

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

№ 2 (119) 2018

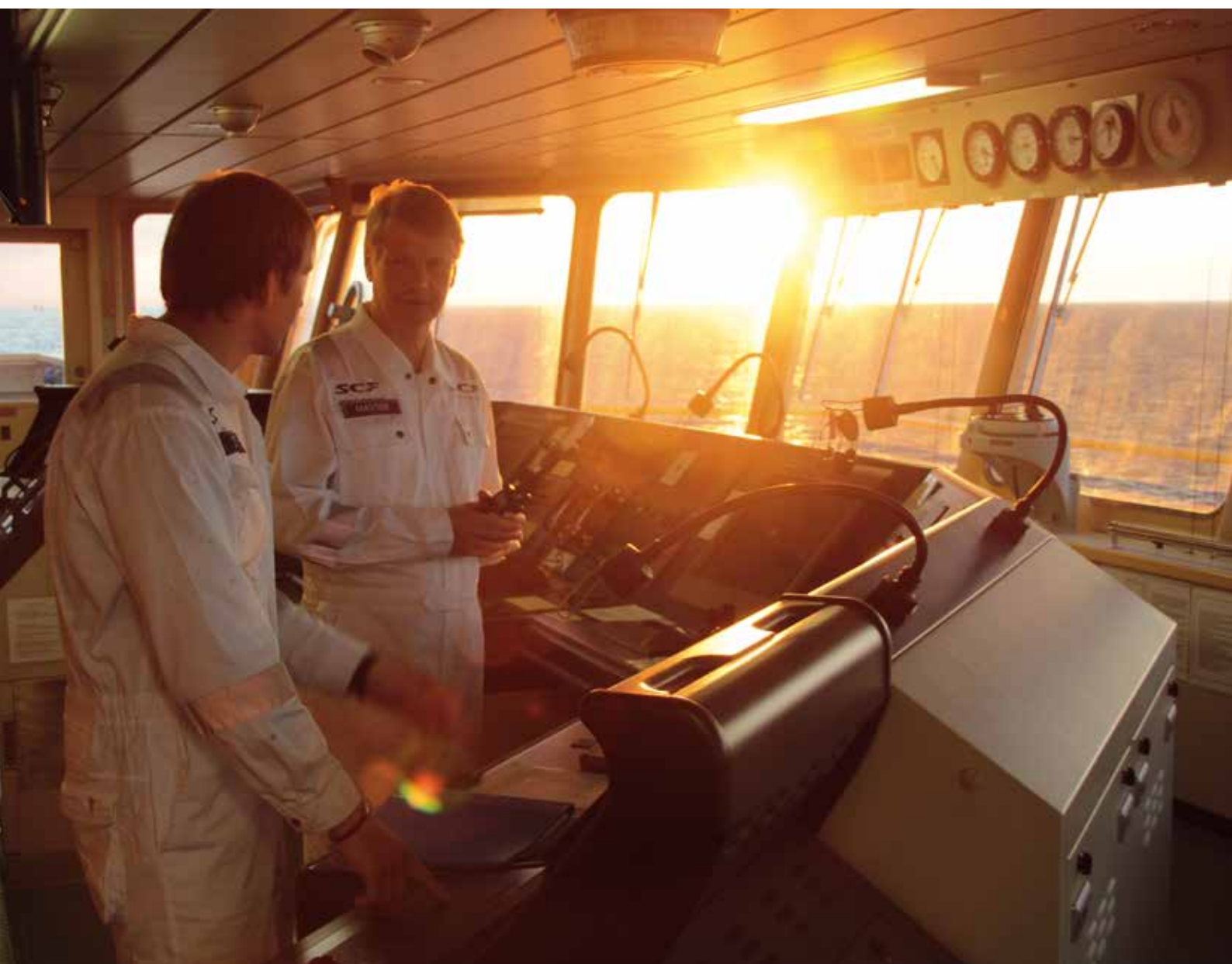
ПОВЫШЕНИЕ МРОТ
ПОМОЖЕТ БОРОТЬСЯ
ЗА «БЕЛУЮ» ЗАРПЛАТУ

ПРОПУСКИ В ПОРТЫ –
ПРЕКРАТИТЬ
БЮРОКРАТИЧЕСКИЙ КОШМАР

ТРУДОВЫЕ
КОНФЛИКТЫ
НЕ ВСЕГДА
УДАЁТСЯ
РАЗРЕШИТЬ
«ГЛАДКО»



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



WWW.SUR.RU



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Порт Барселоны

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

Сухоруков Ю. Ю.,

председатель Федерации профсоюзов

работников морского транспорта;

председатель Российского

профессионального союза моряков

Павлов И. Н.,

заместитель председателя РПСМ

Бодня А. М.,

заместитель председателя РПСМ,

председатель Совета Балтийской

территориальной организации РПСМ

Фишов С. А.,

координатор Международной

федерации транспортников в России

Сиротюк В. М.,

председатель ЦС Российского профсоюза

работников морского транспорта

Козаренко В. В.,

председатель Российского профсоюза

докеров

Кабанов В. А.,

председатель Межрегионального

профсоюза лоцманов

Паршев П. Ю.,

председатель ТПО «Мурманский

траловый флот»

Редакция:

Главный редактор

Ирина Устюменко

Информация:

Ирина Устюменко

Дария Попкова

Василиса Федешина

Иван Овсянников

www.sur.ru

www.bro.sp.ru

www.surpr.ru

www.stosur.ru

www.novosur.ru

www.trosur.ru

Дизайн, верстка

Виктория Иванютина

При перепечатке опубликованных

материалов ссылка на журнал «Морской

профсоюзный вестник» обязательна.

Подписан в печать: 13.04.2018

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.

СТР. 14 – 16



«ПРОФСОЮЗ –
ЭТО НЕ ТОЛЬКО
КОЛЛЕКТИВНЫЙ
ДОГОВОР»



СТР. 9

ПРОПУСКИ В ПОРТЫ –
ПРЕКРАТИТЬ
БЮРОКРАТИЧЕСКИЙ КОШМАР

СТР. 31 – 32



ДПО

19-23 «Нам с профсоюзом
по пути»

IVF

27 Что нужно знать о зонах
повышенной опасности?

ЛЖЕ-КРУИНГ

30 Один номер – одна схема
мошенничества

ЛИЦА МОРЯ

31 Дважды механик

32 «Работа на берегу
позволила мне иначе
взглянуть на труд в море»

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

33-36 Теплоход «Тикси»:
море хранит тайну

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

ЗАЕМНЫЙ ТРУД В ПОРТАХ – НАСТОЯЩИЙ БИЧ ОТРАСЛИ

Российский профсоюз докеров (РПД) и Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) продолжают борьбу с проблемой заемного труда в портах России. Так, ФПРМТ направила обращение в адрес Минтруда, Минтранса и Роструда. Профсоюзы добиваются создания проекта федерального закона о внесении дополнения в ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации», не допускающего применение заемного труда в отношении докеров-механизаторов, занятых на погрузочно-разгрузочных работах в морских портах. Однако пока инициатива нашла поддержку не у всех ведомств.

ЗАЕМНЫЙ ТРУД ЗАПРЕЩЕН?

В настоящее время в российских портах активно практикуется привлечение сторонних работников к выполнению погрузочно-разгрузочных работ через различные кадровые агентства. При этом их подготовка не соответствует требованиям, предъявляемым к докерам-механизаторам. Как правило, кадровые агентства присылают ранее уволенных за дисциплинарные проступки или признанных негодными по состоянию здоровья, либо не имеющих опыта работы докеров.

— С применением заемного труда мы сталкиваемся практически повсеместно, несмотря на то, что он запрещён в РФ, — рассказывает председатель РПД Василий Козаренко. — Порты заключают гражданский договор либо с конкретным гражданином

на услуги по работе с грузом, либо с фирмой о том, что их работники будут перегружать конкретный груз на конкретном судне. В результате в порту появляются незастрахованные работники с непонятными ставками. И мы не можем судить ни об их квалификации, ни о знаниях требований охраны труда.

Оценив масштаб проблемы, профсоюз обратился в Министерство труда и социальной защиты, которое посоветовало провести анализ и предоставить получившиеся данные.

— Мы столкнулись с настоящей проблемой, которая упирается в формальный подход. Дело в том, что в Трудовом кодексе РФ чётко прописано определение заемного труда, а также сказано, что работники сторонних организаций могут привлекаться при условии,

что они осуществляют свою деятельность по трудовым договорам. Только оказалось, что у нас нет ни одного заёмщика в портах, — говорит Василий Козаренко. — То есть по документам их не найти: люди состоят в штате какого-либо агентства по занятости, аккредитованного или нет. Порт заключает с ним договор подряда — гражданский договор, по которому люди выходят работать вместо штатных сотрудников. При этом их зарплата, естественно, гораздо ниже зарплаты докера, поскольку не учитывает надбавки за вредные условия труда.

Ситуация дошла до абсурда, когда в порту Архангельска к работам стали привлекать заключённых, а квалифицированным докерам-механизаторам урезали зарплаты.

— Работодатели объясняют снижение зарплаты тем, что она понизилась по всему региону — в среднем до уровня 20-25 тысяч рублей. Поэтому компании явно желают снизить зарплату докеров до этого уровня, а у некоторых «особо активных» без при-



влечения на погрузочно-разгрузочные работы уже установлена такая «средняя по региону» зарплата. Пока что мы стараемся урегулировать ситуацию через суды и обращения к органам власти, — говорит председатель профсоюзной организации РПД в порту Архангельск Дмитрий Каранский. — К тому же на тех профактивистов, что пытаются хоть что-то сделать, оказывается давление, в первую очередь, через ту же самую заработную плату. И из-за того, что в Архангельске найти более-менее личную работу сейчас действительно сложно, люди предпочитают терпеть и работать в любых предложенных условиях.

ВСЕ В ПОРЯДКЕ

Профсоюз обратился в Рострудинспекцию, однако ведомство на жалобу РПД заявило, что люди действительно привлекаются к работе, но поскольку у них заключены гражданские договоры, всё в порядке.

— Получается, факт выхода сторонних работников в порт подтверждён, но инспекция по труду в этом нарушений не усматривает. Что с этим делать — мы не представляем. Скоро по такому принципу можно будет почти всех докеров брать со стороны. Такой труд используют многие стивидорные компании Петербурга. Тот же принцип в Туапсе, Архангельске и Владивостоке. Посторонние есть везде. При этом во Владивостоке люди выходили на работу без спецодежды. А ведь она нужна не просто так и способна предотвратить травму при инциденте.

РПД неоднократно предлагал вообще запретить заёмный труд на работе с вредными условиями, начиная с класса 3.1. Для этого необходимо, в том числе, признать недопустимым использование гражданско-правовых договоров, с помощью которых стивидорные компании привлекают неаккредитованные кадровые агентства для выполнения услуг или выводят через них этих самых заёмных работников не по трудовым, а по гражданским договорам. Тем более, что такие схемы — через заключение гражданских договоров — позволяют использовать «заёмный труд» на рабочих местах с классом вредности

по итогам Специальной оценки условий труда (СОУТ) 3.3, несмотря на прямой законодательный запрет.

К слову, в обращении ФПРМТ указывалось, что схема заёмного труда влечет много негативных последствий. Представители федерации уверены в необходимости организовать и провести проверки на предмет соблюдения трудового законодательства всеми хозяйствующими субъектами, связанными с погрузочно-разгрузочной деятельностью в морских портах. Речь идет о частных агентствах занятости и подобных им организациях, занимающихся коммерческим посредничеством при трудоустройстве, и собственно стивидорных компаниях, специализирующихся на переработке грузов. А чтобы проверки велись по существу и конкретно там, где имеют место нарушения, ФПРМТ рекомендовала определить перечень таких организаций посредством проведения консультаций с Российским профсоюзом докеров.

СОУТ ЗАНИЖАЕТ КЛАСС

Во многом заёмный труд в портах стал возможен из-за того, что на рабочих местах докеров-механизаторов серьезно занижаются результаты Специальной оценки условий труда.

— Сейчас мы пытаемся разрешить конфликт через Министерство труда. Чисто теоретически это все можно было бы прописать в отраслевом соглашении, но заключать его на сегодняшний день не с кем — объединения работодателей морских портов не существует, — говорит Василий Козаренко.

По факту работодатели создали Ассоциацию морских портов, куда входят все директора портов. Они регулярно собираются и обмениваются опытом, но объединением работодателей они принципиально не становятся, иначе им придется заключать тарифное соглашение, как минимум, по портам и береговым предприятиям. Они этого не хотят, потому что будет прописан минимум, который Минтруд распространит на остальные порты. Поэтому объединения работодателей нет. И прописывать условия негде.

Раньше, когда велась аттестация рабочих мест, работа докеров относилась к категории вредных и оценивалась по классам 3.2-3.4, в среднем 3.3. Но сейчас вместо аттестации введена Специальная оценка условий труда, и класс вредности в некоторых портах снизился до 3.2-3.1, а кое-где пытаются поставить даже класс 2, хотя для докеров ничего не изменилось — те же порты, те же условия.



Василий Козаренко

МОРЯКИ НЕ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНЯТЬ РАБОТУ ДОКЕРОВ

Работа с грузами в портах должна выполняться исключительно докерами – этого требует новый Рамочный договор об общей стоимости экипажа на 2019-2022 годы, принятый 22 февраля по итогам Международного переговорного форума (IBF). Как сообщает ресурс worldmaritimenews.com, статья, регламентирующая выполнение работ, вступит в силу уже 1 марта 2018 года. По мнению профсоюзных экспертов, от этого выиграют как докеры, так и моряки.

– Благодаря новому договору профсоюзы теперь могут обратиться к компаниям, работающим в Балтийском море, Европе, Канаде, с требованием, чтобы все погрузочно-разгрузочные работы выполнялись исключительно докерами. Мы надеемся, что это требование станет повсеместным к 1 января 2020 года, – заявил представитель профсоюза Ver.di, вице-президент секции докеров ETF\ITF Торбен Сиболд. – ITF с мая 2015 года ведёт кампанию за право докеров выполнять свою работу, и принятие Рамочного договора с учётом интересов портовых работников – это большой шаг вперёд.

– Принятое соглашение демонстрирует силу солидарности всех, кто работает в морской отрасли. Пункт о докерах подчёркивает важность этой работы и невозможность выполнять её неподготовленными людьми. Моряки только выиграют от того, что все опасные действия с грузами будут выполнять профессионалы, – заявил президент ITF Падди Крамлин. – Несмотря на очевидность данного постулата, в некоторых контейнерных терминалах до сих пор пытаются использовать членов экипажей судов для работы с грузами.

Моряки не должны выполнять работу докеров, отмечают в Российском профсоюзе моряков. Дело не только в том, что погрузка-разгрузка опасна здоровья и заниматься этим должны квалифицированные специалисты; дело в солидарности. Кто, как не докеры, окажут поддержку морякам в случае забастовки на судне? Именно портовые рабочие могут бойкотировать разгрузку судна и заставить тем самым судовладельца выполнить требования моряков.

– В организации труда никаких изменений не произошло, и при этом во многих портах снизился класс вредности. Взять, к примеру, Мурманский порт. Там ребята работают с насыпными грузами. И всё равно по СОУТ первоначально получают оценку «два» – то есть условия труда на их рабочих местах считаются «допустимыми». А ведь грузы имеют разную степень опасности. В итоге работодатель пытается лишиться докеров дополнительного отпуска за работу во вредных условиях труда, хотя закон прямо говорит, что льготы должны сохраняться. Профсоюз пытается добиться разработки особенностей проведения СОУТ для механизаторов, а также включить их в Перечень рабочих мест, в отношении которых СОУТ проводится с учётом устанавливаемых исполнительной властью особенностей, – говорит Василий Козаренко.

По закону при проведении СОУТ должна быть созвана комиссия, куда обязательно входят представители первичной профсоюзной организации. Однако работодатель зачастую создаёт свой профсоюз. Причем этот профсоюз никуда не входит и действует только на этом предприятии. Если в петербургском порту из 1500 работающих 500 – это управленцы, то они автоматически становятся членами этого профсоюза. Потом под угрозой увольнения вступают и другие работники, и получают необходимые 50%. Дальше вносятся изменения в колдоговор и создается своя комиссия по СОУТ.

– Мы писали жалобу в инспекцию, у нас есть заключение Роструда, что если профсоюз не входит в профсоюз межрегиональный или общероссийский, то такой профсоюз первичной организацией и представителем работников не является. Инспекция отвечает: да, должна быть первичка, но мы считаем, что профсоюз работодателей и есть такая первичная организация. А значит, нарушения надо обосновывать и доказывать, – рассказывает Василий Козаренко.

В РУКАХ МИНТРУДА

12 марта 2018 года в Москве состоялось заседание Совета Российского профсоюза докеров, после которого

Совет РПД в полном составе совместно с членами Центрального Совета объединения профсоюзов России СОЦПРОФ принял участие в работе круглого стола по вопросам совершенствования трудового законодательства, который проходил в Государственной Думе РФ. В ходе заседания рассматривался вопрос о необходимости разработки особенностей при проведении СОУТ на рабочих местах докеров-механизаторов и запрета применения заемного труда в отношении работников, занятых на погрузочно-разгрузочных работах в морских портах.

Поднятые профсоюзом вопросы были полностью поддержаны Минтрансом РФ, участники круглого стола рекомендовали Министерству труда Российской Федерации, в соответствии с положениями ч. 7 ст. 9 ФЗ «О специальной оценке условий труда», включить в Перечень рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учётом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей, рабочие места механизаторов (докеров-механизаторов), а также поддержать предложение РПД об актуальности и необходимости соблюдения Конвенций МОТ № 137, 152 путем законодательного запрета использования заемного труда на рабочих местах и запрета порочной практики подмены трудовых отношений гражданско-правовыми.

