

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU | № 3 (108) 2016

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

ОБРАЗОВАНИЕ

ПОЧЕМУ МИНТРАНС
НЕ СОВЕТУЕТСЯ
СО СПЕЦИАЛИСТАМИ ФЛОТА?

БОЛЬНОЙ ВОПРОС

МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ
МОРЯКОВ – БУДЕТ ЛИ ВОПРОС
РЕШЕН В СРОК?

BLACK LIST

ГОД В ТЮРЕМНЫХ
УСЛОВИЯХ





С Днём работников морского и речного флота!

ДРУЗЬЯ! ОТ ВСЕГО СЕРДЦА ХОЧУ ПОЗДРАВИТЬ ВАС С ПРАЗДНИКОМ – ДНЁМ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА.

Современную жизнь невозможно представить без моряков: перевозка абсолютного большинства грузов по всему миру – это ваша ежедневная работа. Труд моряков важен, но и непрост. Сегодня отовсюду приходят тревожные новости – морякам грозят увольнением и сокращением зарплат, нарушаются их социальные права и гарантии. Мореплавание, к сожалению, остаётся небезопасным занятием: пиратство, грабежи и похищения представляют реальную угрозу для жизни и здоровья моряков. Несмотря на это, вы каждый день несёте вахту и выполняете свои обязанности.

Я верю в силу моряков и в настойчивость тех, кто отстаивает свои интересы. Я уверен, что каждый уголок мира однажды станет безопасным. Ваш выбор профессии и верность морским традициям вызывают

бесконечное уважение, гордость и восхищение ежедневным преодолением суровых условий работы.

Берегите себя в рейсах и помните – родные и близкие всегда ждут вас. В море – спокойствия, дома – тепла, в жизни – здоровья! Пусть оптимизм и чувство юмора не покидают вас даже в самых непростых ситуациях.

Председатель Российского профессионального союза моряков
Ю.Ю. Сухоруков





ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Астрахань

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
Паршев П. Ю.,
 председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

Редакция:
 Главный редактор
 Ирина Устюменко

Информация:
 Ирина Устюменко
 Дария Попкова
 Василиса Феदिшина

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

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.



МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ МОРЯКОВ – БУДЕТ ЛИ ВОПРОС РЕШЁН В СРОК?
СТР. 13 – 15

ВЛАСТЬ

4 – 6 Держать на контроле самые «больные» вопросы

ВРЕМЯ РПСМ

11 – 12 SCOCEEN готов к переговорам

Профсоюзы отстаивают зарплату

Почетная грамота РПСМ

Впереди Европы всей

19 Задолженность по зарплате четырёх моряков т\х «Majesty» погашена

ФПРМТ

16 – 18 «Мурманский траловый флот»: новый председатель продолжит бороться со старыми проблемами

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

30 – 31 10 советов: как вести себя со «сложными» членами экипажа на борту

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

34 – 36 Страхование моряков торгового флота Российской Империи

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

39 Полку РПСМ прибыло

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА



СТР. 32 – 33

ПРАВИЛЬНОЕ ПИТАНИЕ – ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ МОРЯКА



ДЕРЖАТЬ НА КОНТРОЛЕ САМЫЕ «БОЛЬНЫЕ» ВОПРОСЫ

27 АПРЕЛЯ В МОСКВЕ СОСТОЯЛАСЬ ВСТРЕЧА МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМА СОКОЛОВА С ЛИДЕРАМИ ОБЩЕРОССИЙСКИХ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОФСОЮЗОВ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА. ОНА БЫЛА ПРИУРОЧЕНА К ПРИБЛИЖАЮЩЕМУСЯ ПРАЗДНИКУ – ДНЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ. ИНТЕРЕСЫ МОРЯКОВ И ДОКЕРОВ НА ВСТРЕЧЕ ПРЕДСТАВЛЯЛИ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ) ЮРИЙ СУХОРУКОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ДОКЕРОВ (РПД) ВАСИЛИЙ КОЗАРЕНКО.

ОБРАЗОВАНИЕ

Министр отметил, что встреча проходит в преддверии замечательного праздника – 71-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне, и заверил, что ведомство будет поддерживать традицию проведения встреч и работать с профсоюзами в рамках заключённых соглашений.

Особое внимание М. Соколов уделил теме транспортного образования. Он напомнил, что ключевым вопросом в достижении целей Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года является кадровое обеспечение транспортной отрасли. Между тем реформы в сфере морского образования вызывают тревогу у РПСМ.

Так, упразднение филиалов высших морских образовательных учреждений

в городах с компактным проживанием моряков, таких как Архангельск и Астрахань, присоединение высших морских образовательных учреждений к речным, как это произошло в Санкт-Петербурге, РПСМ считает недопустимыми экспериментами. Они ведут к деградации морского образования в России, губят костяк преподавательского состава по подготовке высококлассных специалистов морского флота.

На фоне того, что сегодня молодежь не стремится работать в море, одной из причин падения интереса к морским профессиям специалисты РПСМ называют намеренное принижение Минтрансом России роли и значения среднего специального морского образования в карьерном росте моряков на судне. Проще говоря, не имея высшего образования, теперь нельзя стать капитаном. Требование к занятию основных должностей комсостава судов исключительно специалистами с высшим морским образованием закреплено в действующем Положении о дипломировании членов экипажей морских судов.

Принимая во внимание многочисленные нарекания выпускников морских образовательных учреждений – многие из них не могут трудоустроиться по окончании учебы, поскольку нет необходимой плавпрактики для получения рабочих дипломов – РПСМ предложил согласовывать программы прохождения производственной практики на борту морских судов с судовладельцами.

КТМС – 2006

Среди других предложений, требующих безотлагательного обсуждения, наиболее актуальными остаются вопросы, связанные с адаптацией Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) к российскому законодательству.

В первую очередь, необходимо подготовить проект федерального закона о внесении изменений в ряд ФЗ, регулирующих трудовые отношения на борту судов. Это касается трудовых договоров моряков, зарплаты, права на отпуск, компенсации морякам в случае утраты или затопления судна и других случаев. Как считают в РПСМ, законодательное установление минимального размера зарплаты в соответствии с нормами Международной организации труда (МОТ) поможет избежать серых выплат. Нормы КТМС следует распространить и на суда, занимающиеся каботажными перевозками.

Другой важной проблемой является вопрос медицинского освидетельствования моряков, решение которого затягивается Минздравом России.

Подготовленный ведомством проект нормативного акта не учитывает требований Манильских поправок к Международной конвенции 1978 года о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты (ПДНВ), к которой отсылает КТМС в части создания списка признанных медучреждений и врачей. Если законопроект не будет подготовлен к 1 января 2017 года – медицинские документы российских моряков не будут признаваться легитимными, что создаст им серьезные проблемы при трудоустройстве на международные рейсы.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ МОРСКОЙ РЫНОК ТРУДА

Помимо приведения российского законодательства в соответствие с положениями международных норм, РПСМ беспокоит также вопрос защиты национального морского рынка труда. Угрозу ему, по мнению профсоюза, представляет создание так называемых «свободных портов». Резиденты таких зон, включая судовладельцев, освобождаются от необходимости получения разрешений на привлечение иностранцев и лиц без гражданства для работы в составе экипажей морских судов под Государственным флагом Российской Федерации. Труд иностранных моряков на континентальном шельфе и особенно в его арктической зоне вообще не должен применяться, убеждены в РПСМ. По этому вопросу профсоюз уже обращался не только в Минтранс, но и к Президенту.

Кроме того, Юрий Сухоруков как председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) обозначил непростую ситуацию, сложившуюся в портах республики Крым. Несмотря на то, что этот вопрос поднимался на прошлогодней встрече, положение, по мнению председателя Профсоюза работников морского транспорта Республики Крым (входит в состав ФПРМТ) Ирины Черненко, по-прежнему остается очень сложным. В трудовом коллективе сохраняется напряженность, которая связана с проблемой неплатежей агентскими компаниями ГУП «Крымские морские порты» и угрозой возможного сокра-

щения. В октябре прошлого года даже пришлось обращаться к Президенту России в поддержку коллектива этого предприятия.

На прошлогодней встрече М. Соколов объяснял тяжелую ситуацию в Крыму передачей управления крымскими портами от Минтранса Правительству Крыма, в результате чего якобы были нарушены схемы оплаты и финансирования. Он также сообщил об участии Минтранса в проработке новой схемы финансирования предприятия и заверил, что проблема известна и будет решена.

Однако на сегодняшний день мало что изменилось в лучшую сторону. Грузопоток крымских портов упал вследствие санкций, введенных против республики Крым. Зарплаты работников порта не велики, люди фактически живут от зарплаты до зарплаты. При этом ежемесячно возникает угроза задержки выплаты заработной платы 3,5 тысячам работников.

Как заметил Юрий Сухоруков, учитывая известные обстоятельства, осложняющие нормальную работу морских предприятий на Крымском полуострове, Министерству нужно держать на постоянном контроле самые болезненные вопросы: обеспечение необходимыми грузопотоками и выполнение финансовых обязательств. Крайне важно, чтобы контрагенты ГУП «Крымские морские порты» четко платили по договорам за полученные услуги. Только так можно сохранить социальную стабильность в коллективе его работников.

ЗАЕМНЫЙ ТРУД

Также непростая ситуация складывается в российских портах. Как отметил председатель Российского профсоюза докеров Василий Козаренко, в большинстве портов по-прежнему к выполнению погрузочно-разгрузочных работ привлекают сторонних работников через кадровые агентства. При этом подготовка предоставляемого персонала во многих случаях не соответствует требованиям, предъявляемым к докерам-механизаторам, а численность штатных докеров-механизаторов стабильно сокращается, вплоть до полной ликвидации



грузового района, как это произошло с Архангельской базой тралового флота: в штатном расписании порта докеры-механизаторы отсутствуют.

Российский профсоюз докеров считает такую ситуацию с привлечением сторонних работников («заемного труда») неприемлемой, направленной на снижение условий безопасности труда, квалификации работников, производительности труда, сохранности техники и грузов, а также гарантированной занятости работников.

ПРОПУСКНОЙ РЕЖИМ

Еще одна проблема, на которой остановился лидер РПД, касается прохода на территорию портов к рабочим местам членов профсоюза выборных профактивистов (членов профсоюзных комитетов, профсоюзных инспекторов, руководителей первичных профорганизаций и их заместителей). Без объяснения причин вместо постоянных пропусков им выдаются временные, для получения пропусков запрашивается большое количество «согласований», которые не требуются для работников порта. Время действия пропусков ограничивается либо только дневным – с 08.00 до 18.00, либо на время рабочей

смены, а сами пропуска являются платными, как для сторонних организаций.

Периодически у освобожденных профсоюзных работников пропуска не опознаются системами пропуска и составляются протоколы о попытках проникновения по подложным документам с изъятием пропусков. При этом для неосвобожденных от основной работы выборных профсоюзных активистов блокирование пропусков препятствует исполнению как должностных (трудовых) обязанностей, так и общественных (профсоюзных). Фактически любые ограничения «обосновываются» положениями приказа Минтранса РФ от 8 февраля 2011 г. № 41 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта». Поэтому действия профактивистов по исполнению уставных обязанностей приравниваются к нарушениям транспортной безопасности, особенно в период коллективных действий работников, включая коллективные трудовые споры.

По мнению РПД, такие необоснованные ограничения препятствуют осуществлению уставной деятельности

первичных профсоюзных организаций и не соответствуют требованиям российского законодательства (ст. 11 Закона РФ «О профсоюзах...», ст. 370 ТК РФ).

– Вопросы я озвучил, и это, наверное, главное, – говорит Василий Козаренко. – Потому что мы их поднимали еще в прошлом году, но с другим контекстом, ведь с первого января этого года заемный труд запретили. На встречу были приглашены все заинтересованные стороны и структуры. Мне удалось привлечь внимание к вопросу, связанному с пропусками, предоставить все необходимые документы. Я надеюсь, что после этого дело сдвинется с мертвой точки.

В завершение встречи министр подчеркнул важность взаимодействия в рамках социального партнерства общероссийских профсоюзов, представляющих интересы работников, и союзов, объединений и ассоциаций, представляющих интересы работодателей транспортного комплекса. «Именно это взаимодействие обеспечивает реализацию и развитие принципов социального партнерства, нормализует социальную обстановку, что в свою очередь способствует созданию потенциала дополнительного роста экономических показателей», – подытожил М. Соколов. 

ПОЧЕМУ МИНТРАНС НЕ СОВЕТУЕТСЯ СО СПЕЦИАЛИСТАМИ ФЛОТА?

АРХАНГЕЛЬСКИЕ КАПИТАНЫ НАПРАВИЛИ МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА РОССИИ МАКСИМУ СОКОЛОВУ ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО, В КОТОРОМ ВЫРАЖАЮТ СЕРЬЕЗНУЮ ОБЕСПОКОЕННОСТЬ ДАЛЬНЕЙШЕЙ СУДЬБОЙ АРХАНГЕЛЬСКОГО АРКТИЧЕСКОГО МОРСКОГО ИНСТИТУТА (АМИ) ИМЕНИ КАПИТАНА В. И. ВОРОНИНА; ЗАПРЕТОМ НА РАБОТУ В ДОЛЖНОСТИ СТАРШЕГО КОМСОСТАВА МОРСКИХ СУДОВ ВЫПУСКНИКАМ СРЕДНИХ МОРСКИХ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ; ОШИБОЧНОЙ И ДАЖЕ ПОРОЧНОЙ ПОЛИТИКОЙ УКРУПНЕНИЯ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ. ПОД ПИСЬМОМ (ЕГО МЫ ПУБЛИКУЕМ ПОЛНОСТЬЮ) ПОСТАВИЛИ ПОДПИСЬ 50 КАПИТАНОВ. ►



ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО МОРСКИХ КАПИТАНОВ АРХАНГЕЛЬСКА МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА РОССИИ СОКОЛОВУ М. Ю.

«Уважаемый господин министр транспорта Российской Федерации! Мы, морские капитаны Архангельска, обращаемся к Вам с этим посланием, будучи серьезно обеспокоены сложившейся ситуацией с морским образованием у нас, в Архангельске, а также дальнейшей судьбой архангельского Арктического морского института (АМИ) имени капитана В. И. Воронина. Многие из нас учились в этом учебном заведении и нам не безразлична его судьба.

Основанием для нашего беспокойства послужил запрет на работу в должности старшего комсостава морских судов выпускникам средних морских профессиональных учебных заведений, к которым относится АМИ. Этот запрет был введен «Положением о дипломировании экипажей морских судов» (приказ Министра транспорта № 62 от 15 марта 2012 года). Теперь будущим старшим командирам судов надо иметь обязательное высшее образование. Чем это угрожает средним учебным заведениям?

Мы считаем, что в этом случае те, кто желает работать в море, учиться в средние учебные заведения не поймут, так как среднее образование не дает возможности карьерного роста, а возможное последующее заочное высшее образование является не только тяжким испытанием длиной в 6 лет, но абсурдностью. Имея диплом специалиста-судоводителя или механика, надо снова много лет учиться на судоводителя или механика!

Надо сказать, что во все времена в нашей стране никогда не было такого запрета. Выпускники как высших, так и средних морских учебных заведений могли занимать должность старших командиров морских судов. Специалисты со средним образованием работали и работают не хуже других. У Минтранса нет никаких статистических данных, подтверждающих менее эффективную работу специалистов со средним образованием. Действующий в настоящее

время «Общероссийский классификатор занятий» — ОК 010-93(ОКЗ) Комитета РФ по стандартизации, метрологии и сертификации закрепил такое положение и относит капитанов, лоцманов и судовых механиков к специалистам среднего уровня квалификации, что требует, как правило, только специального среднего профессионального образования.

Чиновники Минтранса объясняют запрет разрывом в уровне подготовки специалистов со средним и высшим образованием, и этот разрыв якобы получился вследствие сокращения сроков обучения в среднем образовании на 1 год.

Возникает вопрос, а зачем надо было сокращать сроки обучения, если это привело к ухудшению положения средних учебных заведений и людей, получивших там образование? Почему Минтранс допустил это? Кому это выгодно? Понимают ли «творцы» этих нововведений, что такая политика приведет к деградации морских средних учебных заведений и постепенному их умиранию, к разрушению морского образования в провинции и к появлению большого количества людей, недовольных такой политикой?

И это еще не все. Минтранс, ужесточив требования к уровню образования старших командиров, не сделал это по отношению к иностранным морякам, которые, по взаимным межгосударственным соглашениям о признании дипломов, могут работать на судах под флагом России. Это касается, в частности, вторых механиков. Наш специалист со средним образованием не может стать вторым механиком, а иностранец с таким же образованием, пожелавший работать на судне под российским флагом, может.

