем я не расстанусь. У меня морская болезнь «наоборот» – мне становится плохо без моря. А всем девушкам, которые решат связать свою жизнь с флотом, могу сказать следующее: будьте готовыми к тяжелым физическим нагрузкам, долгим расставаниям с родными и близкими. Но если вы почувствуете, что это действительно дело вашей жизни – вам будут нипочём все эти трудности. От моря вы уже не откажетесь, – уверена Катя. 🚢



«В МОРЕ ИДЕТ ПОСТОЯННАЯ РАБОТА НА ПАЛУБЕ. ЕСЛИ ТРЕБУЕТСЯ ЧТО-ТО ПОМЫТЬ – ЭТО ЕЩЕ НЕТРУДНО, НО ВОТ КОГДА, НАПРИМЕР, НУЖНО РЖАВЧИНУ ОТБИВАТЬ, ТО ТЫ МОЖЕШЬ ПРОСИДЕТЬ С ОТБойНЫМ МОЛОТКОМ ЧАСОВ ВОСЕМЬ. ПРИ ЭТОМ НИКАКОГО ОСОБОГО ОТНОШЕНИЯ К ТЕБЕ, КАК К ХРУПКОЙ ДЕВУШКЕ, НЕ БУДЕТ. НАОБОРОТ, ЕСЛИ ПОКАЖЕШЬ СВОЮ СЛАБОСТЬ, ТЕБЕ СРАЗУ ПОСПЕШАТ НАПОМНИТЬ, ЧТО МОРЕ – ДЕЛО МУЖСКОЕ».



Светлана Медведева

ЗАПРЕТ НА ПРОФЕССИЮ НАРУШАЕТ ПРИНЦИП РАВЕНСТВА

КОМИТЕТ ПО ЛИКВИДАЦИИ ДИСКРИМИНАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ЖЕНЩИН ООН (КЛДЖ ООН) ПРИЗНАЛ СУЩЕСТВОВАНИЕ ЗАПРЕЩЕННЫХ ПРОФЕССИЙ ДЛЯ ЖЕНЩИН НАРУШЕНИЕМ ПРИНЦИПА РАВЕНСТВА ПОЛОВ. ТАКОЕ РЕШЕНИЕ ВЫНЕСЛИ ЧЛЕНЫ КЛДЖ ООН НА 63-Й СЕССИИ КОМИТЕТА, ПРОХОДИВШЕЙ С 15 ФЕВРАЛЯ ПО 4 МАРТА 2016 ГОДА В ЖЕНЕВЕ, ШВЕЙЦАРИЯ. ОНО СТАЛО ПЕРВЫМ ПРИЗНАНИЕМ НАРУШЕНИЯ ПРАВ ЖЕНЩИН В РОССИИ В РАМКАХ ПРОТОКОЛА, ПОЗВОЛЯЮЩЕГО ПОДАВАТЬ ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ЖАЛОБЫ В КОМИТЕТ ПО ЛИКВИДАЦИИ ДИСКРИМИНАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ЖЕНЩИН.

Морячка Светлана Медведева в конце 2013 года обратилась в Комитет по ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин при ООН с жалобой на нарушение своих прав из-за отказа Самарского речного пассажирского предприятия (СРПП) в трудоустройстве на речное судно по причине принадлежности к женскому полу. Руководство предприятия сослалось на постановление Правительства РФ от 25 февраля 2000 года № 162 «Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин».

В 2005 году Медведева закончила Самарский речной техникум по специальности «судовождение на ВВП и в прибрежном плавании» с присвоением квалификации «техник-судоводитель». И хотя полученное образование разрешает ей претендовать на должность моториста-рулевого, работать по специальности ее не взяли. При этом учебную практику она проходила в СРПП. После окончания учебы Медведева устроилась

береговым матросом в ОАО «Волжское нефтеналивное пароходство „Волготанкер“» (ОАО ВВП «Волготанкер»), где девушке пообещали, что со временем она может стать третьим штурманом на судне, но обещание не сдержали.

— После учебы на командную должность на суда речного флота нигде не брали, только матросом. При этом матросом, согласно тому же постановлению, женщинам работать тоже нельзя. Пришлось работать маляром, — рассказывает Светлана Медведева.

После рождения детей и декретного отпуска она попыталась устроиться в СРПП на теплоход «Ом-338». Капитан 1-й группы, кем является Медведева, может работать на судах мощностью 330 кВт (450 л.с.). Это серии теплоходов типа Москва, Ом, МО, Ярославец и т. д. Но ей вновь отказали, сославшись на Постановление РФ № 162. **В итоге сложилась противоречивая ситуация, при которой учиться на эти специальности девушек берут, а работать запрещают.**

Решив бороться за свои права, Светлана обратилась в интернет-приемную Президента, откуда ее обращение ушло

в Роструд. В Минтруде РФ ей разъяснили, что женщина может быть принята на работу, включенную в перечень вредных, при условии, что работодатель создаст безопасные условия труда, подтвержденные аттестацией рабочих мест. Медведева подала жалобу в суд с целью обязать СРПП создать необходимые для женщин условия труда. Но районный и областной суды встали на сторону работодателя и в прошении отказали.


В 2013 году Светлана Медведева решила подать жалобу в КЛДЖ ООН, и наконец в марте 2016 года ее дело было рассмотрено. Члены КЛДЖ ООН приняли сторону Светланы и дали ряд рекомендаций правительству Российской Федерации, как государству — члену ООН:

предоставить С. Медведевой соответствующее возмещение и адекватную компенсацию, соразмерную с серьезностью нарушения ее прав, а также облегчить доступ к рабочим местам, на которые она имеет квалификацию.


Пересмотреть и внести поправки в ст. 253 ТК РФ. Периодически пересматривать и вносить изменения в список запрещенных профессий, обозначенных Постановлением № 162, чтобы ограничения, применяемые к женщинам, были направлены строго на охрану материнства в буквальном смысле: компании предоставляли особые условия для беременных женщин и кормящих матерей, не препятствовали доступу женщин к рабочим местам и не основывались на гендерных стереотипах при определении размера заработной платы.

После сокращения перечня запрещенных профессий поощрять и облегчать доступ женщин к открывшимся для них вакансиям.

В решении КЛДЖ также отмечается, что существование запрещенных профессий для женщин нарушает принцип равенства полов, гарантированный Конвенцией о ликвидации дискриминации в отношении женщин и Конституцией РФ.