– В Министерство труда мы неоднократно обращались по вопросам и заемного труда, и СОУТ в течение последних трех лет. Но специалисты Минтруда пока уклоняются от решения вопроса. Учитывая итоги прошедшего круглого стола, поддержку депутатов Государственной Думы и Минтранса РФ, включая протокольную поддержку запрета заемного труда при производстве погрузочно-разгрузочных работ в морских портах и наших писем в Минтруд, полагаю, что решение поднятых вопросов ускорится, – говорит Василий Козаренко. – В любом случае мы и дальше будем представлять и защищать права работников и добьемся положительного результата. 



«ЗА ОДИНАКОВУЮ РАБОТУ ЛЮДИ ДОЛЖНЫ ПОЛУЧАТЬ ОДИНАКОВУЮ ЗАРПЛАТУ»

В разных странах лоцманские службы устроены по-разному: в некоторых они являются госструктурами, где-то – частными компаниями. В России есть и ФГУП Росморпорт, и частные лоцманские службы. Отношения между ними складываются непросто. Негосударственные участники рынка считают, что Росморпорт намеренно занижал ставки лоцманского сбора. В прошлом году в спор о расчете ставок вмешалась Федеральная антимонопольная служба. Она отменила госрегулирование платежа, от размера которого зависят, в том числе, и зарплаты лоцманов. Отразится ли создание более конкурентной среды на уровне оплаты труда в профессии?

Еще в 40-50-е годы были установлены районы с обязательной лоцманской проводкой. Устанавливая такие районы, государство принимает на себя обязательство обеспечить необходимое количество подготовленных лоцманов, – объясняет председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов. – Конечно, это требует затрат: лоцманам нужно платить зарплату, нужно, чтобы катера или вертолеты доставляли их на суда.

В большинстве случаев эти затраты покрываются из средств лоцманского сбора. Однако существует проблема расчета ставок этого сбора. Когда в порту работает одна лоцманская организация, как в Приморске, то все прекрасно понимают, сколько нужно денег на зарплату лоцманам, сколько на катера, автомобили и прочее. Но если, как в порту

Санкт-Петербург, работает одна государственная и одна частная компания, то непонятно, как следует правильно рассчитывать ставки сбора.

– С моей точки зрения, процесс расчета ставок лоцманского сбора и того, как эти средства будут расходоваться, должен быть открытым. К сожалению, в нашей стране сегодня это не так, – говорит профсоюзный лидер.

По мнению Виктора Рябоконя, директора некоммерческого партнерства «Национальное объединение лоцманских организаций», до того, как ФАС приняла решение о дерегулировании сбора, Росморпорт злоупотреблял своим фактически монопольным положением.

– Мы не единожды обращались во все органы власти, заявляя о том, что Росморпорт занимается перекрестным субсидированием, которое запрещено законом. Оказывая широкий спектр портовых услуг

и будучи государственной организацией, имеющей право оперативного управления всем имуществом порта, он, по сути, является монополистом. Действуя, как все монополисты, Росморпорт устанавливает в своем сегменте максимально низкие ставки лоцманского сбора, дотируясь за счет других, нерегулируемых государством портовых сборов, которые, наоборот, поднимают выше экономической обоснованности. Таким образом, Росморпорт уничтожал конкурентов. Мы стали искать пути решения вопроса о том, как сдвинуть ставки сбора с демпингового уровня, и пришли к тому, что необходимо отменить госрегулирование. Теперь ставки определяет каждая лоцманская организация, которая подает документы в ФАС, доказывая их экономическую обоснованность. Думаю, это правильное решение, хотя чтобы сделать объективное заключение о том, что дала отмена госре-

гулирования лоцманского сбора, прошло слишком мало времени, — отмечает директор некоммерческого партнерства.

БОРЬБА ЗА КАДРЫ

С тем, что выводы о последствиях дерегулирования лоцманского сбора делать еще рано, согласен и Владимир Кабанов:

— Когда задают вопрос: «Какой должна быть зарплата лоцманов?», логичным ответом будет: «Какую заложили в ставки лоцманского сбора, такая и должна быть». Но это в нормальных условиях, а в реальности она у всех разная. Наши лоцманы из Петербурга направляются в командировку, скажем, в Туапсе, — приводит он пример. — Туда же приезжают лоцманы Росморпорта из Новороссийска. И оказывается, что, делая одну и ту же работу, они почему-то получают разную зарплату. Если ориентироваться на среднюю зарплату, без учета надбавок и разницы судов, то минимальный уровень зарплаты лоцмана второй категории в Новороссийске примерно в полтора раза выше, чем в Санкт-Петербурге.

— В Трудовом кодексе сказано, что за одинаковую работу люди должны получать одинаковую зарплату. Поэтому нам бы хотелось, чтобы лоцманы в Петербурге зарабатывали не меньше, чем в Новороссийске. Еще лет семь или восемь назад я спрашивал у генерального директора, почему в одном порту у лоцманов одна зарплата, а в другом — другая, притом, что ставки сбора хоть и назначаются для конкретных акваторий, но все более или менее похожи? Но ответа не получил. И до сих пор мы не можем получить от руководителей ответы на самые простые вопросы, — говорит Владимир Кабанов.

По словам директора Центра информации и аналитики РПСМ Андрея Еремеева, более высокий уровень зарплат лоцманов в порту Новороссийска — результат конкуренции за дефицитные кадры.

— Это давняя история. Был момент, когда многие лоцманы ушли из Росморпорта в частную лоцманскую службу, которая предлагала более высокие зарплаты. Многие квалифицированные кадры перешли в нее. Росморпорт начал набирать лоцманов из близлежащих портов, но их компетенция была низкой. Когда начались аварийные швартовки из-за неумения швартовать крупнотоннажные суда, в Рос-



Председатель Межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов:
«В Трудовом кодексе сказано, что за одинаковую работу люди должны получать одинаковую зарплату. Поэтому нам бы хотелось, чтобы лоцманы в Петербурге зарабатывали не меньше, чем в Новороссийске».

морпорту были вынуждены поднимать зарплату, чтобы вернуть тех лоцманов, которые работали раньше. И лоцманы вернулись. Сейчас порт поделен между частными лоцманами и лоцманами Росморпорта, — говорит Еремеев.

Виктор Рябоконь считает, что лоцманы лишь выиграют, если антимонопольщики станут сдерживать аппетиты Росморпорта и следить, чтобы ставки сбора оставались рыночными. По словам директора некоммерческого партнерства, развитие конкуренции между частными организациями и ФГУП положительно повлияет на уровень оплаты труда.

— Лоцманов — ограниченное количество. Они востребованы. Как только вы начнете платить им меньше, они уйдут в другую компанию. Но и тут есть элемент недобросовестной конкурен-

ции, когда одна мегаструктура, такая как Росморпорт, имеющая возможность перекрестного субсидирования, всегда может опустить ставки ниже экономической обоснованности, но при этом проиндексировать зарплату своим работникам. Частные организации, живущие только на лоцманский доход, не смогут выплачивать такую зарплату — вот в чем опасность. Но до последнего момента каждая организация будет платить такую же зарплату, как и у конкурентов, чтобы не потерять кадры, — говорит представитель частных лоцманских организаций.

ПЕРЕГОВОРЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ КОЛЛЕКТИВНЫМИ

Владимир Кабанов считает, что работники независимо от того, трудятся они в частной или государственной компании, должны участвовать в выработке решений, касающихся оплаты их труда. 28 марта в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП Росморпорт начались коллективные переговоры. Один из основных вопросов, которые ставит на них профсоюз — повышение уровня зарплат и обеспечение равных условий с коллегами из других филиалов. Права участвовать в переговорах профсоюз лоцманов добивался полтора года.

— Наш филиал Росморпорта действует в четырех портах: Калининграде, Санкт-Петербурге, Усть-Луге и Выборг-Высоцке. Профсоюзных организаций много — целых семь. Сформировать единый представительный орган для ведения коллективных переговоров было непросто — в течение полутора лет мы добивались этого с помощью прокуратуры. Первичка Профсоюза работников водного транспорта (ПРВТ) — большая организация. Но какой бы крупной она ни была, она обязана создать единый представительный орган, включив в него представителей других первичек. К сожалению, в октябре 2016 года они решили проводить переговоры самостоятельно. Нам пришлось еще и еще писать в прокуратуру, и только 22 марта нынешнего года директор филиала издал приказ о создании комиссии для ведения коллективных переговоров.

Владимир Кабанов надеется, что в ходе переговоров другие первички, включая ПРВТ, поддержат требования Межрегионального профсоюза лоцманов. 

«ПРОФСОЮЗ – ЭТО НЕ ТОЛЬКО КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР»

22-23 марта в Москве состоялось заседание Совета Российского профессионального союза моряков. В повестке дня рассматривались вопросы о текущем положении дел в регионах, награждении нагрудным знаком «Знак Почета РПСМ», подготовке к торжественной церемонии проводов моряков – пенсионеров компании Совкомфлот на заслуженный отдых. По сложившейся традиции она пройдет в преддверии Дня работников морского и речного флота в трех городах: Санкт-Петербурге, Владивостоке и Новороссийске.

Председатель РПСМ Юрий Сухоруков во время обсуждения вопроса о профсоюзном обслуживании членов РПСМ, сказал: «Все моряки должны четко знать, что для них делает профсоюз, почему с профсоюзом хорошо, а без профсоюза плохо. Моряки уже привыкли, что мы ведем переговоры и заключаем коллективные договоры, добиваемся повышения зарплаты. Они воспринимают это как само собой разумеющееся, но мы должны рассказывать обо всей работе профсоюза, которая зачастую остается в тени, невидимой, говорить обо всем, что делается для моряков, всеми доступными средствами не только на сайте РПСМ и наших организаций, но и в социальных сетях».

Поддержал Юрия Сухорукова председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня: «Профсоюз – это не только коллективный договор и материальная помощь. У каждой организации должно быть средство общения с моряками. Это может быть сайт или своя страница в соцсетях, посредством которых можно наладить обратную связь и живое общение, поскольку моряки не всегда могут зайти в профсоюз, просто потому что находятся в рейсе. У них должен быть

доступ к информации – чем живет и как работает профсоюз. Кроме того, у каждой организации должна быть техническая инспекция, чтобы посещать суда, и юрист, который поможет иск подать, проконсультировать, оказать необходимую помощь».

Николай Суханов, председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ, добавил: «Необходимо говорить обо всем, что делается для моряков. А делается немало. В первую очередь, это, конечно же, зарплата. Мы проводим огромную работу, помогая морякам вернуть честно заработанные деньги. Если посмотреть на цифры, то речь идет об очень значительных суммах. Например, в 2017 году наша организация помогла вернуть морякам более 50 млн рублей задолженностей по зарплате и компенсаций за травмы. При посещении судов мы рассказываем морякам о поправках к Конвенции о труде в морском судоходстве. Несмотря на то, что они вступили в силу больше года назад, члены экипажей имеют о них очень слабое представление, многие слышат от нас впервые о страховом свидетельстве, финансовых гарантиях по репатриации в случае банкротства судовладельца, о выплате зарплаты не более чем за 4 месяца. Информировать моряков – это тоже часть нашей работы, и это важно делать не только на своем сайте, но и сотрудничая со средствами массовой информации, используя социальные сети».

Второй день работы Совета начался с приятной процедуры. Председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков вручил нагрудный знак «Знак почета РПСМ» Борису Николаевичу Измалкову, бывшему советнику по общим вопросам, за преданность и служение профсоюзному делу многие годы и в связи с выходом на заслуженный отдых.

На этой торжественной ноте Совет перешел к текущим вопросам повестки. Участники Совета были проинформированы о проведении 44-го конгресса Международной федерации транспортных работников (МФТ), который будет проходить в октябре в Сингапуре 14-20 октября 2018 года, выбрали на съезд семь делегатов.



Председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков вручил нагрудный знак «Знак почета РПСМ» Борису Николаевичу Измалкову, бывшему советнику по общим вопросам, за преданность и служение профсоюзному делу многие годы и в связи с выходом на заслуженный отдых.

В программе конгресса значатся самые актуальные международные вопросы, связанные с транспортной отраслью и деятельностью профсоюзов. Делегаты обсудят и оценят итоги работы МФТ за прошедшие четыре года, утвердят план на следующий отчетный период, а также выберут руководящие органы федерации: Исполнительный комитет, генерального секретаря, президента и вице-президентов. Отдельным вопросом на обсуждение вынесена деятельность молодежного и женского комитетов.

На сегодняшний день МФТ уже запустила сервис онлайн-приема документов, содержащих идеи для обсуждения Конгрессом (www.itfcongress2018.org). Предельный срок их подачи – до 14 июня 2018 года.

– Конгресс – это место, где тысячи членов федерации могут объединить силы и превратить слова в реальные действия, которые изменят ситуацию в транспортной отрасли в лучшую сторону, – отмечают в РПСМ.

Следующее заседание Совета РПСМ запланировано на ноябрь, место проведения – Санкт-Петербург. 

«МИНТРУД ПЫТАЕТСЯ УЙТИ ОТ РЕШЕНИЯ ПОСТАВЛЕННЫХ НАМИ ВОПРОСОВ»

К такому выводу пришли участники Совета Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), проходившего в Москве 23 марта. В его работе приняли участие представители членских организаций ФПРМТ из Мурманска, Архангельска, Новороссийска, Санкт-Петербурга.

Как заметил председатель Российского профсоюза работников морского транспорта (РПРМТ) Валентин Сиротюк, работодатель продолжает наступление на независимые профсоюзы по всем фронтам, и многим организациям приходится очень нелегко. Крым в этом ряду – не исключение.

– Положение в крымских портах тяжелое, но стабильно улучшающееся, так говорит наш работодатель, – рассказала Ирина Черненко, председатель Профсоюза работников морского транспорта республики Крым (ПРМТК), о состоянии дел в организации. После ликвидации ООО «Морская дирекция», оператора Керченской паромной переправы, люди находятся в тревожном ожидании и ждут сокращений. Они будут, но когда, кого и сколько – никто не знает. Может, это произойдет через две недели, может – через месяц.

В ГУП РК «Крымские морские порты» (КМП) по состоянию на 1 января работает 2725 человек, 2178 из них – члены ПРМТК. После присоединения к ГУП РК «КМП» ГУП РК «Лозман-Крым» положение на предприятии ухудшилось. Усугубляют ситуацию санкции – грузопотоков морем нет, одна надежда на строящийся мост, который соединит материк с островом. Возможно, тогда экономическая ситуация начнет меняться. А пока всем остается только ждать.

НЕГАТИВНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Председатель Российского профсоюза докеров (РПД) Василий Козаренко отметил, что в портах продолжается активное



применение схемы заемного труда, а государственные ведомства закрывают на это глаза.

Еще в октябре прошлого года председатель ФПРМТ Юрий Сухоруков обращался в Минтруд, Минтранс и Роструд о законодательном недопущении использования труда докеров-механизаторов морских портов частными агентствами занятости для работы у принимающей стороны по договору о предоставлении труда работников (персонала). В качестве доводов, помимо того, что условия труда докеров-механизаторов объективно вредны и опасны, он напомнил, что использование в отношении них заемного труда не отвечает требованиям Конвенции МОТ № 137 «О социальных последствиях новых методов обработки грузов в портах», № 152 «О технике безопасности и гигиене труда на портовых работах».

Председатель федерации напомнил, что позицию ФПРМТ разделяет и руководство Минтранса России: это было отмечено в ходе встречи руководителей

общероссийских профсоюзов, представляющих интересы работников морского и речного транспорта, с министром транспорта Российской Федерации М. Ю. Соколовым 27 июня 2017 года.

В обращении также указывалось, что схема заемного труда влечет много негативных последствий. Например, предусмотренный ст. 341.4 ТК РФ порядок расследования несчастных случаев на производстве не предполагает участия в нем представителей профессиональных союзов соответствующего уровня и государственной инспекции труда, что позволяет скрывать такие случаи в интересах представителей направляющей и принимающей стороны.

К числу негативных последствий использования заемного труда докеров-механизаторов морских портов относится ущемление их в праве на досрочное назначение страховой пенсии по старости (п/п. 8, п. 1, ст. 30 ФЗ «О страховых пенсиях»), которое неизбежно может наступить вследствие необходимости вы-

работки соответствующего стажа работы, вызванного их непостоянной занятостью на погрузочно-разгрузочных работах.

И это далеко не весь перечень нарушений.

ФПРМТ вместе с Российским профсоюзом докеров добивается подготовки законопроекта о внесении дополнения в ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации» (ст. 18.1, п. 13), не допускающего применение заемного труда в отношении механизаторов (докеров-механизаторов), занятых на погрузочно-разгрузочных работах в морских портах.

ОТПИСКИ

В обращении также указывалась необходимость организовать и провести проверки на предмет соблюдения трудового законодательства всеми хозяйствующими субъектами, связанными с погрузочно-разгрузочной деятельностью в морских портах. Речь идет о частных агентствах занятости и подобных им организациях, занимающихся коммерческим посредничеством при трудоустройстве, и собственно стивидорных компаниях, специализирующихся на переработке грузов. А чтобы проверки велись по существу и конкретно там, где имеют место нарушения, ФПРМТ рекомендовала определить перечень таких организаций посредством проведения консультаций с Российским профсоюзом докеров (РПД).

– Минтруд пытается всячески уйти от решения поставленных нами вопросов по существу, – сказал участникам Совета ФПРМТ Василий Козаренко. – Мы получили ответ, который, по сути, является отпиской. В нем говорится, что для проверок нужны очень весомые основания вроде причинения вреда здоровью, жизни, окружающей среде и так далее. И что все наши доводы о недопустимости применения заемного труда носят субъективный характер и не подтверждены конкретными фактами.

