

Морской профсоюзный Вестник

MARITIME
UNIONS
HERALD



WWW.SUR.RU | № 6 (117) 2017

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА

ВРЕМЯ РПСМ

РПСМ ГОТОВ К ЛЮБЫМ ВЫЗОВАМ

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

ПАМЯТКА МОРЯКУ, РАБОТАЮЩЕМУ
НА СУДАХ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

АНАТОЛИЙ ЧИДЖАВАДЗЕ:
«У ПОЛИТИКОВ СВОИ ДЕЛА,
У НАРОДА – СВОИ.
А МОРСКОЕ БРАТСТВО ВЕЧНО»



*С Новым годом
и Рождеством!*



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Караван

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 Феदिшина

Ольга Лукина

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: 08.12.2017

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

16+ 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.

В НОМЕРЕ



ФПРМТ

- 11 Противостоять прессингу работодателей путем взаимовыручки

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

- 17 – 23 Памятка моряку, работающему на судах под российским флагом

ВИЧ-инфекция – не повод для дискриминации

«МОРЯК – ЭТО НЕ ПРОФЕССИЯ, А СОСТОЯНИЕ ДУШИ» СТР. 4 – 5

МОРЕ БЕЗ ОПАСНОСТИ

- 30 – 31 Кибербезопасность судна – в руках моряков

МОРСКИЕ ИСТОРИИ

- 35 – 36 Чудотворное лекарство

- 37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**

«ЗАЙЦЫ» НА СУДАХ – ГОЛОВНАЯ БОЛЬ МОРЯКОВ
СТР. 14 – 16





«МОРЯК – ЭТО НЕ ПРОФЕССИЯ, А СОСТОЯНИЕ ДУШИ»

РАБОТА С КУРСАНТАМИ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ДОЛЖНА СТАТЬ ОДНИМ ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ, – СЧИТАЮТ ЧЛЕНЫ СОВЕТА РПСМ, РАБОТАВШЕГО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ 21-22 НОЯБРЯ.

ВАЖНОСТЬ ПОДГОТОВКИ БУДУЩИХ МОРЯКОВ ОТМЕТИЛ И ГОСТЬ СОВЕТА, КАПИТАН ВИКТОР НИКОЛЬСКИЙ, КОТОРЫЙ БЫЛ НАГРАЖДЕН ЗОЛОТЫМ «ЗНАКОМ ПОЧЕТА РПСМ» В ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ЗАСЕДАНИЯ:

– Будущее судоходной отрасли целиком и полностью зависит от ее кадров, а потому важно, чтобы ребята получали хорошее образование, знали свои права и обязанности.

Бывалый капитан советует молодым морякам не бояться трудностей, которые могут встретиться им на пути. Он уверен – если человек действительно создан для этой работы, то море станет для него делом всей жизни.

– После нападения пиратов в 2008 году я еще раз убедился, что моряк – это не просто профессия, а состояние души. Ведь несмотря на то, что мы пережили, я не отказался от флота

и продолжил работу. По первости даже вновь рвался в рейсы, проходящие у берегов Сомали, чем изрядно напугал свою семью. Подвигом этот случай не считаю, ведь в тех условиях каждый смог показать то, на что был способен, – говорит Виктор Никольский.

Как отметили участники Совета, будущие моряки уже сейчас, на стадии обучения, должны знать, что такое профсоюз, куда обращаться в случае нарушения прав и на какую помощь они могут рассчитывать как члены РПСМ. Поэтому на заседании Совета подробно говорилось о необходимости разъяснительной работы среди курсантов.

– Порядка 60 мероприятий в год проводит наша первичная профсоюзная организация сотрудников и курсантов (Беломорско-Онежского филиала ФГОУ ВПО Санкт-Петербургского университета водных коммуникаций РПСМ – прим. редакции). Все курсанты-отличники получают в торжественной обстановке материальную помощь от РПСМ, – рассказал председатель Карельской территориальной организации РПСМ Михаил Давиденков. – И они точно знают, кто им помогает. Благодаря этой работе наша организация прирастает новыми членами: 60-70 выпускников училища ежегодно приходят в профсоюз.

— Ребята должны представлять, что их ждет по окончании учебы, когда они пойдут работать в море, — дополнил коллегу по профсоюзному цеху председатель Тихоокеанской региональной организации РПСМ Николай Задоянов. — Они также должны понимать, что такое профсоюз и зачем он нужен. Профсоюз ведет постоянный диалог с работодателями и добивается для моряков достойной оплаты труда и социальных гарантий, что закрепляется в коллективном договоре. Курсантам нужно знать, что хороший коллективный договор и хорошая зарплата — это исключительно результат работы профсоюза, а не что-то само собой разумеющееся.

Говоря о текущей работе РПСМ и результатах деятельности за 2017 год, были отмечены заметные успехи отдельных организаций в разных регионах страны. Многие из них провели или проводят переговоры по заключению коллективных договоров, оказывают юридическую и материальную помощь, страхуют членов профсоюза в межрейсовый период, организуют новогодние мероприятия и дарят подарки детям моряков. Некоторые помогают не только российским, но и иностранным членам экипажей — за последние месяцы в ППОМ г. Севастополь РПСМ обратились двое граждан Индии с жалобами на задержку заработной платы и просьбами организовать репатриацию. К Балтийской территориальной организации присоединилось более 170 моряков, в том числе и девушки. Заслуги сотрудников Калининградской, Южной, Балтийской и Московской организаций профсоюза были отмечены грамотами за большой вклад в укрепление солидарности и единства профсоюзного движения.