Если ранее, до введения запрета, наши специалисты со средним образованием работали на судах иностранных судовладельцев капитанами и старшими механиками, занимая высшие командные должности, то теперь они обречены на работу только в должности младших командиров, всегда будут ходить в подчиненных у иностранных старших командиров, не имеющих высшего образования.

Почему такая дискриминация специалистов со средним образованием и всех наших моряков?

Все эти запреты негативно влияют на социальное развитие приморских городов, где труд на море был во все времена одним из основных занятий живущих там людей. Запреты вызывают гнев и возмущение людей. Кому это нужно в наше сложное время? К сожалению, очень много наших молодых людей не имеют возможности, прежде всего в силу материальных затруднений, поехать на учебу в морские ВУЗы.

Мы считаем, что морское образование в нашей стране уже далеко не самое лучшее, и оно требует реформирования. Особенности морского образования состоят в том, что оно интегрировано в международную систему подготовки кадров плавсостава морских судов и регулируется требованиями международной конвенции ПДНВ-1978 с поправками. В конвенции опубликованы минимальные требования к компетентности комсостава судов, и ни о каких уровнях образования там не говорится. Одной из особенностей морского образования является обязательное требование одобренного стажа работы на судах не менее 12 месяцев, которое рассматривается как часть программы подготовки. Требуется также обязательный одобренный стаж и для продвижения по службе. Таких требований нет в «сухопутных» учебных заведениях. В связи с указанными особенностями подготовки кадров плавсостава должен быть и особый подход к морскому образованию. «Закон об образовании РФ» должен учитывать это, и требуются особые «Стандарты образования» для плавсостава морских судов.

Почему Минтранс не посоветуется со специалистами флота, капитанами и старшими механиками, чему и как надо учить будущих командиров флота? Почему эти вопросы решают люди, плохо знающие, чем и как живет современный мировой флот?

Конвенция ПДНВ-1978 с поправками требует, чтобы при переходе специалиста на работу с более высоким уровнем ответственности кроме требуемого обязательного стажа работы им были получены дополнительные знания, необходимые для работы на соответствующей должности, т. е. в основе заложен принцип ступенчатого образования.



От первоначального или базового образования – к образованию дополнительному.

Выпускник среднего учебного заведения имеет в настоящее время, несмотря на сокращение сроков обучения на целый год, базовые профессиональные знания, позволяющие ему работать в должности младших помощников капитана или механиков с уровнем ответственности «Уровень эксплуатации» на судах любой валовой вместимости. Это факт. Только теперь почему-то чиновники Минтранса постановили считать базовое образование специалиста со средним образованием не таким хорошим, чтобы ему можно было продвигаться дальше по службе. В обоснование чиновники Минтранса говорят, что в связи с тем, что современные морские суда оснащены новейшими навигационными системами, новейшими средствами связи и высоким уровнем автоматизации в машинных отделениях, должности старшего комсостава должны занимать специалисты с высшим образованием.

Это ошибочный посыл. Во-первых, все перечисленные новейшие средства и системы морских судов изучаются и в средних учебных заведениях. Во-

ПОЧЕМУ МИНТРАНС НЕ ПОСОВЕТУЕТСЯ СО СПЕЦИАЛИСТАМИ ФЛОТА, КАПИТАНАМИ И СТАРШИМИ МЕХАНИКАМИ, ЧЕМУ И КАК НАДО УЧИТЬ БУДУЩИХ КОМАНДИРОВ ФЛОТА? ПОЧЕМУ ЭТИ ВОПРОСЫ РЕШАЮТ ЛЮДИ, ПЛОХО ЗНАЮЩИЕ, ЧЕМ И КАК ЖИВЕТ СОВРЕМЕННЫЙ МИРОВОЙ ФЛОТ?

вторых, новейшие суда с новейшим оборудованием могут быть и в прибрежном плавании, где на должности старшего комсостава допускаются специалисты со средним образованием. А здесь как?

Мы считаем, что не должно быть двух видов морского образования. Надо вводить одно образование про-

должительностью 4,5 года – бакалавриат. Дальнейший профессиональный рост, связанный с уровнем ответственности, должен идти через дополнительное образование, а не зависеть, как сейчас, от уровня образования. Уровень образования, как и сроки обучения, можно увеличивать сколько угодно, но это будет дорого обходиться государству как в отношении его стоимости, так и в отношении задержки по времени вступления человека в трудовую деятельность. Если Минтранс позволил себе сократить программу обучения в среднем образовании на 1 год, то, вероятно, в современном высшем образовании также можно сократить сроки обучения. Надо учить, укладываясь по минимуму, как это делают наши коллеги за рубежом. Не надо чего-то бояться. Университетское образование в настоящее время является крайне редким явлением в подготовке плавсостава за рубежом. У них нет никаких запретов профессионального роста для выпускников колледжей.

Наши моряки и со средним образованием показали и показывают себя с лучшей стороны, работая у иностранных судовладельцев на высших судовых командных должностях.

Чиновники Минтранса проводят политику завышения требований конвенции ПДМНВ-1978, которая дорого обходится всем: государству, судовладельцу и морякам. К примеру, на продление срока действия рабочего диплома нашему моряку требуется 2 месяца и много денег, в то время как зарубежный моряк делает это за 1-2 дня и расходы при этом не сопоставимы с нашими. Чиновники Минтранса не могут объяснить, какие существуют основания для завышения требований. Они лишь не перестают объяснять, что каждое государство имеет право завышать требования.

Можно, в конце концов, оставить и среднее образование, но только не мешать специалистам со средним образованием в карьерном росте. Пусть судовладельцы сами выбирают, какого уровня специалисты им нужны. Зачем создавать социальную напряженность в приморских городах?

Еще один удар нанесло Минобробразования, разрешив поступать в средние учебные заведения без вступительных экзаменов по так называемому конкурсу аттестатов. Покажем на примере того же АМИ, к чему это привело. Так как хозяин – ГУМРФ – запретил принимать в учебное заведение ребят с 11-летним образованием, то теперь приходят поступать учиться только с 9-летним образованием.

В новом учебном 2015-2016 годах «проходной» балл в аттестате получился для судоводителей – 3,05, а для механиков – 3,15. Как же таких грамотеев подготовить для работы на производстве с повышенной опасностью, каким является транспорт? Многие из них просто не в состоянии со своими «трючными» школьными знаниями освоить учебную программу АМИ.

Запросите справку, господин Министр, о том, сколько человек было отчислено из АМИ за период с 2013 года и по настоящее время, Вам откроется очень неприглядная картина, иллюстрирующая, какие государственные средства выбрасываются на ветер из-за непродуманной политики в области морского образования.

Очень скоро АМИ превратится в учебное заведение, в которое будут приходиться не для того, чтобы выучиться работать на море, а с целью получить какие-никакие «корочки» да еще при

полном пансионе за счет государства. Скажите, кому все это выгодно?

Политика укрупнения морских учебных заведений является, по моему мнению, ошибочной и даже порочной. К примеру, ликвидировав одно из лучших морских учебных заведений России – Государственную морскую академию им. адмирала С. О. Макарова, чиновники от водного транспорта создали ГУМРФ – гигантскую структуру, разбросанную во многих местах большого города и имеющую множество филиалов, удаленных на сотни и тысячи километров от Санкт-Петербурга. Эффективно, филиалы ГУМРФ не нужны. Ему выгодно, чтобы их не было совсем, чтобы он был монополистом.

Когда наша мореходка, всегда носившая имя капитана Воронина В. И., стала филиалом государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова, руководство академии «лишило» звания капитана Воронина и назвала наше учебное заведение: АМИ имени Воронина В. И. Уже не капитана Воронина В. И.. Присвоение учебному заведению имени одного из выдающихся морских капитанов России означало очень многое, а они взяли и вырвали душу из названия нашей мореходки, чем продемонстрировали безразличие и неуважение к нам и к нашей истории.

На примере АМИ видно, как сильно деградировало это учебное заведение после потери самостоятельности и получения статуса «филиал». Вассальная зависимость от головного ВУЗа, катастрофическое финансовое положение, допотопное учебное оборудование, низкая зарплата преподавателей специальных дисциплин, отсутствие нормальных условий для прохождения курсантами практики, нехватка учебников – это нынешнее состояние АМИ. Учебное заведение, когда-то бывшее гордостью Архангельска и всего Поморского края, давшее отечественному флоту много замечательных мореплавателей, превращается в заштатное ПТУ.

Наше государство имеет большие планы по освоению богатств Севера и Арктики. В программе освоения ресурсов Арктики есть и морская составляющая, которая потребует подготовки кадров для судов различного назначения.

Северяне-поморы, как люди, хорошо приспособленные к жизни и работе в тяжелых климатических условиях этих регионов, всегда принимали участие в их освоении.

Именно здесь сформировался замечательный корпус ледовых капитанов. Кто, как не северяне-поморы, наиболее пригодны для работ по освоению ресурсов Арктического региона?

Мы считаем, что ситуация, когда полноценными моряками могут стать только выпускники трех морских ВУЗ'ов, является ненормальной. Это совершенно неприемлемо для такой большой страны, как наша. Надо думать и о развитии окраин.

Более двух веков назад мудрая иностранка – императрица Екатерина Великая создала на Севере первое в России морское учебное заведение, выпускники которого своим трудом во все века прославляли наше Отечество.

Теперь же современные «менеджеры от моря», подменившие собой специалистов, хотят разрушить все, что создано нашими предками. Не дайте им этого сделать, господин Министр!» 

ПРОФСОЮЗЫ ОТСТОЯЛИ ЗАРПЛАТУ

ДО 2018 ГОДА МИНИМАЛЬНАЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ МОРЯКОВ, РЕКОМЕНДОВАННАЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ТРУДА (МОТ), ОСТАНЕТСЯ НА ТЕКУЩЕМ УРОВНЕ – \$614 В МЕСЯЦ.

Такое решение было принято на заседании Паритетной морской комиссии МОТ, куда входят представители судовладельческих компаний и профсоюзов, завершившемся в Женеве на прошлой неделе. В работе комиссии от Российского профсоюза моряков (РПСМ) участвовал его лидер Юрий Сухоруков.

Роль профсоюзов в прошедшем заседании оказалась значительной, поскольку сторона судовладельцев, упирая на кризис в отрасли и мировую инфляцию, предложила снизить минимальную базисную ставку для матросов первого класса. В январе 2016 года этот показатель был установлен на уровне \$614, а уже спустя три месяца работодатели предложили снизить его на \$75 – то есть более чем на 10%. Для обоснования новой ставки судовладельцы даже разработали специальную формулу. При этом они акцентировали внимание на тот факт, что матросы АВ получают больше указанного минимума – учитывая и надбавки за сверхурочную работу, и другие платежи в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве (MLC 2006).

Но даже при всём при этом профсоюзы не согласились пойти на выдвинутые требования. Позиция представителей профсоюзов была единой: моряк не должен страдать, несмотря на экономические сложности. Тем более что кризис в отрасли вызван самими судовладельцами, использующими недобросовестную конкуренцию в погоне за прибылью. Этот и другие факторы не должны приводить к снижению благосостояния моряка, напротив, его зарплата должна увеличиваться. Однако призыв профсоюзов

вместо снижения увеличить минимальный уровень зарплаты матросов первого класса встретил стойкий отпор другой стороны переговоров. В ходе дискуссии стороны смогли прийти к компромиссу: установленный уровень в \$614 повышен не будет, но и о его снижении речи идти не может. Вплоть до 2018 года, когда профсоюзы и судовладельцы соберутся, чтобы вновь обсудить вопрос минимального уровня зарплаты.

ВПЕРЕДИ ЕВРОПЫ ВСЕЙ

РОССИЙСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (ITF) ПО ИТОГАМ 2015 ГОДА ПРИЗНАНА САМОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОЙ В ЕВРОПЕ ПО ВОЗВРАТУ ДЕНЕГ, НЕ ВЫПЛАЧЕННЫХ МОРЯКАМ ПО РАЗНЫМ ПРИЧИНАМ: ОТ БАНАЛЬНОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ДО КОМПЕНСАЦИИ ПО НЕСЧАСТНОМУ СЛУЧАЮ, СМЕРТИ НА БОРТУ ИЛИ БЕССЛЕДНОМУ ИСЧЕЗНОВЕНИЮ.

Цифры складывались не из пустых слов, а по документам и платёжкам, согласно которым российская инспекция обеспечила морякам выплату в размере \$2,720,869.

Российские инспекторы ITF помогли, в основном, русскоязычному плавсоставу (сюда входят граждане РФ и граждане государств Балтии, братские моряки Украины и Грузии). Примерно 10% выплаченной задолженности пришлось и на долю иностранцев: филиппинцев и индонезийцев, граждан Кабо-Верде (Острова Зелёного Мыса) и даже нигерийцев и сенегальцев.

Титул самой результативной инспекции ITF на земном шаре получили инспекторы из Австралии, обеспечив морякам сумму более чем в \$3,6 млн. А на втором месте – четыре постоянно действующие инспекции ITF в России. Как говорится, дамы вперёд: Ольга Ананьина из порта Новороссийск давно стала «мисс миллионершей», поскольку её результативность давно перевалила за миллион долларов. Она работает

на Чёрном море, которое еще называют «морем позора» (по причине массового кидалова плавсостава). Рядом с ней расположилась инспекция Леонида Глушака из Азово-Донского региона, где тоже суда арестовывают и экипажи бастуют. Однако результаты деятельности национального профсоюза в статистику ITF не входят, поэтому не учитываются и деятельность РПСМ в Находке, где техническая инспекция Николая Суханова тоже стала «миллионером». В зачёт на первое место в Европе и на второе в мире пошли исключительно результаты инспекторов ITF в Новороссийске и Владивостоке, Санкт-Петербурге и Калининграде.

Да, у нас не Австралия со столетней традицией профсоюзного движения, культурой солидарности и партией в парламенте. Хотя трудовое законодательство РФ изыщней.

Как у них, так и у нас инспекция ITF – лишь верхушка айсберга. Образно говоря, мы стоим на плечах великана, а это и РПСМ, и тысячи сознательных моряков, которых в последнее время становится всё больше, и власти госпортконтроля, и множество очень хороших людей. Короче, у нас есть все шансы на первое место.



**«Мисс миллионерша»
Ольга Ананьина, инспектор ITF
в порту Новороссийск**

ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА РПСМ

УНИВЕРСИТЕТ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА ИМ. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА ПОБЛАГОДАРИЛ РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) ЗА ПОМОЩЬ В УВЕКОВЕЧЕНИИ ПАМЯТИ ВЕЛИКОГО ФЛОТОВОДЦА И ВРУЧИЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПРОФСОЮЗА ЮРИЮ СУХОРУКОВУ ПОЧЁТНУЮ ГРАМОТУ.

Университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова отмечает 140-летие создания Мореходных классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, ставших предшественниками университета. В честь этого в университете на Косой линии 23 мая состоялось открытие бронзовой скульптуры адмирала С. О. Макарова. В открытии принял участие председатель Российского

профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков. Ему вручили грамоту «За значительный вклад в создание памятника великому флотоводцу, учёному и инженеру адмиралу Степану Осиповичу Макарову и в связи со 140-летием Морской академии» за подписью ректора университета С. О. Барышникова. РПСМ наряду с другими организациями помогал собирать средства на создание памятника. Также РПСМ получил копию памятника в миниатюре.

Юрий Сухоруков в свою очередь пожелал университету и дальше гордо нести своё высокое имя и чтить морские традиции, которыми всегда была славна наша держава. Он выразил уверенность, что дипломы университета будут так же высоко котироваться на международном рынке, а спрос на выпускников Макаровки останется стабильным.

В честь юбилея университет проводил и другие мероприятия. Так, 18 мая на Косой линии открыли зал, посвящённый Степану Осиповичу Макарову.

Здесь представлены редкие фотографии из семейного архива, а также образцы, которые адмирал и экипаж привозили из экспедиций, в том числе горсть камней с Земли Франца-Иосифа. Особое место в экспозиции занимает переписка адмирала с русскими учёными, например, с Дмитрием Менделеевым.

19 мая прошло торжественное возложение цветов к бюсту адмирала С. О. Макарова в учебном корпусе ГУМРФ. Следом состоялось торжественное награждение отличившихся курсантов в связи со 140-летием Института «Морская Академия». По окончании награждения состоялась необычная и торжественная акция, в ходе которой курсанты выстроились в символическую для университета цифру 140.

SCOCEEN ГОТОВ К ПЕРЕГОВОРАМ

В ОКТЯБРЕ 2016 ГОДА РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) ПРОВЕДЕТ ВСТРЕЧУ С НОРВЕЖСКОЙ АССОЦИАЦИЕЙ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ, НА КОТОРОЙ БУДУТ РАССМОТРЕНЫ ВОПРОСЫ УЛУЧШЕНИЯ УСЛОВИЙ ТРУДА ДЛЯ МОРЯКОВ НА 2017-2018 ГОДЫ. РЕШЕНИЕ ОБ ЭТОМ БЫЛО ПРИНЯТО В РАМКАХ 21-ОЙ ЕЖЕГОДНОЙ РАБОЧЕЙ ВСТРЕЧИ ЧЛЕНОВ КОМИТЕТА МОРЯКОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ И НОРВЕГИИ (SCOCEEN), ПРОШЕДШЕЙ В КОНЦЕ АПРЕЛЯ В КЛАЙПЕДЕ, ЛИТВА.