Участники Совета ФПРМТ пришли к единому решению, что работа по запрету заемного труда будет продолжена.

Первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук рассказал о начале действия с 1 января Федерального отраслевого соглашения (ФОС) по морскому транспорту на 2018-2020 годы, кропотливую работу по подписанию которого РПСМ вел несколько лет.

ФОС

Напомним, ФОС было торжественно подписано 6 декабря 2017 года, в церемонии принимали участие президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, представлявший работодателей, и члены Единого представительного органа (ЕПО) профсоюзов в лице председателя Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрия Сухорукова, председателя Нефтегазстрой-профсоюза России (НГСП) Александра Корчагина, председателя Профсоюза работников водного транспорта (ПРВТ) Валентина Кеппа, председателя Российского профессионального союза работников атомной энергетики и промышленно-сти (РПРАЭП) Игоря Фомичева.

ФОС принципиально отличается от ранее действовавшего соглашения по морскому транспорту, которое касалось нескольких видов экономической деятельности, тем или иным образом связанных с морским судоходством. Со стороны работодателей тогда в нём участвовали Ассоциация судоремонтных заводов и представители морских портов. Нынешнее ФОС, подписанное со стороны работодателей Российской палатой судоходства, регулирует условия труда исключительно моряков, отвечает требованиям Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года и является базой для заключения коллективных договоров на судах, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации.

Как отметили участники Совета, Федеральное соглашение позволит повысить уровень эксплуатации российских судов, а российскому торговому флоту – занять более стабильные позиции в международном судоходстве.

Как известно, с июля 2017 года Россия опустилась из «белого» списка Парижского меморандума в «серый» по совокупности проверок и задержаний судов. Часть из них связана с требованиями, предъявляемыми к условиям работы и проживания моряков на борту. Выполнение условий подписанного соглашения позволит избежать таких случаев в дальнейшем.

– Процесс работы над документом был довольно длительным, потому что каждая сторона до последнего отстаивала свои интересы, – сказал первый заместитель председателя РПСМ Игорь

Ковальчук. – На поиск компромиссов уходило время. Не все разногласия были разрешены.

КАЧЕСТВЕННЫЙ ДОКУМЕНТ

Так, не удалось установить доплату морякам за работу в ночное время в размере 35 процентов, что предусматривалось советским законодательством. Сейчас эта цифра составляет 20 процентов в соответствии с нормами ТК РФ. Кроме того, судовладельцы отказались взять на себя обязательства не привлекать членов экипажей судов к работам, традиционно выполняемым докерами. Также не удалось убедить работодателей дополнить соглашение разделом о работе в зонах военных и пиратских действий, эпидемиологической опасности. В принципе, статья 58 Кодекса торгового мореплавания (КТМ) устанавливает право моряков на репатриацию в случае направления судна без согласия членов экипажа в указанные зоны. Однако в ней не прописано, как определять опасные районы, или какие правила работы там должны быть, а пиратоопасные зоны в статье вообще не упоминаются.

Все эти пункты стали частью соглашения в виде прилагаемого к нему Протокола разногласий. Спорные моменты будут решаться в рамках постоянно действующей Комиссии по регулированию социально-трудовых отношений на морском транспорте, договоренность о создании которой предусмотрена в подписанном документе.

Но в целом большинство разногласий в результате переговоров удалось урегулировать, в итоге был принят качественный документ.

– Уверен, что новое Федеральное отраслевое соглашение станет надёжным фундаментом для повышения уровня жизни моряков, занятых на судах, плавающих под флагом России, и обеспечения конкурентоспособности российских судовладельцев, – отметил Игорь Ковальчук.

Соглашение опубликовано, как и предложение к тем работодателям, которые не участвовали в переговорах, просоединиться к нему в срок до 4 апреля. Они могут заявить о своем несогласии, но тот, кто промолчит – станут участниками ФОС автоматически согласно установленной процедуре. 



ПОВЫШЕНИЕ МРОТ ПОМОЖЕТ БОРОТЬСЯ ЗА «БЕЛУЮ» ЗАРПЛАТУ

С 1 мая минимальная зарплата в России впервые догонит официальный прожиточный минимум – 11 163 рубля. Для работников Крайнего Севера это особенно хорошая новость: благодаря важной победе профсоюзов в Конституционном суде северные надбавки и районные коэффициенты больше нельзя «прятать» в МРОТ, как часто делалось раньше. Повышение коснется и моряков.

ФАКТОР ВЫЖИВАНИЯ

Север – это не только суровый климат, но и суровые цены. Недавно блогер с «большой земли» был шокирован ценниками в Анадыре: тушенка – по 350 рублей, колбаса – от 800 за кило, помидоры и огурцы – по 450, бананы – по 490...

Еще с советских времен работники Крайнего Севера и приравненных к нему территорий получают повышенную зарплату. Её размер зависит от районных коэффициентов и северных надбавок. Первые распространяются на всех работников «экстремальных» территорий, вторые начисляются за стаж. Морякам эти гарантии полагаются по месту приписки судна или району плавания.

Например, в Приморском крае районный коэффициент составляет 1,3; в Архангельской области – от 1,2 до 1,4; Мурманской – 1,4; на Камчатке – от 1,8;

а для моряков, плавающих в Арктике – 2,0. На эту цифру умножают месячную зарплату работника до вычета налогов.

«СЕВЕРНЫЕ» ВНУТРИ МРОТ = ДИСКРИМИНАЦИЯ

МРОТ – это сумма, меньше которой ни один работодатель платить не вправе. С 1 мая 2018 года минимальная зарплата в России впервые сравняется с официальным прожиточным минимумом – МРОТ вырастет с 9489 до 11 163 рублей в месяц. Некоторые регионы устанавливают собственный уровень МРОТ, однако он не может быть ниже федерального. Здравый смысл подсказывает, что МРОТ на Крайнем Севере должен повышаться на районный коэффициент. Но не всегда это было так.

– Изначально статья 133 Трудового кодекса говорила о том, что тарифная ставка (должностной оклад) работника, т. е. его «чистая» зарплата без учета компенсационных и стимулирующих

выплат не может быть ниже МРОТ, – объясняет Наталья Бологова, зав. отделом социально-трудовых отношений РПСМ. – Однако затем под нажимом правительства в ТК были внесены поправки. Федеральный законодатель предусмотрел в данной статье единственное обязательное условие: зарплата, включая стимулирующие и компенсационные выплаты, не может быть ниже МРОТ. При этом допускается установление тарифной ставки, должностного оклада ниже данного размера.

В судебной практике вопрос о том, включаются ли в МРОТ районный коэффициент и процентная надбавка, решался по-разному. Верховный суд принял два противоречащих друг другу решения, которые вызвали неразбериху. В частности, сначала ВС РФ установил, что районный коэффициент и процентная надбавка за непрерывный стаж работы должны начисляться к заработной плате сверх установленного федеральным законодательством мини-

мального размера оплаты труда. Затем, в 2016 году, ВС РФ допустил исчисление зарплаты, включающее районный коэффициент и процентную надбавку в общей сумме не менее МРОТ.

За то, что справедливость была восстановлена, стоит благодарить школьных уборщиц Ольгу Дейдей и Ирину Кураш, помощника воспитателя Валентину Григорьеву и повара Наталью Капурину. Не добившись справедливости в местных судах, они при поддержке профсоюзов дошли до Конституционного суда. Он постановил: МРОТ является гарантией для всех работников, независимо от местности, а значит, районные коэффициенты и надбавки северян не могут включаться в его состав.

«В противном случае месячная заработная плата работников... в местностях с особыми климатическими условиями, могла бы по своему размеру не отличаться от оплаты труда лиц, работающих в регионах с благоприятным климатом... [а] гарантия повышенной оплаты труда в связи с работой в особых климатических условиях утрачивала бы реальное содержание, превращаясь в фикцию», — сказано в постановлении КС N 38-П от 7 декабря 2017 года.

КТО ВЫИГРАЕТ?

Бытует мнение, что от повышения МРОТ выигрывают лишь самые низкооплачиваемые работники, в основном, в бюджетной сфере. Однако это не так.

Не секрет, что размер заработной платы в судоходных компаниях подчас устанавливается в соотношении с минимальными государственными гарантиями — МРОТ. С целью минимизации своих расходов на оплату труда и на обязательное социальное страхование работодатели применяют различные противоправные схемы эксплуатации морских судов и использования труда их экипажей.

С 1 мая этого года минимальная заработная плата не может быть меньше 11 163 рублей. И если моряк работает в особом климате, уже на эту сумму должны начисляться районный коэффициент и процентные надбавки за стаж работы в этих районах как компенсационные части заработной платы.

Поскольку в настоящее время отсутствует нормативный правовой акт,

регулирующий размеры районных коэффициентов к заработной плате и порядок их выплат, то применяются нормы законодательных и иных нормативных правовых актов бывшего СССР, постановления Госкомтруда СССР, Президиума и Секретариата ВЦСПС в части, не противоречащей российскому трудовому законодательству. Поэтому мы пользуемся той нормативной базой, которая была принята еще в СССР. Данными актами для моряков районные коэффициенты установлены как по месту приписки судов, так и по районам плавания.

Первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук считает, что решение Конституционного суда поможет профсоюзу бороться за «белую» зарплату для моряков. За оклады ниже минимальных работодателям грозят штрафы.

— Когда моряк подписывает трудовой договор, в котором прописана зарплата, он должен понимать, что она не может быть ниже федерального МРОТ по Российской Федерации или минимальной зарплаты по субъекту (в зависимости от того, что выше), без учета районного коэффициента и северных надбавок. Есть случаи, когда в трудовом договоре прописывают оклад 5 тысяч рублей, а все остальное обещают на словах и платят «в черную». Работник должен знать, что это незаконно.

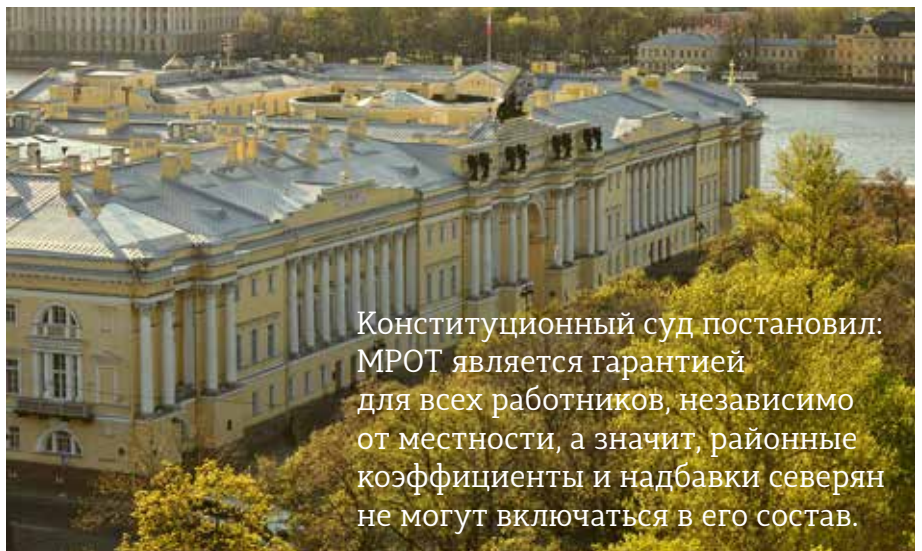
В большинстве субъектов РФ действуют соглашения, которыми установлена минимальная зарплата в регионе. Многие регионы уже утвердили новый размер зарплатного минимума

на 2018 год. Так, 1 мая МРОТ в Архангельской области и Приморье должен составить 11 163 рубля, в Мурманской области — 14 281, на Камчатке — от 16 910 до 19 510, в зависимости от района.

— Некоторые регионы непосредственно в соглашениях о минимальной зарплате предусматривают, что она включает в себя, кроме прочего, районный коэффициент и надбавку за работу в особых климатических условиях. Однако такие оговорки в региональных соглашениях о МРОТ потеряли силу с момента провозглашения постановления Конституционного суда о том, что нормы Трудового кодекса, дающие регионам право устанавливать на своей территории собственный размер минимальной зарплаты, не предполагают включения в ее состав «северных» коэффициентов и процентных надбавок. На этом основании регионы должны будут перезаключить трехсторонние соглашения, которые не соответствуют данному требованию. Точный состав МРОТ своего региона надо смотреть в соответствующем соглашении, — поясняет Наталья Бологова.

ЛОЖКА ДЕГТЯ

К сожалению, решение Конституционного суда не сняло проблему полностью. Запретив включать в МРОТ «северные», КС сохранил возможность «прятать» в него другие доплаты, например, за работу в ночное время. Это значит, что борьба за достойный минимум заработной платы далека от своего завершения. 



Конституционный суд постановил: МРОТ является гарантией для всех работников, независимо от местности, а значит, районные коэффициенты и надбавки северян не могут включаться в его состав.

ПРОПУСКИ В ПОРТЫ – ПРЕКРАТИТЬ БЮРОКРАТИЧЕСКИЙ КОШМАР

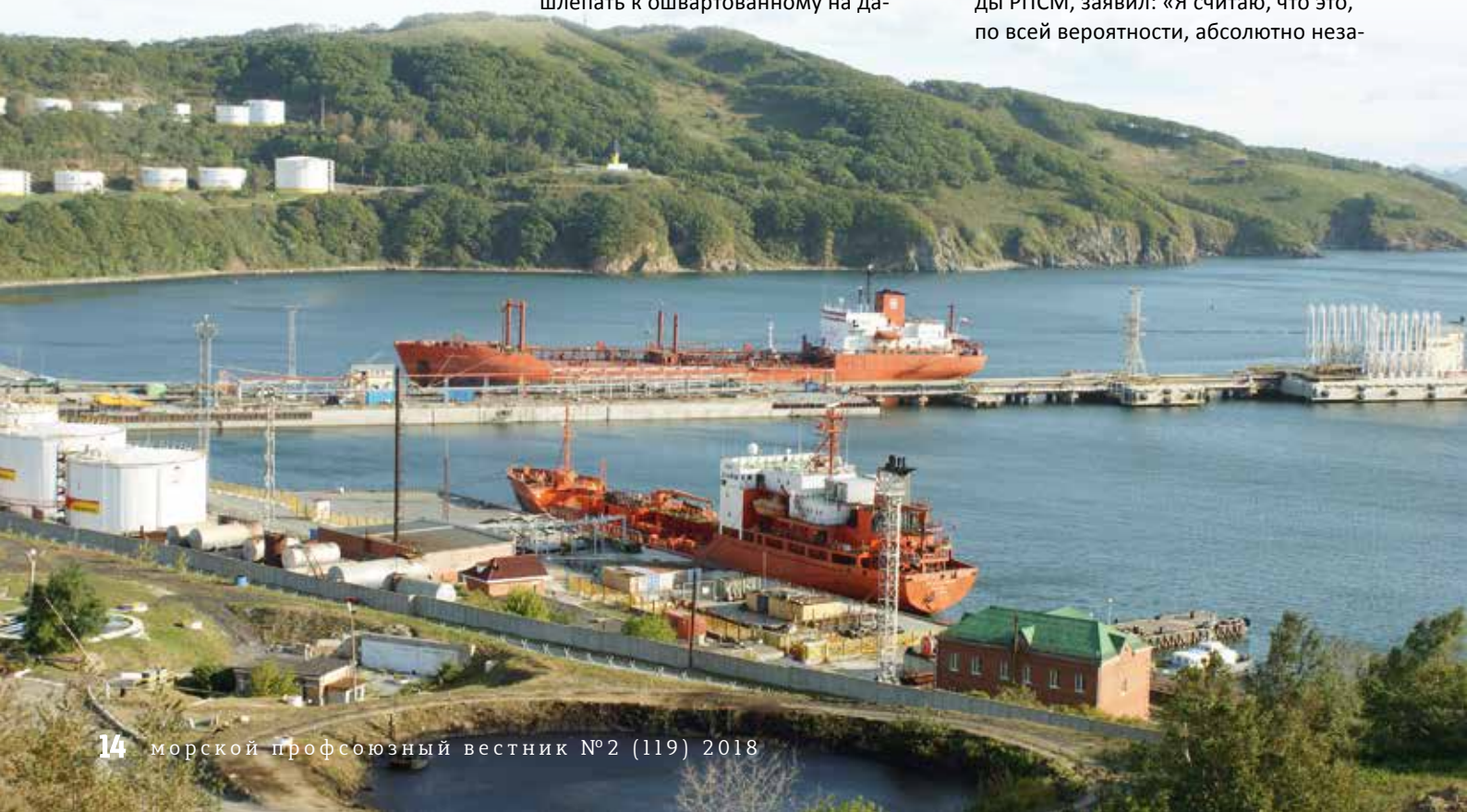
Федеральный закон о профсоюзах гласит: «Профсоюзные представители вправе беспрепятственно посещать организации и рабочие места, где работают члены соответствующих профсоюзов, для реализации уставных задач и предоставленных профсоюзам прав» (п. 5, ст. 11, Глава II. Основные права профсоюзов). Однако, как показывает практика, работодатели на местах трактуют закон по-своему и устанавливают собственные правила, игнорируя слово «беспрепятственно», что значит «свободно». Например, чтобы представителям Российского профсоюза моряков (РПСМ) или Российского профсоюза докеров (РПД) пройти на территорию морского порта к месту работы членов профсоюза, нужно предъявить пропуск. Без разрешительной бумажки это никому не под силу.