Не менее важным вопросом для обсуждения стало выполнение в России Сводной конвенции МОТ о труде в морском судоходстве. Документ, который с момента вступления в силу стал основополагающим для судоходной отрасли, дополнился поправками, закрепляющими финансовые гарантии судовладельца по защите брошенных экипажей и выплате компенсаций за гибель или утрату трудоспособности. С января 2017 года они вступили в силу,

однако до сих пор открытым остаётся вопрос о сумме гарантий. Чтобы запустить механизм принятых поправок в нужное русло необходимо проводить работу со страховыми компаниями и Российским морским регистром судоходства: первые выдают свидетельства, а РС их проверяет. И это очень важный вопрос, ведь если свидетельства на борту фиктивные, то моряки, случись что, никакой компенсации и репатриации не получат.

Рассказывая о работе международного отдела профсоюза, заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов отметил, что сегодня остро стоит визовый вопрос. Как известно, из-за дипломатического кризиса между США и Россией с 1 сентября собеседования для получения виз и как следствие их выдача проводятся только в Москве. Это очень усложняет процесс получения необходимых документов морякам, живущим далеко от столицы, а также создает угрозу потери рабочих мест.

— В идеале нужно добиваться, чтобы члены экипажей ездили только по паспорту и УЛМ, чтобы им в принципе никакие визы, ни в какую страну были не нужны, — сказал В. Иванов. — И это то, над чем работает и будет работать РПСМ.

Учитывая, что Совет проходил в конце ноября, участники заседания обсудили план работы РПСМ на следующий, 2018 год — как и прежде, первое место в нем занимает защита трудовых и социальных прав моряков. На контроле остается выполнение Сводной конвенции МОТ о труде в морском судоходстве: в России до сих пор не налажена система медосвидетельствования моряков, да и алгоритм действия новых поправок о финансовых гарантиях судовладельцев не проработан полностью, что сильно влияет на правовую защищенность экипажей. РПСМ приложит все усилия, чтобы российские моряки и дальше оставались конкурентноспособными на рынке труда и выходили в рейс, не опасаясь за себя и свои права. 



После награждения золотым «Знаком Почета РПСМ» Виктор Анатольевич Никольский, исполнявший обязанности капитана на захваченном в 2008 году теплоходе «Фаина» и находившийся в плену у сомалийских пиратов 134 дня, рассказал корреспонденту Общественного телевидения России, как важно современному моряку состоять и быть под защитой профсоюза. Потому что в трудной ситуации РПСМ всегда приходит на помощь.



РПСМ ГОТОВ К ЛЮБЫМ ВЫЗОВАМ

2017 ГОД ДЛЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ ВЫДАЛСЯ НАСЫЩЕННЫМ: ВСТУПИЛИ В СИЛУ ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС); УСЛОЖНИЛАСЬ ПРОЦЕДУРА ВЫДАЧИ АМЕРИКАНСКИХ ВИЗ; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПЕРЕЧЕНЬ ЗАБОЛЕВАНИЙ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ РАБОТЕ НА СУДАХ. НИ ОДНО ИЗ ЭТИХ СОБЫТИЙ НЕ ПРОШЛО МИМО РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ. РПСМ УЧАСТВОВАЛ В РАЗРАБОТКЕ ПОПРАВОК, ПРОВОДИЛ ЭКСПЕРТИЗУ ЗАКОНОПРОЕКТОВ, ЗАЩИЩАЛ ИНТЕРЕСЫ МОРЯКОВ В СУДАХ И РАЗВИВАЛ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ. МИНИСТР ТРАНСПОРТА МАКСИМ СОКОЛОВ НАПРАВИЛ ПРОФСОЮЗУ БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО, В КОТОРОМ ОТМЕТИЛ ДОБРОСОВЕСТНУЮ КРОПОТЛИВУЮ РАБОТУ НА БЛАГО РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ. В ПРЕДДВЕРИИ НОВОГО ГОДА «МОРСКОЙ ПРОФСОЮЗНЫЙ ВЕСТНИК» ПОГОВОРИЛ С ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ РПСМ ЮРИЕМ СУХОРУКОВЫМ И УЗНАЛ, ЧЕМ ЗАПОМНИЛСЯ ЧЛЕНАМ ПРОФСОЮЗА УХОДЯЩИЙ ГОД, ПОЧЕМУ ВАЖНО ВЕСТИ РАБОТУ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ И ЗАЧЕМ ИСКАТЬ ОБЩИЙ ЯЗЫК С ЧИНОВНИКАМИ.

– Юрий Юрьевич, какие самые значимые события произошли в уходящем году и какие моменты, на Ваш взгляд, стали ключевыми для российских моряков?

– Одно из главных событий уходящего года – вступление в силу поправок к Конвенции о труде в морском судоходстве, которые сделали обяза-

тельным для судовладельцев наличие финансовых гарантий репатриации моряков и выплаты компенсации в случае травмы или смерти. Моряк и раньше имел право на репатриацию в случае расторжения или истечения контракта о найме, однако обязательного страхования (именно такая форма гарантий используется чаще всего) не было.

В Конвенции о труде в морском судоходстве написано, что за репатриацию отвечает судовладелец. Но если он не в состоянии выполнить свои обязательства, тогда ответственность переходит на государство флага, администрацию порта, где находится судно, или на государство, гражданами которого являются моряки. То есть все

они в принципе могут организовать отправку экипажа домой и затем вернуть затраченные средства с судовладельца. Однако это слишком медленный процесс. Новые поправки позволяют в меньшей степени надеяться на добрую волю государства порта или флага и решать вопросы за счёт страховой компании: оплатить билеты домой, в случае необходимости – проживание, питание, медицинскую помощь, одежду и другие разумные расходы. Так будет гораздо быстрее, потому что сейчас требования стали чёткими и структурированными. Благодаря поправкам появилась гарантия, что моряки теперь могут не просто отправиться домой, но и получить задолженность по зарплате. Максимум за четыре месяца, но и это очень важный момент.