На заседании SCOCEEN речь шла об уровне зарплат моряков, поправках в коллективный договор и состоянии судоходной отрасли в целом. В работе Комитета приняли участие представители морских профсоюзов Норвегии, России, Польши, Хорватии, Латвии, Литвы и Румынии.

Интересы российских моряков, а их на судах норвежских судовладельцев работает порядка двух-трех тысяч, представляла делегация РПСМ во главе с председателем Юрием Сухоруковым. В нее также вошли заместитель председателя Вадим Иванов, председатель Калининградской региональной организации Вадим Мамонтов, координатор ITF Сергей Фишов, члены Исполкома РПСМ Алексей Беляков и Андрей Князев.

– РПСМ встретится с Норвежской Ассоциацией судовладельцев 12-14 октября, – сказал заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов. – Поэтому на прошедшем заседании Комитета мы согласовали требования перед предстоящими переговорами, чтобы у профсоюзов была единая позиция.

Кроме того, был утвержден график переговоров с судовладельцами на ближайшее время. Заседание вел Юрий Сухоруков, по совместительству являющийся председателем SCOCEEN. 





МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ МОРЯКОВ – БУДЕТ ЛИ ВОПРОС РЕШЁН В СРОК?

В АВГУСТЕ 2013 ГОДА ВСТУПИЛА В СИЛУ РАТИФИЦИРОВАННАЯ РОССИЕЙ КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС), КОТОРОЙ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ТРУДА МОРЯКОВ НА БОРТУ СУДНА, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ МОРЯКОВ. СТАНДАРТ А1.2 КТМС ПРЕДУСМАТРИВАЕТ, ЧТОБЫ ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ НА БОРТУ СУДНА МОРЯКИ ИМЕЛИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОЕ МЕДИЦИНСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО, УДОСТОВЕРЯЮЩЕЕ ИХ ПРИГОДНОСТЬ ПО СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ ОБЯЗАННОСТЕЙ, СВЯЗАННЫХ С РАБОТОЙ В МОРЕ. В РАМКАХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОНВЕНЦИИ КОМПЕТЕНТНЫМ ОРГАНОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОПРЕДЕЛЕН ПЕРЕЧЕНЬ МЕДИЦИНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ ИЛИ ВРАЧЕЙ, УПОЛНОМОЧЕННЫХ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ МОРЯКОВ, ОПРЕДЕЛЕН ХАРАКТЕР ТАКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И УТВЕРЖДЕНА ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О СОСТОЯНИИ ЗДОРОВЬЯ МОРЯКА. ОДНАКО ДО НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ ДАННЫЕ ВОПРОСЫ НЕ НАШЛИ СВОЕГО ПРАВОВОГО РЕШЕНИЯ, ХОТЯ ТРЕБОВАНИЯ ДОЛЖНЫ БЫЛИ БЫТЬ ВЫПОЛНЕНЫ К ДАТЕ ВСТУПЛЕНИЯ ЕЁ В СИЛУ ДЛЯ РФ, Т.Е. К 20 АВГУСТА 2013 ГОДА.



ИГОРЬ КОВАЛЬЧУК:
 «Не все участники Межведомственной рабочей группы при Минздраве осознают последствия, которые могут наступить для моряков и судовладельцев, если необходимые нормативные акты не будут приняты к концу года. Рано или поздно их, конечно, примут, в том числе и под воздействием внешних факторов. Но будут ли эти правовые акты качественными, если принимать их придётся в спешке?»

1 января 2017 года вступают в силу Манильские поправки к международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты (ПДНВ-78/95), которыми уточнены требования к процедуре проведения медицинских осмотров, форме и содержанию медицинского свидетельства. Разделом А-1/9 «Медицинские требования» Конвенции ПДНВ-78/95 (в редакции 2010 года) предусматривается, что каждое государство, ратифицировавшее данную Конвенцию, должно разработать положения, касающиеся признания врачей, имеющих право проводить медицинские осмотры моряков. Кроме того, каждый участник Конвенции обязан создать реестр признанных врачей, который должен быть доступен заинтересованным организациям, компаниям и морякам по их запросу. Таким образом, уже к 1 января 2017 года Россия должна привести своё законодательство в соответствие с Манильскими поправками к ПДНВ. До вступления поправок в силу остаётся полгода, а требования к процедуре проведения медицинских осмотров, форме и содержанию медицинского свидетельства для моряков, созданию реестра признанных медицинских организаций для обслуживания моряков до сих пор не выполнены.

Министерство здравоохранения РФ, в ведении которого находится вопрос реализации всех норм медицинского обслуживания моряков в соответствии с международными конвенциями, ведёт работу аж с 2013 года. Минздравом в рамках реализации конвенционных норм были разработаны два проекта приказа, решающие вопросы порядка проведения медицинского освидетельствования моряков, утверждения формы свидетельства, организации медицинского обслуживания на борту судна. Однако работа по их согласованию до сих пор не завершена.

Неизвестно, прорабатывался ли вообще Минздравом вопрос о создании государственного реестра медицинских экспертов и медицинских учреждений с правом медицинского освидетельствования моряков. По крайней мере, Российский профсоюз моряков (РПСМ) к этой работе не привлекался.

Если текущее положение не будет исправлено, это может привести к значительным трудностям, так как моряки просто не смогут работать, поскольку у них не будет соответствующих международным стандартам медицинских документов.

В Российском профсоюзе моряков крайне озабочены промедлением чиновников в проработке вопроса. Профсоюз, как может, подгоняет Минздрав к принятию приказов. «Порядок аккредитации медицинских учреждений, как и требования к здоровью моряка должны быть разработаны и утверждены как можно скорее. Мы считаем, что нам уделяется недостаточно внимания: работа над документами выполняется в Минздраве по остаточному принципу – то есть у них есть более важные дела и поручения от председателя правительства или от президента, и наши проблемы остаются “на потом”. Всё бы ничего, если бы невыполнение требований не влекло за собой никаких последствий. А они могут быть очень серьёзными. С 1 января, если ничего не будет сделано, у российских моряков могут возникнуть проблемы с трудоустройством у иностранных судовладельцев, а может, даже и у российских», – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

По словам к.м.н., доцента, главного специалиста Центральной аттестационной комиссии, эксперта Минздрава по организации качества медицинской помощи Сергея Желиховского, для включения в реестр информация о медицинских центрах будет подаваться в Международную организацию труда (ИЛО) и Международную морскую организацию (ИМО), для чего, по идее, эти центры должны иметь аккредитацию.

МИНИСТЕРСТВО ТОРМОЗИТ РЕШЕНИЕ ВОПРОСА

По настоянию заинтересованных сторон была создана Межведомственная рабочая группа по совершенствованию нормативной правовой базы, регулирующей вопросы обеспечения медицинского обслуживания моряков, куда вошли представители Министерства транспорта, Росморречфлота, Союза «Российская палата судоходства», Федерального медико-биологического агент-

ства, Российского профсоюза моряков. На её заседаниях РПСМ регулярно ставил вопрос о необходимости скорейшей разработки нормативных документов, регулирующих вопросы медицинского освидетельствования моряков, утверждения формы медицинского свидетельства, создания реестра уполномоченных медицинских организаций и врачей.

Вопросы реализации конвенционных норм по медицинскому обеспечению моряков неоднократно рассматривались и на заседаниях Межведомственной комиссии по подготовке к реализации в России КТМС при Минтрансе России. На прошедшем в апреле последнем заседании чиновники Минздрава России оказались не готовы к дискуссии по вопросу, и его рассмотрение было перенесено на июнь. Согласно протоколу, подготовленному Министерством транспорта, вопрос будет обсуждаться во II квартале 2016 года. То есть его, согласно плану работы, должны рассмотреть до 30 июня 2016 года. Когда именно пройдёт очередное заседание – пока неизвестно.

Обеспокоены и сами врачи. «Проблема, конечно, очень острая. Мы уже не раз поднимали этот вопрос перед Минздравом. К нам обращаются многие морские организации Северо-Западного региона со своей тревогой по поводу медицинского освидетельствования с 2017 года. К счастью, проект приказа в феврале этого года опять взяли на доработку, и мы очень надеемся, что он будет доработан в соответствии с Конвенцией и выйдет вовремя. Очень хорошо, что профсоюз принимает участие в решении этой проблемы», – говорит директор компании «Балтмед» Марина Кузнецова.

По словам Игоря Ковальчука, в России уже есть врачи, которые прошли аккредитацию и вошли в реестр, но не российский, а иностранных государств. Как говорит инструктор Балтийской территориальной организации РПСМ Виктор Соловьёв, это делается в том случае, когда компания заинтересована в том, чтобы иметь организацию или физическое лицо, в котором она может быть уверена. Но комиссия, которую нужно проходить моряку, включает в себя специалистов разных профилей, и врач одного направления не решает вопрос.

УЖЕ К 1 ЯНВАРЯ 2017 ГОДА РОССИЯ ДОЛЖНА ПРИВЕСТИ СВОЁ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СООТВЕТСТВИЕ С МАНИЛЬСКИМИ ПОПРАВКАМИ К ПДНВ. ДО ВСТУПЛЕНИЯ ПОПРАВОК В СИЛУ ОСТАЁТСЯ ПОЛГОДА, А ТРЕБОВАНИЯ К ПРОЦЕДУРЕ ПРОВЕДЕНИЯ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ, ФОРМЕ И СОДЕРЖАНИЮ МЕДИЦИНСКОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА ДЛЯ МОРЯКОВ, СОЗДАНИЮ РЕЕСТРА ПРИЗНАННЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРЯКОВ ДО СИХ ПОР НЕ ВЫПОЛНЕННЫ.

Встревожен проволочками и заместитель капитана морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Игорь Кружков: «Мы давно бьём тревогу по этому поводу, но, к сожалению, почему-то никто не обращает должного внимания на эту острую и насущную проблему. Ведь если всё останется на прежнем уровне, моряки просто не смогут работать. У них не будет медицинских документов, форма которых соответствует Конвенции. Конечно, можно будет найти выход, проходить медкомиссию за границей, в странах, чьи медицинские центры и врачи попадут в реестр. В принципе, это не так сложно, но связано с потерей времени и денег. Равнодушное отношение Минздрава к проблемам моряков затронет не только их самих, но и прибавит проблем криминологическим компаниям и медучреждениям, которые работают с моряками. Теперь всё зависит от расторопности чиновников из Минздрава. Мы очень надеемся, что профсоюзная организация всерьёз возьмётся за эту проблему и поможет морякам».

РПСМ уже исписал тонну бумаг – обращались и в Минздрав, и в Мин-

труд, и в Минюст. «Не все участники Межведомственной рабочей группы при Минздраве осознают последствия, которые могут наступить для моряков и судовладельцев, если необходимые нормативные акты не будут приняты к концу года. Рано или поздно их, конечно, примут, в том числе и под воздействием внешних факторов. Но будут ли эти правовые акты качественными, если принимать их придётся в спешке?» – задаётся вопросом Игорь Ковальчук.

ВЕРИТЬ В ЛУЧШЕЕ, НО ГОТОВИТЬСЯ К ХУДШЕМУ

К сегодняшнему моменту, как говорит заведующая отделом социально-трудовых отношений РПСМ Наталья Бологова, было подготовлено два проекта приказа, к которым профсоюз подавал замечания. Это проекты приказа Министерства здравоохранения РФ «Об утверждении Порядка проведения медицинского освидетельствования лиц, работающих на судах, и Типового положения о врачебной комиссии по освидетельствованию лиц, работающих на судах» и «Об организации медицинского обслуживания лиц, работающих на судах в период рейсов». Однако в процессе работы последний вообще «потерялся». Его нет в плане работы Межведомственной комиссии, как нет там и вопроса о порядке признания медицинских учреждений или лиц медицинского персонала, имеющих право проводить медицинские осмотры моряков. Сотрудник Министерства, с которым работали представители РПСМ, уволился, в результате чего ситуация подвисла в воздухе. «Мы обозначили вопрос, но пока никто не готов к его серьёзному обсуждению. Поэтому мы надеемся более детально обсудить реестр в июне, на следующем заседании Межведомственной комиссии», – заявила Наталья Бологова.

Пока Минздрав тянет с созданием необходимой нормативно-правовой базы, морякам и судовладельцам остаётся верить в лучшее, но готовиться к худшему. Если на начало следующего года законодательная база не будет подведена, необходимо будет прибегать к услугам специалистов, аккредитованных иностранными государствами, или проходить комиссию за пределами РФ. 

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»: НОВЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОДОЛЖИТ БОРОТЬСЯ СО СТАРЫМИ ПРОБЛЕМАМИ

В МУРМАНСКЕ ПРОШЛА ВНЕОЧЕРЕДНАЯ ОТЧЕТНО-ВЫБОРНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ТПО «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ». РЕШЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ СОБРАНИЯ РАНЬШЕ ПОЛОЖЕННОГО СРОКА БЫЛО ПРИНЯТО ПОСЛЕ ТОГО, КАК ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФСОЮЗА ВЛАДИМИР КУДИШКИН, ЗАНИМАВШИЙ ЭТОТ ПОСТ УЖЕ ОДИННАДЦАТЬ ЛЕТ, ОБЪЯВИЛ О СВОЕМ ЖЕЛАНИИ УЙТИ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ. НОВЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ БЫЛ ИЗБРАН 22 АПРЕЛЯ 2016 ГОДА И УЖЕ ПРИСТУПИЛ К СВОИМ ОБЯЗАННОСТЯМ.



По результатам выборов, ТПО «Мурманский траловый флот» возглавил Паршев Павел Юрьевич, ранее работавший заместителем председателя профкома. Решение о его назначении делегаты приняли единогласно, что неудивительно, ведь кандидатуру Паршева предложил сам Владимир Кудишкин, заверив участников конференции в его компетентности и профессионализме.

Всего в работе внеочередной конференции приняли участие 29 делегатов, представляющие интересы более 650 членов профсоюза. Выступая с обращением к участникам мероприятия, Владимир Кудишкин рассказал, что уйти с должности хотел еще год назад, но на тот момент у него не оказалось достойного преемника:

– В поисках сменщика мне сильно помог Павлов Игорь Николаевич, с которым мы проводили консультации, рассматривали кандидатуры, и в итоге остановились на Павле Паршеве. Павел – высокообразованный человек, получил юридическое образование, что является несомненным плюсом. В качестве нового председателя он уже занялся подписанием и продлением коллективных договоров по флотам, состоящим в профсоюзе. Коллективные договоры Павел Паршев оставил те, что были разработаны еще при моем председательстве – они обеспечивали хорошие социальные гарантии нашим морякам. Этот шаг во многом может дать характеристику подходам нового председателя и его отношению к делу.

Перед тем, как состоялись выборы нового председателя, Владимир Кудишкин отчитался о работе профсоюза за период с марта 2015 года по апрель 2016 года, который стал для ТПО «МТФ» весьма непростым. В 2015 году руководству АО «МГФ» и ПАО «МТФ» удалось заставить моряков выйти из состава профсоюза, используя для достижения этой цели все возможности административного ресурса.