— Со мной связался Дмитрий Бартев и сообщил, что Комитет ООН встал на мою сторону. Мы пока что находимся в ожидании: к сожалению, в нашей стране выполняется не все, что декларируется ООН. Закон пока еще не поменяли и нужно посмотреть на реакцию правительства, — говорит Светлана Медведева. 

ФИТНЕС НА БОРТУ, ИЛИ КАК МОРЯКУ СОХРАНИТЬ ЗДОРОВЬЕ



ТОМУ, КТО РЕШИЛ ПОСВЯТИТЬ СЕБЯ МОРЕПЛАВАНИЮ, НЕОБХОДИМО ПОСТОЯННО ДЕРЖАТЬСЯ СЕБЯ В ФОРМЕ, ВЕДЬ ДАЖЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА БЕЗ ПРОХОЖДЕНИЯ МЕДКОМИССИИ НЕ ПОЛУЧИТЬ. НЕСМОТЯ НА ТО, ЧТО МОРЯКИ ПРОХОДЯТ СТРОГУЮ МЕДКОМИССИЮ ПЕРЕД ТЕМ, КАК ПОПАСТЬ НА СУДНО, ЭТО НЕ ЗАЩИЩАЕТ ИХ ОТ РИСКОВ, КОТОРЫМ ОНИ ПОДВЕРГАЮТСЯ В МОРЕ. СИТУАЦИЯ УСЛОЖНЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕМ НА БОРТУ ВРАЧА. ОСОБЕННОСТЬ ОТРАСЛИ ПОДРАЗУМЕВАЕТ НЕ ТОЛЬКО РИСК ПОЛУЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ТРАВМУ, НО И УГРОЗУ БОЛЕЗНЕЙ, НЕИЗБЕЖНО СОПУТСТВУЮЩИХ ПРОФЕССИИ МОРЯКА. ПРИЧИНЫ НЕДУГОВ МОГУТ БЫТЬ САМЫМИ РАЗНЫМИ – ЭТО ДЛИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ, РАБОТА В УСЛОВИЯХ ШУМА И ВИБРАЦИИ, ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЕ ИЗЛУЧЕНИЯ, СМЕНА КЛИМАТИЧЕСКИХ И ЧАСОВЫХ ПОЯСОВ, ОТОРВАННОСТЬ ОТ СЕМЬИ, СТРЕССЫ ПРИ ПРОХОДЕ ПИРАТООПАСНЫХ ЗОН И Т.Д.



КТО НЕ РИСКУЕТ, ТОТ НЕ РАБОТАЕТ В МОРЕ

Статистика показывает, что здоровье моряков чаще страдает именно от заболеваний, чем от производственных травм. Исследования на эту тему среди 3921 моряков между 2008 и 2011 годами проводили сотрудники Йельской школы медицины из Нью-Хэвена, Коннектикут. Результаты показали, что случаи заболевания среди моряков гораздо более распространены (70,5%), нежели травмы (29,5%). Неработоспособность, сопровождающая болезнь в 54,3% случаев, чаще всего вызвана гастроэнтеритом, дерматологическими и респираторными заболеваниями. На риск возникновения заболевания влияют такие факторы, как возраст, должность на судне, условия рабочего места. Целью подобных исследований, как отмечают авторы, является выработка превентивных мер, которые помогут в будущем снизить риск возникновения болезни или получения травм.

Согласно статистике, случаев серьёзных заболеваний среди плавсостава гораздо меньше. Стоит отметить, что работы в этом направлении публикуются редко, поэтому мы приводим масштабные исследования 1998 года. В этой работе для Международного исследовательского центра мореплавателей доктор Викраматилэйк анализирует заболеваемость малярией и гепатитом и приходит к выводу, что случаи этих болезней среди моряков крайне скудны. Так, среди датских моряков с 1986 по 1993 годы было выявлено всего 25 случаев малярии и 12 случаев гепатита А. Исследования среди скандинавских моряков показали, что чаще гепатитом А болеют люди в возрасте от 50 до 59 лет. Чуть меньше подвержена риску группа людей в возрасте от 60 до 69 лет. Примерно такой же показатель у 40-летних испытуемых. Моряки моложе 40 лет почти не показали случаев выявления заболевания. Напротив, гепатитом В чаще болеют как раз молодые – в возрасте от 20 до 29 лет. При этом если сравнивать число инфицированных среди военных и коммерческих судов, то частота заболевания первой

группы в три раза выше – 31%, в то время как мореплаватели коммерческих рейсов подвержены вирусу только в 13% случаев.

Как отметила доктор, риски, связанные со здоровьем, – часть работы моряков. Тяжёлые случаи вылечить без профессиональной помощи нельзя, но предотвратить некоторые заболевания можно и самому: достаточно силы воли и регулярности в следовании простым правилам.

У КОГО ЧТО БОЛИТ

Список профессиональных заболеваний моряков довольно внушителен. Здесь свою роль играет оборудование, с которым работает персонал. Так, современные двигатели при работе могут производить уровень шума до 120-150 дБ при уровне бытового шума в 45-60 дБ. В результате такого воздействия на слуховой аппарат возникает повреждение кохлеарного нерва, что приводит к тугоухости и ишемической болезни сердца. Через 10 лет работы в таких условиях потеря слуха может составлять в среднем от 10 до 55%. От акустических колебаний страдают также нервная, сердечно-сосудистая, дыхательная, иммунная системы, что в конечном счёте наносит удар всему организму.

Кроме того, судовое оборудование (например, главный двигатель или вспомогательные механизмы), которым управляют моряки, может стать причиной синдрома так называемой вибрационной болезни. Симптомами являются покалывание в пальцах, боли в предплечьях и запястьях. Болезнь может осложниться недомоганием сердечной мышцы, пищеварительной и нервной систем.

В последние годы возросло число моряков, страдающих раковыми поражениями. Наиболее распространённые типы – рак лёгких и почек, лейкомия и лимфома. Одной из причин является оборудование судов, излучающее мощные электромагнитные лучи. Они негативно воздействуют на эндокринную, иммунную и репродуктивную системы, зрение, обостряют уже имеющиеся хронические патологические процессы в организме. Те, кто работает с нефтью,

химическими материалами, подвержены раку мозга и лейкемии.

Моряк, работающий в самых дальних уголках планеты, может прийти к мысли о наличии у него, прежде всего, экзотических заболеваний. Конечно, моряки, несмотря на прививки, не застрахованы от эпидемий и пандемий, вроде холеры, малярии, туберкулёза, жёлтой лихорадки и особенно вспышек новых инфекций. Но такие случаи встречаются гораздо реже, чем более простые бытовые заболевания.