Эта проблема по-прежнему стоит сегодня, хотя еще в 2011 году, на встрече в Горках-9 с лидерами профсоюзов президент страны Дмитрий Медведев очень удивился, что, например, за «встречу» с членами РПСМ профсоюзу приходится платить.

И платить немалые деньги. Речь шла о пропусках на автомобиль. Например, в порту Санкт-Петербург 7 лет назад один пропуск обходился в сумму от 10 000 до 18 000 рублей в зависимости от района порта, и таких районов не один, а несколько. Учитывая размах портовых территорий, без транспорта шлепать к ошвартованному на да-

леко причале пароходу неудобно. Да и долго. За это время разгрузка-погрузка может закончиться, судно уйдет, и моряк, обратившийся за помощью в свой профсоюз, останется без поддержки. Поэтому без автомобиля никак нельзя.

Медведев, выслушав тогда доводы РПСМ, заявил: «Я считаю, что это, по всей вероятности, абсолютно неза-



конные выборы, и если это так, то это повод для вмешательства прокуратуры, для того, чтобы они по мозгам надавали всем, кто эту плату собирает, если речь идет об использовании именно полномочий профсоюзных руководителей».

По мозгам не надавали никому, дальше слов дело не пошло. Сегодня эта проблема по-прежнему на контроле РПСМ и других независимых профсоюзов. Потому как только профсоюз начинает занимать активную жизненную позицию, защищать интересы трудящихся, все работодатели, не сговариваясь, предпринимают меры по ограничению представительств профсоюзов на предприятии и беспрепятственного допуска к рабочим местам их членов. Ведь пропуск на территорию порта – один из рычагов воздействия на несговорчивые профсоюзы.

КАЖДЫЙ РАЙОН – ОТДЕЛЬНЫЙ ПРОПУСК

Сегодня суда в портах долго не задерживаются, сутки-двое отводятся на разгрузку-погрузку и снова в рейс. Такие высокие темпы диктуют рыночные условия. Случается, что и с постоянными пропусками профсоюзные инспекторы не успевают на теплоход. Но для некоторых стивидорных компаний это не аргумент, они выдают только разовые пропуска. Правда, даже их оформление занимает достаточно много времени. Чтобы получить много-разовый пропуск сроком действия один год, нужно серьезно побегать по инстанциям.

– Процедура оформления пропусков в российские порты должна быть максимально простой для профсоюзных активистов, – убежден председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) Николай Суханов. Для порта Находки это – болезненная тема: в конце декабря прошлого года сотрудникам ДВРО РПСМ пришлось оформлять порядка 20 пропусков и проходить сложную процедуру всевозможных согласований. – Каждый раз сотрудники профсоюза проходили инструктаж по охране труда, пожарной безопасности, они объясняли, с какой



В конце декабря прошлого года сотрудникам ДВРО РПСМ пришлось оформлять порядка 20 пропусков и проходить сложную процедуру всевозможных согласований. Каждый раз сотрудники профсоюза проходили инструктаж по охране труда, пожарной безопасности, они объясняли, с какой целью им нужно иметь доступ в порт.

Я уже не говорю о том, что каждый документ согласовывали по три-четыре дня, а то и неделями.

Препятствия, как пояснил Николай Суханов, чинят службы безопасности проходных:

– Нам говорят, что согласно Распоряжению Правительства РФ № 907-р от 24.06.2008 посещать порт разрешено лишь работникам Государственного портового контроля. Мы указали на Федеральный закон о профсоюзах, согласно которому представители профсоюза вправе беспрепятственно посещать рабочие места своих членов. Они согласились с законностью наших требований, но предложили ходить на суда, минуя проходные портов, – то есть посредством плавсредств!

Сотрудники ДВРО РПСМ не стали сидеть сложа руки, обратились в транспортную прокуратуру и подробно рассказали, на каких проходных создают препятствия с оформлением документов. Лишь после вмешательства надзорного органа инспекторы РПСМ получили пропуска.

ТОЧКУ СТАВИТЬ РАНО

Однако один из терминалов на территории порта Находка – Ливадия – всё-таки отказал в выдаче документов, ссылаясь на вышеуказанное Распоряжение.

Конфликт произошёл в январе: ООО «Порт Ливадия» не согласовало выдачу временных пропусков профсоюзным активистам. Причём сотрудники порта, как и ДВРО РПСМ, тоже опираются на закон о профсоюзах, где говорится о праве организаций беспрепятственно посещать рабочие места своих членов. Но только трактуют это право стороны по-разному.

– Нам отказали, сославшись на то, что в порту не работают члены РПСМ, а раз так – то и права на посещение терминала у нас нет. Но мы и не отрицаем, что у нас нет членов профсоюза в порту: наша цель – это суда, которые заходят в «Ливадию». На борту теплоходов могут работать члены РПСМ, а проверить их условия труда без прохода в порт просто невозможно, – рассказывает Николай Суханов.

Обращение в Находкинскую транспортную прокуратуру результатов не дало: она не увидела оснований для принятия мер реагирования.

АКТУАЛЬНОСТЬ НЕ СТАЛА МЕНЬШЕ

Между тем отказ в оформлении пропусков представителям профсоюза препятствует их деятельности. РПСМ будет добиваться изменения существующей практики.

— В апреле 2014 года мы ставили в известность правительство о существующей практике, что органы пограничного контроля чинят препятствия представителям нашего профсоюза в оформлении пропусков для прохода на территорию морских портов в пределах морских пунктов пропуска через государственную границу. Должностные лица Федеральной пограничной службы сослались на отсутствие в распоряжении Правительства Российской Федерации от 24.06.2008 № 907-р среди перечисленных в нем видов иной деятельности — уставной деятельности профсоюзов по представительству и защите социально-трудовых прав и интересов работников. А это противоречит законному праву представителей профсоюзов на беспрепятственное посещение организаций и рабочих мест, где работают члены соответствующих профсоюзов (ст. ст. 11 и 19 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», ст. 370 Трудового кодекса Российской Федерации и Международный кодекс по безопасности судов и портовых средств (п. 16.3.15 Части А) — прим. редакции), — говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков.

РПСМ предложил предусмотреть в вышеназванном документе деятельность общероссийских профессиональных союзов, представляющих социально-трудовые интересы моряков, включая контроль за соблюдением законодательства о труде и профсоюзах, выполнение работодателями (судовладельцами) условий коллективных договоров, соглашений, и внести соответствующую формулировку в распоряжение Правительства. Конкретно — в Раздел IV, где перечисляются виды хозяйственной и иной деятельности, которые могут осуществляться в пределах морских, речных (озерных) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.



НИКОЛАЙ СУХАНОВ:
«Мы и не отрицаем, что у нас нет членов профсоюза в порту: наша цель — это суда, которые заходят в «Ливадию». На борту теплоходов могут работать члены РПСМ, а проверить их условия труда без прохода в порт просто невозможно».

Это предложение РПСМ тогда не встретило возражений ни со стороны Минтранса РФ, ни ФСБ России, однако оно до сих пор не нашло отражения в правительственном документе.

— Вероятно, сказалось упразднение государственной структуры — Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации, в чью компетенцию входило принятие решения, — отмечают в РПСМ.

Обращение об урегулировании вопроса допуска профсоюзных представителей на территорию морских портов в пределах морских пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации направлено Дмитрию Rogozину повторно.

— Мы предложили вернуться к данному вопросу, поскольку за это время

актуальность не стала меньше, и незаконная практика отказов в оформлении пропусков нашим представителям со стороны руководителей коммерческих организаций продолжается, — говорит Юрий Сухоруков.

ДОКУМЕНТ НУЖЕН ОДИН

— Проблема назрела давно. Сейчас во всех российских портах с тебя требуют один пропуск, чтобы попасть на территорию, другой — чтобы на судне побыть... Раньше выдавался один документ, по которому можно было пройти в любой порт Советского союза. Я лично по «корочке», выданной мне в Ленинграде, спокойно проходил в порты Одессы, Калининграда и Новороссийска. Считаю, что порядок прохода в порты должен быть проще для членов профсоюзов, — говорит председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня.

СЛОВО — КТМС

Раздел 5. Соблюдение и обеспечение выполнения

Правило 5.1. Обязанности государства-флага

Руководящий принцип В5.1.4 Инспекция и обеспечение выполнения

Ст. 3 Компетентный орган должен устанавливать простые процедуры, дающие ему возможность получать информацию доверительного характера относительно возможного несоблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), предоставляемую моряками непосредственно или через представителей моряков, и позволяющие инспекторам незамедлительно проводить расследования по таким вопросам, а также:

а) дающие право капитанам, морякам или представителям моряков подавать запросы о проведении инспекции, если они считают это необходимым;

б) обеспечивающие технической информацией и предусматривающие консультирование судовладельцев и моряков, а также заинтересованные организации относительно эффективных средств соблюдения требований настоящей Конвенции и постоянного улучшения условий пребывания моряков на борту судов. 

ТРУДОВЫЕ КОНФЛИКТЫ НЕ ВСЕГДА УДАЁТСЯ РАЗРЕШИТЬ «ГЛАДКО»

За пять лет ППО РПСМ «Тихоокеанская профсоюзная организация моряков» (ТПОМ) помогла морякам вернуть порядка \$500000 задолженностей по зарплате и компенсаций. Об этом рассказал председатель профкома Валерий Березинский 21 февраля на очередной отчётно-выборной конференции (ОВК) ТПОМ во Владивостоке, подводя итоги работы.

Численность ТПОМ за пять лет выросла почти на 600 человек, и сегодня членами профорганизации являются 1989 моряков. Они работают в компаниях Совкомфлот, «Роксана», «Марлоу Навигейшн», NYK Line, V. Ships, Roswell, Springfield – со всеми этими судовладельцами у РПСМ заключены коллективные договоры. Правда, трудовые конфликты всё же возникают, и не всегда их удаётся разрешить «гладко».

ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

– Нужно признаться, что в своей работе мы сталкиваемся с невыплатой зарплаты или компенсации за несчастный случай. Например, у нас были трудности с компанией Aroania Maritime S. A. Она брала теплоходы в аренду, и когда возвращала их обратно истинному судовладельцу, произошёл сбой в бухгалтерском делопроизводстве.



В результате 11 моряков обратились к нам за помощью в получении зарплаты в полном объёме. Нам удалось добиться погашения задолженности почти всем морякам в размере \$76 тысяч. Неразрешённой остаётся ситуация только по одному члену экипажа, который обратился к нам спустя почти три года после списания, когда судно было перепродано. Данная ситуация контролируется инспекторами ИТФ, – рассказал Валерий Березинский. – Приходилось нам разрешать и проблемы с выплатой возмещений по травме. Как правило, это крупные суммы: так, 2-й помощник и моторист теплохода «Little Bear» получили суммарно более \$200 тысяч, матрос т/х «СКФ Саяны» – \$89 тысяч. Причём все конфликтные ситуации, что по компенсациям, что по зарплате, удавалось решить в досудебном порядке.

Валерий Березинский также входит в состав Приморской краевой Трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений и принимает участие в расследовании несчастных случаев с членами экипажей морских судов.

– Последнее дело касалось несчастного случая на т/х «Авангард» кампа-

нии «Ардис», в результате которого пострадал электромеханик и погиб капитан. Благодаря тщательно проведённому расследованию удалось полностью снять обвинения с пострадавших и возложить ответственность на владельца погрузочной площадки «Тернейлес», – рассказал Валерий Березинский.

Моряки находятся под защитой профсоюза не только в рейсе. Совместно с социально ответственными компаниями – партнёрами РПСМ Тихоокеанская профорганизация страхует моряков от несчастных случаев в межрейсовый период.

– У нас два договора со страховым публичным акционерным обществом «РЕСО-Гарантия» по программе «Личная защита». Моряки застрахованы от несчастного случая в сумме, эквивалентной \$20 тысячам. На эти цели нами затрачено только в 2017 году 1 180 000 рублей, – рассказал Валерий Березинский.

Интересы моряков всегда на первом месте в ТПОМ не только в случае трудовых конфликтов. Так, в партнёрстве с Совкомфлотом (СКФ) реализуется ряд социальных программ, самые популярные среди них – оздоровительные.

У моряков и их семей есть возможность пройти санаторно-курортное лечение в России, членам профсоюза также частично возмещают затраты на абонемент в тренажёрный зал или бассейн.

ЗА ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ

ТПОМ поддерживает здоровый образ жизни моряков и в рейсе. С помощью профсоюза на четырёх судах под российским флагом – «СКФ Нева», «СКФ Сахалин», «Геннадий Невельской» и «СКФ Эндевор» – появились новые тренажёры общей стоимостью 450 тыс. рублей.

Кроме того, по обращению экипажа на т/х «Алексей Чириков» установили телекоммуникационное оборудование. А моряки другого теплохода – «Витус Беринг» – пожаловались на слабое интернет-соединение на судне. Чтобы это исправить, ТПОМ планирует заключить

договор на установку оборудования по усилению сигнала телефонной связи GSM и раздаче Wi-Fi по всему судну.

Не забывают в профсоюзе и о пенсионерах. Каждый год в канун Дня работников морского и речного флота ТПОМ вместе с представителями Совкомфлота в торжественной обстановке провожает работников СКФ на заслуженный отдых. Моряки получают единовременную денежную выплату, почётные грамоты и памятные подарки.

Среди мер поддержки, оказываемых профсоюзом своим членам, Валерий Березинский упомянул также возможность получения матпомощи в случае серьёзной болезни моряка или смерти родственника, утраты имущества, в связи со стихийным бедствием, приобретением дорогостоящих лекарств и так далее. Материальную помощь в отчётном периоде получили 439 моряков на сумму 9 411 300 рублей.

Не остаются без внимания профорганизации и дети моряков: по традиции каждому ребёнку преподносят «сладкий» подарок к Новому году. Только в прошлом году на эти цели было выделено 655 000 рублей.

ТПОМ не ограничивается уже ставшими традиционными мероприятиями. Так, в июне прошлого года Тихоокеанская профорганизация совместно с круингами Владивостока, Фондом целевого капитала МГУ им. адмирала Г. И. Невельского впервые провела на университетском стадионе празднование Дня моряка.

– Прошлогоднее мероприятие стало «пробным шаром», в этом году мы планируем привлечь детей моряков к участию в празднике. С помощью PR-службы РПСМ мы заказали детские и взрослые футболки с символикой Дня моряка и профсоюзным логотипом. Эту сувенирную продукцию мы намерены раздавать участникам конкурсов и праздника, – поделился председатель профкома.

ПРОФСОЮЗ НЕОБХОДИМ

Большую роль играет и информационное обеспечение моряков. На стойках в офисе ТПОМ всегда есть свежие номера журнала «Морской профсоюзный вестник», а на Сахалине, где у ППО есть свой представитель, организована регулярная доставка журнала на суда, где работают члены профсоюза.

Завершая подведение итогов за прошедшие пять лет, Валерий Березинский подчеркнул, что у моряков есть немало поводов для посещения профкома.

– Когда моряки приходят к нам со своими проблемами, они начинают осознавать, что профсоюз необходим; что это реальная сила, способная защитить в случае травмы, болезни или трудового конфликта. Они на практике видят, что коллективный договор – это действенный инструмент на страже их интересов, а национальный профсоюз моряков, аффилированный с ИТФ, способен в случае необходимости организовать и международную поддержку, – отметил Валерий Березинский.

По итогам ОВК Валерий Березинский был переизбран председателем профкома на очередной срок. 



Председатель профкома ППО РПСМ «Тихоокеанская профсоюзная организация моряков» Валерий Березинский и председатель Тихоокеанской региональной организации РПСМ Николай Задоянов (слева направо). Среди мер поддержки, оказываемых профсоюзом своим членам, Валерий Березинский упомянул также возможность получения матпомощи в случае серьёзной болезни моряка или смерти родственника, утраты имущества, в связи со стихийным бедствием, приобретением дорогостоящих лекарств и так далее. Материальную помощь в отчётном периоде получили 439 моряков на сумму 9 411 300 рублей.



«НАМ С ПРОФСОЮЗОМ ПО ПУТИ»

Моряки, которым предстоит работать на судах с системой динамического позиционирования, приезжают в Петербург, чтобы пройти курсы в Институте дополнительного профессионального образования (ДПО) ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова. Их решение легко понять: именно здесь действует единственный в России международный аккредитованный центр, где обучают работе с данной системой. Помимо этого, Институт предлагает программы, по которым занимаются не только российские, но и иностранные моряки. Поэтому те, кому важно получить не просто «корочку», но реальные знания и умения, едут сюда даже с другого конца страны. О том, как удаётся держать планку качества на высоте и какие направления работы особенно востребованы, рассказал директор Института ДПО Сергей Айзинов.

Институт ДПО занимается повышением квалификации и переподготовкой различных категорий специалистов, среди которых не только члены экипажей. Кто ещё приходит на обучение?