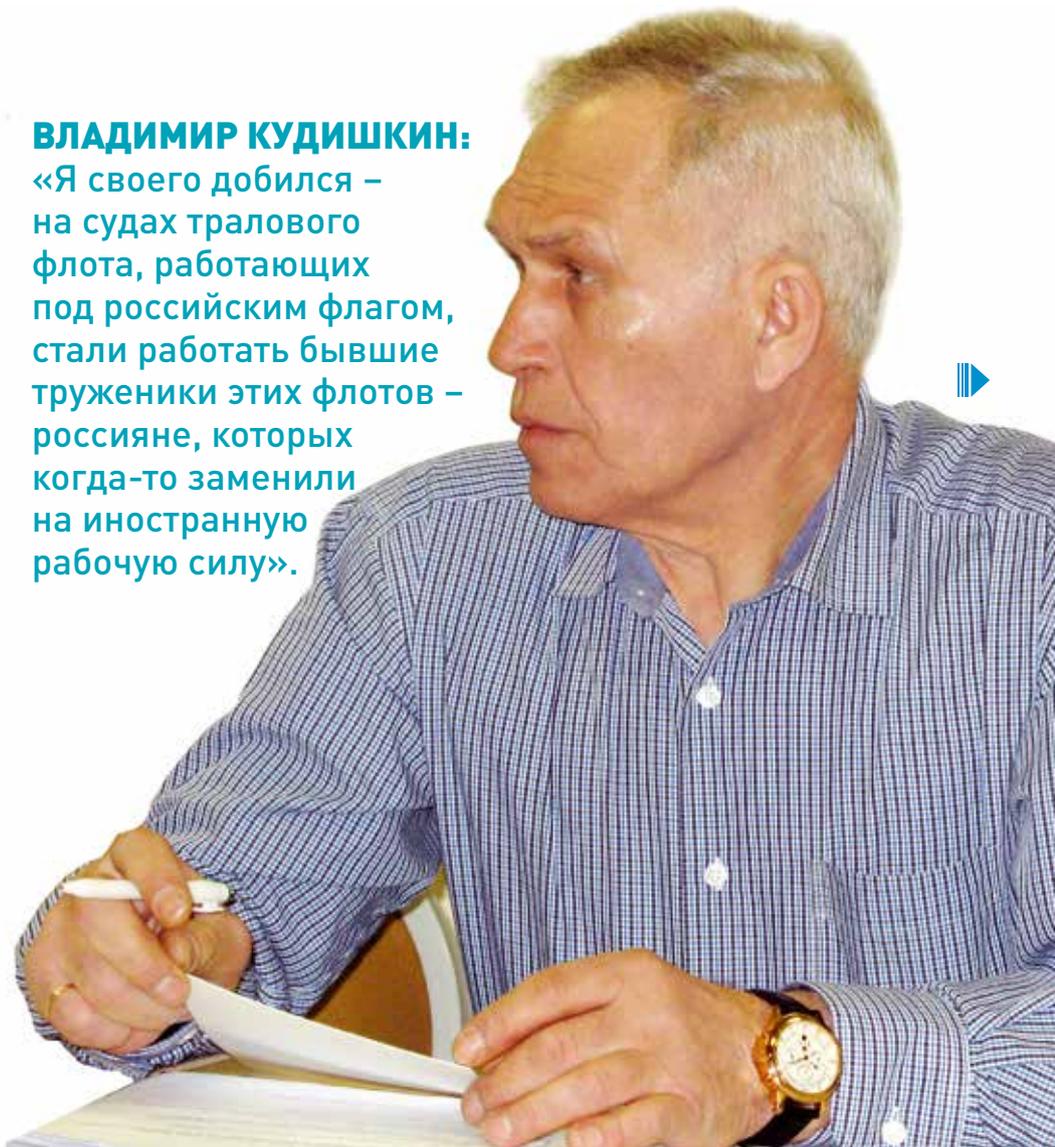
– В рыболовном флоте Архангельска сейчас происходит точно такая же ситуация – моряков заставляют выходить из профсоюза. Представитель профсоюза Архангельского тралового флота даже прилетал ко мне в Мурманск

для того, чтобы обсудить наши столь схожие проблемы, – рассказал бывший председатель ТПО «МТФ». – Моряков увели из нашего профсоюза, пригрозив не пустить их в следующий рейс. Естественно, каждый человек заинтересован в своем рабочем месте, поэтому их решение выйти из «МТФ» понять можно. В нашей организации раньше состояло шесть флотов, теперь осталось только четыре. У судовладельцев была масса инструментов воздействия на членов профсоюза.

– Политика вышедших из состава профсоюза флотов после смены руководства перестала отвечать интересам работников. Поэтому сидеть и просто молчать я не мог, ведь людям доверяли и надеялись, что мы сможем постоять за их права, – продолжил Владимир Александрович. – Началось все с того, что я поднял вопрос присутствия на российских рыболовных судах иностранцев без гражданства РФ. Само по себе это не запрещено законом, но при

этом компаниям нужно получить разрешение миграционной службы, Росрыбфлота и оформить множество других документов. При отсутствии всех нужных разрешений на организацию могут наложить штраф в размере 400 000 рублей за каждого иностранного моряка. Как оказалось, необходимых документов у компаний не было, зато на их судах работали граждане Эстонии, Латвии, Литвы и Украины. Эту информацию мне удалось получить, запрашивая судовые роли и разговаривая с капитанами судов. Как только руководители компаний узнали о моей инициативе, начались длительные переговоры, которые в итоге и закончились принудительным выводом моряков из нашей профсоюзной организации. Но я своего добился – на судах тралового флота, работающих под российским флагом, стали работать бывшие труженики этих флотов – россияне, которых когда-то заменили на иностранную рабочую силу.

ВЛАДИМИР КУДИШКИН:
«Я своего добился – на судах тралового флота, работающих под российским флагом, стали работать бывшие труженики этих флотов – россияне, которых когда-то заменили на иностранную рабочую силу».





ПАВЕЛ ПАРШЕВ:
«Необходимо сконцентрировать действия ТПО «МТФ» на защите трудовых интересов и прав членов профсоюза и тщательнее контролировать выполнение действующих коллективных договоров. Для этого понадобится укрепить связи с первичными организациями, руководством флотов и работодателями».

– С начала 2015 года ТПО «МТФ» подвергался не самым простым испытаниям. Раньше «Мурманский траловый флот» был большим профсоюзом, куда входило много людей. В его состав входили и рыболовные компании, и рыбообрабатывающие фабрики. Но затем эти организации начали дробиться, передаваться разным хозяевам. Часть рыболовных предприятий вообще ушла из профсоюза, потому что работодатели не захотели продолжать сотрудниче-

ство, – рассказывает председатель Совета Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) Игорь Павлов. – Но на конференции присутствовали и ветераны, и моряки. После основной части мероприятия обсуждались уже чисто профессиональные, рыбацкие вопросы. Так что, несмотря на все трудности, профсоюз продолжает функционировать.

За год профсоюзу удалось привлечь внимание Министерства труда РФ к проблемам, связанным с бездействием Государственной инспекции труда в Мурманской области по вопросу необоснованного заключения срочных трудовых договоров с членами плавсостава. А ведь проблема является по-настоящему серьезной – с помощью этих договоров работодатели лишают моряков части их социальных прав, таких как компенсация стоимости проезда в отпуск и обратно, пенсионный стаж, полноценная оплата больничных листов в связи с наступлением нетрудоспособности и многое другое.

Под руководством Владимира Кудишкина ТПО «Мурманский траловый флот» в начале 2016 года наладил практику по специальной оценке условий труда (СОУТ). Для этого была создана комиссия для проведения СОУТ, в которую вошел и председатель профсоюзного комитета. Такие меры не случайны – более 90% членов ТПО «Мурманский траловый флот» занято на производствах, сопряженных с профессиональными рисками, вредными или опасными условиями труда. Именно поэтому оценка условий труда играет важную роль в деятельности профсоюза – по ее результатам работникам тралового флота предоставляют компенсации, льготы и гарантии.

Проделав столь колоссальный объем работ в сфере защиты трудовых прав и социальных гарантий работников тралового флота, Владимир Александрович нисколько не жалеет о выбранном пути, как, к слову, и о своем уходе:

– Возраст – основная причина, по которой я решил покинуть профсоюз. Такая работа требует молодых, энергичных людей, способных защищать интересы моряков. Раньше я вообще хотел прописать в уставе организации, что председатель может избираться

не больше, чем на два срока. Ведь годы дают о себе знать, теряется столь необходимая в этой работе напористость.

– Всем было жаль, что Владимир Кудишкин уходит, но, на мой взгляд, это по-настоящему мужской поступок. Редко можно встретить человека, способного принять такое тяжелое решение, когда он знает, что еще полон сил, – поделился Игорь Павлов.

Выступив со словами благодарности в адрес Владимира Кудишкина, Павел Паршев уже в качестве нового председателя ТПО «МТФ» обозначил участникам конференции курс организации на ближайшее будущее.

В первую очередь он отметил необходимость сконцентрировать действия ТПО «МТФ» на защите трудовых интересов и прав членов профсоюза и тщательнее контролировать выполнение действующих коллективных договоров. Для этого руководству профсоюза понадобится укрепить связи с первичными организациями, руководством флотов и работодателями.

Несмотря на то, что ТПО «МТФ» переживает не самые простые времена, и количество членов профсоюза значительно сократилось за последние годы, опускать руки никто не собирается. Напротив, в планах организации привлечь в свои ряды представителей экипажей промысловых судов, служб флотов и береговых подразделений.

Не меньше внимания уделит профсоюз и состоянию здоровья своих моряков. Так, для того чтобы у большего количества работников флота появилась возможность улучшить свое самочувствие, в 2016 году были заключены договоры с двумя новыми санаториями в Карелии и Крыму вдобавок к уже действующим девяти договорам с другими российскими лечебницами.

Избранный председатель заверил делегатов, что вся его деятельность всецело будет направлена на защиту законных интересов членов профсоюза, и дело, начатое Владимиром Кудишкиным еще 11 лет назад, будет продолжено.

Теперь, когда выборы прошли, только время покажет, насколько успешно все эти изменения отразятся на дальнейшей работе профсоюза Мурманского тралового флота. 

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРПЛАТЕ ЧЕТЫРЁХ МОРЯКОВ Т\Х «MAJESTY» ПОГАШЕНА

ПОГАШЕНА ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ ПЕРЕД ЧЕТЫРЬМЯ ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖА СУДНА «MAJESTY» (ФЛАГ КАМБОДЖИ, ИМО 8711693), СООБЩИВШИМИ В РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ О ФАКТЕ ЗАДЕРЖКИ.

С жалобой на невыплаты обратились только четыре члена экипажа, все они члены РПСМ. На судно неоднократно накладывался запрет на выход в рейс в связи с задолженностью по зарплате, и было принято решение, что судно не покинет порт до тех пор, пока с моряками не произведут полный расчет на сумму 448 тыс. руб. и не будет обеспечена репатриация до родного порта Владивосток.

Как рассказал инспектор Международной федерации транспортных работников (ITF) во Владивостоке Пётр Осичанский, члены экипажа уже жаловались на задержку выплаты зарплаты работодателем. В апреле они получили выплаты, заявив капитану порта, что с ними рассчитались полностью. Однако, как теперь выяснилось, расчёт всё же был неполным. Спустя месяц обман раскрылся. Четыре моряка, получив часть денег ранее, остались на судне, сейчас трое из них списываются. «Я снова их проинструктировал получить полный расчет и билеты. Ну и пристыдил, конечно, за такое малодушие. Остальные моряки, насколько я понимаю, не обращались с жалобами. Они, вероятно, местные и боятся выступать. Членами профсоюза они не являются. Вообще, страх потерять работу у всех у них зашкаливает. Недавно моряки с “Самарги” жаловались в Лондон, мол, помогите нам, но не говорите об этом судовладельцу. А как помочь, не связываясь с судовладельцем? И объясняли это тем, что их могут уволить за обращение в ITF и РПСМ», — рассказывает инспектор ITF.

Капитания порта не только поставила судну замечания за задержку выплаты зарплаты под кодами 30 (задержание) и 17 (необходимость устранить нарушение до выхода в рейс), но и вы-



ставила требование судовладельцу, компании MD Shipping Co, привести индивидуальные контракты в соответствии с международными нормами, дав им на это два месяца. Судовладелец, по словам Петра Осичанского, «совсем оборзел»: вычитает с каждого моряка 2% якобы профсоюзных взносов, но деньги никуда, ни в какой профсоюз не переводит.

Помимо этого, было выявлено два несоответствия Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC-2006), а именно: в индивидуальных трудовых договорах имеются положения, нарушающие права моряков, и обнаружено, что третий механик работает без трудового договора с 17 апреля 2016 года (причем в договоре нет каких либо оговорок о пролонгации). В договоре имелось положение об удержании с первой зарплаты \$300 в счет последующей репатриации. Судовладельцем ведётся практика удержания сумм, затраченных на оформление националь-

ных подтверждений дипломов флага судна, и, наконец, имеется договор о материальной ответственности членов экипажа, в котором прописано, что судовладелец имеет право удержать любую сумму в досудебном порядке.

Судовладелец 18 мая приехал на судно, чтобы выплатить членам экипажа причитающиеся на конец апреля суммы. Однако списывающихся членов экипажа он отказался рассчитывать по дату списания (то есть по 16 мая 2016 года включительно), аргументируя это отсутствием достаточного количества средств и обещал выплатить им зарплату в конце мая. Однако это не устроило ни работников, ни капитанию порта. Было принято решение пригласить сотрудника правоохранительных органов для контроля ситуации в процессе выплаты. В итоге 19 мая совместными силами было достигнуто решение поставленных задач, сняты замечания, а судну разрешено следовать по назначению. [↕](#)



Ксения Коимчева

КСЕНИЯ НА КАПИТАНСКОМ МОСТИКЕ ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО

ОТЦА ОФИЦЕРА ТОРГОВОГО ФЛОТА КСЕНИИ КОИМЧЕВОЙ ВОТ УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ТЕРЗАЮТ ПРОТИВОРЕЧИЯ. БУДУЧИ ИНЖЕНЕРОМ-СТРОИТЕЛЕМ, ОН ХОРОШО ПОНИМАЕТ, ЧТО ЖЕНЩИНЕ В ЧИСТО МУЖСКОМ КОЛЛЕКТИВЕ ВСЕГДА НЕЛЕГКО. А С ДРУГОЙ СТОРОНЫ, ОН СТРАШНО ГОРДИТСЯ ДОЧЕРЬЮ – ЧЕТВЕРТЫМ ПОМОЩНИКОМ КАПИТАНА В КОМПАНИИ СКФ НОВОШИП. «МОЙ КАПИТАН!» – ТАКИМИ СЛОВАМИ ОН КАЖДЫЙ РАЗ ВСТРЕЧАЕТ ДОЧЬ, КОГДА ОНА ВОЗВРАЩАЕТСЯ ИЗ РЕЙСА: СНАЧАЛА В ДОЛЖНОСТИ КАДЕТА, ПОТОМ МЛАДШЕГО ОФИЦЕРА. И КАЖДЫЙ РАЗ ПОСЛЕ КОРОТКОЙ ПАУЗЫ С НАДЕЖДой СПРАШИВАЕТ: «НУ ЧТО, ТЕПЕРЬ, МОЖЕТ, НА БЕРЕГУ СЕБЯ ПОПРОБУЕШЬ?» А КСЕНИЯ ОБЕЩАЕТ, ЧТО ПОДУМАЕТ ОБ ЭТОМ, КОГДА ДОСЛУЖИТСЯ ДО СТАРПОМА, А ЕЩЕ ЛУЧШЕ – ДО КАПИТАНА.

НЕЖЕНСКОЕ ДЕЛО

Ее часто спрашивают: «Зачем тебе такое неженское дело? Что ты хочешь этим доказать?». Ответ у нее тоже есть, самый что ни на есть прагматичный и понятный всем мужчинам: «Достойную зарплату по своим способностям я могу найти только в море».

Ксения еще со школьных времен – обязательный участник олимпиад по математике, имеет разряд по шахматам и вообще по складу ума – настоящий инженер.

– Мне повезло: во-первых, мой выбор профессии поддержала мама. А во-вторых, когда в 2009 году я закончила школу, в Государственном морском университете имени Федора Ушако-

ва впервые стали набирать девочек на очное отделение по специальности «судоводитель». Как будто специально для меня, – рассказывает Ксения. – Университет я закончила хоть и не с красным дипломом, но без троек. Там же познакомилась и с будущим мужем: сейчас он тоже четвертый помощник в компании Samos. Он также меня поддерживает. Мы считаем, что любая се-

мья только выиграет, если в ее бюджет привнести дополнительный и весьма значимый доход.

Хороший старт в необычной карьере Ксении обеспечила плавпрактика на судах Unicom. Смешно, но когда она впервые пришла в незнакомый офис, то просто обратилась в самый большой кабинет. Там ее встретил капитан-наставник Тимофей Пронченко. Он не стал тратить времени зря, а сразу стал задавать молодой особе вопросы по Международным правилам предупреждения столкновений судов в море. И тут выяснилось, что девушка всерьез настроена работать в море: Ксению не ставили в тупик даже темы, которых третьекурсник еще знать не должен.

Ее направили на танкер «SCF Surgut». Частые заходы в порт, грузовые операции и длинные переходы – это был настоящий трудовой семестр. Зато Ксения имела возможность не только наблюдать все технологические операции, ее практически сразу допустили к штурвалу. Сначала, правда, пришлось сдать строгий экзамен.

– Все «топы» (старшие офицеры) «гоняли» меня и по принципам несения ходовой навигационной вахты, и по обязанностям впередсмотрящего, и по безопасности жизнедеятельности, – вспоминает Ксения. – После чего

мне официально вручили сертификат вахтенного матроса с правом стоять на руле и допустили к обязанностям.

Надо отдать должное Ксении: никто из ее одногруппников такой документ с первой практики с собой не привез.

При этом она выполняла и обычную для рядового матроса работу: наблюдала за швартовыми операциями, делала записи в судовой журнал и каждое утро драила палубу мостика. Тут же на «SCF Surgut» открыла для себя и любимое хобби многих моряков – рыбалку.