Такое же положение со страхованием жизни и здоровья моряка. В коллективных договорах с иностранными компаниями, которые заключает РПСМ, обязательно прописывается обязанность судовладельца выплатить определенные суммы при наступлении страхового случая. На российских судах действует российское законодательство, которое требует отчисления страховых взносов от несчастных случаев и профессиональных заболеваний в Фонд социального страхования РФ, из которого впоследствии делаются необходимые выплаты.

Теперь эти требования КТМС обязательны для судовладельца, их выполнение должно быть подтверждено наличием на борту специальных свидетельств. Важность этих изменений для моряков по всему миру очевидна.

– Поправки не учтены в российском законодательстве?

– Действительно, разработать и принять поправки – половина дела. Дальше в каждой стране начинается работа по внедрению изменений в национальное законодательство. В российском законодательстве требования фактически реализованы, однако есть некоторые нюансы. Кодекс торгового мореплавания содержит требование к судовладельцам страховать расходы по репатриации и даже зарплату. Однако порядок этого страхования законом не определен, поэтому до вступления в силу поправок в КТМС судовладельцы, как правило, не страховали эти риски.

Теперь они вынуждены это делать, поскольку отсутствие такого свидетельства является грубым нарушением и может привести к задержанию судна.

Что касается выплаты судовладельцем компенсаций в связи с потерей трудоспособности или смерти моряка, то несмотря на имеющуюся систему страхования, ФСС не может выдать свидетельство на конкретное судно, оно выдается организации-судовладельцу. На сегодняшний день максимальная сумма выплаты в случае смерти моряка – один миллион рублей. То есть получается, что судовладелец фактически дважды страхует моряка: отчисляя соответствующие взносы в ФСС и страховую компанию, которая выдаёт свидетельство образца, установленного Конвенцией. И позиция РПСМ такова: каждый моряк на судне под российским флагом должен быть застрахован на сумму, не меньшую, чем выплаты ФСС. Это что касается судов под российским флагом. Под удобным флагом ситуация другая – если на борту есть коллективный договор, то вопросы размера выплат регулируются именно им. Теперь вследствие того, что условия и порядок выплат прописаны в Конвенции, все ратифицировавшие её страны обязаны учесть новые поправки в своем законодательстве: либо через такую же систему социального страхования как у нас в стране, либо через систему страхования этой ответственности самими судовладельцами. В настоящий момент по отношению к российским морякам добросовестные иностранные судовладельцы используют последний из перечисленных вариантов.

– Внесение любых изменений в главную морскую конвенцию всегда предполагает обсуждение с несколькими сторонами. Насколько трудно согласовывать поправки, которые подразумевают дополнительные расходы для судовладельцев?

– Представители РПСМ входят практически во все международные морские комитеты и рабочие группы, которые собираются ежегодно для выработки решений по ключевым проблемам. И почти всегда между стороной профсоюзов и стороной судовладельцев возникает спор по вопросам, касающимся улучшения защиты прав моряков.

Например, в апреле в Женеве прошло заседание рабочей группы трёхстороннего комитета Международной организации труда, где обсуждали способы защиты зарплаты моряков, попавших в пиратский плен. Я присутствовал там в составе экспертов ИТФ и должен сказать, что, исходя из количества участников встречи, смело можно сделать вывод о повышенном внимании к вопросу. Вспомните, несколько лет назад нападения сомалийских пиратов стали настоящим бичом судоходной отрасли. Слаженные действия мирового сообщества снизили масштаб бедствия, но искоренить проблему не удалось: на карте по-прежнему есть точки, где зверствуют пираты и вооружённые преступники. Из-за сохраняющихся рисков было решено обсудить, как можно защитить права моряков. Ведь многие боятся не только попадания в плен – это само собой, но и переживают, что будет с их зарплатой, как это отразится на их семье.

В ИТФ, как и в профсоюзах, уверены: трудовой договор должен иметь силу на всё время нахождения моряка в плену, даже если истёк его срок действия. Соответственно, выплаты и социальные гарантии также должны сохраняться. В Женеве мы три дня обсуждали этот вопрос, убеждая судовладельцев в правильности принятия соответствующих изменений. Они были не в восторге от такого предложения. В итоге нам удалось все согласовать и свести в единый протокол. Теперь стандарты КТМС могут дополниться параграфами о сохранении зарплаты и социальных гарантий моряка на время плена, а также о необходимости каждой страны, ратифицировавшей КТМС, ввести соответствующие изменения в национальное законодательство.

– Если моряк работает под крылом надёжного судовладельца, получается, ему можно не беспокоиться о пиратах или угрозе быть брошенным на произвол судьбы. Но профсоюз печётся об этих вопросах, даже если его социальными партнёрами выступают крупнейшие российские судоходные компании.

– Во-первых, главная задача профсоюза – защита своих членов, поэтому важно предусмотреть все возможные форс-мажоры и меры защиты от них.

Максимальная защита прав в критические моменты, которые наступают не по воле моряков, очень важна. Любой, кто хоть раз столкнулся с подобным, подтвердит. Вспомнить хотя бы компанию Nanjin Shipping – кто мог подумать ещё в начале прошлого года, что судоходный гигант в один момент окажется банкротом?

Во-вторых, мы занимались и занимаемся тем, что волнует абсолютно каждого моряка – зарплатой. РПСМ принимает участие во всех встречах Международного переговорного форума (IBF), где обсуждаются условия коллективного договора общей стоимости экипажа для судовладельцев – членов Международной ассоциации морских работодателей (IBF/SUR/TCC Agreement). В этом году переговоры были особенно важными: стороны обсуждали новое рамочное соглашение об общей стоимости экипажа, а значит, и его главную составляющую – уровень зарплаты моряков. Понятное дело, что у профсоюзов и судовладельцев разные взгляды на её размер, никто уступать не хочет, до сих пор к консенсусу прийти не удалось, а финальный раунд переговоров – февраль – не за горами. Но мы будем добиваться максимально комфортных для моряков условий.