— Мы стараемся быть такой структурой, которая обеспечивает необходимыми навыками и знаниями специалистов водного транспорта в широком смысле. Моряки и речники, лоцманы, операторы систем управления движением судов, сотрудники судоход-

ных компаний и портов, отвечающие за безопасность, гидротехники, инспекторы морского и речного регистров судоходства, государственного портового контроля, специалисты стивидорных компаний — всем этим людям требуется повышение квалификации, например, в связи с изменениями в национальном законодательстве или международных конвенциях. И когда появляются новые требования, руководитель предприятия направляет работников к нам на курсы. У нас шесть структурных подраз-

делений по различным направлениям в Петербурге, а также аффилированные с нами структуры ДПО в Мурманском, Архангельском и Московском филиалах ГУМРФ. Самым крупным среди них является Морской учебно-тренажёрный центр (УТЦ) в Петербурге. Здесь находится международный аккредитованный центр — к слову, единственный в России — по подготовке судоводителей и судомехаников для работы с системами динамического позиционирования, которые позволяют удерживать



судно в заданной позиции длительное время исключительно посредством использования движителей. Такая система обычно применяется в нефтегазовой области. Мы готовим экипажи судов-снабженцев, которые подходят к платформам для доставки груза, учим их работать с движителями, в том числе в штормовых условиях, ведь судно снабжения должно легко выдерживать до шести баллов шторма при проведении перегрузочных операций. На базе Института действует авторизованный компанией – производителем оборудования учебный центр «Катерпиллар», где обучаются специалисты по обследованию, ремонту и эксплуатации двигателей одноимённой фирмы. Этот центр является вторым официально аккредитованным в Европе, первый находится в Испании. Важную роль играют также учебные центры ДПО судоводителей, судомехаников и электромехаников, которые обеспечивают тысячам офицеров торгового флота подготовку для продления и повышения уровня рабочих дипломов. Учебный центр ДПО для судоводителей готовится к освоению новой реконструированной площадки ГУМРФ на Малой Охте в Петербурге. А учебный центр для механиков и электромехаников приступил в этом году к подготовке сдаточных команд Балтийского завода, осуществляющих постройку атомных ледоколов нового поколения. Учебный центр ДПО специалистов водного транспорта сосредоточен не только на повышении квалификации «речников», но и специалистов администраций речных бассейнов, гидротехников, специалистов по морскому праву, а также судоводителей маломерных, прогулочных и парусных судов.

Вы сказали, что крупнейшим подразделением является Морской УТЦ. Каковы основные направления его деятельности?

– Во-первых, все курсанты плавательных специальностей, обучающиеся в «Макаровке», проходят у нас необходимые для дипломирования программы. Когда они идут на свою первую плавательную практику, то уже знакомы с навыками выживания на море: умеют пользоваться индивидуальными и коллективными спасательными средствами, бороться с пожарами,

оказывать первую медпомощь. Во-вторых, как я уже сказал, мы работаем с уже состоявшимися членами экипажей, осуществляем их переподготовку или проводим курсы для обновления знаний, восстановления утраченных навыков, по продлению и повышению уровня их дипломов. Одно из ключевых направлений – подготовка к плаванию во льдах в соответствии с требованиями Полярного кодекса. У нас существует ряд программ по этому направлению – от выживания в холодном климате до ледового менеджмента. Занятия ведут инструкторы с многолетним капитанским опытом плавания в Арктике и Антарктике с использованием крупнейшего в России ледового навигационного тренажёрного комплекса и учебного центра по выживанию на море. Востребованы также занятия по ликвидации разливов нефтепродуктов и многие другие. Мы работаем по индивидуальным заказам судоводителей, круизных и транспортных компаний.

Сколько человек в среднем проходит у вас обучение за год?

– Могу назвать точную цифру за 2017 год, поскольку мы недавно подвели итоги: 19227 человек – примерно столько же, как и годом ранее. То есть в пределах 20 тысяч ежегодно во всех подразделениях Института ДПО в целом, но надеюсь, что со временем эта цифра будет расти, в том числе за счёт иногородних слушателей: в Петербург приезжают из других городов, в том числе с Дальнего Востока. Это происходит либо потому, что в других городах нет возможности пройти курсы, либо потому, что хотят пройти обучение именно у нас.

С чем связана такая избирательность?

– Думаю, люди обращают внимание на качество: мы придерживаемся высоких стандартов в своей работе. Очень многое зависит от квалификации преподавателя, его опыта и педагогического мастерства, и мы стараемся создать школу подготовки. То есть если какой-то талантливый преподаватель на своём курсе ввёл успешную методику, мы распространяем её на другие курсы. В Институте созданы условия, чтобы его сотрудники могли делиться друг

с другом своими умениями. В результате вклад каждого человека формирует систему подготовки. На её качество влияет также техническое оснащение центра. Ведь важно, чтобы люди, которые приезжают к нам, получили практические навыки, а не только теоретические знания. Для этого мы по мере возможностей стараемся инвестировать в техническую базу: программное обеспечение электронных симуляторов и само оборудование. Так, мы недавно открыли класс медицинской подготовки, оборудование для которого нам помогла закупить компания «Газпром-нефть Марин Бункер». Причём оборудование настолько профессиональное, что моряков можно будет учить, как роды принимать в море: у нас и этому учат, даже манекен специальный есть. На судах торгового флота сегодня нет судовых врачей, поэтому офицерский состав должен получить качественную практическую подготовку по навыкам медицинского ухода за больными и травмированными. Мы в прошлом году подготовили наших преподавателей: они прошли курс Европейского совета по базовой сердечно-лёгочной реанимации, в частности, как пользоваться дефибрилляторами. Моряки должны не только уметь оказывать первую помощь, но и знать, как ухаживать за больным, уметь делать инъекции, сердечно-лёгочную реанимацию. Поверьте, это очень важная составляющая обучения. Несколько лет назад был случай, когда капитан, проходивший у нас обучение – уже немолодой – провёл реанимацию своей жене, у которой прихватило сердце. Он оказал ей первую помощь, и когда через 20 минут после вызова приехала «скорая», врачи сказали, что капитан спас жене жизнь. Так что навыки, полученные у нас, могут пригодиться не только в рейсе.

Насколько часто приходится обновлять оборудование?

– В целом по центру модернизация происходит постоянно. Это связано и с физическим износом, и с концептуальным. Так, в классе по транспортной безопасности и охране судов стоит программное обеспечение, которое мы купили в 2015-ом году. Но с тех пор вышел приказ Минтранса о подготовке новых категорий специалистов по транс-



портовой безопасности, следовательно, появились требования к тому, чтобы уметь проводить досмотр лиц, заходящих на транспортные объекты повышенной безопасности. Соответственно, нужно обновлять контент электронных курсов. Может потребоваться совершенно новое оборудование. Недавно открылся порт Сабетта на Ямале, и нам пришёл конкретный запрос от Архангельского филиала Росморпорта: научить лоцманов заводить суда в новый порт. Навигационные тренажёры у нас есть, но конкретно под Сабетту – нет. Значит, нам нужна его модель: подходной канал порта, ветра, глубины... Мы должны каким-то образом собрать эти данные. Более того, необходима математическая модель конкретного судна. Ведь на Ямале ходят суда не только с винтом регулируемого шага, но и с современными Азиподами, а это уже другая, джойстиковая, система управления. То есть мы опять должны либо самостоятельно разработать, либо заказать разработку конкретной модели судна. В данном случае мы достигли соглашения с компанией «Ямал-СПГ» – оператором терминала в Сабетте. Они

заказали у «Транзаса» – производителя тренажёров – конкретную модель. Но дальше встал вопрос: кто может оценить, насколько модель совпадает с реальным судном? Чтобы это проверить, мы договорились, чтобы наш инструктор – капитан Игорь Злодеев провёл один из типовых газовозов «Борис Вилькицкий» по Севморпути. Таким образом, он получил опыт управления танкером и подтвердил, что заказанная нами модель отвечает реальным условиям. И только такой непростой путь – из симбиоза современной техники, знаний конкретного инструктора, грамотно составленной программы, чьё качество подтверждено международной аккредитацией, – позволяет получить продукт, который будет реально востребован.

Заказы на обучение поступают только от российских компаний?

– Нет. Помимо российских партнёров – «Совкомфлота», «Росморпорта», «Газпрома», его дочерних обществ, «Атомфлота», «Роснефти», у нас есть и зарубежные. Например, нам удалось получить заказы на обучение членов экипажей практически всех операторов

проекта Ямал-СПГ: Dynagas, Teekay, Mitsui O.S.K. Lines. Расширение экспортных возможностей вузов – одна из задач, которые ставит перед нами Министерство образования и науки. Работа на международном рынке помогает нам совершенствовать методику и организацию курсов, обязывает нас соответствовать высоким международным стандартам. Чтобы работать с иностранными компаниями, мы получаем международную аккредитацию программ. Так, курсы по полярным водам прошли аккредитацию в японском классификационном обществе ClassNK, а в начале прошлого года – в морской администрации Маршалловых островов. Сейчас мы готовимся к получению признания морской Администрации России. Причём, если требуется, наши инструкторы могут провести выездные занятия. Так, филиппинских рядовых мы обучали прямо у них на родине, в Субик Бэй. А для корейских судоводителей мы организовали практику в Финском заливе. Кстати, зарубежное сотрудничество у нас не только с компаниями, но и с нашими коллегами: инструкторы Института ДПО проводят



Бассейн

обучение иностранных преподавателей из Индии, Филиппин, Казахстана, Индонезии, Ирана, Кипра по целому ряду программ (за исключением тематики Полярного кодекса). Ведь если условный капитан захочет начать работать на берегу, он не сможет просто так взять и стать преподавателем. Управлять судном – это одно, а учить, как управлять судном – другое. Для этого существует специальный курс обучения инструктора тренажёрной подготовки в соответствии с требованиями Конвенциями ПДНВ. А инструкторам российских центров нужно ещё учитывать требования нашей национальной морской Администрации, Минтранса.

Когда речь заходит о разработке новых программ, принимаются ли во внимание интересы моряков? Ведь они находятся в системе непрерывного обучения, на которое тратят свое время и деньги, что вызывает у некоторых раздражение.

– Да, действительно. Когда мы помогали Минтрансу внедрять Манильские поправки к Конвенции ПДНВ, на основе которых формируются наши курсы, мы обсуждали этот вопрос, в том числе и с РПСМ, выступавшим

за минимизацию затрат моряков на обучение. Мы прислушались к профсоюзу и провели анализ программ обучения. Должен сказать, что новые типовые курсы, утверждённые Федеральным агентством морского и речного транспорта частично в 2016 году, частично – в 2017-ом, учитывают пожелание моряков и профсоюза. Из программ повышения квалификации исключен ряд компетенций, которые человек может получить на борту судна. Соответственно сократились продолжительность и стоимость обучения, а с ними – расходы моряков. Кроме того, мы активно развиваем обучение с использованием дистанционных технологий. Благодаря поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта и Минтранса нам удалось разработать и внедрить три программы дистанционного обучения судоводителей на краткосрочных курсах по продлению дипломов. Для этого была разработана специальная система «Фарватер». Зарегистрировавшись в ней, человек получает пароль и код доступа к контенту курса, который он может пройти дома, на борту судна, где угодно. Предварительное тести-

рование, как и консультация преподавателя, доступны онлайн. Единственное, что необходимо будет сделать очно – прийти в Институт для итогового экзамена. Это может быть площадка в Петербурге, Архангельске, Мурманске. И, надеюсь, что в этом году мы откроем опорные пункты в Петрозаводске и Москве. Это что касается курсов по теоретическим знаниям. Бывают программы, где нужно проходить подготовку на тренажёрах, тут дистанционным обучением не ограничишься: на занятия придётся прийти в один из наших филиалов. Зато теоретическую часть можно пройти дома или в свободное от занятий время. Так, уже во II квартале 2018 года мы приступим к реализации программ подготовки специалистов по транспортной безопасности, в том числе членов экипажей судов, с использованием дистанционных образовательных технологий. Попросту говоря, учиться, заключать договор и оплачивать обучение можно будет, не выходя из дома или прямо на борту судна.

Получается, что теперь российским морякам проще проходить курсы повышения квалификации?

– С одной стороны, да, поскольку удалось существенно сократить продолжительность программ переподготовки без потери качества курса. С другой стороны, Манильские поправки ввели новые требования к членам экипажей судов: например, по управлению ресурсами экипажа и лидерским качествам – leadership. Что это значит? Объясню на реальном случае из жизни: несколько лет назад на судне одной из наших партнерских компаний произошла авария, среди причин которой было названо отсутствие лидерских качеств у капитана. Как показало расследование, во время инцидента на мостике находились лоцман, вахтенный помощник и капитан, которые выдвигали разные варианты движения судна. То, что предлагал капитан, было правильным решением, но он не настоял на нём и вместо этого послушал лоцмана. Результат: авария. Этот пример показывает, что человек, руководящий экипажем, должен быть лидером. Это касается не только капитанов, но и старпомов,

старших механиков – все они должны пройти соответствующие курсы повышения квалификации. Сейчас вообще тенденция к тому, что всё больше требований к гуманитарным компетенциям и всё меньше – к техническим. Но не нужно забывать, что в каждой стране новые правила реализуют по-своему. Так, страны Балтии ввели курсы «Управление ресурсами ходового мостика» и «Навыки лидерства». Морская администрация России пошла другим путём: просто расширила обычные курсы повышения квалификации комсостава, которые они должны проходить каждые пять лет.

Не выражают моряки недовольство в связи с появлением новых требований, а значит – дополнительной нагрузки при обучении?

– Ничего такого от моряков мы пока не слышали. Есть разные категории слушателей курсов. Например те, которым просто нужны «корочки». Им важно, чтобы курсы проводились постоянно, чётко и недорого. Здесь мы стараемся совершенствовать организацию работы с клиентом и внедрять дистанционные технологии для сокращения времени и издержек моряков. Вторая категория – те, кто приходит к нам за знаниями и навыками, потому что мы нацелены на качество и эффективность курсов. Для таких физических или юридических лиц мы фокусируемся на высоком качестве проводи-

мых занятий благодаря точечному подбору преподавателей-инструкторов, постоянной модернизации тренажёров и других технических средств обучения, реализации разработанных нами стандартов качества. Работа в этих направлениях позволяет нам быть востребованными. Но в плане анализа удовлетворенности моряков нашим обучением я полагаюсь на РПСМ: профсоюз – это реальная организация, которая держит руку на пульсе в вопросе интересов членов экипажей. РПСМ отслеживает международные тенденции не только в части реализации требований Международной морской организации, но и Международной организации труда, и как только возникают любые угрозы нарушений прав моряков, профсоюз сообщает об этом во все инстанции. Такая готовность оперативно реагировать на любые возникающие сложности очень важна, поскольку наши выпускники идут на работу не только на суда под российским флагом, но и под иностранными, и им важно быть под защитой надёжной организации. Я и сам стараюсь следить за тем, чтобы интересы моряков соблюдались:

дело в том, что я вхожу в делегацию ITF на ряд комитетов и подкомитетов ИМО. Существует несколько таких делегаций от различных общественных организаций, ассоциаций и иных негосударственных или межгосударственных объединений, ITF – одна из них. Права голоса при принятии документов у членов делегации нет, но они могут высказывать свои замечания и рекомендации в ходе заседаний органов ИМО. Формируются такие «советы» из экспертов, рекомендованных национальными профсоюзами. Меня предложил включить в эту структуру РПСМ, я согласился и теперь помогаю защищать права членов экипажей при внедрении новых международных требований. В этом плане нам с профсоюзом по пути. Я вижу профсоюз как единение людей, связанных друг с другом своим профессиональным выбором, который они сделали когда-то и следуют ему в жизни. На мой взгляд, нашему университету не хватает ячейки РПСМ и её давно пора организовать. Но это уже совсем другая история... 





МЕДКОМИССИЯ: ПОКА ВСЕ ХОРОШО?

Как пройти врачей максимально быстро и получить сертификат, подтверждающий годность к работе на судне – вот о чём думают моряки каждый год, когда подходит время медкомиссии. Причём в этой процедуре важно не только, чтобы члены экипажа были здоровы, но и чтобы сертификат отвечал международным нормам. С последним в России сложилась парадоксальная ситуация: из-за отсутствия требуемого Конвенцией ПДНВ реестра врачей, уполномоченных проводить медосвидетельствования, с 1 июля прошлого года сертификаты, выдаваемые российскими медучреждениями, не соответствуют международным стандартам, но вместе с тем и не нарушают российского законодательства.

СЕРТИФИКАТЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ В ПОРЯДКЕ

Сложившееся положение дел ставит под вопрос действительность сертификатов, выданных российскими медучреждениями. Но по факту никаких нареканий в иностранных портах документы не вызывают, а для самих моряков мало что изменилось: они продолжают получать документы в тех же медучреждениях, что и раньше. Так, капитан «Baltic Mercur II» (флаг Мальты, IMO 9235361) Александр Минеев, которому скоро предстоит пройти медкомиссию, отправится в поликлинику Медрыбпрома в Санкт-Петербурге.

Там же он получал документы в апреле прошлого года. Эта больница – одна из нескольких в городе, которая выдаёт сертификаты, удовлетворяющие судовладельцев.

– Для меня ничего не изменилось: я беру медкнижку, иду в поликлинику, которую посещаю вот уже пять лет, и спокойно получаю сертификат. Ни ко мне, ни к моей команде никаких претензий в иностранных портах до сих пор было, – говорит Александр.

В самой компании, где работает капитан, также не видят проблем в сложившейся ситуации.

– У нас в Петербурге существует перечень учреждений, имеющих лицензию на осуществление медицинской де-

ятельности, которые вправе проводить медосмотры моряков, – рассказывает координатор подбора персонала круизного «Балтик Меркур» Дарья Метелькова. – Всего в списке 21 центр, где выдают требуемые нами сертификаты.

Перечень, о котором говорят в «Балтик Меркур», – это тот же список, что висит на сайте морской администрации «Большого порта Санкт-Петербург», актуальный на январь 2018 года. Именно на него ориентируются местные моряки, когда им нужно получить сертификаты, ведь в этих центрах им выдадут документ в соответствии с требованиями российского законодательства. И несмотря на отсутствие единого реестра медицинских учреждений и врачей,

сложностей с признанием сертификатов у российских моряков за рубежом не возникает. Почему? «Потому, что ИМО ориентируется на национальные морские администрации», – говорит директор одного из лицензированных медучреждений «Европейский мужчина и его здоровье» Марина Кузнецова.