– Удочку мне дал капитан, – рассказывает Ксения. – Первый же опыт оказался удачным: вытащила шесть жирных скумбрий и с гордостью отнесла их на камбуз. Сейчас, когда я работаю уже по-настоящему, времени на хобби у меня нет совершенно. Но я не исключаю, что в недалеком будущем, отправляясь в рейс, все-таки найду место в багаже для собственного спиннинга.

ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ

Первый контракт в должности был на т\х «Петрокрепость».

– Дела пришлось принимать уже через час после прибытия на судно, в самый разгар судовых операций, – вспоминает Ксения. – Этот был трудный

день. Вникать пришлось, как говорится, с ходу. Таким же выдался и весь контракт: даже на берег ни разу не вышла. Хотя, если честно, меня особо и не тянуло. Все равно переживала бы: все ли в порядке?

Первое, что сказали Ксении, когда она попала на борт: с капитаном тебе повезло. Владимир Даценко, действительно, оказался для нее образцом «мастера».

– Мостик у него работает, как по нотам: никакой суеты, все по делу, – рассказывает она. – При этом я особо благодарна ему за то, что он поверил мне, совсем еще зеленому помощнику. Уже свою вечернюю вахту я стояла без «страховки» (без старпома, хоть правда, и с хорошим, опытным матросом). А еще Владимир Анатольевич частенько поднимался на мостик за полчаса до конца моей утренней вахты, чтобы дать мне возможность задать свои вопросы по работе с картами, по прокладке курса и прочим деталям.

Ксения всегда чувствовала, что может рассчитывать на поддержку старших офицеров: с ней охотно делились секретами мастерства и старпом Кирилл Бевзюк, и второй помощник капитана Сергей Мурко, и третий помощник Алексей Донских.

К концу первого рейса она уже точно знала: другой работы, кроме как в море, она для себя не видит.

– Я поняла, что женщинам профессия штурмана вполне по плечу, – рассказывает Ксения. – Более того, они обладают рядом преимуществ. К примеру, мы терпеливее мужчин, а это незаменимое для карьеры морского офицера качество. И к стрессам, сопровождающим профессию моряка, мы устойчивее. При этом есть вещи, с которыми нужно просто смириться – например, с тем, что ты всегда будешь в экипаже белой вороной. Но если в любой ситуации оставаться профессионалом, все обязательно получится. Единственное, чего мне в мой первый рейс не хватало, так это настоящего выходного дня. Не знаю, как бы я его потратила, наверное, выпалась бы внаглую и просто ничего не делала. ⚓

«Профсоюзная морская газета»,
ЮТО РПСМ



Работа на палубе

MLC: ГЛАВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗА ТРИ ГОДА НИКУДА НЕ УШЛИ

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ЧАСТО ЗВУЧАТ ВОПРОСЫ О ДЕЙСТВЕННОСТИ СВОДНОЙ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (MLC). КАКУЮ ПОЛЬЗУ ОНА ПРИНЕСЛА МОРЯКАМ? КАКОВ ИТОГ ТРЕХЛЕТНЕЙ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ, НАПРАВЛЕННОЙ НА ЗАЩИТУ ИХ ПРАВ? СВОИМ МНЕНИЕМ ДЕЛИТСЯ ИНСПЕКТОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ (МФТ) В НОВОРОССИЙСКЕ ОЛЬГА АНАНЬИНА:

Наш регион давно известен субстандартным судоходством, где не соблюдаются простейшие международные стандарты. Именно здесь благодаря использованию Сводной конвенции о труде в морском судоходстве и в сотрудничестве с портовыми инспекциями с каждым годом все большее распространение получает практика ареста неблагополучных судов.

Ведомства морского транспорта предлагают оказавшимся в беде морякам обращаться за помощью непосредственно к капитану порта. Но экипажу не всегда просто выполнить это требование, поэтому инспекторы федерации помогают оформить такое письмо от их имени. А после обращения моряков к капитану порта и задержания судна мы начинаем переговоры с судовладельцем о выплате экипажу задолженности по зарплате. Соответствующую информацию мы передаем капитану порта, подтверждая, что своего требования профсоюз судовладельцу не вы-

двигает. И только после погашения задолженности по зарплате портовая служба надзора отменяет задержание за нарушение MLC.

С 2013 года, когда Сводная конвенция вступила в силу, мы задержали в Черном море 10 судов и взыскали задолженность по заработной плате экипажам на общую сумму 335 000 долларов США по претензиям, которые уже урегулированы. Наибольшая разовая выплата состоялась в декабре 2013 года, она составила 201 000 долларов США — это было судно «Hermann Schoening» под флагом Либерии.

Хотя мы успешно сотрудничаем со службами надзора в портах Азовского моря (Темрюк, Тамань, Порт Кавказ и Ейск), у нас есть трудности с задержанием судов за нарушение MLC в порту Ростов, который включен в Парижский меморандум. После трех таких задержаний судно может получить запрет на заход в данный регион — а это чревато экономическим ущербом для порта, ведь большинство судов здесь занимаются достав-

кой металлолома в Турцию. В таком случае суда чаще всего задерживают из-за технической неисправности.

Руководитель проектов и кампаний морской секции Международной федерации транспортников (МФТ) Кэйти Хиггинботтом дала оценку опыту применения MLC инспекторами МФТ:

– Главные проблемы – невыплата заработной платы, нарушения договоров найма и субстандартные условия труда – за три года никуда не ушли. Например, Панама – вторая по счету страна, ратифицировавшая MLC. Это государство флага с очень большим флотом и не меньшим числом проблем. Можно предположить, что ресурсов для того, чтобы навести порядок на всех судах под ее флагом, не хватает. С другой стороны, в период кризиса многие судовладельцы также работают без финансового резерва, это тоже накладывает свой отпечаток.

И все же конвенция MLC привнесит много хорошего. Наблюдается укрепление сотрудничества между инспекторами МФТ, службами государственного портового контроля (PSC) и представителями государств флага. Инспекторы МФТ признаны экспертами по взысканию заработной платы и по коллективным договорам, поэтому в большинстве случаев три стороны успешно сотрудничают. Среди моряков также растет понимание, что под защитой конвенции они могут громко заявлять о своих правах. Она дала им признанное международным сообществом юридическое право требовать для себя достойных условий труда, а инспекторы МФТ помогают им и представляют их интересы.

Появились за эти годы и судовладельцы, которые заявляют, что на судне с сертификатом MLC нет нужды в коллективном договоре МФТ. Конвенция, принятая Международной организацией труда, где правом голоса обладают правительства, работодатели и трудящиеся, не только гарантирует морякам основные права, но и препятствует недобросовестной конкуренции между судовладельцами: тот, кто выигрывает за счет использования рабского труда, лишается своих преимуществ.

Вывести МФТ за рамки этой картины хотят судовладельцы, которые высокомерно заявляют своим работникам: «Профсоюз вам не нужен, ведь мы хорошие работодатели». Как правило, те, кто это говорит, таковыми как раз и не являются.

Большим достижением для моряков стали поправки, расширяющие область финансовой безопасности для защиты брошенных экипажей и выплаты компенсаций за гибель кормильца и утрату работоспособности на длительный срок. Поправки были приняты в июне 2014 года и должны вступить в силу в начале 2017.

Государствам флага вменяют в обязанность либо страхование, либо отчисления в некий фонд, прямой доступ к которому получают брошенные судовладельцем или оператором моряки. Если моряков не репатрируют, у них на борту нет провианта или если судовладелец не платил заработную плату в течение двух месяцев, подключится такая система страхования. Она возьмет на себя затраты по репатриации, оплату первоочередных нужд (провиант, вода и топливо), а также выплату долгов по заработной плате в пределах четырех месяцев. Такие меры сильно затруднят недобросовестным операторам уклонение от своих обязанностей и обяжут государства флага более бдительно проверять тех, кого они принимают в свои судовые регистры.

Новые меры в отношении ответственности судовладельца при трактовке требований договора найма призваны предотвратить давление на моряков ради получения согласия на снижение выплат ниже причитающегося. Ожидается, что предварительные выплаты смягчат трудности, если оценка конечной суммы потребует времени. Как и в ситуации с брошенными экипажами, моряки (или их семьи) смогут предъявить прямую претензию по контактным адресам, которые будут находиться на борту.

Главное, что теперь моряки в полной мере могут воспользоваться преимуществами, которые дает MLC, и твердо знают о том, что им причитаются. 

ПОЯВИЛИСЬ ЗА ЭТИ ГОДЫ И СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ, КОТОРЫЕ ЗАЯВЛЯЮТ, ЧТО НА СУДНЕ С СЕРТИФИКАТОМ MLC НЕТ НУЖДЫ В КОЛЛЕКТИВНОМ ДОГОВОРЕ МФТ. КОНВЕНЦИЯ, ПРИНЯТАЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ТРУДА, ГДЕ ПРАВОМ ГОЛОСА ОБЛАДАЮТ ПРАВИТЕЛЬСТВА, РАБОТОДАТЕЛИ И ТРУДЯЩИЕСЯ, НЕ ТОЛЬКО ГАРАНТИРУЕТ МОРЯКАМ ОСНОВНЫЕ ПРАВА, НО И ПРЕПЯТСТВУЕТ НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМИ: ТОТ, КТО ВЫИГРЫВАЕТ ЗА СЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РАБСКОГО ТРУДА, ЛИШАЕТСЯ СВОИХ ПРЕИМУЩЕСТВ. ВЫВЕСТИ МФТ ЗА РАМКИ ЭТОЙ КАРТИНЫ ХОТЯТ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ, КОТОРЫЕ ВЫСОКОМЕРНО ЗАЯВЛЯЮТ СВОИМ РАБОТНИКАМ: «ПРОФСОЮЗ ВАМ НЕ НУЖЕН, ВЕДЬ МЫ ХОРОШИЕ РАБОТОДАТЕЛИ». КАК ПРАВИЛО, ТЕ, КТО ЭТО ГОВОРIT, ТАКОВЫМИ КАК РАЗ И НЕ ЯВЛЯЮТСЯ.



ГОД В ТЮРЕМНЫХ УСЛОВИЯХ

ВОТ УЖЕ ПОЧТИ ГОД ВОСЕМЬ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ТЕПЛОХОДА «ЮСРА» СТОЯТ В АСТРАХАНИ. МОРЯКИ ОЖИДАЮТ, КОГДА СУДОВЛАДЕЛЕЦ — ТУРЕЦКАЯ КОМПАНИЯ «KENT SHIPPING», КОТОРАЯ ДЕЙСТВУЕТ ЧЕРЕЗ ПОСРЕДНИКА — РОСТОВСКУЮ КОМПАНИЮ «SAIL TRADE» — СОИЗВОЛИТ ВЫПЛАТИТЬ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРПЛАТЕ, КОТОРАЯ ДАВНО ПЕРЕВАЛИЛА ЗА \$200 ТЫС.

НЕРВЫ НА ПРЕДЕЛЕ

Капитан «Юсы» Виктор Останин говорит, что нервы у экипажа на пределе. Ещё в конце прошлого года он пытался обратить внимание капитании порта на нарушение судовладельцем трудовых норм, однако никаких действий, которые изменили бы ситуацию, предпринято не было. Судовладелец только обещал подвезти еду и топливо, когда их уровень стал снижаться, а затем и вовсе перестал выходить на связь. Экипажу средства на ремонт судна и на топливо взять неоткуда. Была объявлена акция

протеста: экипаж выполнял минимум работы по поддержанию безопасности жизнедеятельности судна и не соглашался идти ни к причалу, ни на ремонт, пока не будет выплачена зарплата. Когда кончилось топливо, еду стало негде хранить. Постепенно иссякли и запасы провизии. Уже несколько раз на судно завозили топливо и еду, но проблемы это не решает. С судна моряки не уходят, так как боятся остаться без денег.

Сам капитан 14 мая «отметил» год пребывания на судне. «За это время никаких изменений не произошло, мы так же сидим на борту без еды, воды и топлива, которые периодически заканчиваются. Еду завозят, но без топлива (его

нет с 1 мая) от неё мало толку: продукты негде хранить, запасы быстро подходят к концу. Готовим на костре, телефоны заряжаем от аварийных аккумуляторов. Мы не роботы, мы живые люди, нам необходимы условия для нормального существования, а их нет. Нормальных средств гигиены нет — моемся грязной волжской водой. Если начнутся кишечные заболевания — кто будет за это отвечать?» — задаётся вопросом капитан.

В конце мая ещё одно несчастье свалилось на лидера экипажа — Виктор Останин по болезни вынужден был покинуть борт судна, переложив обязанности на старпома. У капитана обнаружилась опухоль, и он уехал на обследование по месту жительства.

ЗАКОННЫЕ МЕТОДЫ БОРЬБЫ

Хоть прокуратура и арестовала судно в апреле, результатов это не дало. Даже если удастся выбить выплату задолженности с помощью контролирующих органов, моряки получат только рублёвую часть. По сути – крохи. В договоре – ни слова о валютных выплатах, прописана только рублёвая зарплата – чуть больше 6 тысяч в месяц. Суд назначен на 6 июня.

Моряки добровольно подписали такой договор, несмотря на то, что семь из восьми остающихся на борту членов экипажа состоят в профсоюзе. Виктор Останин говорит, что это обычная практика – иначе их бы вообще не взяли на работу. По его словам, за 10 лет работы с «Sail Trade» он впервые столкнулся с таким вопиющим нарушением прав. Задержки зарплаты были, но чтобы экипаж пытались выгнать вообще без денег – такое, по признанию Виктора Останина, с ним происходит впервые. «В интернете я читаю комментарии: “Вот вы там, дураки, зачем согласились на такие условия?” А вы знаете, какое большое число компаний работает по такой схеме? Или так работаешь, или никак. За прошлые выходы экипаж получал валютные выплаты, у меня есть оригиналы этих ведомостей за прошлые годы», – рассказал он. Представители прокуратуры, однако, копии этих документов брать у капитана при инспектировании судна не захотели. В данной ситуации законодательство бессильно помочь морякам, которые сами себе подписали приговор.

ПОРТ НЕ ХОЧЕТ БЫТЬ ТРЕТЕЙСКИМ СУДЬЕЙ

В конце марта капитан «Юсры» направил письмо капитанию морского порта Астрахань, в котором сообщалось, что на теплоходе закончилось топливо, дизель-генератор остановлен. В случае появления дрейфа, чтобы уйти от навала на другие суда и обеспечить безопасную стоянку, будет невозможно запустить основные двигатели. До этого Виктор Останин обращал внимание капитанию на нарушение судовладельцем трудовых норм на судне. Прошла

инспекторская проверка, но выявленные нарушения так и не были устранены. Покинуть астраханскую акваторию судно не может, так как истёк срок квалификационных документов, подтверждающих безопасность условий его хода.

Руководитель ФГБУ «АМП Каспийского моря» Юрий Мамедов заявил в апреле, что порт не намерен вмешиваться в ситуацию, поскольку «не является третейским судом». «Капитан и судовладелец должны разобраться между собой. Прокуратура проверила судно, оно продолжает стоять, судовладелец к нему не принимает никаких мер. А если принимает – капитан не хочет их выполнять. Мы в эту ситуацию вмешиваться не намерены».

В порту говорят, что примут необходимые меры, только если судно будет терпеть бедствие или станет представлять угрозу мореплаванию.

«Капитану нужно выполнять распоряжения судовладельца. Он его ставит к причалу, капитан не становится. Судовладелец хочет поставить судно в залог на ремонт – капитан не хочет. Но и судовладелец не должен забывать о своих обязанностях. Капитан пытается до него достучаться – судовладелец не реагирует. Почему они упорствуют друг перед другом? Вы задайте вопрос: “Уважаемый судовладелец, почему вы не реагируете на просьбы капитана?” А капитану: “Уважаемый капитан, почему вы не выполняете распоряжения судовладельца?”», – говорит Юрий Мамедов.

«УВАЖАЕМЫЙ СУДОВЛАДЕЛЕЦ»

«Уважаемый судовладелец» в лице «Sail Trade» с корреспондентом «МПВ» упорно не хотел разговаривать и в течение нескольких недель предлагал звонить то через пару часов, то на следующий день.

Возможно, владелец компании Алексей Афанасьевич Скорик – очень занятый человек. А возможно, дело в том, что «Sail Trade» (как и «Kent Shipping») находится в чёрном списке недобросовестных судовладельцев. Российский профсоюз моряков неоднократно предупреждал, да и моряки

наслышаны об этой компании, что «Sail Trade» практикует ведение двойной бухгалтерии. Не редки случаи списания работников без окончательного расчёта. Российские и украинские моряки уже обращались в РПСМ и Международную федерацию транспортных рабочих (ITF) за помощью. Проблема всегда одинаковая: рублёвую часть, прописанную в контракте, моряки получают – таким образом, компания формально соблюдает условия контракта. А вот обещанные валютные выплаты приходится ждать месяцами.