– Чтобы разбираться во всех деталях и понимать проблему, профсоюзные эксперты изучают тонны документов, им приходится доносить

позицию профсоюза до министерств и ведомств, что очень часто бывает непросто. Почему? Чиновники не понимают или не хотят понимать?

– Когда как. Зачастую нам приходится объяснять, почему тот или иной вопрос критичен. На это уходит время, а оно – самый важный ресурс. Не хватило нам его при решении вопроса о медицинских освидетельствованиях членов экипажей. При том что об этой проблеме знали давно. Ещё в 2012 году Россия ратифицировала КТМС, которая обязывает моряков получать перед рейсом медицинское свидетельство, удостоверяющее их пригодность к выполнению обязанностей. С того самого времени правительство должно было озаботиться приведением законодательства в соответствие с международными требованиями, принимая во внимание положения Конвенции ПДНВ, где Манильскими поправками, принятыми ещё в 2010 году, уточняются требования к медосвидетельствованию. В частности, каждое ратифицировавшее Конвенцию государство должно было разработать положения, касающиеся признания врачей, имеющих право проводить медосмотры, и создать реестр медицинских учреждений и врачей, уполномоченных проводить осмотры. Сделать это нужно было до 1 января текущего года.

Затем Международная морская организация выпустила рекомендацию государствам портов «проявить терпение» и до 1 июля не задерживать суда за невыполнение требований.

То есть дать время странам привести свои законодательства в соответствие с международными требованиями. А ведь это очень важно, поскольку документы, не соответствующие Манильским поправкам, не признаются легитимными другими государствами, что даёт повод для задержания

судна и замены экипажа. Мы всё это прекрасно понимаем, поэтому в течение нескольких лет писали письма и обращения, выступали на профильных мероприятиях, освещали тему в СМИ, всеми силами стараясь ускорить решение проблемы. Профсоюзные эксперты на встречах с представителями Минздрава и Минтранса поднимали вопрос, обсуждали морскую медицину и в Госдуме... В итоге это, конечно, дало результаты: Минздравом были разработаны четыре проекта документов: два правительственных – о перечне заболеваний, препятствующих работе на судах, и о перечне медицинских учреждений, уполномоченных на проведение медосмотров. И два проекта Минздрава – о порядке проведения медосмотра и о порядке освидетельствования по наркотическим средствам. Но пока утверждён только перечень заболеваний, остальные проходят процедуру согласования и до сих пор не приняты.

– Удивительно, что за столько лет не удалось завершить эту работу.

– Существует множество других проблем, требующих безотлагательного решения, о которых мы постоянно говорим. Пожалуй, самой серьёзной темой этого года, да и последних нескольких лет, является защита национального морского рынка труда. Этот вопрос – словно открытая рана российского судоходства, поскольку текущее положение дел, оставляя за компаниями право бесконтрольного найма иностранцев на суда под российским флагом, ставит под угрозу занятость наших моряков и безопасность национальных интересов. Мы пытаемся достучаться до людей из правительства: в этом году профсоюз вновь обратился в Министерство транспорта с просьбой решить проблему в пользу наших моряков. Казалось бы, чего проще – сохранить разрешительный порядок найма иностранных моряков. Тем более, РПСМ не предлагает ввести что-то новое: законодательный механизм разрешительного порядка привлечения иностранных граждан на работу действует с 2002 года. Он установлен законом «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации». Однако его требования не учли в более поздних законах «О территориях опережающего социально-экономиче-

ского развития», «О свободном порте Владивосток» и «О свободных портах в Российской Федерации», что вызывает закономерный вопрос – почему? Почему вдруг в новых законопроектах вопрос защиты национального морского рынка труда уходит даже не на второй план? Насколько мне известно, правительства всех стран, где занимаются разведкой и добычей полезных ископаемых, поддерживают своих моряков и не допускают участия в подобных работах ни иностранных судовладельцев, ни иностранных моряков. Что мешает нам перенять этот опыт? Приоритетное участие в работах на шельфе должно быть за российскими компаниями, а морская перевозка добываемых полезных ископаемых – за российскими судовладельцами. Хотят иностранцы работать на Арктическом шельфе и вообще на континентальном шельфе РФ – пожалуйста. Пусть регистрируются в Российском международном реестре и встают под российский флаг или, по крайней мере, нанимают не менее 80% российских граждан в состав экипажа на борту судна. Но сколько бы мы ни доказывали свою позицию, Минтранс упорно считает, что всё в порядке, и никаких изменений в законы не требуется.

– Юрий Юрьевич, профсоюз защищает не только моряков. Рыбаки, занимающиеся добычей в море, при возникновении трудовых конфликтов за помощью идут в РПСМ. И им здесь не отказывают. Почему?

– У нас в профсоюзе есть рыбаки. Их немного, но они есть. Они обращаются к нам, несмотря на наличие специализированных профсоюзов рыбаков как на общероссийском, так и на территориальных уровнях. Возможно, наш профсоюз кажется им более эффективным. Поэтому когда случается беда, рыбаки идут в РПСМ. Тем, кто платит взносы, мы помогаем, но и тех, кто не является членом профсоюза, мы стараемся по крайней мере проконсультировать. Наиболее частые проблемы, с которыми приходят рыбаки – задержка зарплат. К слову, у ИТФ в этом году появился специальный отдел для рыбаков, куда вошли два наших «боевых товарища» – глава Калининградской региональной организации РПСМ Вадим Мамонтов и председатель профкома



Министр транспорта Максим Соколов вручил председателю РПСМ Юрию Сухорукову Благодарственное письмо за добросовестную кропотливую работу на благо российских моряков (слева направо).