– Когда стало понятно, что Россия не успеет создать реестр доверенных врачей, я задалась вопросом: а что же будет теперь с моей практикой, которой я занимаюсь больше 30 лет? – рассказывает Марина Кузнецова. – Я написала письмо в ИМО, и мне пришёл ответ, где говорилось, что надзорный орган будет ориентироваться на решение национальной морской администрации. То есть как раз на тот перечень лицензированных учреждений, который определяет каждый порт в своём городе. Соответственно, выданный таким центром сертификат признают во всём мире, ведь в документе указано, что он выдан центром, одобренным Российской Федерацией.

Список, о котором говорит Марина Кузнецова, действительно вывешен на сайте того же порта Санкт-Петербург. Но как поясняют в самой портовой администрации, он не носит официальный характер и ориентирован в большей степени на внутреннее пользование: чтобы моряки и круинги знали, в какие медучреждения можно обращаться.

ЕДИНОЕ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТСУТСТВУЕТ

Та же ситуация и в других регионах России. По словам председателя профкома ППОМ г. Севастополь РПСМ Артёма Боева, врачи продолжают выдавать документы о прохождении медкомиссии, исходя из сложившейся практики каждого учреждения в отдельности. Единое правовое регулирование самого порядка проведения медицинского осмотра плавсостава, как того требует Конвенция о труде в морском судоходстве, отсутствует с момента отмены 511-го приказа Минздрава СССР. На сегодняшний день соответствующий документ разработан, но пока проходит процедуру согласования.

– Такая система, как доверенные врачи, не характерна для нашей страны, где с советских времён сложилась другая практика, в которой люди пользовались услугами поликлиник, а не семейных докторов. По сути, доверенный врач в России – это председатель врачебной комиссии, имеющей государственную лицензию на проведение медосмотров. По такой системе сейчас работают все медучреждения, и я не вижу в этом проблемы, – говорит Марина Кузнецова.

– Позиция правительства на сегодняшний день такая: любая организация, которая имеет лицензию на профосмотры, может проверять моряков. Мы просто составляем список тех, у кого эта лицензия есть. Пока всё идёт хорошо: никаких претензий к нашим морякам не возникает, но как долго международное сообщество будет столь благосклонно, я не могу сказать, – говорит начальник дипломного отдела Морского порта «Большой Санкт-Петербург» Игорь Кружков.

Вроде бы, всех всё устраивает и никаких сложностей не возникает, но сколько продлится такой status quo, сказать не берётся никто.

– Сейчас ситуация такая, что всё продолжает работать, что называется, «по умолчанию». Да, реестра до сих пор нет. Но есть лицензированные учреждения, которые выдают медицинские документы морякам, как раньше. Текущее положение дел хоть и не противоречит

российскому законодательству, но оно не соответствует конвенционным требованиям, – говорит председатель Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза работников морского транспорта (ППО РПРМТ) Сергей Гуляев.

АНОМАЛИЯ ДЛЯ МЕХАНИКОВ

Правовые тонкости для многих моряков являются чем-то далёким, куда больше их волнует, как непосредственно пройти медкомиссию. Тем более что с июня прошлого года процедура стала более тщательной из-за вышедшего Постановления Правительства РФ № 742 о перечне заболеваний, препятствующих работе на судах. Документ содержит список из 108 наименований, некоторые уже вызвали сложности у моряков. Так, в перечне заболеваний указаны «Аномалии цветового зрения», при наличии которых сертификат не выдадут ни судоводителям, ни механикам. Раньше требования к цветоощущению предъявляли только судоводителям, оно и понятно: от их зрения напрямую зависит безопасность мореплавания. Теперь проверку должны проходить все члены экипажа. Самое интересное, что даже для кока диагноз «аномалия цветового зрения» является препятствием для работы в районах с жарким тропическим климатом.



“ Председатель профкома ППОМ г. Севастополь РПСМ АРТЁМ БОЕВ: «Врачи продолжают выдавать документы о прохождении медкомиссии, исходя из сложившейся практики каждого учреждения в отдельности». ”



Медкомиссия: всё продолжает работать «по умолчанию»

— В соответствии с ранее действовавшим приказом Минздрава СССР № 511 «Об улучшении организации медико-санитарного обеспечения морского, речного флота и рыбного хозяйства» цветоощущение проверялось только у судоводительского состава и специалистов палубной команды. Остальным членам экипажа проверку цветового зрения можно было не проходить, — поясняет заведующая отделом социально-трудовых отношений РПСМ Наталья Бологова. — Однако Манильские поправки к Конвенции ПДНВ установили требования по минимальным служебным стандартам зрения для разных категорий моряков. Эти требования основаны на Рекомендациях Международной комиссии по освещению.

Рекомендации содержат три стандарта цветового зрения:

- **нормальное цветовое зрение;**
- **неполноценное цветовое зрение А с незначительным (мягким) дефицитом цветового зрения,** позволяющим демонстрировать способность видеть и распознавать цветные световые сигналы;
- **неполноценное цветовое зрение В с дефицитом цветового зрения,** позволяющим демонстрировать способность распознавать поверхностные цветовые коды на короткой дистанции, такие, например, как цветовые коды компьютерных экранов.

Капитан, командный и рядовой состав палубной команды, от которых требуется выполнение обязанностей,

связанных с наблюдением, должны иметь стандарты 1 или 2. Механики, электромеханики, электротехники и лица рядового состава или другие лица, входящие в состав машинной вахты, а также радиооператоры ГМССБ должны иметь стандарты 1, 2 или 3.

— Все эти требования, а также процедуры использования тестов для оценки цветового зрения должны быть учтены в Порядке проведения медицинского осмотра моряков, работа над которым затягивается Минздравом России, — говорит Наталья Бологова.

— С новыми требованиями по цветоощущению сложилась такая ситуация, что теперь механики, проработавшие по 10-20 лет на флоте, могут оказаться не годны к плаванию, — считает секретарь комиссии плавсостава Морского медицинского центра Морского технического колледжа им. адмирала Д. Н. Сенявина Елена Ефимова. — Такие случаи уже были и, насколько мне известно, работающие под иностранными флагами моряки, которые не смогли пройти медкомиссию в России, делали это за рубежом.

ДЛЯ МОРЯ НУЖНО БЫТЬ ЗДОРОВЫМ

Таким образом, у российских моряков возникли новые трудности, но и старые никуда не делись: за своим здоровьем нужно следить постоянно и чуть что — сразу лечить болезнь, чтобы она не стала препятствием в работе. Ведь чтобы получить заветный сертификат, морякам нужно пройти добрый десяток врачей от терапевта до стоматолога, причём на последнем «сыпятся» многие, даже молодые: все анализы в норме, а во рту кариес. Пока не вылечишь — сертификат не дадут. Некоторые идут на радикальные меры.

— Чтобы пройти медкомиссию, я семь раз ходил к врачам рвать зубы, — рассказывает Александр Минеев. — По молодости голова дурная была: стоматолог у меня «дыру» находил и посылал лечить. Но тратить на это время и деньги не хотелось, поэтому я просто вырывал зуб. Дорвался до того, что мне сказали: «Удалишь ещё один зуб — и больше вообще не выпустим в море».

Конечно, терпеть зубную боль в рейсе — приятного мало. Но у многих куда

более серьёзные недуги, которые они стараются скрыть или подлечить к моменту прохождения медкомиссии.

— У меня недавно нашли стеатоз — это заболевание печени. Хорошего гепатолога-гастроэнтеролога трудно найти, вот я и мотаюсь после каждого контракта по больницам. Причём симптомов у меня никаких нет, но вот на анализы биохимии крови моё состояние влияет. Приходится как-то выкручиваться, когда прохожу медкомиссию, — делится один из петербургских моряков.

Перед прохождением врачей он делает капельницы и пьёт лекарства, чтобы анализы были в норме, а в рейсе договаривается с коком: тот готовит ему отдельно, ведь жареного с больной печенью не поешь.

— Конечно, некоторые пытаются хитрить, чтобы скрыть болезни, но опытный врач сразу это видит, — делится Елена Ефимова. — Если говорить в целом, то больших сложностей со здоровьем у моряков нет. Как правило, те, кто не годен по состоянию здоровья, отсеиваются ещё при первичном медицинском отборе на стадии абитуриентов.

Как поступать с внезапно появившейся болезнью, препятствующей выходу в море, каждый решает сам. Однако что касается других аспектов прохождения медкомиссии — будь то действительность сертификата или порядок проведения медосмотра, то тут уже от моряка ничего не зависит. Это регулируется правительственными документами, а их пока нет. Чтобы полностью привести процедуру медосвидетельствования в норму, в прошлом году было разработано четыре проекта документов: о перечне медицинских учреждений, уполномоченных на проведение медосмотров; о порядке проведения медосмотра; о перечне заболеваний, препятствующих работе на судах; и о порядке освидетельствования по наркотическим средствам. До сих пор утверждены только два последних, другие проходят процедуру согласования. Российский профсоюз моряков неоднократно обращал внимание Минздрава на необходимость скорейшего принятия всех документов. Как только это произойдёт, все неурегулированные вопросы будут сняты. 



ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О ЗОНАХ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ?

Работа на торговом флоте сопряжена с определенными рисками: помимо природных катаклизмов и недобросовестных работодателей, морякам приходится сталкиваться с пиратами и работать в зоне вооруженных конфликтов. Чтобы компенсировать экипажам опасные рейсы, крупнейший форум морских работодателей IBF установил Зоны повышенной опасности и военных действий (IBF List of warlike and high risk designations), при прохождении которых моряки получают возможность пользоваться расширенной социальной поддержкой, если на судне есть коллективный договор IBF.

На сегодняшний день форумом выделены четыре опасные зоны:

- зона военных действий, включающая 12 морских миль от северного побережья Сомали и порты Йемена;
- зона повышенного риска – Аденский залив плюс 400 морских миль от северного побережья Сомали;
- расширенная зона риска – западная часть Индийского океана;
- зона повышенного риска – Гвинейский залив: территориальные воды (12 морских миль), порты и внутренние водные пути Нигерии и Бенина.

– Все они были установлены в феврале 2016 года. Зоны обновляются по результатам переговоров IBF, ожидать изменений в ближайшем будущем не стоит, – говорит заместитель пред-

седателя РПСМ Вадим Иванов. – В свою очередь морякам нужно знать, что системы «бонусов» по договору IBF в каждом из этих районов хоть и не сильно, но отличаются друг от друга.

Так, совершая рейс в зоне военных действий у Сомали, моряки могут рассчитывать на бонус, равный базовой ставке, при этом минимальная выплата равна пятидневной базовой ставке (плюс далее за каждый день дальнейшего пребывания), удвоенную компенсацию по смерти и инвалидности. Кроме того, моряки вправе отказаться идти в опасный рейс, с репатриацией за счёт компании и выплатой компенсации в размере двухмесячной базовой ставки.

В зоне повышенного риска IBF у Аденского залива члены экипажа получают бонус, равный базовой ставке, выплачиваемый за фактическое время пребывания/прохода (включая Международный транзитный коридор – IRTC), удвоенную компенсацию по смерти и инвалидности и право на отказ идти в рейс, с репатриацией за счёт компании (кроме транзита строго в пределах IRTC). А вот в расширенной зоне риска моряки смогут рассчитывать на бонус и удвоенную компенсацию только за тот день, когда на судно было совершено нападение.

И, наконец, за работу в зоне Гвинейского залива члены экипажа могут рассчитывать на удвоенную компенсацию, право на отказ идти в рейс и бонус, равный базовой ставке, выплачиваемый за реальное время пребывания в опасном регионе.

Если моряк согласился работать в перечисленных районах, ему необходимо ознакомиться с основными мерами безопасности и правилами противодействия пиратам. Так, чтобы

уберечь экипаж и судно от нежелательных инцидентов, должны соблюдаться следующие требования:

1. После входа судна в опасную зону и на всем протяжении его пребывания там моряки должны соблюдать уровень эксплуатационной и личной безопасности на борту, установленный существующими руководствами (такими, как BMP4).

2. В портах и внутренних водах перечисленных выше стран следует принимать меры, снижающие уязвимость судна к несанкционированной высадке злоумышленников на борт. Определяться они будут исходя из характеристик теплохода: размеров и высоты надводного борта и т. д.

3. Приближаясь к порту, стоит связаться с морской администрацией и уточнить уровень безопасности, рекомендуемое время захода и выхода, наличие патруля правительственной береговой охраны.

4. В портах, расположенных в опасных регионах, экипажу рекомендуется сходить на берег только в экстренных случаях.

5. В свою очередь судовладельцу стоит проводить смену экипажа до входа или после выхода судна из опасного региона.

6. При нормальных обстоятельствах компания обязана уведомить моряка о том, что рейс пролегает через опасную зону, не менее чем за 30 дней до захода в нее. Получив уведомление, член экипажа может потребовать осуществить свое право на репатриацию за счет компании.

7. В случае нападения на судно работодатель должен поддерживать постоянную связь с семьями моряков, сообщать им о состоянии экипажа и о мерах, принимаемых для оказания помощи. 



«УДОБНЫЕ ФЛАГИ – ЭТО ИГРА В РУЛЕТКУ»

Международная федерация транспортников (МФТ) и Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) предупреждают моряков о рисках работы под удобными флагами (Flags of Convenience – FOC).

По данным МФТ, в мире существует 35 удобных флагов, предоставляющих судовладельцам упрощенные условия регистрации и эксплуатации судов. Что абсурдно, некоторые из этих государств даже не имеют выхода к морю, такие как Боливия, Монголия и Молдова. Для моряков же работа под такими флагами грозит нарушением трудовых и социальных прав. Именно поэтому МФТ уже не первый год проводит кампании против удобных флагов и призывает профсоюзы всех стран присоединиться к ним.

На сегодняшний день масштабы использования удобных флагов в мире достигли рекордного уровня: под ними ходит больше половины всех судов мирового торгового флота. Основой для определения стран, предоставляющих удобный или дешевый флаг, служат критерии, среди которых:

- облегчённая процедура регистрации судна и её аннулирование;
- отсутствие (или малые суммы) налогообложения на доходы от эксплуатации судов;
- разрешение на свободное комплектование судна иностранным экипажем;
- незначительный тоннаж флота национальных судовладельцев при стремлении страны получать тоннажный сбор, который значительно пополняет государственную казну.

– Моряки, которые работают на таких судах, зачастую испытывают давление со стороны судовладельца, лишены основополагающих прав, не получают зарплату и страдают из-за отсутствия снабжения. Все это происходит из-за того, что регистры FOC не применяют даже минимальные социальные стандарты, поэтому они и становятся столь привлекательными для недобропорядочных судовладельцев, – отмечают в МФТ.

Бороться с этим приходится национальным профсоюзам. Под эгидой МФТ они проводят Недели действий против удобных флагов, целью которых является защита моряков независимо от их национальности от произвола судовладельцев и обеспечение достойных условий труда в рейсе. РПСМ – постоянный участник этих акций на Дальнем Востоке России и на Балтике, но число моряков, идущих под удобные флаги, не иссякает.

– Мы защищаем интересы моряков всеми силами, но они и сами хороши. То ли их юридическая безграмотность, то ли надежда на «авось» заставляет их отправляться на заработки как угодно далеко без надлежаще оформленных контрактов. Или подписывать контракты на явно дискриминационных условиях. При этом судовладелец объясняет морякам, что маленькая зарплата по контракту – это для минимизации налоговых расходов, а на самом деле моряк будет получать в пять-шесть раз больше. Вот только это существенное добавление ни в одном документе не зафиксировано. И моряки, даже не проверяя, есть ли на судне коллективный договор, ведутся на эту устную договоренность, с которой потом ни в какую правоохранительную структуру обратиться невозможно, – говорит председатель профкома первичной профсоюзной организации моряков Владивостока РПСМ, инспектор ИТФ Пётр Осичанский.

Результатом борьбы с FOC является заключение коллективных договоров. Только с ними моряки могут рассчитывать на полную защиту своих социальных и трудовых прав.

– Работа под удобным флагом – это игра в рулетку: никогда не знаешь, повезёт или нет, – считает инспектор ИТФ в Санкт-Петербурге Кирилл Павлов. – Единственное, что позволяет свести риски работы на них к минимуму, это наличие коллективного договора.

– Удобный флаг – это норма для отрасли, поскольку он позволяет компаниям уйти от уплаты налогов, а заодно сэкономить на социальных гарантиях морякам, – говорит инспектор ИТФ. – Самый главный минус для моряков, работающих на «удобном» судне без колдоговора, в том, что нельзя найти истинного судовладельца, если вдруг что-то случится: травма в рейсе или задержка зарплаты. В лучшем случае моряки в такой ситуации будут взаимодействовать с круингом. Конечно, они могут попробовать обратиться и к государству флага, но не каждый регистр станет заниматься проблемами экипажей. Если есть колдоговор – тут уже ситуация другая. В таком случае судовладелец показывает, что он готов нести ответственность за экипаж.

Морякам перед наймом следует обращать внимание на следующее:

- ✓ **наличие на судне коллективного договора:** только он гарантирует достойные условия труда и готовность компании брать на себя ответственность;
- ✓ **возраст теплохода:** если судну 25 лет и больше – это повод отказаться от контракта или дважды подумать перед подписанием;
- ✓ **на каком месте в рейтинге WGB (White-Grey-Black) List находится флаг:** если в чёрном списке, лучше поискать другое место работы;
- ✓ **условия подписания контракта:** если это предлагают сделать не в офисе круинга, а прямо на судне, лучше отказаться от найма, поскольку велика вероятность, что контракт вообще не выдадут на теплоходе, либо размер зарплаты будет сильно отличаться в меньшую сторону от той, которую обещали;
- ✓ **количество судов у компании:** чем меньше, тем хуже, ведь если один из двух теплоходов сломается, то все деньги будут уходить на ремонт, а не на выплату зарплаты морякам. 