Инспектор ITF в Новороссийском морском порту Ольга Ананьина, которой приходилось работать с подобными обращениями, выделила такую примечательную особенность: компания имеет привычку «не платить во время рейса и списывать моряков с долгами. Как правило, моряки сходят на берег, имея на руках депонентские справки, и после долгого ожидания заработанных денег начинают обращаться в профсоюз».

При этом, как отмечает председатель Азово-Донской территориальной организации РПСМ Леонид Глушак, который помогал морякам «Юсры», компания так и не подписала коллективный договор с профсоюзом. Между тем, в России уже третий год действует Конвенция о труде в морском судоходстве (MLC-2006), которая говорит о том, что в трудовом контракте члена экипажа должна быть ссылка на коллективный договор, под которым работает конкретное судно.

МНЕНИЕ ЮРИСТА

Юрист Балтийской территориальной организации РПСМ Дмитрий Иванов считает, что экипаж может спокойно сойти на берег, так как истёк срок контракта о найме. «Экипаж уже более года выполняет свои трудовые обязанности по поддержанию судна в мореходном состоянии, моряки имеют право на отдых, поэтому спокойно могут покинуть борт судна. Однако я бы рекомендовал каждому члену экипажа отправить на адрес работодателя заявление о расторжении трудового договора и списании с борта судна. Право на получение денег они в любом случае имеют, оно никак не связано с их дальнейшим пре-

быванием на борту», – говорит Дмитрий Иванов. В данной истории ситуация осложняется тем, что у моряков нет денег, чтобы вернуться домой.

В подобных ситуациях юрист видит несколько способов погашения задолженности по зарплате. Любой член экипажа может написать заявление в транспортную прокуратуру о том, что компания нарушает условия трудового законодательства, не выплачивая зарплату, и просит возбудить уго-

ловное дело против судовладельца. В таком случае прокуратура проводит проверку и под угрозой возбуждения уголовного дела судовладелец, как правило, выплачивает задолженность.

Либо члены экипажа могут обратиться в профсоюз, если являются его членами, или к адвокату, чтобы оформить заявление об обеспечении морского требования в виде ареста судна и подать его в суд вместе с иском о взыскании зарплаты. Велика веро-

ятность того, что суд арестует судно до момента погашения задолженности по оплате труда. Соответствующее заявление подаётся и в прокуратуру, чтобы та помогла. Она может выступить на стороне заявителей, чтобы морякам не пришлось сидеть и ждать окончания разбирательства.

КОНЕЦ ИСТОРИИ?

Выхода из ситуации Виктор Останин не видит: «О нас все уже написали, во всех новостях показали, а воз и ныне там. Прокуратура арестовала судно по рублёвой зарплате ещё 5 апреля, а только толку с этого? Как стояли без питания, электричества и топлива, так и стоим. Даже в тюрьме арестантам дают покушать, а у нас условия хуже тюремных». Судовладелец на связь не выходит, не говоря уже о том, чтобы выплатить задолженность или поставить топливо и провизию на борт.

«Эффекта от историй в новостях я никаких не вижу, помощи нет ни от кого. У нас сил уже нет, мы же не должны здесь умереть. Просто обидно, что мы живём в государстве, которое запускает космические корабли, строит Пальмиру, а на своих людей ему просто плевать. У всех нервы на пределе, моряки готовы вообще бросить пароход посреди Волги, пусть он хоть тонет, хоть его снесёт ветром, мы же не можем здесь сидеть вечно. Выход-то какой?» – задаёт риторический вопрос капитан несчастного судна.

Это далеко не единичный случай бессовестного поведения «Sail Trade». Невыплаты, перевалившие за сотни тысяч долларов, наблюдаются на судах «Юрий Полторацкий» и «SailQueen». Пока готовился материал, судовладелец оставил без зарплаты ещё одно судно – «Kardelen». Общий долг уже перевалил за \$2 млн.

Будет ли у этой истории конец? И будет ли он счастливым? Вряд ли на земле когда-нибудь переведутся недобросовестные предприниматели, стремящиеся заработать на несчастье других людей. Единственное, как можно противостоять этому, – ни при каких условиях не связываться с ними, всё равно выйдет себе дороже. 📍



КООРДИНАТОР ITF В РОССИИ СЕРГЕЙ ФИШОВ (на снимке)

считает, что сколько ни предостерегай моряков, они всё равно будут наниматься к таким работодателям. «Как морякам запретить ходить на такие суда? Писать: “Не работайте с Sail Trade”? Если зайца долго бить по голове, то он, может, в конце концов, научится зажигать спички. Но, к сожалению, моряки не могут не ходить в такие компании. По разным причинам, тут каждый случай нужно рассматривать отдельно. Если бы капитан и экипаж имели нормальную квалификацию, с хорошим знанием английского языка, они могли бы устроиться в более приличную компанию. Наверное, их квалификация не позволяет это сделать. Чтобы исключить повторение ситуации, можно биться за создание профсоюза в Sail Trade, чтобы они подписывали коллективные договоры. Но компания же идёт в отказ – взносы платить они не хотят. А как по-другому?»

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ ОТ ПИРАТСТВА В 2015 ГОДУ

ОРГАНИЗАЦИЯ ОКЕАНЫ БЕЗ ПИРАТСТВА (ОВР) ОПУБЛИКОВАЛА ОТЧЁТ О СТАТИСТИКЕ ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЙ ЗА 2015 ГОД. В ДОКУМЕНТЕ ПОДСЧИТАНЫ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ В РАЗЛИЧНЫХ ЗОНАХ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ – В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, РЕЧЬ ИДЁТ О ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА, ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ.

ЗАПАДНАЯ ЧАСТЬ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

Экономические потери от пиратства за 2015 год в регионе составили \$1,32 млрд – 73% от общих расходов морской индустрии. И хотя этот показатель за пять лет сократился почти в семь раз: в 2014 году экономические потери составили \$2,3 млрд, в 2012 – \$5,7 млрд, в 2010 – \$7 млрд, угроза пиратства в регионе остаётся реальной.

Расходы на военно-морские силы в регионе составили \$323 млн. Несмотря на сокращение трат на обеспечение безопасности в Индийском океане (число частных охранных предприятий, противостоящих пиратам, сократилось на 15%), большинство атак удаётся подавлять совместными международными усилиями. Тем не менее, участвовавшие в последнее время нападения на местные суда говорят о том, что Гидра пиратства вновь поднимает голову.

Атаке пиратов за год подверглись 306 моряков, из них 108 попали в плен в 2015 году. 41 моряк остаётся в заложниках, при этом 26 человек с «Naham 3» на конец года оставались в плену уже 1499 дней, 15 человек с судна «Siraj» удерживались 405 дней. За три года с 2010 по 2012 в плен были взяты соответственно 1 090, 555 и 349 моряков за каждый год. В 2013 и 2014 году

это число сократилось до 60 и 17 соответственно. И в 2015 году страшные цифры снова поползли вверх.

ГВИНЕЙСКИЙ ЗАЛИВ

Гвинейский залив является наиболее опасным с точки зрения угрозы пиратства: число атак в регионе резко возросло за последнее время. По сравнению с 2014 годом, пираты стали более агрессивными – участились случаи применения насилия и казни членов экипажей. Попытке нападения подверглись 1225 моряков, из них 44 были похищены в 2015 году, 23 человека были убиты пиратами в ходе захватов судов. Всего в регионе было зарегистрировано 54 нападения. В 13 случаях нападения были совершены с целью захвата заложников, в 11 – с целью ограбления. Неудачных попыток захвата судов и ограблений за год было 14, также было две неудачных попытки захвата заложников.

Экономические потери в регионе за прошлый год составили \$719,6 млн – 61% от общих расходов индустрии. \$276,5 млн составили расходы на военно-морскую службу, обеспечивающую безопасность в регионе. Правительства государств залива продолжают работу по усилению безопасности в регионе, но этого по-прежнему недостаточно. Уже в начале 2016 года мировое сообщество было встревожено ростом пиратской угрозы близ берегов Ниге-

рии. Центр обмена информацией в области морской торговли (Maritime Trade Information Sharing Center) зафиксировал практически ежедневные нападения пиратов. В каждый из дней 18, 19 и 20 апреля у берегов Нигерии на суда нападали пираты. В первом квартале этого года 14 коммерческих судов были атакованы в дельте Нигера, в шести случаях было похищено в общей сложности 23 члена экипажа.

ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ

Благодаря антипиратским мерам во второй половине 2015 года удалось снизить количество нападений по сравнению с первой половиной года. Тем не менее, число атак остаётся значительным: за год было зафиксировано 199 случаев нападений с целью ограбления и пиратских атак. Сумма украденного имущества составила \$1,2 млн, стоимость украденных грузов превысила \$8 млн. На поисково-спасательные операции «Orkim Harmony» было потрачено \$382 тыс.

3674 моряка подверглись нападению пиратов. Из всех инцидентов 38% были вооружёнными, однако в большинстве случаев преступники стремились избежать насилия по отношению к членам экипажа. В результате нападений было ранено 23 моряка. Более половины случаев – 67% произошли в Малаккском или Сингапурском проливах.

ДАННЫЕ

О ПИРАТСТВЕ ЗА 2015 ГОД



ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ПОТЕРИ

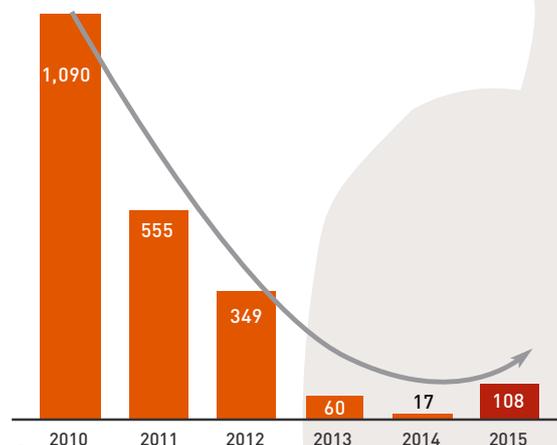
ТЕНДЕНЦИИ 2015 ГОДА ПО РЕГИОНАМ

ЗАПАДНАЯ ЧАСТЬ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

НЕСМОТРЯ НА СОКРАЩЕНИЕ РАСХОДОВ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНОЕ, БОЛЬШИНСТВО АТАК УДАЁТСЯ ПОДАВЛЯТЬ СОВМЕСТНЫМИ МЕЖДУНАРОДНЫМИ УСИЛИЯМИ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, УЧАСТИВШИЕСЯ В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ НАПАДЕНИЯ НА МЕСТНЫЕ СУДА ГОВОРЯТ О ТОМ, ЧТО УГРОЗА ПИРАТСТВА ОСТАЁТСЯ РЕАЛЬНОЙ.



Экономические потери 2010-2015



Взяты в плен моряки 2010-2015

ГВИНЕЙСКИЙ ЗАЛИВ

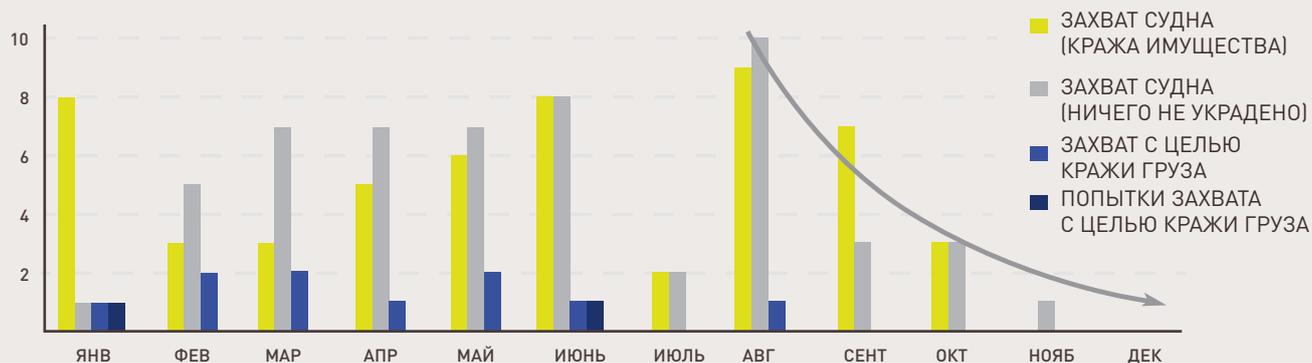
В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ НАИБОЛЕЕ ЗАМЕТНО ЗА ГОД ВОЗРОСЛО КОЛИЧЕСТВО ПИРАТСКИХ АТАК, А ТАКЖЕ ЧИСЛО АТАК С ЦЕЛЬЮ ЗАХВАТА СУДНА В I КВАРТАЛЕ 2015 ГОДА.

РАЗНОВИДНОСТИ ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЙ



ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ

СОВМЕСТНЫЕ УСИЛИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВ ПОЗВОЛИЛИ СНИЗИТЬ КОЛИЧЕСТВО НАПАДЕНИЙ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2015 ГОДА



Пиратские нападения в 2015 году по месяцам

ГВИНЕЙСКИЙ ЗАЛИВ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ



\$719.6
млн

61 %
от общих
расходов
индустрии



\$276.5 млн
расходы
на военно-
морские силы



ЛЮДСКИЕ ПОТЕРИ



1225
МОРЯКОВ
стали
объектами
нападений

44
МОРЯКА
попали в плен
(только в 2015 году)



23 МОРЯКА
были убиты
в ходе
пиратских
атак



ЗАПАДНАЯ ЧАСТЬ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ



\$1.32
млрд

73 %
от общих
расходов
морской индустрии



\$323 млн
расходы
на военно-
морские силы



ЛЮДСКИЕ ПОТЕРИ



306
МОРЯКОВ
подверглись
атаке пиратов

108
МОРЯКОВ
попали в плен
(только в 2015 году)



41 МОРЯК
остается в заложниках



ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ



\$1.2 млн
сумма
украденного
имущества

\$8.1
млн
стоимость
украденных грузов



\$382 тысячи
потрачено на поисково-
спасательные
операции
«Orkim Harmony»



ЛЮДСКИЕ ПОТЕРИ



3674
МОРЯКА
подверглись
нападению
пиратов

38% инцидентов
были
вооружёнными



23 МОРЯКА
ранено
в результате
нападений

10 СОВЕТОВ: КАК ВЕСТИ СЕБЯ СО «СЛОЖНЫМИ» ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖА НА БОРТУ

В ЖИЗНИ НАМ ПРИХОДИТСЯ СТАЛКИВАТЬСЯ С РАЗНЫМИ ЛЮДЬМИ, ПОРОЙ ДАЖЕ С ТЕМИ, С КЕМ НЕ ХОТЕЛОСЬ БЫ ИМЕТЬ НИЧЕГО ОБЩЕГО. ЕСЛИ НА БЕРЕГУ МОЖНО СВЕСТИ НА НЕТ КОНТАКТЫ С ЛЮДЬМИ, ЧЬЁ НЕПОДОБАЮЩЕЕ ПОВЕДЕНИЕ НАС ВОЗМУЩАЕТ, ТО В МОРЕ ВСЕ НЕ ТАК ПРОСТО. МОРЯКИ В РЕЙСЕ ВЫНУЖДЕНЫ ПРОВОДИТЬ В ОГРАНИЧЕННОМ ПРОСТРАНСТВЕ НЕДЕЛИ, А ТО И МЕСЯЦЫ, ПОЭТОМУ ОЧЕНЬ ВАЖНО УМЕТЬ КОНТРОЛИРОВАТЬ ВЗРЫВООПАСНУЮ СИТУАЦИЮ. РАБОТАТЬ В МОРЕ С «НЕПРОСТЫМ» КОЛЛЕГОЙ – НАСТОЯЩЕЕ ИСПЫТАНИЕ, ОН МОЖЕТ ЛЕГКО ИСПОРТИТЬ НАСТРОЕНИЕ НА ВЕСЬ ДЕНЬ, А В ХУДШЕМ СЛУЧАЕ – НА ВЕСЬ РЕЙС.

Если вы знаете, как взаимодействовать с такими людьми, можно свести негатив к минимуму. Ведь отношения подобны игре в шахматы: каждый ход влечёт за собой какие-то последствия. Так что будьте умнее и думайте, к чему могут привести ваши действия. Сосредоточьтесь на том, как выиграть в этой игре, целью которой является ваше душевное спокойствие.