Как показывают исследования, самые распространённые болезни среди командного состава – это болезни органов дыхания (ОРВИ, грипп, бронхит, пневмония). Из заболеваний желудочно-кишечного тракта – язвенная болезнь желудка и двенадцатиперстной кишки (у людей после 30 лет) и гастрит (в основном, им страдают молодые).

Заболевания разнятся не только в зависимости от возраста, но и от ранга. Так, у судомехаников чаще встречаются болезни органов кровообращения: ишемическая болезнь сердца, у судоводителей – варикозное расширение вен, поскольку они вынуждены долго стоять, капитаны чаще истощают нервную систему.

Наследственность, возраст, нездоровый образ жизни и тяжёлые условия труда могут спровоцировать появление сердечно-сосудистых заболеваний.

Одной из самых распространённых угроз для плавсостава остаётся гипертония. Она может стать результатом постоянного стресса, курения, отсутствия физических нагрузок. Заболевание может привести к почечной недостаточности и сердечным приступам.

ПРОЩЕ ПРЕДОТВРАТИТЬ, ЧЕМ ЛЕЧИТЬ

Повышает риск возникновения этих недугов ожирение, которое, как правило, заболеванием не считают. Его причинами могут стать неправильное питание, нарушение обмена веществ, гиподинамия, нервно-психическое перенапряжение, перемена климатографических условий.

Здоровое питание и образ жизни, регулярная физическая активность помогут предотвратить появление как

гипертонии, так и других сердечно-сосудистых заболеваний. Регулярные упражнения и растяжка также хороши в борьбе с нарушениями опорно-двигательного аппарата. С этим недугом можно столкнуться при подъёме тяжёлых грузов или резком движении.

Учитывая всё это, специалисты рекомендуют для профилактики тяжёлых заболеваний, к примеру, органов пищеварения, обследоваться у специалистов до и после рейса. Полезным было бы также проходить курс реабилитационных мероприятий. Это могут быть физиопроцедуры, курс массажа, отдых в санатории, курс витаминов, прописанный после консультации с врачом.

Однако можно попытаться и не доводить дело до врачей. Как говорится, проще предотвратить, чем лечить.

ЯЗЫКОМ СТАТИСТИКИ

Согласно данным Международной федерации транспортных работников, заболевания сердца и сосудов положили конец карьерам многих моряков. Для того чтобы предотвратить наиболее распространённые «морские» недуги, достаточно поддерживать себя в форме. Упражнения способны не только укрепить сердечно-сосудистую

и нервную системы, но и стать профилактикой гипертонии и ожирения.

Последнее с каждым годом становится всё большим поводом для беспокойства судоходных компаний. Не секрет, что люди с излишним весом склонны к сердечно-сосудистым заболеваниям. Норвежские судовладельцы уже отказываются брать на работу людей, страдающих ожирением. Сотрудники Клуба взаимного страхования (P&I) и вовсе рекомендуют признать моряков с индексом массы тела (ИМТ) 33 и выше непригодными для работы.

По утверждению медицинских работников, иностранные работодатели просят в обязательном порядке указывать рост и вес моряка в его медицинской карте. Высчитав индекс массы тела, на основании полученного показателя судовладельцы решают, брать его на работу или нет.

В 2010 году, по данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), 57% мужчин в Норвегии (со средним показателем ИМТ 26,2) и 55% датчан (с показателем ИМТ 25,7) имели избыточный вес или страдали ожирением, в то время как полных мужчин среди индусов и филиппинцев – двух главных

поставщиков рабочей силы на суда – оказалось всего 20% и 22% соответственно.

От избыточного веса страдает 71% мужского населения Дании, при этом ожирение распространено именно среди представителей офицерского плавсостава от 45 до 64 лет. Даже более половины датских кадетов – 53% – имеют избыточный вес.

Что касается России, то по данным исследований 2014 года, наша страна занимает четвёртое место в мире по числу людей, страдающих лишним весом. Число людей с ожирением в мире возросло с 857 миллионов человек в 1980 году до 2,1 миллиарда в 2013 году.

ТРЕНИРУЙСЯ НА БОРТУ

Для борьбы с избыточным весом и профилактики серьёзных заболеваний правительство Норвегии совместно с Международной сетью социального обеспечения и помощи морякам (ISWAN) разработали проект Trainig on Board. Проект предлагает бесплатную программу по мотивации к здоровому образу жизни. Помимо тренировок на различные группы мышц, сайт проекта содержит полезные советы по питанию, подробно рассказывает, чем можно заменить вредные



продукты, например, избыточную добавку соли в пищу. Там же моряки могут найти медицинскую информацию о пользе различных групп витаминов, информацию о диабете – как предотвратить его и чем он может быть вызван, информацию о вреде и пользе кофеина, многие другие полезные советы для поддержания здорового образа жизни.

Интересно, что на сайте представлены комплексы упражнений,

самого разного уровня, для многих из них не требуется дополнительного оборудования, кроме, разве что, стены. Также на сайте можно найти руководство о разных способах тренировки – силовой и интервальной. Так что в зависимости от проблемы можно подобрать себе комплекс и узнать, как лучше его выполнять.

Проект позволяет вести своеобразный «бортовой журнал» тренировок. По прошествии какого-то времени, скажем, месяца, на сайте наглядно будет виден прогресс. Более того, зарегистрировавшись на сайте и указав название судоходной компании, можно соревноваться между командами различных судов, так как за каждую вашу тренировку вам начисляются очки. Можно разбиться на команды и внутри коллектива и соревноваться между собой. Измерять результаты можно с помощью специального фитнес-калькулятора, который есть на сайте. При желании, всегда можно похвастаться достижениями в социальных сетях.

Комплексы помогут моряку поддерживать себя в форме, а значит, избежать ожирения и снизить угрозу развития гипертонии и сердечно-сосудистых заболеваний. Интервальные тренировки помогут укрепить сердечную мышцу. Проект также предлагает различные варианты растяжки. Выполнение такой разминки перед физическими нагрузками поможет снизить риск получения травмы и нарушения опорно-двигательного аппарата.

СПОРТ ПОКАЗАН ВСЕМ

Как утверждают специалисты, сегодня не каждое судно оборудовано собственной спорткаютой, несмотря на то, что физические упражнения, за редким исключением, показаны абсолютно всем.

Если вдруг специального оборудования не оказалось, можно использовать подручные средства.