ГРОЗИТ ЛИ ВАШЕМУ ЭКИПАЖУ УЧАСТЬ БРОШЕННОГО?

ПРИЗНАКИ, КОТОРЫЕ ПОМОГУТ ЭТО ПОНЯТЬ:

- ♦ судовладелец отказывается в репатриации, хотя срок контракта закончился;
- ♦ не поставляет на судно питьевую воду, продукты, топливо;
- ♦ задерживает выплату зарплаты за последние два месяца и более;
- ♦ в одностороннем порядке разорвал связь с экипажем и не отвечает на звонки.

МОРЯКИ, НЕ ЖДИТЕ УХУДШЕНИЯ СИТУАЦИИ!

Согласно поправкам к Конвенции о труде в морском судоходстве, вступившим в силу 18 января 2017 года, можно самостоятельно обратиться в страховую компанию – все контакты вы найдете в страховом сертификате, который должен висеть на судовой доске объявлений.

Страхование финансовых гарантий покрывает репатриацию, разумные расходы на питание и воду, одежду, проживание, поставку топлива на борт, медицинское обслуживание.

Вам гарантирована выплата задолженности по заработной плате максимум за 4 месяца.

Также можно подать заявление представителю государства флага, государственного портового контроля, инспектору ITF. Поставьте в известность свой профсоюз.



Подробности на сайте:
www.itfseafarers-abandonment.org

ОДИН НОМЕР – ОДНА СХЕМА МОШЕННИЧЕСТВА

На морских форумах стали появляться сообщения о попытках «трудоустройства» членов экипажей за деньги. Звонки с заманчивым предложением о работе якобы от круинга BGI поступали с одного и того же номера телефона. Если моряк соглашался – ему через пару часов приходил на почту контракт. Вот только не с официального почтового домена круинга balticcrew.com, а с бесплатного хостинга. И за оформление документов псевдо-агент требовал заплатить «каких-то» 15 тысяч рублей. РПСМ связался с компанией BGI, где подтвердили, что это мошенники, и моряки не должны соглашаться на их условия.

По рассказам моряков, все «предложения о работе» приходили с номера +7 999 646 37 73.

– Мне позвонил мужчина и представился сотрудником BGI. Предложил очень достойный контракт для матроса АВ на «контейнере». Когда я услышал размер зарплаты, радости моей не было предела: он говорил именно то, что я хотел слышать. Я прямо соображать перестал от счастья. Спросил, какой филиал BGI он представляет, на что мне сказали: «московский». Вот тут мозг включился обратно, – делится один из моряков, которому позвонили в январе. – Я насторожился и стал искать информацию в интернете. Так наткнулся на истории, что подобные схемы уже пытались провернуть раньше.

– Никакого московского офиса у BGI нет, морякам звонят мошенники, – подтвердил информацию генеральный директор BGI Санкт-Петербург Борис Комлев.

Более того, контракты приходят с почтового ящика @mail.ru. Это бесплатный домен и зарегистрироваться там может любой желающий. Солидный круинг будет использовать только собственный почтовый адрес, его можно проверить на официальном сайте компании.

Отдельного упоминания стоят контракты, которые присылают морякам:

якобы на официальных бланках, но качество их весьма и весьма сомнительно.

– С адреса bgi-moscow1@mail.ru мне прислали что-то похожее на контракт. Я такой в фотопроцессоре за пять минут нарисую! – возмущается второй помощник капитана, с которым мошенники связались в начале января. – Так что господа моряки, особенно молодые: будьте бдительны, не ленитесь проверять информацию.

Даже беглый поиск в интернете позволяет легко обнаружить, что мошенники с того же номера телефона пытались «развести» моряков на деньги осенью прошлого года. Через сколько месяцев вновь произойдёт всплеск активности этих мошенников, сложно сказать. Российский профсоюз моряков напоминает: если приходит предложение работы от незнакомого адресанта, нужно проверить каждую мелочь. Бить тревогу стоит если:

- просят деньги за трудоустройство, на агентские сборы, оформление визы и других документов;
- у компании отсутствует официальный сайт;
- почтовый домен или телефон агента вызывает подозрения;
- агент просит зайти на сайт, подтверждающий личные данные, воспользоваться личным счётом или открыть новый и передать его данные в круинговое агентство.

Проверить электронный адрес, номер телефона «агента» и текст самого письма можно на сайте fakeletters.org – там собрана солидная база мошеннических писем на английском языке. На сайте РПСМ можно ознакомиться с перечнем проверенных круинговых компаний.

ЗАРАБАТЫВАЮТ НА ДОВЕРИИ

Мошенники, прикрываясь именем известных компаний, пытаются заработать на доверчивых моряках. Преступники выбирают компании из самых разных частей света – США, Австралии, России, Гонконга. Добрались они и до

Старого Света: недавно была зафиксирована рассылка «писем счастья» якобы от известной компании Clyde Marine Recruitment, чей головной офис находится в Глазго (Шотландия).

Как водится в таких случаях, вакансия представлялась весьма заманчивой, но несколько моментов вызвали подозрение. Во-первых, письмо сопровождалось вложением под названием «Employment contract», где говорилось, что моряк уже утверждён в должности, а его посадка запланирована в Великобритании (без указания судна и порта). При этом на сборы «агент» давал 10 дней – простая математика показывает, что за такой короткий срок невозможно получить необходимую визу. Уже на этом этапе у любого опытного моряка должны возникнуть сомнения относительно такого «контракта».

Во-вторых, письма приходили с адреса hr.philipmacauley@gmail.com якобы от менеджера Филиппа Маколея. Даже если это реально существующий сотрудник компании, у него должен быть собственный адрес корпоративной почты. Кто угодно может зарегистрировать почтовый ящик на бесплатных сервисах вроде Google, Yahoo, Mail и так далее.

Отправителей подобных писем интересует не то, как бы посадить моряка на выгодный рейс, а исключительно как бы залезть в его карман. Либо мошенник напрямую потребует данные карты для «документации», либо письмо будет содержать ссылку на вредоносную программу, либо псевдо-агент в лоб будет просить переслать деньги за оформление визы или другие услуги, которые должен оплачивать судовладелец.

Если хоть одна деталь письма вызывает сомнение, нужно самостоятельно проверить подлинность компании, контакты её сотрудников, при необходимости можно отправить вопрос менеджерам по адресам, указанным на официальном сайте работодателя. РПСМ напоминает: настоящие агенты никогда не будут просить выслать конфиденциальную информацию, номер карты или переслать деньги за трудоустройство. 



Денис Тетюев

ДВАЖДЫ МЕХАНИК

Денис Тетюев, электромеханик «НС Лотус» ПАО «Новошип», далеко не первый в семье энергетик, но первый, кто выбрал для работы торговый флот. Что море – это правильный выбор, он понял на преддипломной практике на «НС Чемпион» в 2008 году: интересные люди, работа, к которой душа лежит, и целый мир вокруг.

Я приехал на ремонт судна в Черногорию, – вспоминает он, – и сразу понял: только в доке у меня есть возможность если не поучаствовать, то хотя бы понаблюдать за некоторыми операциями. Однажды зашел в ЦПУ и ахнул: главный распределительный щит разобран и все, что скрыто за многочисленными реостатами, тумблерами, предохранителями, реле и индикаторами, теперь как на ладони. В течение недели вокруг него хлопотало человек шесть инженеров, а я у них был на подхвате. И пусть это была по большей части работа «подай-принеси», но за ту неделю я узнал больше, чем за целый курс в университете.

На «НС Чемпион» Дениса курировал электромеханик Сергей Мелихов. Его он считает своим учителем.

– Сергей Владимирович из тех, кого трудно застать в каюте. Он сам все время делом занят, и мне скучать не давал. Это он всерьез научил меня читать любую электросхему, вне зависимости от ее стандарта. Они в каждой стране свои, а нам на флоте приходится сталкиваться со всеми, – рассказывает Денис. – Но главное, работу по своему заведению Сергей Владимирович постоянно комментировал для меня, объяснял все подробно и доходчиво.

Там же кадет выучил основное правило электромеханика, которого придерживается до сих пор: сначала изучить документацию, схемы и инструкции и только потом лезть с инструментом в механизм. Через два месяца мастер уже мог смело доверить ученику переборку электродвигателя и еже-

дельную проверку всего заведования. Но под личным внимательным наблюдением.

В отличие от других офицеров – штурманов и механиков – электромеханик на судне в одиночестве, и ответственность тут же тяжким грузом ложится на плечи. Это Денис Тетюев почувствовал в полной мере, когда по окончании учебы пришел на танкер «Леонид Лоза». Но ведь глаза боятся, а руки делают. Под конец контракта он уже не только освоился в должности, но и понял: кое-каких знаний ему все же не хватает. И, продолжая работу на флоте, вернулся в университет на заочную форму обучения, но уже на специальность механика-дизелиста.

– Наши заведования очень тесно связаны, – объясняет он. – Мы все – «машина», команда, которая работает как единый механизм. Новая специальность поможет лучше понимать устройство судна, а полученные знания уже здорово помогают мне в диагностике неполадок.

А неполадки случаются даже на таких новых судах, как «Леонид Лоза». В 2012 году одна из них стала личным вызовом знаниям и навыкам Дениса.

– Мы шли в Японию, – рассказывает он. – И вдруг выходит из строя автоматика котлов. Я смог точно и, самое главное, быстро диагностировать, что причина в центральной плате управления (UNISAB), что поломка необратима и нужна новая плата. Через день-другой нам предстояло встать на выгрузку, но с котлами в ручном режиме выгружать сто пятьдесят тысяч тонн – это сущий ад. Но до этого не дошло.

«Родную» шведскую плату агент привез нам прямо на рейд в Японии. Демонтаж старой и установку новой, вместе с подключением всей периферии, удалось завершить в рекордные восемь часов. Так что выгрузку мы начали вовремя и завершили в срок.

За семь лет на флоте Денис Тетюев понял, что умение влиться в экипаж и построить гармоничные отношения с людьми важно не меньше, чем инженерные знания и рабочие навыки. Ведь в море не только работают – там живут. Месяцами в замкнутом пространстве, с ограниченным кругом общения.

– Мне повезло – моя нервная система спокойно переживает такой стресс. Но многие моряки под конец рейса жалуются, что даже лица друзей начинают раздражать, – рассказывает он. – В подобной ситуации очень важно просто общаться не по работе, а так, «за жизнь». Просто слушать друг друга и сопереживать. И использовать любую возможность выйти на берег и сменить обстановку. Ведь наша профессия дает нам уникальную возможность увидеть мир. За семь лет мне посчастливилось побывать в Марселе и Гавре – легендарных портовых городах Европы. Увидеть, как рыбацкие и охотничьи поселки Новой Шотландии, сохранив свою приключенческую харизму, смогли превратиться в современные логистические центры. Попробовать в Гане такие экзотические фрукты, которые не только в супермаркетах – в энциклопедии не найдешь. Это тоже «лекарство» и очень сильное.

«Профсоюзная морская газета»

В голове у начинающего механика вертятся цифры, формулы, чертежи и главный вопрос: «Как все это применить на практике?». Опытный старший механик знает ответ. Более того, он знает, что на флоте, как в шахматах: хочешь стать сильным игроком – присматривайся к тем, кто опытнее. Виктор Ткаченко, стармех танкера «НС Лотус» ПАО «Новошип», всегда следовал этому неписаному правилу.



Виктор Ткаченко (на фото второй слева)

«РАБОТА НА БЕРЕГУ ПОЗВОЛИЛА МНЕ ИНАЧЕ ВЗГЛЯНУТЬ НА ТРУД В МОРЕ»

Виктор учился в Мурманском государственном технологическом университете. В девятидесятых системный кризис поставил на грань закрытия предприятия по всей России, и парокходства не были исключением. Практику молодому кадету пройти удалось на рыболовецких траулерах, а вот о работе на торговом флоте в своем регионе и речи быть не могло.

При этом родственники Виктора, жившие на Кубани, рассказывали, что в Новороссийске судоходная компания «Новошип» не только остается на плаву, но завоевывает новые рынки и растет, пополняя флот новыми судами. И в 1998 году Виктор Ткаченко переехал на юг.

— Первые годы много работал на судах серии «Победа», — вспоминает моряк. — Эти керчинские танкеры обладали великолепными мореходными качествами, одно «но»: очень непросто были в обслуживании. Они и стали моими «университетами», дали хорошую техническую школу. На них я вырос до второго механика и искренне считаю, что хорошо подготовленный второй — это уже почти стармех. Которому, тем не менее, еще есть чему поучиться.

Его наставником на танкере «НС Сильвер» стал стармех Михаил Утолин. До сих пор Виктор считает бесценными его советы по выстраиванию отношений в экипаже.

— Любый моряк вам скажет, что это уже полдела. А Михаил Иванович умеет найти подход к человеку, знает, когда кого приструнить, а кого — наоборот, — рассказывает Виктор Ткаченко. — Машинная команда

под его руководством работала как слаженный механизм. По сути, свой «командный голос» я обрел благодаря ему.

«НС Сильвер» дал Виктору бесценный для любого механика опыт работы в ремонте доке.

— В 2010 году «НС Сильвер» встал в док в Керчи, — вспоминает Виктор Анатольевич. — Там впервые я получил возможность поучаствовать в уникальных операциях вроде замера просадки гребного вала. Но и это не главное. Ремонт в сухом доке — это всегда огромный объем работы в сжатые сроки, всего десять-пятнадцать дней. Порой у нас в машинном отделении одновременно находилось до трех бригад, и всем требовался грузоподъемный кран, который при этом был всего один. Приходилось выстраивать работу так, чтобы вынужденных «перекуров» не было, ну, или почти не было. Все это походило на жонглирование.

В 2012 году Виктор Ткаченко впервые пришел на танкер «Тверь» в должности старшего механика.

— Вообще, я считаю, что нашему поколению судовых инженеров очень сильно повезло: почти все ситуации уже прописаны в инструкциях, — считает он. — Не надо заново выдумывать велосипед. Самое главное — иметь под рукой нужный ЗИП и избегать крайностей. А в трудной ситуации не паниковать.

Важным опытом в карьере судового инженера Виктора Ткаченко, как ни парадоксально это звучит, стала работа... на берегу. С 2014 по 2016 год он был тех-

ническим суперинтендантом в «Новошип Техникал Менеджмент» (сейчас это ООО «СКФ Менеджмент Сервисиз»), следил за технической эксплуатацией судов группы «Л» («НС Лион», «НС Лагуна», «НС Лотус», «НС Лидер»). Рабочее время суперинтенданта — это бесконечный конвейер: ремонтные ведомости, графики профилактических осмотров, планы инспекций, учет материально-технического снабжения.

— Телефон может зазвонить даже посреди ночи, — рассказывает Виктор Ткаченко. — Заказать сервисного инженера, проконтролировать его вылет из Канады в Хьюстон и состыковать с агентом на месте — обычный список задач для суперинтенданта. И все это с одной целью: уложиться в срок и избежать простоев, доставить груз в целости и сохранности в пункт назначения. Вот эта работа в офисе и позволила мне иначе взглянуть на свой труд в море.

Особенно понятным это стало, когда Ткаченко вернулся к работе старшего механика, на этот раз на танкере «НС Лотус».

— Раньше некоторых решений офиса я, честно говоря, не понимал, — рассказывает Виктор. — Но за два года я получил максимально полную картину нашей работы. Теперь-то я знаю, что пока я на судне решаю конкретную проблему какого-нибудь узла, на берегу работают на репутацию и судна на фрахтовой бирже, и компании в целом. Работа на берегу помогла сделать мои решения в море более взвешенными, с видением перспективы. И это очень важно.

«Профсоюзная морская газета»

ТЕПЛОХОД «ТИКСИ»: МОРЕ ХРАНИТ ТАЙНУ

44 года назад, 22 марта 1974 года, в Токийском заливе затонул теплоход «Тикси», никто из 45 членов экипажа не выжил. В районе крушения спасатели нашли 14 тел, сильно поврежденных акулами, поэтому большинство гробов на траурной церемонии во Владивостоке были пустыми.

РАБОТА НЕ ЖДЕТ

Теплоход «Тикси» – один из самых больших сухогрузных судов Дальневосточного морского пароходства в те годы – вышел из порта Владивосток 11 февраля 1974 года и взял курс на Японию. Здесь на борт было принято 185 грузовых автомобилей для транспортировки в Австралию. Пока судно совершало переход, «Совфрахт» оперативно искал следующий фрахт для «Тикси» у берегов точки назначения.

ДЛЯ СПРАВКИ: теплоход «Тикси» построен в Копенгагене (Дания) в 1960 году, длина – 157 метров, ширина – 19,5 метра, грузоподъемность – 13 050 тонн, экипаж – 45 человек, из них 7 – женщины, район плавания – неограниченный, дальность плавания – 10 000 миль.

Теплоход был в отличном техническом состоянии, последний ремонт с докованием прошел в Гонконге с июля по октябрь 1973 года. На «Тикси» перевозили навалочные грузы – руду, уголь, зерно. Срок эксплуатации подобных судов – не менее 30 лет.

В итоге «Тикси» получил новое задание – доставить из австралийского Фримантла в японский Хитаги партию тальковой руды. Погрузка 11 588 тонн длилась 4 дня, затем судно снялось с якоря и отправилось в порт на побережье острова Хонсю.