ППОМ Владивостока Пётр Осичанский. Это не случайный выбор: во-первых, оба они по совместительству являются инспекторами ИТФ. Во-вторых, они постоянно сталкиваются в своей работе с жалобами как моряков, так и рыбаков, так что в вопросе разбираются прекрасно. И именно в Калининграде и Владивостоке больше всего жалоб от рыбаков. Самым громким в этом году было, пожалуй, дело членов экипажа судна «Павел Копытин» – бывших работников ЗАО «Альбакор Прим». В октябре прошлого года экипаж рыболовного судна объявил забастовку из-за невыплаты зарплат. Почти месяц судно просто дрейфовало в Баренцевом море: работы не было, людей фактически бросили без еды и воды. В начале ноября РПСМ обратился в Генпрокуратуру с заявлением защитить права и интересы двенадцати рыбаков «Павла Копытина». После этого Роструд начал проверку по факту нарушений. До суда дошли только в декабре, процесс длился четыре месяца. Интересы рыбаков в суде отстаивала Калининградская региональная организация РПСМ, куда обратились моряки. Наши юристы провели огромную

работу и не зря: суд вынес абсолютно справедливое решение об удовлетворении исковых требований.

– Калининград – рыбацкий регион, что накладывает свой отпечаток на работу местной команды профсоюза. У других территориальных организаций тоже свои характерные черты?

– Безусловно, ведь это работа на местах, которая отличается от города к городу. Для нас моряки – это не просто подпись под обращением или жалобой. Это живые люди со своими особенностями, потребностями, ожиданиями. И профсоюз старается присматриваться к каждому индивидуально. У каждой первички и территориалки своя специфика. Например, на Дальнем Востоке за этот год прошло две Недели действий против удобных флагов, в рамках которых наши инспекторы встречались с экипажами судов, интересовались у моряков условиями труда, регулярностью выплаты зарплат. Особое внимание уделялось наличию на борту сертификатов финансовой гарантии судовладельцев перед экипажем, о которых я уже упоминал.

В весьма интересном качестве попробовал себя профсоюз в Петербурге:

мы оказали помощь секции морского многоборья ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова. Занятия морским многоборьем не только воспитывают приверженность здоровому образу жизни, но и необходимые для будущей профессии качества: устойчивость к качке, привычку работать в коллективе и замкнутом пространстве. Приятно, что морские вузы стали возрождать эту традицию.

Также в Петербурге в сентябре мы провели семинар РПСМ по охране труда на морском транспорте для инспекторов профсоюза, они приехали со всех концов, чтобы поделиться опытом работы – ведь в регионах все по-разному. Подобные встречи очень важны: так мы усиливаем свой институт техинспекторов, что позволяет улучшить контроль за охраной труда и здоровья на судах. К слову, в Петербурге, Новороссийске, Владивостоке, Калининграде наши техинспекторы постоянно участвуют в работе семинаров-совещаний со старшим комсоставом судов, посещают суда, проверяют условия труда и безопасность рабочих мест, участвуют в спецоценке условий труда. Кроме того, моряков и членов их семей оперативно консультируют по самым разным вопросам не только на судах, но и в офисах профсоюза, по телефону и электронной почте. Ведущие специалисты РПСМ помогают им совместно с коллегами из ITF: дело-то общее.

– Насчёт общих дел: РПСМ в составе Единого представительного

органа профсоюзов вел переговоры с Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Российская палата судоходства» по заключению Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту на 2018-2020 годы.

– Действительно, был создан Единый представительный орган, куда, помимо нас, вошли Нефтегазстройпрофсоюз России, Российский профсоюз работников атомной энергетики и промышленности, а также Профсоюз работников водного транспорта. В таком составе мы довольно долго вели переговоры, принимая во внимание важность отраслевого соглашения, ведь оно учитывает особенности условий труда моряков под российским флагом.

– Что в итоге? Профсоюзы нашли общий язык с работодателями?

– Да, благодаря серьёзной подготовительной работе 6 декабря мы наконец подписали Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2018-2020 годы. Произошло это в Москве, в рамках форума «Транспортная неделя-2017». Как я уже сказал, переговоры складывались не просто. Изначально между профсоюзами и судовладельцами было довольно много разногласий, но постепенно, шаг за шагом, нам удалось урегулировать почти все спорные вопросы и прийти к консенсусу. А те разногласия, которые все же остались, были сведены в соответствующий Протокол. В частности, судовладельцы не согласились с предложением профсоюзов установить доплаты морякам за работу в ночное время в размере 35 процентов, не было включено обязательство не возлагать на экипажи судов работы, которые обычно выполняют докеры. Также в Протокол разногласий вошло предложение профсоюзной стороны дополнить соглашение разделом об условиях работы экипажей судов в районах военных и пиратских действий и эпидемиологических опасностей. Но несмотря на это, мы договорились с судовладельцами создать постоянно действующую Комиссию по регулированию социально-трудовых отношений на морском транспорте, в рамках которой будут рассматриваться вопросы, представляющие интерес для морского сообщества.

– Нынешний документ, который подписали все стороны переговорного процесса, отличается от предыдущего?

– Принципиально. Соглашение по морскому транспорту, которое действовало ранее, касалось нескольких видов экономической деятельности, тем или иным образом связанных с морским судоходством. И со стороны работодателей в нём участвовали Ассоциация судоремонтных заводов и представители морских портов. В новом ФОС сторону работодателей представляет Российская палата судоходства, и это существенное отличие от предыдущего отраслевого соглашения, поскольку документ регулирует условия труда исключительно моряков.

– За год численность РПСМ выросла на тысячу человек, в то время как другие профсоюзы говорят о снижении членства. Это случайность или закономерность?

– Это результат кропотливого труда плюс индивидуальный подход к морякам. В плане работ РПСМ (он закреплён в Постановлении «О приоритетных направлениях деятельности Российского профессионального союза моряков на период 2016-2021 годы») обозначены ключевые моменты, в том числе, увеличение количества членов профсоюза. Но для нас важно и качество: мы намерены развивать систему обучения кадров и актива профсоюза, повышать эффективность действующих организаций. РПСМ также продолжит работу в области социального партнёрства и будет выстраивать диалог с российскими и иностранными участниками отрасли. Но независимо от того, чем занимается профсоюз, всё служит главной цели – защите прав российских моряков.