Упражнения не требуют большого пространства вокруг: приседать, отжиматься и подтягиваться можно в своей каюте.



Александр Кесарев с «Тимофея Гуженко» призывает не недооценивать силу бани. «Вот мне почти шестьдесят, а я хожу в бассейн, в баню. На судне боцману хватает нагрузки – работа такая, что никакой фитнес не нужен. А если вдруг что – банька всё лечит».

Там же можно выполнять упражнения на полу и у стены. Если требуется нагрузка, можно использовать консервные банки или бутылки с водой. Некоторые упражнения можно выполнять в паре.

Прогулки и ходьба по трапам и наружной палубе полезны сами по себе – чем их больше, тем крепче сердце, а длительные занятия помогают укрепить нервную систему. Кардиотренировкам уделено отдельное внимание. Проект подскажет, сколько нужно проходить, пробегать или преодолевать лестниц.

До того, как суда оснастили специальными спорткаютами, моряки справлялись собственными силами. Главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков (РПСМ) Евгений Хижняк рассказал, как раньше моряки поддерживали себя в форме: «Когда я был младшим механиком в плавсоставе, спорткают не было. Энтузиасты сооружали в закрытой от волн части палубы турники, делали брусья,

притаскивали на борт маты и даже занимались боксом. Лично я после вахты при нормальной погоде накручивал на палубе и по трапам полтора часа по свежему воздуху. За границей мы обычно ходили в город по трое. Я брал у агента план города и смотрел, где есть парки, и мы ходили гулять туда. Всё-таки по палубе много не походишь, поэтому старались нагуляться на земле. Это потом уже специально стали выделять спортивные каюты».

Главный техинспектор отметил, что редко встречает среди российских экипажей моряков с повышенным индексом массы тела.

Старший механик танкера «Тимофей Гуженко» Михаил Долгов рассказал, что у них на судне в спорткаюту подчас не попасть – желающие позаниматься есть всегда, а помещение небольшое. «Некоторые даже ночью после вахты идут тренироваться. Но, конечно, не все: у половины экипажа и без того много физической работы». Что касается питания, то тут всё в порядке: «Пи-

тание разнообразное, с ним проблем нет. Иногда после приёма пищи даже остаётся еда», говорит стармех.

БАНЬКА ВСЕ ЛЕЧИТ

Действительно, некоторые отказываются от ужина или не съедают его целиком, чтобы поддержать форму. Так поступает, например, 23-летний моторист Руслан Костюк с «Тимофея Гуженко»: «Как это у меня происходит: поработал, отдохнул, потом иду в спорткаюту на беговую дорожку или велосипед. От ужина отказываюсь частично, чтобы быть в форме».

Действительно, сбалансированное питание, где преобладают углеводы, а содержание жирной и жареной пищи сведено к минимуму, помогает поддерживать себя в форме. По возможности нужно есть свежие овощи и фрукты каждый день, избегать избытка сладкого, солёного, пить больше воды.

Помочь своему здоровью можно, отказавшись от курения. Эта вредная привычка повышает риск получения рака, ишемической болезни сердца, вызывает хронический бронхит и эмфизему легких, ведет к болезням сосудов ног и способствует различным онкологическим заболеваниям.

Боцман Александр Кесарев с «Тимофея Гуженко» призывает не недооценивать силу бани: «Вот мне почти шестьдесят, а я хожу в бассейн, в баню. На судне боцману хватает нагрузки – работа такая, что никакой фитнес не нужен. А если вдруг что – банька всё лечит».

Если у боцмана хватает физической нагрузки, то, как замечает Евгений Хижняк, некоторые в плавсоставе подвержены эмоциональной нагрузке: «У старшего механика сильная эмоциональная напряжённость. Нужно и к ним присматриваться, ведь важно не только физическое, но и психологическое здоровье человека».

Евгений Хижняк советует морякам заниматься не только во время плавания, но и в отпуске «не валяться на диване», а посещать бассейн или спортзал – тем более что профсоюз частично оплачивает посещение спорткомплексов. Как говорил Сократ, здоровье – это ещё не все, но без здоровья всё – ничто. 📌

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ: МОРЕХОДНЫЕ УЧИЛИЩА

ИСТОРИЯ МОРЕХОДСТВА УХОДИТ СВОИМИ КОРНЯМИ ВГЛУБЬ ВЕКОВ. А СПОРЫ ВОКРУГ ИСТОКОВ МОРЕПЛАВАНИЯ НА РУСИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ И ПО СЕЙ ДЕНЬ, ПОСКОЛЬКУ ДОСТОВЕРНЫХ СВЕДЕНИЙ О СТАНОВЛЕНИИ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ В ДОПЕТРОВСКУЮ ЭПОХУ НЕТ. ИМЕННО ПОЭТОМУ ПЕРВОНАЧАЛЬНЫМ ЭТАПОМ РАЗВИТИЯ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ СЧИТАЕТСЯ XIX – ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XX ВЕКА. «МПВ» СВЯЗАЛСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ В ВОПРОСАХ ИСТОРИИ ТОРГОВОГО ФЛОТА ВРЕМЕН РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ, КАНДИДАТОМ ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК И СТАРШИМ ПРЕПОДАВАТЕЛЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЕДАГОГИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ИМ. А. И. ГЕРЦЕНА ЗУЕВЫМ АНДРЕЕМ ВЯЧЕСЛАВОВИЧЕМ, КОТОРЫЙ ПРЕДОСТАВИЛ СВОИ ТЕКСТЫ ДЛЯ СЕРИИ ПУБЛИКАЦИЙ О ТОРГОВОМ ФЛОТЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ.

Процветание любой отрасли напрямую зависит от квалификации ее специалистов. В начале XIX века вопрос об учреждении не существовавших до того училищ, способных подготовить моряков торгового флота, стал весьма явным. Первой попыткой создания таких учебных заведений можно считать открытие Санкт-Петербургского водоходного училища в 1786 году. Оно предполагало весьма широкую программу преподавания. В училище проходило изучение таких предметов, как география, морские карты, геометрия, тригонометрия плоская и сферическая, навигация, астрономия, краткие понятия о морском праве, бухгалтерия, немецкий и английский языки. Тридцать воспитанников было определено содержать за казенный счет с тем, чтобы «завести со временем своих учителей в училище».

Само училище просуществовало около десяти лет. В 1797 году вышло распоряжение, «чтобы в школу учеников более не принимать, а остальных распределить по способностям в канцелярское звание и в звание учителя народных школ».