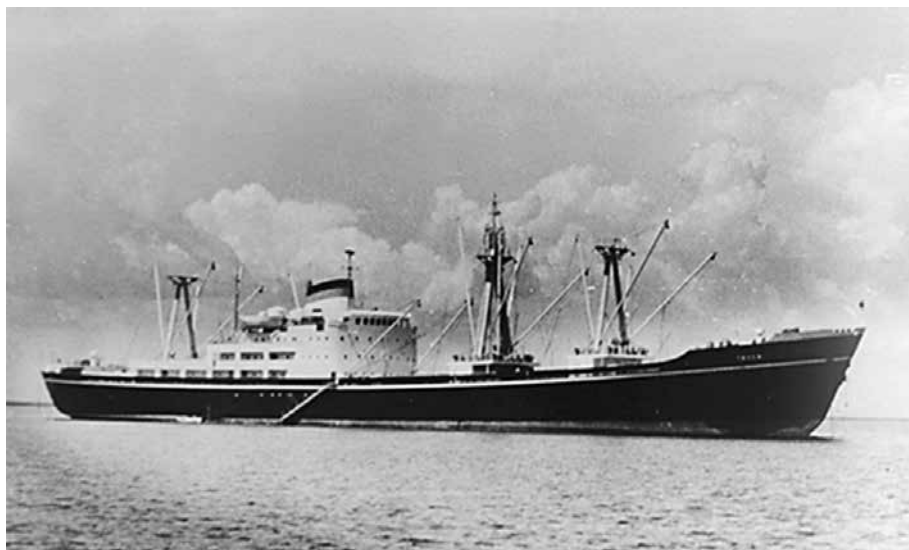
Во Фримантле советских моряков встречали местные жители. Дети и взрослые общались с членами экипажа.

– Мой муж, дети и я были последними, кто видел экипаж т/х «Тикси»,

потерпевшего такое несчастье, – пишет позднее австралийка Ирена Кваша. – Мы встретились с ними во время стоянки во Фримантле, они мне очень понравились, и я была счастлива встретить настоящих русских людей... Они были очень любезны и гостеприимны и оправдывали все, что я слышала или читала о советских людях, о теплоте их сердец.

Мы наблюдали за погрузкой тальки в воскресенье вечером, и когда судно отошло от причала Фримантла, мы поехали на Северный вал к маяку. Моряки были еще на палубе, махали руками, и так как солнце уже зашло, мы на прощанье сигналили им передними фарами нашей машины.





пароходства получил следующую – внеочередную радиogramму: «Теплоход «Тикси», 12.30 (московское время – прим. ред.), радио, аварийная, Владивосток, Кашуре. Широта 32.03 норд, долгота 140.54 ост, скорость 10 узлов. От резкого крена на правый борт судно получило постоянный крен 25 градусов. Принимаем меры по выравниванию судна приемом балласта в междудонные танки левого борта и левый диптанк. Груз – руда талька. Прошу следить за мной. Капитан Пряха».

Как утверждает Владилен Зеленцов в своей статье «А море хранит тайну» (можно найти на сайте МГУ им. Невельского), последним на связь с «Тикси» в 19 часов 55 минут вышел радист теплохода «Минусинск», который уже полным ходом шел к месту ЧП, но до него оставалось еще 205 миль (примерно 380 км – прим. ред.)

В рапорте на имя госкомиссии начальник радиостанции «Минусинска» Минько пишет:

«22 марта в 19.03 (местное время – прим.ред.) «Тикси» вызвал нас на «тревожной» частоте 500 кГц, предложил перейти на рабочую частоту 480 кГц. Сообщил: срочно запишите координаты, находимся в аварийном, угрожающем положении – крен. Выправить не можем, следите за нами. На вопрос «Вы на ходу?» ответил: «Машина крутится, но хода, кажется, нет». В 19.50 мы еще раз связались на 500 и 480. Чувствовалось, что начальник радиостанции на «Тикси» работает нервно или что-то его очень беспокоит. Слышимость была

На т/х «Тикси» кроме опытных моряков брали только самых талантливых ребят, совсем еще юных. 22 марта 1974 года морская пучина забрала 22 мужа и 25 отцов.

ТЯЖЕЛО НА СЕРДЦЕ

Это – выдержка из письма секретарю Морфлота от 26 марта 1974 года от Ирены Кваша, жительницы этого австралийского города (оригинал письма хранится в Историческом фонде ДВМП во Владивостоке). Она выражала свои соболезнования семьям моряков и никак не могла поверить в происходящее. Ирена пишет, что будет помнить их улыбающиеся счастливые лица, как они постоянно шутили, как дарили местной ребятне сувениры и значки, показывали фотографии своих любимых жен и детей, ожидающих их дома: «Мы были убиты горем, прочитав во вчерашней местной газете «Вест Австралиан» об этой трагедии. В статье указывалось, что из 45 членов команды были найдены тела лишь 13 человек, и мы очень надеемся, что кто-либо из членов команды остался жив... У меня сегодня очень тяжело на сердце, я все еще жду известий от Вашего местного агентства, что кто-либо все-таки спасся, но эта надежда очень мала».

А тогда, 11 марта 1974 года моряки «Тикси», обогнув Австралию и индонезийские острова, взяли курс на Японию. Всего 12 дней хода отделяли их от цели.

22 марта, как гром среди ясного неба, от капитана Пряхи пришла вне-

очередная радиogramма, что судно получило крен 25 градусов. Через несколько часов теплоход затонул.

«ПРОШУ СЛЕДИТЬ ЗА МНОЙ»

Ежедневно в 18.30 капитан отчитывался диспетчеру, передавая радиogramмой положенные данные: координаты судна, запас топлива и пресной воды, погоду, время, проведенное на ходу за сутки. И в тот день капитан Пряха отправил привычное сообщение, не предвещающее беды. Но спустя час радиocентр



Макет т/х «Тикси»: экспозиция в Музее ДВМП.

плохая, мешали сильные атмосферные разряды. Договорились перейти на микрофон на частоту 3180 кГц. На этом связь оборвалась. Больше «Тикси» на вызовы не откликался».

ЛЮДИ ПОГИБЛИ

Оказать помощь никто не успел. В обозначенном месте прибывшие моряки увидели лишь следы кораблекрушения. Поисковые работы велись и с моря, и с воздуха, но спасти никого не удалось, хотя спасатели надеялись до последнего. Люди погибли. Всего из воды удалось достать останки 14 членов экипажа теплохода «Тикси», они были обглоданы акулами. От остальных ничего не осталось.

— Мой отец Сергей работал на контейнеровозе «Пестово», — рассказывает Михаил Поздняк, сын одного из участников спасательной операции. — Был очень большой шторм. Пришло сообщение SOS, и они вышли в заданный квадрат. В районе крушения летали японские самолеты и кидали дымовые шашки в поисках нахождения людей. В месте крушения было много касаток. Когда на борт вытягивали обглоданные останки людей, касатки выпрыгивали за ними из воды...

Груз привезли в Японию. Страшно представить, что чувствовали близкие членов экипажа, когда они более трех суток ждали результатов поиска в здании пароходства.

Андрей Островский в своем материале «Все они погибли. Все...» (газета «Владивосток» от 19 марта 1999 года) приводит воспоминания Виктора Мискова, бывшего генерального директора ДВМП, который в то время занимал пост и. о. зам. начальника пароходства по безопасности мореплавания: «...Это были страшные дни и ночи. У подъезда пароходства постоянно дежурили 2-3 машины скорой помощи, врачи буквально не отходили от женщин, которые провели возле нас эти несколько суток... Мне кажется, что если говорить по большому счету, в моральном плане мы были не готовы к ЧП такого масштаба. Ведь со времен войны у нас не было подобных трагедий. Да, море есть море, и профессия моряка относится к категории опасных, и бывают,



Экипаж теплохода Тикси

к сожалению, потери (они всегда бывают, и никто от этого не застрахован), и была вьетнамская война, и оттуда тоже не раз привозили тела погибших моряков... Но чтобы вот так, сразу, весь экипаж, 45 человек...».

ПРИЧИНЫ ТРАГЕДИИ

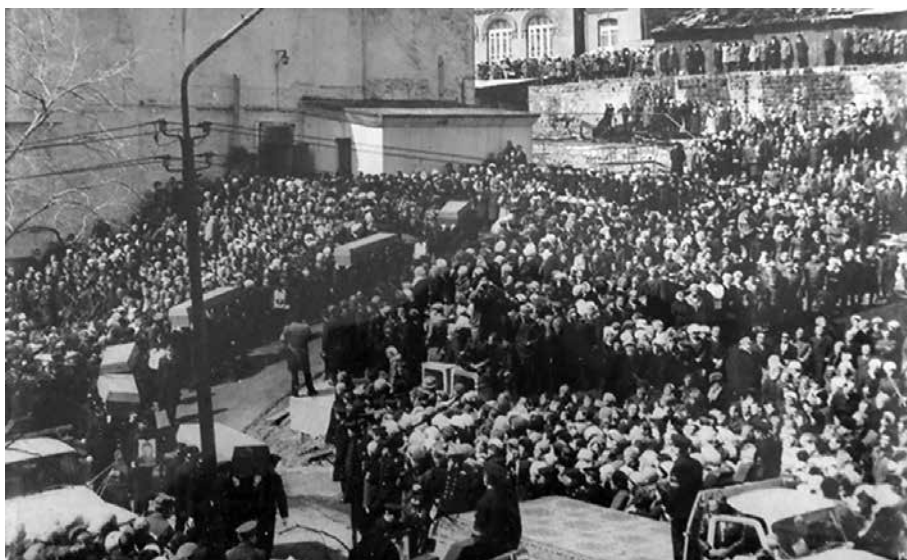
Есть несколько версий: неправильная укладка груза, неправильно обозначенная грузоподъемность или шторм. Возможно, все эти обстоятельства сложились в одно — и у моряков не осталось шансов.

Вот что сообщалось в газете «Боевая Вахта» № 69 (11707) от 23.03.1974 года: «В центральных и северо-восточных районах японского острова Хонсю произошло землетрясение. По данным метеорологического управления, в городах Фукусима, Уцуномия, Сэндай и Сиракава зарегистрированы подземные толчки силой до двух баллов по принятой в Японии семибалльной шкале. Толчки силой в один балл отмечались в городах Онахама, Ямагата, Мито и Мазбаси. Эпицентр землетрясения находился в Тихом океане, к востоку от побережья префектуры Фукусима (21-22 марта)». При этом издание не публикует никакой информации о затонувшем теплоходе.

Тальковая руда — весьма редкий груз для советских моряков. При этом очень сложный в укладке. Для перевозки всегда использовались не рудовозы, а обычные грузовые конвенционные суда. До «Тикси» не было ни одного аварийного случая при перевозке талька навалом.

Несколько лет назад «Комсомольская правда» опубликовала интервью с Владимиром Зинченко, вторым помощником капитана погибшего судна «Тикси» («Тайна крушения владивостокского теплохода «Тикси» не раскрыта и спустя 40 лет», автор Кристина Олейник). Он остался жив благодаря счастливой случайности — основной экипаж, членом которого был Владимир, находился в отпуске, а в рейс ушла дополнительная команда. Штурман высказывает предположение, что крен появился из-за того, что груз сместился.

— «Тикси» затонул из-за перегруза на тысячу тонн, — говорит Владимир Владимирович в том же интервью. — В 1967 году, когда судно стояло в Корсакове, в порт прибыла группа владивостокского судоремонтного завода. Они тогда изменили грузовую шкалу и увеличили дедвейт на тысячу тонн. В документах расследования вместо 12 изначальных значится 13 тысяч тонн.



Похороны членов экипажа Тикси

Мы тогда возили зерно из Канады, и при погрузке постоянно появлялся крен на 3-4 градуса. Это немного, но сигнал плохой. Видимо, тальк грузили по новой шкале и нарушили остойчивость судна.

Вероятно, что экипаж действительно вышел в рейс с перегрузом – в советское время что только не делали ради победы в соцсоревнованиях. К тому же был конец отчетного квартала, и не стали ждать окончания шторма ради лучшего результата. Сейчас узнать истинные причины произошедшего невозможно, свидетелей трагедии нет в живых.

К слову, место, где затонул «Тикси», называют Морем Дьявола (другие названия – Треугольник Дьявола, Треугольник Дракона, Тихоокеанский треугольник, Драконов треугольник), оно считается аномальной зоной. В 1955 году правительство Японии официально признало это загадочное место опасным для судов и самолетов.

ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ

В Историческом фонде Дальневосточного морского пароходства родственники и друзья погибших моряков – частые посетители. Они приходят к стенду с фотографиями и приносят свежие цветы, подолгу смотрят на экспозицию «Вечной памяти морякам теплохода «Тикси», выполнившим свой долг перед Родиной до конца».

Наталья Демченко, заведующая Историческим фондом ДВМП (экс-музей морского флота), подолгу беседует с теми, кто потерял любимых, родных и близких в тот день. Смерть каждого члена экипажа – большая трагедия целой семьи. На «Тикси» кроме опытных моряков брали только самых талантливых ребят, совсем еще юных. 22 марта 1974 года морская пучина забрала 22 мужа и 25 отцов.

Кораблекрушение «Тикси» – наша общая беда, морской город никогда не забудет тех, кто навсегда отдал себя морю.

– Я и сама помню тот день, когда были похороны погибших моряков во время кораблекрушения «Тикси», – говорит Наталья Георгиевна. – Тогда была еще ребенком, но процессия и ле-

денящие душу слезы отчаяния помню, как сейчас. На моих глазах поседела еще молодая женщина. Вдовы кричали и тянули руки к гробам.

Андрей Островский в уже упомянутом материале «Все они погибли. Все...» описывает собственные воспоминания со дня похорон: «Помню, как сейчас. Весна 74-го. Заканчивается 8-й класс. Только что началась последняя четверть, апрель, за окном солнце, мы сидим на последнем уроке, учитель с трудом удерживает дисциплину в классе. Вдруг на школу начинается напоздать, надвигаться мощь и скорбь траурной музыки. Переглядываемся, но сидим – не дети, понимаем: бывает. Но музыка звучит столь пронзительно, и учителя, очевидно, знают больше нас, что во всех классах прерываются уроки, и мы выходим на улицу. Это – Пушкинская. В двухстах метрах от школы, возле нижнего портала фуникулера – Дом (дворца тогда еще не было) культуры моряков. Оттуда, нарастая, звучит музыка, и оттуда же вверх по изгибу улицы в сторону Морского кладбища начинается движение огромная колонна. Впереди – бесконечная вереница грузовиков, все с опущенными бортами, высланные судовыми флагами расцвечивания; на каждом грузовике – по 2 гроба. Более двух десятков тяжелых машин движутся с точным, будто выверенным по метроному интервалом, а над забитой народом улицей тяжким кошмаром повисает одно лишь слово – «Тикси»...

...Еще через час, когда на Морском кладбище в спешно вырытые могилы опускают одновременно 45 гробов, тишина над замершим городом взрывается душераздирающим ревом – на рейде, у причалов и в доках гудит торговый флот, гудят боевые корабли ТОФ, гудят рыбацкие суда, гудят трубы судоремонтных заводов».

В Историческом фонде ДВМП хранится 5 томов документов, касающихся трагедии «Тикси». Рапорты, фотографии, радиogramмы, письма.

По материалам primamedia.ru,
автор Дарья Червова
Фото из архива ДВМП



Экспозиция в Музее ДВМП



АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой Коптевский
проезд, д. 6, 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, 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: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

АРКТИЧЕСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация **Председатель Совета** **КРАСНОШТАН Александр** **Анатольевич**

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация **Председатель Совета**

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ **Председатель профсоюза**

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России **Председатель** **координационного совета**

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



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
АНАНЬИНА 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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

Москва, Большой Коптевский
проезд, д. 6, 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
СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич
**Первый заместитель
председателя**
КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич
Заместитель председателя
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

АРКТИЧЕСКАЯ региональная организация

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

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная организация

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

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета
САВОСТИН Сергей Владимирович
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309
Тел./факс: +7 927 264 56 56
E-mail: savostin@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. 6, 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

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА

**В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!**

FPRMT.RU

ИНФОРМИРОВАТЬ И ЗАЩИЩАТЬ

WWW.SUR.RU

Российский профессиональный союз моряков
АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)

МОРЕК ВНЕ ПРОФСОЮЗА - НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЕК

О НАС
СОЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ
ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ
НОВОСТИ
ДЛЯ МОРЕКОВ
ITF
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
ЖУРНАЛ ИПВ
ФОТОГАЛЕРЕЯ
КОНТАКТЫ

27.11.2017
В Находке проверили условия труда филиппинских и турецких моряков
Как известно, наибольшим рискам нарушения трудовых прав подвержены моряки, работающие на судах под удобными флагами. Именно поэтому представители Российского профсоюза моряков регулярно посещают такие теплоходы в портах по всей стране. Так, сегодня инспекторы Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ встретились с членами экипажа судна «Diana» (флаг Маршалловых островов, ИМО 9460253) в порту Находка.

НОВОСТИ >>

- 27.11 «Федор Ушаков» преодолел Севморпуть менее чем за девять дней
- 24.11 Шлюпочные учения: нужно спасать жизни, а не терять
- 24.11 Гендерное насилие должно быть ликвидировано
- 24.11 С Днем рождения, РПСМ!
- 24.11 Дополненная реальность поможет морякам?
- 23.11 Министерство транспорта РФ упростило порядок перерегистрации судов
- 23.11 Судну под флагом Молдовы запретили вход в порты Paris MoU
- 22.11 Мореж прожил год на брошенном судне
- 23.11 Полгода работы «за еду»
- 22.11 Приложение поможет выиграть iPad
- 22.11 «Мореж» в...
- 22.11

ИВАНОВ ИВАН
0000 0002 4567 8910
ЭЛЕКТРОННЫЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ БИЛЕТ

VIII съезд РПСМ

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ
Задай свой вопрос!

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РПСМ