КАК ОСТАВАТЬСЯ СПОКОЙНЫМ В СЛОЖНЫХ СИТУАЦИЯХ

- 1 СОХРАНЯЙТЕ СПОКОЙСТВИЕ**
Да, это простой и очевидный совет, что не умаляет его важности. Самоконтроль поможет избежать обострения конфликта. Сохранить хладнокровие может быть сложно, особенно когда вас провоцируют, но чем сдержанней вы реагируете, тем выше вероятность того, что вы сможете справиться с ситуацией, какой бы безрассудной она вам ни казалась. Просто сделайте глубокий вдох и медленно сосчитайте до десяти (про себя – счёт вслух выглядит странно и только больше разозлит ваших оппонентов).
- 2 БУДЬТЕ ВЫШЕ ЭТОГО**
Некоторые люди просто получают удовольствие от драматических сцен и негативных эмоций. Старайтесь быть выше этого и не давайте втягивать себя в «разбор полётов». Если вы работаете в паре с таким человеком, дистанци-

руйтесь от него: вы не сможете воспарить, как орёл, копошась на земле с индюками.

3 НЕ ДАВАЙТЕ ОТВЕТ, А ПРЕДУПРЕЖДАЙТЕ ВОПРОС

Как тёмное небо может стать сигналом надвигающегося шторма, так безрассудные коллеги могут обернуться проблемами. Нужно научиться распознавать признаки конфликта и возможные последствия от их проявлений. Так вам не придётся быть на позиции обороняющегося – вы сможете взять инициативу в свои руки. Как только вы научитесь предугадывать слова и поступки людей, то сможете просчитывать возможные ходы заранее.

4 ВЫБИРАЙТЕ БИТВУ
Одни люди с трудным характером не идут на прямую конфронтацию, другие же просто жаждут её. Научитесь не реагировать на каждую абсурдную ситуацию. Провокация – словно кислород для некоторых людей, который вы можете «перекрыть», просто не поддаваясь на их задиранья.

5 ОТДЕЛЯЙТЕ ЧЕЛОВЕКА ОТ КОНФЛИКТА

Пытайтесь понять, что на самом деле стало причиной конфликта – человек или внешние обстоятельства? Если проблема в конкретной ситуации, подумайте, как разрешить её лучшим способом, не переходя на личности.

6 ПРИМЕНИТЕ ОРУЖИЕ ЗАДИР ПРОТИВ НИХ САМИХ

Типичное поведение агрессивных людей заключается в том, что они

пытаются заострить внимание на недостатках других, чтобы те почувствовали себя некомфортно и уязвимо. При этом фокусироваться такой агрессивный тип будет постоянно на том, «что не так», вместо того, чтобы сосредоточить внимание на том, «как решить проблему». Если вы решите защищаться, то попадёте в ловушку. Так что перенаправьте внимание на них, задавайте встречные вопросы – это поможет снизить уровень негатива.



7 СДЕЛАЙТЕ ИХ ЦЕНТРОМ ВНИМАНИЯ

Наверняка не только вы страдаете от агрессивного отношения. Пусть выскажутся другие члены экипажа: есть ли у них проблемы с хулиганом? Считают ли они такое поведение безосновательным? Мнение большинства обычно оказывает давление на недалёких людей. Так что если единодушие во взглядах не на их стороне, они слабеют.

8 ВЛАСТЬ ИМУЩИЕ

Если есть возможность или необходимость, можно подключить субординацию к решению проблемы. Поговорите со старшим офицером или кем-то из офицеров на берегу. Вы должны быть уверены, что старшие по званию смогут справиться с зачинщиком конфликта. Предварительно убедитесь, что проблема никак не связана с вами, иначе ваша жажда справедливости обернётся против вас самих.

9 СМЕХ ЛЕЧИТ ВСЁ

Иногда обезоружить противника можно с помощью юмора. Остроумные люди способны развеять угрозу конфликта ещё до того, как она появится. Смех – ценное и мощное

оружие, если его правильно использовать. Он показывает потенциальным задирам, что их могут выставить дураками.

10 НЕ НРАВИТСЯ, КОГДА ИМ ОТВЕЧАЮТ

Часто люди «без царя в голове» становятся задирами, просто немного в другой форме. У этих двух типов есть общая черта: они не любят конфронтации, поэтому выбирают тех, кто слабее. Дав отпор, вы покажете, что они не с тем связались. Речь идёт не о физическом сопротивлении, а о том, чтобы исключить пассивность и уступчивость в отношениях. Многие задиры внутри оказываются трусами. Если их жертва даст отпор, они почти наверняка отступят. Это правило действует как в школе, так и в офисе, и даже на судне.

ЧТО ГОВОРЯТ МОРЯКИ

Экипаж теплохода «Тимофей Гуженко» утверждает, что атмосфера в их коллективе тёплая и дружеская. Моряки заняты работой, а после идут в спортзал или отдыхают у экранов компьютеров или телевизоров; работы иногда столько, что моряки не каждый день видят друг друга.

«Все рейсы проходят в добродушной обстановке. Дело ещё в том, что у нас короткие контракты – два с небольшим месяца, – поэтому даже если какой-то конфликт и назревает, он не успевает выплеснуться», – говорит старший электромеханик Михаил Лещёв. Сказывается и улучшение условий труда, добавляет он: раньше было скученное проживание, в каюте жили по двое, что могло генерировать конфликты. Теперь больше личного пространства.

Кроме того, моряки постоянно чем-то заняты. Условия работы такие, что иногда человека не видишь, не то, что успеваешь с ним поругаться. Как признаётся моторист Алексей Туров, он иногда неделю не пересекается со старпомом. После работы тоже не всегда отдыхают вместе. «Нам некогда ругаться, условия работы такие, что некогда с людьми увидеться. Отрабатываешь своё, а потом кто спортом идёт заниматься, кто к компьютеру, кто у телевизора отдохнёт. Сейчас стресс легко снять – пошёл, грушу побил в спорткаюте, в бассейн сходил, в баню», – делится чок Игорь Пантелеймончук.

Второй помощник Евгений Палтов говорит, что чем дольше моряки работают вместе,

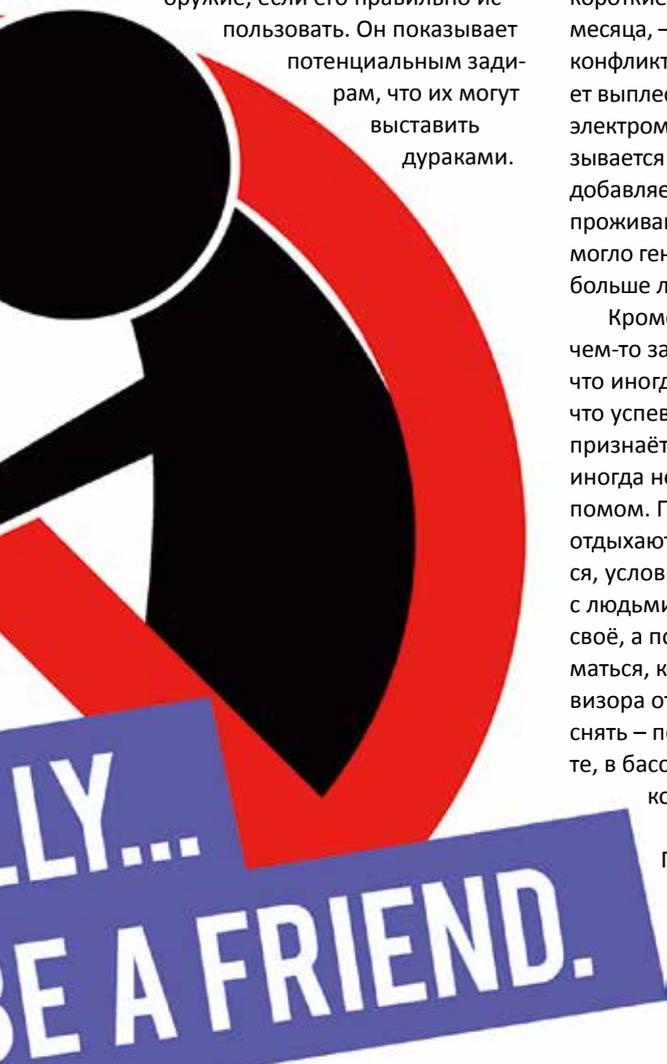
тем выше вероятность конфликта. «Когда люди работают по более длинным контрактам, чем мы, по схеме 4(+1), то тут уже могут возникать конфликты ближе к окончанию срока контракта. Все дрязги начинаются обычно перед списанием. Справляются с ними так же, как в обычной жизни: если тебе не нравится человек – просто перестанешь общаться с ним. Но если конфликт серьёзный, то он разрешается уже с офицерским составом. Можно обратиться к капитану, чтобы на высшем уровне обсудить ситуацию.

«Система сама себя урегулирует, – добавляет Михаил Лещёв. – Если тебе неприятно с кем-то работать, то в следующий рейс ты просто не идёшь на этот пароход с человеком, который тебе не по душе. Под российским флагом вот так запросто поменять экипаж сложнее, но под другими флагами – пожалуйста. Люди там, как правило, не возвращаются на тот же пароход. А моряки, которые понимают, что и в следующий рейс им придётся выходить тем же составом, стараются держаться соответственно и, что называется, в колодец не плевать. Так что у нас, скорее, семейные, дружеские отношения в коллективе».

ПРОГРАММА «БЛАГОПОЛУЧИЕ В МОРЕ»

Взаимодействие с агрессивными людьми, а в худшем случае – травля, могут сделать работу в море ещё более тяжёлой. Сейчас предлагается много инициатив, чтобы помочь морякам справиться с этой проблемой. Морское сообщество запустило программу «Благополучие в море», Международный центр помощи и благосостояния моряков (ISWAN) создал программу «Помощь морякам». Программы призваны предоставить морякам отдушину и право высказаться.

Российский профсоюз моряков в свою очередь рекомендует: не терпите агрессию в свой адрес – обдумайте ситуацию и попытайтесь получить помощь, если она необходима. Большинству приходится сталкиваться с агрессивными людьми, и это может стать болезненным опытом. Помните: рейс закончится, вы спуститесь по трапу и будете свободны от конфликтных коллег .



ПРАВИЛЬНОЕ ПИТАНИЕ – ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ МОРЯКА

ЕЩЕ НАПОЛЕОН БЫЛ УВЕРЕН, ЧТО «АРМИЯ МАРШИРУЕТ НА СВОИХ ЖЕЛУДКАХ», И ЕСЛИ ПИТАНИЕ ИГРАЕТ СТОЛЬ ВАЖНУЮ РОЛЬ НА ВОЙНЕ – НАСТОЛЬКО ЖЕ СУЩЕСТВЕННА ЕГО РОЛЬ И В СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ.

Вопрос питания на судне чрезвычайно важен. Речь идет не только о том, чтобы заправлять свое тело правильным «топливом»: пища для моряков играет значительную психологическую роль. Однообразие жизни в море может быть разбавлено правильно подобранным рационом питания, в особенности, в хорошей компании, сообщает ресурс crewtoo.com.

Приемы пищи, которые экипаж будет ждать с нетерпением, могут в разы поднять настроение, и для судовладельцев это должно служить одним из главных обоснований расходов на питание.

РАСТУЩАЯ ПРОБЛЕМА

Работа в судоходной отрасли становится малоподвижным занятием. Именно поэтому так важно ограничить потребление фаст-фуда и сладких прохладительных напитков. Морякам необходимо понять, как питание влияет на их здоровье и благополучие.

Судовладельцы и крюинги должны рассказывать морякам обо всех возможных рисках, сопряженных с неправильной диетой. Главным из них можно назвать ожирение, которое в наши дни стало «растущей проблемой» в буквальном смысле.

Ожирение тесно связано не только с состоянием здоровья моряков, но и с безопасностью на судне. Можно ли будет с легкостью поднять члена экипажа, страдающего от лишнего веса, если он упадет? Сможет ли он надеть на себя спасательный жилет или поместиться в спасательную шлюпку? Ответы на эти вопросы лишний раз доказывают, что режим и качество питания на судне достойны тщательного обсуждения.

В морской отрасли эта проблема стала настолько серьезной, что для рабочих нефтяного сектора, использующих вертолеты, пришлось ввести ограничения по весу. Решение было принято после того, как проведенное исследование показало, что вес рабочих в среднем увеличился почти на 20% за последние 30 лет. Различные исследования отметили растущую волну ожирения и среди моряков.

ПОДХОДЯЩАЯ ФОРМА

Все моряки должны проходить медицинское обследование, чтобы доказать, что их самочувствие позволяет им выполнять свои обязанности. Стоит учитывать, что различные факторы могут обладать заметным влиянием на физическую форму человека. Так, болезни сердца, ожирение, сердечные приступы могут быть непосредственно связаны с развитием ожирения.

Очевидным является тот факт, что моряки попросту должны быть в состоянии стоять, ходить и поднимать вещи без особых затруднений. Медицинские осмотры позволяют определить, способен ли человек выполнять свою работу. И в этом случае ожирение ставит его профессиональные возможности под вопрос.

Индекс массы тела (ИМТ) – общепринятый показатель ожирения, является одним из тестов, включенных в медицинский осмотр моряков. Показатели ИМТ взрослого человека в границах между 25 до 30 свидетельствуют об избыточном весе, от 30 до 40 – об ожирении I или II степени, а от 40 и выше – говорит об ожирении III степени.

Врачи вынуждены ограничивать сертификацию для моряков с ИМТ выше 35, требуя от них принятия каких-либо мер по снижению своего веса.

ТЯЖЕЛЕЕ, ЧЕМ НА БЕРЕГУ

Недавнее исследование, проведенное в Дании, выявило у моряков избыток заболеваний, появление которых связано с неправильным образом жизни. Исследование, в котором участвовало 1257 мужчин-моряков, показало, что в каждой возрастной группе страдающих ожирением в морской отрасли больше, чем среди представителей береговых профессий.

В возрастной группе от 45 до 60 лет 0,7% обследованных моряков страдают дефицитом массы тела, у 22,7% вес в норме и 76,6% страдают от избыточного веса.

Проблема затрагивает не только европейских моряков – судя по данным, предоставленным директором компании «Wallem Ship Management» Саймоном Доути, филиппинцы тоже начали сдаваться под натиском этого недуга. Информация, собранная компанией показывает, что 10% всех филиппинских моряков либо страдают ожирением, либо находятся в пограничной с ним зоне. Это повлияло на появление требования к морякам снизить вес, прежде чем их признают пригодными к работе на судне.

ПОЧЕМУ МЫ ТОЛСТЕЕМ?

На борту судна очень важно соблюдать диету, а не потакать своим прихотям. В то время как среднестатистический мужчина нуждается в 2 200 калориях в день, по данным «Wallem Ship Management», моряки потребляют приблизительно 3 200 калорий, а в некоторых случаях и все 4 000 калорий в день.

Физической активности на борту недостаточно, чтобы сжечь все эти калории. Исследования показали, что, например, филиппинские моряки тратят 60% своего свободного времени на видеоигры или интернет, потребляя закуски в перерывах между основными приемами пищи примерно 9 раз в день. Возможно, причиной таких частых перекусов может стать эмоциональное и психологическое состояние моряков, проводящих все время в изоляции. Так или иначе, в конечном итоге это приводит к увеличению числа моряков, страдающих ожирением.

В этой ситуации стоит меньше внимания уделять еде, но при этом обучить моряков правильно питаться. Например, компания «Anglo-Eastern Univan» выпустила кулинарные книги для моряков, включающие в себя более здоровые варианты рецептов индийской, филиппинской и восточно-европейской кухни. При этом для каждого блюда в книгах указана калорийность.

ТЫ – ТО, ЧТО ТЫ ЕШЬ

Большой проблемой является то, что моряки не сильно могут повлиять на выбор блюд, которые им будут подаваться, и они чувствуют себя обязанными есть все, что им приготовят.

Согласно ИТФ, однако, экипаж может предпринять несколько шагов, которые позволят им правильно питаться во время рейсов:

- попросите повара использовать ненасыщенные жиры;
- пусть в рационе будет больше вареных, запеченных и приготовленных на гриле, а не жареных продуктов;
- при любой возможности приносите на судно свежие фрукты;
- попросите ваш профсоюз обговорить с судовладельцами рацион экипажа, ведь компании тоже заинтересованы в том, чтобы их моряки были здоровыми;
- пейте больше воды. Один только этот шаг позволит поддерживать здоровье вашего организма. 



СТРАХОВАНИЕ МОРЯКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА НАЧАЛА ЗАНИМАТЬСЯ ПРОБЛЕМОЙ СТРАХОВАНИЯ МОРЯКОВ 80 ЛЕТ НАЗАД – С 1936 ГОДА, КОГДА НА РАССМОТРЕНИЕ БЫЛИ ВЫНЕСЕНЫ КОНВЕНЦИИ «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ В СЛУЧАЕ БОЛЕЗНИ, ТРАВМЫ ИЛИ СМЕРТИ МОРЯКОВ» И «О СТРАХОВАНИИ МОРЯКОВ ПО БОЛЕЗНИ». ОДНАКО НЕОБХОДИМОСТЬ СТРАХОВАНИЯ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ ТРУЖЕНИКОВ МОРСКОГО ФЛОТА СТАЛИ ОСОЗНАВАТЬ ЗАДОЛГО ДО ЭТОГО. ТАК, ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ СТРАХОВАНИЯ МОРЯКОВ В РОССИИ БЫЛИ ПРЕДПРИНЯТЫ ЕЩЕ В XVIII ВЕКЕ.