В 1808 году высочайшим рескриптом на имя министра коммерции графа Румянцева в Санкт-Петербурге при городской верфи была вновь учреждена мореплавательная школа с судостроительным отделением. По первоначальному штату верфи 1784 года при ней полагалось иметь шесть корабельных учеников, но обучение их не было «прочно поставлено». Как раз для упомянутых учеников и было создано небольшое судостроительное училище, но с тем, чтобы купеческие дети «могли почерпать в нем нужные для себя науки».

Кроме шести казенных пансионеров в школе было открыто до 20 вакансий для приема купеческих детей, с платой по 100 рублей в год. На содержание школы выделялось ежегодно 2911 рублей. В курс обучения входили следующие предметы: арифметика, геометрия, тригонометрия и прочие науки, необходимые для постройки и эксплуатации военных и коммерческих судов, языки французский и английский, гражданская архитектура, рисование, право и чистописание. В действительности деятельность школы была весьма ограниченной и по недостатку средств постепенно приходила в упадок. Впоследствии, в 1827 году, по сведениям, собранным департаментом мануфактур, оказалось, что школа «не давала надлежащего образования и не имеет определенного постановления». Штатных учеников было только шесть, однако долгое время они оставались без практики. В столь же неудовлетворительном состоянии находилась шкиперская и штурманская часть, и в 20-х годах XIX века школа почти прекратила свое существование.

НА ПОРЯДОК ЛУЧШЕ

В 1829 году, по всеподданнейшему докладу министра финансов графа Канкрин, вместо прежней судостроительной школы было учреждено училище торгового мореплавания. В нем предполагалось содержать 32 казенных воспитанника. Набираться они должны были преимущественно из главных портовых городов России. Курс обучения продолжался в течение четырех лет. Программа преподавания включала в себя: закон божий, арифметику, геометрию, корабельную архитектуру, тригонометрию плоскую и сферическую, навига-

цию, астрономию, лоцию, лесоводство, языки русский, английский, немецкий и французский, чистописание, рисование, географию и историю.

Для практического обучения мореплаванию лучших воспитанников по окончании курса отправляли на флотские корабли «в дальние воюжи» на два года, а прочих воспитанников – на купеческие суда.

В 1831 году училищу было разрешено построить модель двухмачтового судна с полным вооружением и парусами для практических занятий воспитанников. В следующем году для упражнения учащихся в плавании было выстроено судно «Граф Канкрин». В этом же году училище получило свое дальнейшее развитие: при нем появилась мастерская для приготовления корабельных моделей.

КРОНШТАДТСКАЯ РОТА

Из ведения министерства финансов в ведение морского министерства училище передали в 1848 году с последующим его преобразованием в Кронштадтскую роту торгового мореплавания при первом учебном морском экипаже.

Прежнее положение об училище осталось в силе, причем помимо 32 казенных воспитанников допускалось принятие еще 20 частных пансионеров. Программы специальных морских наук и теоретических занятий были скорректированы. В частности, по кораблестроению готовились из каждого выпуска один или два воспитанника. С этой целью они по окончании курса оставлялись еще на один год при верфях морского ведомства. В 1854 году рота была присоединена к штурманскому училищу.

Рота торгового мореплавания комплектовалась детьми купцов и мещан в возрасте 12-17 лет, умеющими читать и писать и знающими четыре правила арифметики. По своей малочисленности она была разделена на два отделения: старшее, или навигационное, и младшее, или приготовительное, с двухлетним курсом обучения.

Классные занятия были разделены на «до и после обеденное время поровну». В классах ученики занимались по шесть часов ежедневно. Курс обучения подразделялся на практический



Моряк торгового флота. Фото из личного архива А. В. Зуева

и теоретический. Сама программа преподавания была утверждена в 1848 году инспектором корпуса флотских штурманов и составлена по принятому в штурманском училище курсу, но в сокращенном объеме.

Летом все воспитанники отправлялись на купеческие суда, где они выполняли все без исключения матросские работы. Старшие ученики заменяли

на многих судах вторых штурманов, тем самым отработывая на практике вопросы ведения счисления и управления судном.

Воспитанники, прошедшие полный курс наук, получали по окончании звание штурманов или штурманских помощников. Для получения звания шкипера требовалось прослужить на купеческих судах не менее 24 месяцев в течение четырех лет и затем «под-

вергнуться новому испытанию». Однако рота торгового мореплавания выпускала своих воспитанников с весьма ограниченными и односторонними специальными знаниями, что исключало возможность смены профессии.

В середине XIX века на страницах периодической печати активно дискутировался вопрос о дальнейших путях развития мореходного образования. Дискуссия продолжалась вплоть до окончательного принятия документов, определяющих новые правила подготовки судоводителей торгового флота.

27 июня 1867 года в Царском селе император Александр II утвердил мнения Государственного Совета «О преобразовании учебных заведений по части торгового мореплавания» и «Положение о мореходных классах». Морскому министру было предоставлено право по соглашению с министерством финансов определить срок упразднения, «не закрывая до времени», Кронштадтской роты торгового мореплавания при штурманском училище. В марте 1868 года состоялся последний выпуск вольных штурманов и штурманских помощников, 20 августа рота прекратила свое существование.

БЕЗ ПРАКТИКИ – НИКУДА

Бесспорно, необходимо было проведение реформ в области мореходного образования. Что касается Кронштадтской роты торгового мореплавания, то также как и Херсонское училище торгового мореплавания, она очень дорого обходилась государству. Количество мест было крайне ограничено. Недостаточная общеобразовательная подготовка поступавших в училище, трудности с подбором преподавателей – все это приводило к низкой успеваемости и отсутствию квалифицированных специалистов на торговых судах российского флота. Судовладельцы, в свою очередь, не доверяли таким выпускникам, поэтому на судах было много моряков-практиков без соответствующего морского образования, но обладавших практическим опытом в морском деле.

6 мая 1902 года император Николай II утвердил два мнения Государ-

ственного Совета, который представил «Положение о мореходных учебных заведениях ведомства министерства финансов» и закон «Об изменении действующих правил о судоводителях на мореходных судах торгового флота».

Вновь создаваемые мореходные заведения должны были дать своим ученикам как теоретическое, так и достойное практическое образование. К этому времени достаточно прочно утвердилось мнение о необходимости морской практики не только для будущих офицеров, но и для кандидатов в офицеры торгового флота.