– В преддверии новогодних праздников Ваши пожелания морякам?

– Знаю, что многие проведут этот Новый год вдали от семьи, друзей, близких. Но это лишь временно – рейс рано или поздно закончится, и можно будет насладиться домашним уютом и живым общением с родными. А вообще – независимо от того, где находятся моряки, хочется пожелать им на весь год заряда бодрости и оптимизма, чтобы противостоять любым сложностям и стрессу. Я твёрдо уверен, что и моряки, и наш профсоюз найдут в себе силы преодолеть любые невзгоды на своём пути. 🇷🇺



ПРОТИВОСТОЯТЬ ПРЕССИНГУ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ПУТЕМ ВЗАИМОВЫРУЧКИ

ПРОТИВОСТОЯТЬ ПРЕССИНГУ РАБОТОДАТЕЛЕЙ МОЖНО ТОЛЬКО ПУТЕМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И ВЗАИМОВЫРУЧКИ – К ТАКОМУ ВЫВОДУ ПРИШЛИ ЧЛЕНЫ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (ФПРМТ), ВСТРЕЧА КОТОРЫХ ПРОШЛА 20 НОЯБРЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ. В МЕРОПРИЯТИИ УЧАСТВОВАЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ), РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ДОКЕРОВ (РПД), РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ), ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ (ПРМТК), МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ПРОФСОЮЗА ЛОЦМАНОВ, ТПО «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ» И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ФПРМТ.

Руководители организаций отметили, что в последнее время повсеместно наблюдается наступление на членские профсоюзы ФПРМТ со стороны работодателей: так, недавно сотрудники Архангельского линейного отдела (ЛО) МВД России на транспорте провели обыск в Северной региональной организации РПСМ, хотя никакой информации об основании для проверки сотрудники полиции не предоставили. В результате из офиса были изъяты практически все документы.

Через подобную ситуацию уже довелось пройти Профсоюзу работников морского транспорта Республики Крым – в мае прошлого года офис организации «внезапно» посетили представители правоохранительных органов, которые провели обыски и изъяли документацию. Причиной стала критика профсоюзом экономической политики руководителей предприятия «Крымские морские порты». В результате генеральный директор был снят, организаторы проверки наказаны.

В сентябре этого года председатель профсоюза Ирина Черненко была избра-



на депутатом Государственного Совета Республики Крым. Сегодня ПРМТК продолжает искать пути вывода предприятия ГУП РК «Крымские морские порты» из экономического кризиса.

С серьезными трудностями пришлось столкнуться и Российскому профессиональному союзу докеров: многих членов РПД продолжают вынуждать выходить из профсоюза, используя новые рычаги давления. Так, в порту Владивостока было принято решение о сокращении докеров-механизаторов 4-го класса контейнерного терминала. Им предлагали отказаться от своего профессионального статуса и стать «портовыми рабочими».

– В конце октября мы проводили совет, на котором обсудили проблему давления на профсоюз: например, в Архангельске был уволен председатель за то, что он участвовал в коллективных переговорах. Информация о сложившейся ситуации была доведена до сведения секции докеров ИТФ, но ситуация на самом деле не нова. За все время существования нашей организации уже были случаи, когда работодатели вызывали людей и «пресовали» за членство в профсоюзе, – говорит Василий Козаренко.

В. Козаренко также поднял вопрос о специальной оценке условий труда: в результате проведения СОУТ в портах значительно снизился класс вредности, при том что никаких изменений в организации труда не произошло. В итоге работодатель пытается лишить докеров дополнительно-го отпуска за работу во вредных условиях

труда, хотя закон прямо говорит, что льготы должны сохраняться. Докеров также беспокоит вопрос о заёмном труде, фактически запрещенном в РФ. Многие порты стали применять заёмный труд в непредусмотренных Трудовым кодексом формах.

– Порты заключают гражданский договор либо с конкретным гражданином на услуги по выполнению погрузочно-разгрузочных работ, либо с фирмой, именующей себя агентством по представлению персонала, о том, что их работники будут перегружать конкретный груз на конкретном судне. В результате в порту появляются работники, которые выполняют погрузочно-разгрузочные работы без заключения трудового договора или приложения к нему о выполнении работ в порту. Они, как правило, не застрахованы, оплата труда производится по непонятным ставкам, отличающимся от тарифных ставок штатных докеров, и без доплаты за работу во вредных условиях. Многим не выдается спецодежда, и они приходят в своей. Мы не можем судить об их квалификации и знают ли они требования охраны труда. А Рострудинспекция на поданные жалобы ограничивается формальными документальными проверками, по результатам которых направляет такие же формальные ответы: «Труд сторонних работников по гражданским договорам подтверждается, но нарушений не выявлено», – рассказал Василий Козаренко.

Следующее заседание совета ФПРМТ намечено на март 2018 года.

АМЕРИКАНСКАЯ ВИЗА ДЛЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ – НА 10 ЛЕТ