О ВОЗНАГРАЖДЕНИИ ПОТЕРПЕВШИХ

После проведения образовательных реформ в рамках судоходной отрасли Российской империи, морские учебные заведения с каждым годом стали выпускать все больше и больше квалифицированных кадров. Торговый флот страны начал разрастаться и вполне закономерным стал вопрос о необходимости страхования моряков.

При учреждении главного управления торгового мореплавания и портов Император Николай II в своем рескрипте «начертал» программу «всеми силами содействовать улучшению условий судопромышленности и быта моряков». Одним из главных пунктов «рабочего вопроса» в мореплавании, который необходимо было решить, стал институт страхования судовых экипажей от несчастных случаев. Именно в этой области существовали серьезные проблемы, связанные, прежде всего, с тем, что профессиональная деятельность моряков регулировалась архаическим «Уставом купеческого водоходства», изданным еще в 1781 году и почти целиком перешедшим в «Устав Торговый» от 1912 года.

Начиная со второй половины XIX века, в Российской империи предпринимались попытки решения вопросов обеспечения трудящихся в случае потери трудоспособности. Так, по «Положению о горноза-



Моряки торгового флота, начало XX века, грузопассажирский пароход

водском населении», принятому 8 марта 1861 года, на казенных предприятиях создавались горнозаводские товарищества. Целью таких товариществ было «попечение о рабочих в болезни, старости и при домашних несчастьях, призрение вдов и сирот, распространение нравственности, разбор возникающих между рабочими несогласий и вообще принятие мер, полезных для благосостояния горнозаводского населения».

2 июня 1903 года вышел закон «О вознаграждении потерпевших вследствие несчастных случаев рабочих и служащих, а равно членов их семейств в предприятиях фабрично-заводской,

горной и горнозаводской промышленности». Выплаты давались в случае смерти или за увечья, полученные на производстве. А вот потеря трудоспособности из-за болезней, старости и общей инвалидности в законе не учитывалась.

В течение следующих 9 лет правительство не принимало никаких мер по решению этого вопроса до тех пор, пока 23 июня 1912 года Николай II не подписал закон о страховании, состоящий из двух положений: «О страховании рабочих на случай болезни» и «О страховании рабочих от несчастных случаев». Он несколько расширил область применения предыдущего закона.

МОРЯКИ НЕ В СЧЕТ

Так, в соответствии с новым документом учреждались больничные кассы, на которые возлагалось решение вопросов о выплате страховок рабочим промышленных предприятий в случае болезни. Членство в этих кассах являлось обязательным. Средства кассы набирались из ежемесячных взносов ее членов, а врачебная помощь предоставлялась за счет предпринимателей.

Несмотря на все предпринятые меры, закон не распространил свое действие на некоторые категории лиц, занятых наёмным трудом, в том числе и на моряков морского торгового флота. А в действовавшем на тот момент «Уставе Торговом» 1912 года содержались всего лишь две статьи, которые определяли обязанность судовладельца оказать помощь заболевшему моряку при условии, что его заболевания не являлись следствием несчастного случая.

Согласно «Уставу купеческого водохозяйства» от 25 июня 1781 года любой моряк, оставленный по болезни в отечественном или иностранном порту, имел право получать заработную плату полностью по день окончания того договора найма, который был заключен между ним и судовладельцем. Никаких иных разъяснений относительно покрытия издержек по лечению болезни и возвращению заболевшего на родину закон 1781 года не содержал.

Следует отметить, что в ст. 295, относящейся уже к закону 12 февраля 1830 года, давались определенные указания относительно прав моряков на возмещение понесенных ими расходов на лечение, если они были оставлены из-за болезни в иностранном порту. При увольнении служащих с российских судов в иностранных портах необходимо было проследить, чтобы:

1) увольнение последовало только в том случае, «когда в корабле, на котором прибыли те люди, не могут они возвратиться в Россию по болезни...; чтобы оные были сполна удовлетворены причитающимися им деньгами, снабжены надлежащими аттестатами и обращены в ведение российского консула»;

2) консул удостоверился, что «сии люди удовлетворены жалованьем и путевыми издержками по расчету до вре-

мени прибытия их в Россию, принимая во внимание расстояние порта... от российского, из коего он отправлялся».

СИСТЕМА НЕ РАБОТАЛА

Между тем аварийность торговых судов была высокой и нередко сопровождалась гибелью экипажа. Так, например, 20 декабря 1908 года в 23.00 из Новороссийска в Одессу вышел пароход «Свято-слав». Экипаж судна состоял из капитана, трех помощников капитана, старшего механика, двух помощников старшего механика и 22 человек палубной и машинной команды. Неизвестный пароход со страшной силой врезался в «Свято-слава», проделав в нем громадную пробоину. Через образовавшееся отверстие хлынула вода, затопив фор-трюм до машинной переборки, и в скором времени судно пошло ко дну, по всей вероятности, носом вперед. Кроме вышеупомянутых членов экипажа, на «Свято-славе» погибли 8 проводников живого груза и 5-6 безбилетных пассажиров – в общем порядка 40 человек. Характерно, что, подобно судам «Владимир» и «Нептун», «Свято-слав» погиб бесследно.

Многих интересовал вопрос, сколько же еще труженики моря будут оставаться за границами действия государственного страхования, обращаясь в случае несчастья за поддержкой к «добрым людям»? Несмотря на то, что проблема страхования моряков на законодательном уровне оставалась нерешенной, в некоторых пароходных обществах существовала практика страхования членов экипажа на случай потери трудоспособности.

Так, к примеру, судовые команды почти всех пароходов, ходивших в Каспийском море, были застрахованы владельцами судов на случай получения увечий или смерти, но страховую премию в большинстве случаев платила сама команда, поскольку судовладельцы удерживали из жалованья моряков от 4 до 4,5% страховых. В случае получения увечья или смерти полагалась страховая премия от страхового общества. При этом выплата таких страховых премий не освобождала судовладельцев от ответственности за причиненный вред.

Однако на практике система работала не всегда – жалоб со стороны моряков, получивших увечья, поступало очень много. Чаще всего судовладельцы не только отказывались добровольно выплачивать страховую сумму, но и старались всеми силами затормозить дело по удовлетворению претензий. Помимо этого они требовали расписки о том, что кроме полученной от страхового общества суммы за увечье, моряк не может больше требовать возмещения ни от страхового общества, ни от судовладельца. Все это наглядно свидетельствовало о существовавших проблемах в сфере страхования тружеников морского флота.

СОДЕЙСТВОВАТЬ МОРЕХОДСТВУ

Нельзя не заметить, что попытки изменить сложившуюся ситуацию все же проводились. Так, в 1909 году был созван первый съезд русских деятелей



Заседание Совета министерства торговли и промышленности

по водным путям, который выработал ряд постановлений и, в частности, об установлении государственного страхования моряков. Съезд постановил просить императорское общество содействовать торговому мореходству «в выработке подробной записки с изложением мер, улучшающих быт моряков, и о предоставлении последней в правительственные учреждения». Однако постановления съезда «не подвинули ни на шаг вопроса».

При этом речь заходила и о возможности применения положения страхования рабочих от несчастных случаев по закону 23 июня 1912 года и к морякам. Однако на практике распространить эти положения на морскую отрасль было непросто. Впоследствии это стало основной темой для обсуждения во время проведения съездов судовладельцев.

Тот же вопрос обсуждался и комиссией, созданной при отделе торгового мореплавания. На ее заседании было предложено изложить формулу в следующих выражениях: «Комиссия высказывается за желательность введения страхования моряков в ближайшем времени ввиду настоятельной в том необходимости и признает необходимым ныне же приступить к соответственным приспособлениям к данному страхованию закона 23 июня 1912 года».

Комиссия решила «обсуждать в порядке статей действующего закона 23 июня 1912 года о страховании рабочих от несчастных случаев (ст. 272 Уст. Пром. Труд. Изд. 1913 г.)». Однако у членов комиссии вызывал сомнение вопрос о служащих на судах. Спор разгорелся по поводу того, подходили ли под понятие «служащих» все моряки торгового флота, имея в виду то, что, кроме самих моряков имелся «ряд служащих — не моряков..., например, прислуга».

На заседаниях поднимались вопросы об иностранных подданных, находящихся на борту судна, предельном размере содержания застрахованных, о регистрации моряков и о морских конторах.

РАБОТА НАД ЗАКОНОПРОЕКТОМ

После рассмотрения первых 12 статей закона было решено дать членам комиссии возможность вернуться

к некоторым деталям пересмотренных статей. Это было связано с тем, что при всестороннем их изучении и сравнении с текстом действующих статей иностранных законов «придется, несомненно, внести некоторые дополнения, а, может быть, даже пополнить весь отдел проекта новыми статьями».

Одна такая дополнительная статья могла содержать в себе проект страхования судовых служащих от военного риска. Этот вопрос был поднят в самом начале Первой мировой войны, поскольку «настоящая великая война поражает неожиданными новшествами в области правовых воззрений народов... Старинный принцип права уничтожения частной собственности на море дополнен жестокой практикой истребления и всех мирных людей, добывающих кусок хлеба на зыбких волнах грозной водной стихии».

Данное нововведение заключалось в страховании от военного риска, «помимо материальной части, и живого элемента плавания — судовых служащих». Такое страхование за границей осуществлялось на принципах государственного участия. В России же отсутствовала сама возможность «обеспечить морских судовых служащих от военной опасности, будь то на случай полной гибели или

частичной потери трудоспособности, несмотря на то, что это сделано в других воюющих и даже невоюющих странах».

К деталям пересмотренных статей комиссия так и не вернулась, однако чуть позже приступила к разработке самого проекта положения о порядке страхования от несчастных случаев экипажей морских торговых судов.

Несмотря на начавшуюся Первую мировую войну, работа над законопроектом продолжалась. Так, в объяснительной записке к смете министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов на 1917 год ведомство выдвигало ряд мер, необходимых для развития отечественного мореплавания, подготовку которых следовало выполнить еще до окончания войны.

Существенное место в развитии торгового флота отводилось «мерам попечения, направленным к постановке на должную высоту личного состава флота в лице судоводителей, механиков и судовых команд» для улучшения «материального положения командующего состава». При этом особое значение придавалось «производимой ныне разработке закона о страховании матросов». Подготовленный проект закона отличался достаточно высокой степенью проработанности и должен был защитить интересы моряков не только торгового флота, но и имел намерение «подчинить действию закона суда, занятые рыболовным промыслом».

Этот проект был заслушан и одобрен 27 июня 1917 года комиссией под председательством члена Государственной Думы В. П. Басакова. Однако февральская революция 1917 года и последующее за ней свержение монархии не позволили применить разработанную систему страхования на практике. Но несмотря на это, как законопроект так и не был принят, мероприятия, проведенные правительством в начале XX века, привлекли внимание общественности к вопросам страхования тружеников торгового флота Российской империи и создали основу для разработки полноценного проекта страхования моряков. 



Отрывок из Устава купческого водоходства



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Председатель Федерации
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

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

СЕВЕРНАЯ

региональная организация

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

региональная организация

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

«ЮГМОР»

Территориальное объединение
организаций профсоюзов
Юга России

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

Председатель

СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

Первый заместитель председателя

КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич

Заместитель председателя

ИВАНОВ Вадим Геннадьевич

АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

КЛИНДУХОВ Петр Николаевич

Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, пом. 1

Тел./факс: (8152) 42-28-60

E-mail: murmansk@sur.ru

Почтовый адрес: 183038,

г. Мурманск, а/я 123

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета,

заместитель

председателя РПСМ

БОДНЯ Александр Михайлович

Санкт-Петербург,

ул. Двинская, д. 10,

корп. 2, 7-й этаж

Тел./факс: (812) 251-18-07

E-mail: spb@sur.ru

Почтовый адрес: 198035,

г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ГЛУШАК Леонид Александрович

Ростов-на-Дону,

ул. Социалистическая,

д. 184, 3-й этаж, оф. 3

Тел./факс: (8632) 63-39-12

E-mail: rostov@sur.ru

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация

Председатель Совета,

заместитель

председателя РПСМ

СУХАНОВ Николай Михайлович

Находка, ул. Ленинская, д. 2, оф. 10

Тел./факс: (42366) 5-51-44,

5-61-00

E-mail: nakhodka@sur.ru

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

МАМОНТОВ Вадим

Владимирович Калининград,

ул. Серпуховская, д. 30, оф. 1

Тел./факс: (4012) 65-63-72,

65-68-40

E-mail: kaliningrad@sur.ru

КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация

Председатель Совета

ДАВИДЕНКОВ Михаил

Михайлович

Петрозаводск, ул. Ригачина,

д. 8, офис 1

Тел.: (8142) 57-58-56,

факс: (8142) 57-73-10

E-mail: petrozavodsk@sur.ru

Почтовый адрес: 185005,

г. Петрозаводск, а/я 105

СЕВЕРНАЯ

региональная организация

Председатель Совета

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



В ПОЛКУ РПСМ ПРИБЫЛО

СУДОВОДИТЕЛЬ ДЕНИС КУЛАКОВСКИЙ НЕ СОМНЕВАЕТСЯ, ЧТО СДЕЛАЛ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР, РЕШИВ СТАТЬ ЧЛЕНОМ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ).

Денис Кулаковский работает третьим помощником капитана. Профсоюзный билет моряку оформили в офисе Балтийской территориальной организации (БТО РПСМ) как раз перед посадкой на судно. И сейчас он делает рейс на борту «Baltic Spring».

«Профсоюз для меня – не только защита, но и надежный помощник, – поясняет Денис. – Я всегда могу рассчитывать на содействие со стороны квалифицированных профсоюзных юристов, получить консультацию по нюансам контракта, которых, поверьте, немало».

Денису всего 25 лет. Он родился в Калининграде, выпускник Калининградского государственного технического университета 2014 года по специальности инженер-судоводитель. Денис считает, что не прогадал со своей профессией. По его словам, специальности, так или иначе связанные с морем, постепенно набирают популярность среди молодежи в Калининградской области.

«Желающих поступить стало гораздо больше, есть конкурс, – говорит он. – Мне было достаточно сдать один экзамен по результатам ЕГЭ. Сейчас, насколько знаю, требования стали гораздо жёстче. Для того чтобы поступить, надо сдавать несколько экзаменов, везёт не всем».

Денис не из морской семьи. Многие его знакомые, друзья собирались стать именно моряками. «Они приводили в разговоре со мной свои доводы: хороший заработок, прежде всего на судах под иностранным флагом, стабильная занятость и т.д., – объясняет свой выбор в пользу профессии моряка. – Мне тоже это показалось весьма привлекательным».

По его мнению, уровень подготовки в КГТУ очень высокий. «В противном случае, мои практические навыки не были бы востребованы», – подчеркивает Денис.

Правда, есть проблема, которая объединяет все без исключения ведущие



морские учебные заведения нашей страны – организация плавпрактики для курсантов. «В моем случае, можно сказать, повезло, – уверен Денис. – Поскольку учился хорошо, то меня вместе с другими отличниками направили по распределению для прохождения плавпрактики на парусник «Крузенштерн», потом на рыбопромысловое судно «Павел Батов».

Однако Денису не хватило буквально считанных месяцев для получения рабочего диплома. Пришлось решать хорошо знакомую многим курсантам «задачку» после окончания университета, полагаясь на собственные силы. Он обратился в одну из круинговых компаний и сделал рейс. В результате через три месяца после окончания КГТУ у него на руках уже был рабочий диплом.

«У курсантов не должна болеть голова о прохождении плавпрактики во время обучения, – уверен Денис. – Все морские учебные заведения должны быть обеспечены соответствующей

материальной базой, включая УПСы. В крайнем случае, иметь соглашения с судоходными компаниями, которые бы брали практикантов на суда. В данном случае не совсем логично проходить обучение без гарантированной организации плавпрактики».

Между рейсами Денис вместе с супругой ездит в Польшу. «Для калининградцев пересечение границы упрощено, – поясняет он. – Нам выдаются так называемые карточки «МПП» (местное приграничное передвижение – прим. ред.). Они позволяют свободно перемещаться в стокилометровой зоне от границы по территории Польши, виза не требуется. За оформлением «МПП» следует обратиться в Польский визовый центр в Калининграде».

По словам Дениса, в Польше есть, на что посмотреть: интересные места, достопримечательности. К российским гражданам поляки относятся дружелюбно. По крайней мере, в Сопоте, Гданьске, Гдыне, куда Денис ездил, гостям из России очень рады. 🇵🇱



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**

25 ЛЕТ
В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ



FULL
SPEED
AHEAD!