Содержание учеников производилось за счет кредитов, назначаемых по данному судну. В содержание входило бесплатное питание, стирка белья и мелкая починка одежды. Лица, принимаемые со стороны для выполнения плавательного ценза, содержались за свой счет, с платой по 18 руб. в месяц.

Для изучения морской службы все ученики мореходных заведений выполняли вахтенные обязанности судовой команды, участвовали вместе с ней во всех авралах и тревогах и исполняли все судовые работы, за исключением тех обязанностей, которые возлагались на прислугу.

Плавание на учебных судах проходило под наблюдением учебного персонала. Учащимися выполнялись работы по морской практике и штурманскому делу. Причем исчисление плавательного ценза для получения первого судоводительского звания производилось в расчете «один месяц за полтора».

Первые учебные суда появились сначала на севере. Архангельская рота торгового мореплавания приобрела для морской практики в 1846 году небольшую гафельную шхуну «Ломоносов», Петербургское училище немногим раньше – судно «Граф Канкрин» в 1832 году. Айнажская морская школа использовала для практики учеников парусник «Катарина».

В 1893 году для таганрогской мореходной школы было построено парусное судно «Святой Ипполит». На этом судне плавали исключительно ученики этой школы. Помимо учебно-

го назначения судно по возможности использовалось для перевозки частных грузов. Для того чтобы на нем обучались курсанты других мореходных школ Азовского моря, главное управление торгового мореплавания и портов из специальных средств портовых сборов ежегодно выделяло 4880 рублей.

ВЕЛИКАЯ КНЯЖНА

В 1899 году в Англии для Одесского училища торгового мореплавания было приобретено парусное железное судно «Великая Княжна Мария Николаевна». Экипаж учебного судна состоял из 150 человек, 110 из которых были практикантами.

Кроме учеников Одесского училища торгового мореплавания, на учебное судно помещались ученики других мореходных учебных заведений, а также «посторонние лица», желающие получить необходимый для поступления в училища дальнего и малого плавания пробный двухмесячный ценз.

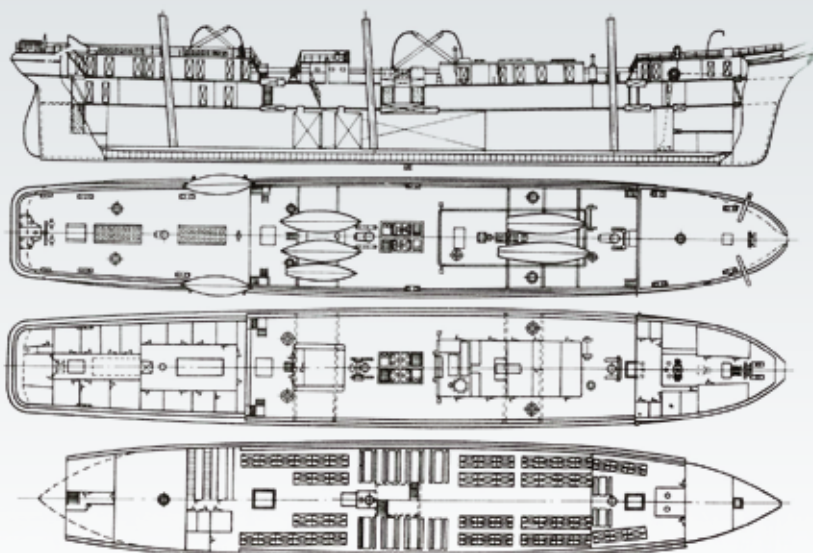
Плавание судна «Великая Княжна Мария Николаевна» проходило в Черном море. Обычно 25 мая оно становилось на рейд в Одессе. Стоянка длилась 8-10 дней. Затем судно переходило в Феодосию или Геленджик, где в течение 15 дней с практикантами проводили главным образом шлюпочные учения. После этого рейс вдоль берегов Крыма и Кавказа продолжался, причем дней семь-восемь уходило на крейсерство¹ в море.

К началу второй недели августа судно обычно возвращалось в Одессу, чтобы принять на борт прошедших приемные экзамены «кандидатов», а также учеников выпускного класса, завершивших к этому времени учебные плавания на пароходах. Начиная с 25 августа, судно делало обход азиатских и болгарских берегов с обязательными стоянками в Синопе и Бургасе, во время которых проводились шлюпочные учения и крейсерство по 6-8 дней. Плавание заканчивалось практическим экзаменом в присутствии «правительственной комиссии». Как правило, 24 октября все ученики списывались на берег.

¹ От гл. «крейсеровать» – совершать рейсы, плавать между какими-нибудь пунктами.



Учебное судно «Великая княжна Мария Николаевна»



Продольный разрез, вид сверху, главная и нижняя палубы клипера «Мария Николаевна» после капитального ремонта 1913 г.

На «Княжне» впервые появился учебный совет из штатных штурманов и преподавателей училища, который возглавлял капитан. Этот совет следил за ходом практики, руководил учебно-практическим процессом, который был построен так, чтобы каждый поступающий в училище мог познакомиться не только с обязанностями матроса, но и помощников капитана. Новобранцу мог дать поручение капитан и старший помощник, боцман и матрос, даже старший по курсу ученик. Ученик I класса, пока еще все тот же матрос, допускался к исполнению обязанностей младшего штурмана. Нередко при этом им руководил ученик II класса, который, оставаясь в положении матроса, уже вел про-

кладку и счисление, командовал гребной и парусной шлюпками. Ученик III класса часто выступал в роли руководителя каких-либо судовых работ. Он нес вахту с помощниками капитана, вел судовой вахтенный журнал, заведовал судовыми хронометрами. Нередко капитан предлагал кому-нибудь из старших учеников выбрать путь движения, назначить курсы и время их изменения при переходе судна из одного порта в другой.

Обычными на судне были авральные спуски спасательных шлюпок на воду. Ученики делились на три вахты с таким расчетом, чтобы одна вахта занималась выполнением судовых обязанностей, другая – учебной, а третья отдыхала. Всего за годы пребывания

в училище молодые люди должны были провести в практических плаваниях 14 месяцев.

В 1913 году на учебном судне «Великая княжна Мария Николаевна» был проведен капитальный ремонт, который проходил в Англии на верфи «Swan&Hunter», расположенной в городке Уоллсенд, после чего парусное судно было отправлено в Балтийское море, где продолжило свои учебные морские походы с выходом в Северное море.

«КНЯГИНЯ КСЕНИЯ АЛЕКСАНДРОВНА»

Наконец в 1904 году Сормовский судостроительный завод построил новое учебное парусное судно «Великая Княгиня Ксения Александровна» с паровым двигателем вместимостью 697 регистровых тонн.