С 1 СЕНТЯБРЯ 2017 ГОДА ИЗ-ЗА ДИПЛОМАТИЧЕСКОГО КРИЗИСА МЕЖДУ США И РОССИЕЙ ПРОЦЕДУРА ВЫДАЧИ АМЕРИКАНСКИХ ВИЗ ПРОВОДИТСЯ ТОЛЬКО В МОСКВЕ. КАСАЕТСЯ ЭТО И МОРЯКОВ, ДЛЯ КОТОРЫХ НОВОВВЕДЕНИЕ СТАЛО СЕРЬЁЗНЫМ ПРЕПЯТСТВИЕМ В РАБОТЕ, ВЕДЬ ТЕПЕРЬ НА ПОЛУЧЕНИЕ ВИЗЫ ТРЕБУЕТСЯ БОЛЬШЕ ВРЕМЕНИ. НО НЕ ТОЛЬКО ЭТО ВЫЗЫВАЕТ БЕСПОКОЙСТВО. РАСХОДЫ НА ПОЛУЧЕНИЕ ВИЗ КОНВЕНЦИЯ МОТ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС) ВОЗЛАГАЕТ НА СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ, НА НИХ ЖЕ ЛОЖАТСЯ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОПЛАТЕ ПРОЕЗДА И ПРОЖИВАНИЯ МОРЯКОВ, ОЖИДАЮЩИХ ДОКУМЕНТЫ. В ИТОГЕ ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ТОМУ, ЧТО СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ ЗАМЕНЯТ РОССИЯН В СВОИХ ЭКИПАЖАХ МОРЯКАМИ ДРУГИХ НАЦИОНАЛЬНОСТЕЙ. В СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) И КОНФЕДЕРАЦИЯ ТРУДА РОССИИ (КТР) НАПРАВИЛИ СОВМЕСТНОЕ ОБРАЩЕНИЕ ПОСЛУ СОЕДИНЁННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ В РОССИИ ДЖОНУ ХАНТСМАНУ-МЛАДШЕМУ С ПРОСЬБОЙ НАЙТИ ВОЗМОЖНОСТЬ ОБЛЕГЧИТЬ ПОЛУЧЕНИЕ РОССИЙСКИМИ МОРЯКАМИ НЕИММИГРАЦИОННЫХ ВИЗ.

ВРЕМЯ И ДЕНЬГИ

Пару лет назад моторист Максим Лукин оформлял в Петербурге первую американскую визу, что заняло у него около 10 дней. Сегодня это нереальные сроки. Моряку для получения визы быстрее и проще съездить в Прибалтику, неважно, планирует он идти в рейс к американским берегам или нет. Виза в любом случае нужна, поскольку многие судоходные компании осуществляют так называемые трамповые перевозки, когда невозможно заранее знать, в порт какой страны зайдёт судно.

Проблема эта встала перед всеми российскими моряками, которых, по примерным подсчётам, около 100-150 тысяч. Заходя в порты США,

они обязаны среди прочих документов иметь визу категории D или C-1/D в соответствии с законодательством США. Отсутствие визы не позволяет сменить моряка в США – это приходится делать в портах других стран, не говоря уже о том, что без визы человек просто не может сойти на берег. В результате моряк может пробыть в рейсе дольше, чем предусмотрено контрактом, что нарушает требования Конвенции о труде в морском судоходстве.

– В нашем совместном обращении мы особо отметили, что Россия – единственная страна из ратифицировавших Конвенцию МОТ № 185 об удостоверениях личности моряков, которая полностью выполнила все технические и организационные требования Конвенции, принятой для облегче-

ния проезда моряков на судно и с судна. В процессе получения документа российские моряки тщательно проверяются на предмет потенциального участия в террористических организациях. В случае сомнений процесс проверки может быть продлен до 180 календарных дней. Таким образом, наряду с высокой квалификацией, российские моряки обладают документом, подтверждающим их профессиональную принадлежность, который соответствует самому высокому существующему сегодня стандарту, – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

В качестве мер, облегчающих процедуру выдачи виз, профсоюз предложил рассмотреть возможность проводить дистанционное собеседование, отправлять документы по почте из других городов, установить более длительный срок действия визы – вплоть до 10 лет, как, к примеру, у украинских моряков. Подобный подход,



помимо прочего, позволил бы снизить нагрузку и на само посольство, которое теперь вынуждено рассматривать заявки со всей России.

«ГОЛОВНОЙ БОЛИ У НАС ПРИБАВИЛОСЬ»

Под новые условия вынуждены подстраиваться и круинговые агентства, которых также беспокоит складывающееся положение дел.

— То, что происходит с американскими визами, не вызывает у нас никакого восторга и осложняет нашу работу, — рассказывает заместитель генерального директора BGI St. Petersburg Павел Каргин. — Процесс получения визы затягивается на достаточно продолжительное время, что неудобно ни нам, ни судовладельцам, ни тем более морякам. Мы для себя нашли выход из ситуации, отправляя людей в ближайшее зарубежье, Прибалтику, если у них есть Шенгенская виза. К счастью, пока проблемы с наймом не приобретают массовый характер. Американские визы действуют два года, то есть у кого-то они уже были, кому-то мы начинали готовить документы заранее.

Поскольку с проблемой столкнулись все российские круинги, Ассоциация компаний по подбору, обучению, найму и трудоустройству моряков (АКПОНТМ) параллельно с РПСМ и КТР также отправила обращение американскому послу с просьбой повлиять на ситуацию.

В письме за подписью председателя АКПОНТМ Олега Шаботина отмечается, что Россия является одним из главных мировых поставщиков моряков офицерского состава благодаря их высокому уровню профессионализма и компетентности. Только за 2016 год Ассоциация помогла оформить более 3000 американских виз российским морякам.

— Сейчас головной боли у круингов прибавилось, но мы пытаемся решать возникшие трудности в рабочем порядке, — говорит генеральный директор BGI St. Petersburg, заместитель председателя АКПОНТМ Борис Комлев. — Когда мы только начали отправлять моряков за визой в Прибалтику, они ждали буквально день-два. А к настоящему моменту срок ожидания увеличился, ведь в местных визовых центрах персонала не так мно-



В качестве мер, облегчающих процедуру выдачи виз, профсоюз предложил рассмотреть возможность проводить дистанционное собеседование, отправлять документы по почте из других городов, установить более длительный срок действия визы — вплоть до 10 лет.

го — раньше там обрабатывали около 20 заявок в месяц. С наплывом людей они не справляются. А время — это деньги. Чтобы человека отправить в Прибалтику, ему нужно сделать Шенгенскую визу. Проживание обходится примерно в 50 евро в день, находиться он там будет 5-8 дней. В итоге такой вариант — это, во-первых, дорого, а во-вторых, всё равно не решает проблему.