В 1903-1904 учебном году в вооружении учебного судна участвовали 19 учеников старшего класса Бакинского училища дальнего плавания. Под общим руководством начальника этого училища ученики совершили свое первое практическое плавание. Учебное судно, причисленное к мореходному училищу в Баку, было рассчитано на 100 учащихся и обладало небольшим паровым двигателем в 100 индикаторных сил.

Судно плавало с учениками по Каспийскому морю с 15 мая по 15 сентября и заходило обычно в такие порты, как Баку, Петровск, форт Александровск, Энзели, Астрабад. На нем проходили практику воспитанники не только Бакинского училища дальнего плавания, но и других учебных заведений Российской империи.

Однако 3 июня 1907 года специальной комиссией, созданной при капитане Бакинского порта, судно было признано «неспособным для плавания в море под парусами ввиду его малой остойчивости». Было принято решение заменить рангоут, но по странной логике решили делать это на финской верфи. Только в 1908 году судно начали буксировать по Волге и Мариинской системе в Гельсингфорс, где предполагалось делать ремонт. В конце концов, исполнителем работ стал завод Крейтона в Або (Турку). В 1910 году было принято решение передать судно Одесскому училищу торгового море-



Одесское училище торгового мореплавания

плавания, но что-то помешало теперь уже ремонтникам вовремя завершить работы. Только через 4 года судно получило возможность вернуться к учебным делам. На полпути стало известно о начале Первой мировой войны. Судно было задержано в Греции, в Пирее, и находилось там до 1917 году.

НЕСОВЕРШЕНСТВА СИСТЕМЫ

За неимением достаточного числа учебных судов, мест для всех учеников не хватало, поэтому их помещали на торговые и военные суда. Порой учащиеся должны были сами отыскивать места для получения необходимой в морском деле практики. Однако частные владельцы неохотно принимали учеников на свои суда, считая это обременительным и совершенно бесполезным. К тому же, не будучи специально для этого оборудованными, все частные суда были малопригодными для практических плаваний учеников. Принятые же на судно ученики в большинстве случаев не допускались к мореходным инструментам из опасения их порчи.

Большинство учеников ввиду своей материальной необеспеченности не могли вносить плату за свое содержание на судне и поэтому вынуждены были служить на матросских должностях. Плавание матросом, безусловно, имело свои достоинства, так как приучало учеников к несению ответственной

должности и способствовало скорейшей выработке в них тех душевных качеств, которые были так необходимы для моряка, как то: хладнокровия, находчивости и т.п. В то же время такое плавание имело один существенный недостаток – отсутствие времени и удобного помещения для занятий – и окончательно лишало доступа даже к тем неполным инструментам, которые обыкновенно имелись на небольших торговых судах. Следует отметить и «нежелательность среды», в которой ученики вращались во время плавания.

Понимая необходимость решения возникшей проблемы, министерство торговли и промышленности организовало плавание учащихся группами под наблюдением преподавателей или прикомандированных специально для этого лиц. При такой системе группа учеников, получая морское довольствие за счет специально ассигнуемых для этого сумм, имела возможность пользоваться «столом» в отдельном от матросов помещении, для своих занятий в свободное от судовых работ время. Подчиняясь в распределении дня установленному для них расписанию, ученики в то же время выполняли все судовые работы по приказанию капитана, которое передавалось ученикам через прикомандированного преподавателя. Такое коллективное плавание учеников, как и на учебных судах, считалось один месяц за полтора.

Нередко возникали споры по поводу практического обучения учеников, в частности, были сторонники измененной программы плаваний. Некоторые ставили под сомнение в целом полезность службы учебного парусного судна. Так, в отзыве начальника Каспервикской двухклассной мореходной школы о предполагаемой реформе мореходного образования в 1909 году говорится, что «любительская яхта» Одесского училища «должна обучать учеников тому, чтобы суда, по возможности, больше зарабатывали». По его мнению, нельзя допустить, чтобы судно приобреталось лишь для того, чтобы ознакомить учеников с фалами и парусным «учением». Цель учебного судна должна заключаться в том, чтобы «ознакомить учеников с фрахтованием, погрузкой и выгрузкой разных товаров, а этого-то на наших учебных судах и нет».

В заочную дискуссию вынужден был вступить начальник Одесского училища: «Мы исключаем сознательно критику некоторых лиц, что вся постановка учебного дела на судах неправильна, ибо судно не занимается ни грузовыми, ни коммерческими операциями. Мы считаем, что обязательное занятие учебного судна грузовыми операциями станет в прямой ущерб всем другим отраслям обучения на судне».

Трудности возникали не только из-за нехватки учебных судов. В силу слабой постановки начального образования в России моряки приходили в классы плохо подготовленными. Другой, не менее существенной причиной, была недостаточная опытность и подготовленность преподавателей, особенно специальных дисциплин, для преподавания которых обычно приглашались отставные военные моряки или опытные шкиперы торгового флота. Первые обычно не знали специфики торгового мореплавания, а шкиперы зачастую теоретически были подготовлены немногим лучше своих учеников; кроме того, те и другие, как правило, не имели никакой педагогической подготовки. Но несмотря на все упущения и недоработки, создание мореходных училищ дало значительный толчок развитию судоходства в России XIX-XX века, заложив основы образовательной системы в сфере торгового мореплавания. 📍



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
СУХОРИКОВ** Юрий Юрьевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

региональная организация
Председатель Совета
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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная)
организация

**Председатель Совета
СУХОРИКОВ** 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

КРАШНОШТАН Александр

Анатольевич

Архангельск, пр. Ломоносова,

д. 58, корп. 1, стр. 1

Тел./факс: (8182) 63-72-60

E-mail: srprpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич

Владивосток, ул. Алеутская, д. 15

Тел./факс: (4232) 49-54-06

E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

БЕЛЯКОВ Алексей Юрьевич

Новороссийск, ул. Кутузовская,

д. 17 Тел./факс: (8617) 67-00-19,

61-45-59

E-mail: novorossiysk@sur.ru

Почтовый адрес: 353907,

г. Новороссийск, а/я 117

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

АНОХИН Вячеслав Сергеевич

Самара, ул. Горького, д. 82, оф. 18

Тел./факс: (846) 221-24-11

E-mail: samara@sur.ru

Почтовый адрес: 443099,

г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ПОПОВ Николай Яковлевич

Новороссийск, ул. Победы,

д. 16Б

Тел./факс: (8617) 61-38-44,

61-18-05

E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная

организация плавсостава РПСМ

Председатель профкома

КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич

Москва, Большой Коптевский

проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж

Тел.: (495) 229-91-19

факс: (495) 234-43-68

E-mail: moscow@sur.ru

Почтовый адрес: 125315,

г. Москва, а/я 61

КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная

организация РПСМ

Председатель профкома

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



КАПИТАН КИССА

СОВРЕМЕННОЕ СУДОХОДСТВО МОЖЕТ НАЗВАТЬ МНОЖЕСТВО ИМЕН ЖЕНЩИН, ДОБИВШИХСЯ НЕБЫВАЛЫХ ВЫСОТ В МОРСКОЙ СФЕРЕ. ЗА ЭТО ВО МНОГОМ СТОИТ БЛАГОДАРИТЬ АННУ ЩЕТИНИНУ, СТАВШУЮ ПЕРВОЙ ЖЕНЩИНОЙ-КАПИТАНОМ В МИРЕ. НО СУЩЕСТВУЮТ И ДРУГИЕ ГЕРОИНИ, ЧЬИ ИМЕНА НЕЗАСЛУЖЕННО ОКАЗАЛИСЬ В ТЕНИ. ЭТИ «ПЕРВОПРОХОДЦЫ» ПОЗВОЛИЛИ ЗАКРЕПИТЬ УСПЕХ ЩЕТИНИНОЙ И ОТКРЫТЬ ДВЕРИ ДЛЯ БУДУЩИХ ПОКОЛЕНИЙ ЖЕНЩИН-ШТУРМАНОВ. ОДНОЙ ИЗ ТАКИХ ГЕРОИНЬ МОЖНО СЧИТАТЬ И НАТАЛЬЮ КИССА – ПЕРВУЮ ЖЕНЩИНУ-КАПИТАНА НА АЗОВСКОМ МОРЕ.



Все обстоятельства ее появления на свет указывали на то, что Наталья Кисса свяжет свою судьбу с флотом – будущая первая женщина-капитан в Азовском море появилась на свет в семье моряка, на борту судна, в один день с выходом в Петербурге брошюры «Право женщин на море».

Наталья Николаевна Кисса родилась 26 сентября 1908 года на пароходе «Возрождение», капитаном которого был ее отец. Все детство Наталья провела в Кишиневе, а в 1921 году вместе с семьей переехала в Бердянск. Отец, Николай Васильевич, преподавал точные науки в техникумах, а мать – Елена Артемовна – сидела дома с Наташей и двумя ее младшими сестрами.

В 1924 году в семье Кисса случилась трагедия – умер Николай Васильевич, оставив безработную жену с тремя детьми на руках. К счастью, зимой 1927 года Наташе удалось устроиться в судоремонт, очищать суда от ржавчины, остатков краски и ракушек. Работа была, может, и не совсем женская, но в период безработицы даже она воспринималась, как подарок судьбы.

Весной 1927 года Наталью приняли юнгой на портовое судно «Желанный». Там ей впервые пришлось столкнуться с предвзятым отношением к себе. Несмотря на то, что Наталья выполняла свою работу наравне со всеми, она все равно продолжала ощущать недоверие. Но упорный труд и любовь к своему делу помогли ей развеять все предубеждения на свой счет.

Вскоре Наталья сменила судно, став матросом на буксире «Рекорд». Оттуда в 1931 году ее отправили на обучение в морской техникум в Ростове-на-Дону, который она окончила в 1937 году. Во время практики Н. Кисса выполняла обязанности второго и третьего помощников капитана. Поэтому, получив диплом штурмана, Наталья устроилась вторым помощником на теплоход «Пионер» и совсем скоро была переведена в старпомы.


В годы Великой Отечественной войны Наталья Кисса работала вторым штурманом на рудовозе «Анатолий Серов». Судно ходило с рейсами в Одессу и Севастополь, возило боеприпасы, помогало эвакуировать женщин и детей, вывозить раненых. Особенно примечательным стало участие судна в Керченско-Феодосийской десантной операции, проходившей с 26 декабря 1941 года по 20 мая 1942 года. Во время одного из рейсов, при выходе из порта Новороссийск с боеприпасами на борту, рудовоз повредил судовой руль. Экипаж в кратчайшие сроки сумел устранить поломку, воспользовавшись портовым длавлкраном и стальными тросами. По прибытии в Феодосию моряки начали разгрузку судна несмотря на двадцатиградусный мороз и непрекращающийся обстрел с вражеских бомбардировщиков. Продлилась она порядка 17 часов и, взяв на борт раненных солдат, «Анатолий Серов» отправился обратно в Новороссийск. Во время другого рейса, находясь под разгрузкой в Корабельной бухте

Севастополя, судно было повреждено крупным снарядом, который, пробив палубу, взорвался в обшивке правого борта рудовоза. Две недели экипаж «Анатолия Серова» выгружал боеприпасы, исправлял повреждения, отбивая непрерывные атаки вражеской авиации.

Наталья Кисса участвовала во всех военных операциях вплоть до мая 1942 года, когда из-за полученной контузии ее списали с флота. Вернуться обратно Наталья смогла только в 1945 году. Она прошла медицинскую комиссию и устроилась на пароход «Николай Островский». В дальнейшем она сменила большое количество судов, среди которых были теплоходы «Земляк», «Судком», «Кореиз» и многие другие, пока в 1955 году Наталья Кисса не стала капитаном теплохода «Райкомвод», попав в историю как первая женщина-капитан на Азовском море.

Через пару лет Наталья приняла командование теплоходом «Пионер», с которого она и начала работать штурманом, а в 1965 году завершила свою морскую службу, продолжая работать капитаном в группе наставников Азовского морского пароходства, передавая свой огромный опыт молодым специалистам.

Вскоре после смерти Натальи Кисса, во флоте Азовского морского пароходства появился теплоход под названием «Капитан Кисса». Таким способом были выражены благодарность и уважение одному из самых неординарных капитанов на Азовском море.

Прошел 61 год с тех пор, как Наталья Кисса получила звание капитана на теплоходе «Райкомвод», став первой в истории женщиной-капитаном на Азовском море. Она посвятила всю свою жизнь морю, но делала это не из-за почетного статуса, орденов и медалей, а из-за безграничной любви к своему делу. 



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**

25 ЛЕТ
В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ



FULL
SPEED
AHEAD!