По данным на момент публикации, в Прибалтике срок ожидания собеседования по записи растягивается до 40-45 дней. Сложившаяся ситуация затрудняет замену членов экипажей и возлагает дополнительные расходы на судовладельцев. Ассоциация видит выход в том, чтобы последовать примеру европейских государств и разрешить оформление виз в США через визовые центры в России, а также предлагает увеличить срок действия виз до 10 лет.

ЕСТЬ ДВА ВАРИАНТА

На письмо РПСМ и КТР уже получен ответ. Посольство предлагает подавать заявление в других странах (этот вариант уже широко используется) или подавать заявление на продление с использованием программы отказа от собеседования. Последняя опция подходит тем, чья виза закончилась не более 11 месяцев назад, и при этом они подают документы на визу того же типа. Тем же, кто отправляется в США впервые или тем, у кого виза закончилась больше года назад, придётся выехать за границу для её оформления.

— В принципе предложенные варианты являются рабочими, и им можно следо-

вать, как это уже делают, но в целом они не решают проблему. Получение документов для российских моряков останется дорогим, и они проиграют тем же украинцам, которым виза выдаётся на 10 лет, — считает Борис Комлев. — Хорошая новость в том, что рынок пока не отреагировал и не перестроился. Примерно к осени следующего года станет понятно, как повлияло решение об изменении процедуры выдачи виз на занятость российских моряков.

Что касается продолжительности действия виз, то такие вопросы разрешаются государствами на основе взаимности. То есть обе страны должны увеличить срок действия визы для граждан другой стороны. Посольство США обратило внимание, что обсуждение возможно в рамках российско-американской Двусторонней консульской рабочей группы.

P.S. Когда номер был подписан в печать, на сайте Посольства США в РФ появилось сообщение, что американские консульства в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и Владивостоке с 11 декабря возобновят проведение собеседований на неиммиграционные визы, правда, в ограниченном объёме. «Мы рады частично возобновить предоставление визовых услуг. Мы считаем, что взаимодействие между нашими народами и американо-российские деловые связи являются основой стабильности наших двусторонних отношений», — говорится в нём.

Таким образом, прежний порядок восстановлен, и вполне вероятно, что в этом есть заслуга Российского профсоюза моряков, который сразу после ограничения выдачи виз забил тревогу. 

«ЗАЙЦЫ» НА СУДАХ – ГОЛОВНАЯ БОЛЬ МОРЯКОВ

НЕЛЕГАЛЬНЫЕ БЕЗБИЛЕТНЫЕ ПАССАЖИРЫ НА СУДАХ – STOWAWAYS – ПРОБЛЕМА, КОТОРАЯ СУЩЕСТВУЕТ С МОМЕНТА ПОЯВЛЕНИЯ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ. «ЗАЙЦЫ» НА СУДАХ ПРЕДСТАВЛЯЮТ НЕ ТОЛЬКО УГРОЗУ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ, НО И ДОСТАВЛЯЮТ НЕПРИЯТНОСТИ МОРЯКАМ, А ОТРАСЛЬ НЕСЁТ ФИНАНСОВЫЕ УБЫТКИ.

АФРИКАНСКИЕ «ЗАЙЦЫ»

В 2010 году Международная группа Клубов взаимного страхования (P&I Clubs) проанализировала страховые случаи, касавшиеся проникновения на борт нелегальных пассажиров, и выявила десять портов, где этот риск наиболее велик. Больше всего «зайцев» подсаживались на суда в Южно-Африканской Республике (ЮАР) и Либерии, за ними следовали Нигерия, Марокко и Кот-д'Ивуар. Оставшиеся страны также находились в Африке. Исследования последующих лет показали, что ситуация не сильно изменилась: африканские страны – по-прежнему главный источник мигрантов, стремящихся покинуть страну. Только за последний год страховой клуб West of England P&I Club насчитал в своей практике 60 случаев, связанных с нелегальными пассажирами, общее количество которых составило 220 человек. На их урегулирование Клуб потратил более \$1,6 млн. Заметно увеличилось число жителей Афганистана и Ирака, которые подсаживаются в северных европейских портах на суда, идущие в Соединённое Королевство.

ЛИЧНЫЙ ОПЫТ

На торговые суда пробираются также в Центральной и Южной Америке и странах Карибского моря.

– В начале нулевых мы полгода ходили по маршруту Майямы – Доминикана, – рассказывает техинспектор Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков (БТО РПСМ) Александр Русецкий. – И чуть ли ни каждый рейс находили «зайцев» у себя на борту. Они могли забраться

на судно по швартовочным концам, спрятаться в вентиляционных трубах или контейнерах... Кстати, по наличию отверстий в контейнере можно определить, есть ли внутри человек. Часто «зайцы» договариваются с кем-то на берегу, например, докер может посадить человека в металлическую коробку, проделать в ней отверстия для дыхания, снабдить пищей – и привет. Но люди, как правило, в таких условиях долго не выдерживают – в какой-то момент становится просто невыносимо. И когда они вылезают глотнуть свежего воздуха – обычно это происходит в пред рассветные часы – тут-то их и ловят. Поначалу удивляешься, глядя на незнакомого человека на палубе: «Ты откуда такой взялся?», но через пару рейсов привыкаешь. У нас на судне даже была импровизированная «тюрьма»: каюта с решётками на иллюминаторах, куда мы сажали отловленных пассажиров. Так один умудрился через прутья решётки пролезть и спрыгнуть с борта, когда мы подходили к Майямы. Как он это сделал – я до сих пор не понимаю.

Когда «зайца» ловят на судне, которое уже вышло в рейс, капитан обязан незамедлительно сообщить об этом в порт прибытия и отправления и судовладельцу, уточнив количество новых «членов экипажа», местоположение теплохода, его маршрут. Тем временем, экипаж должен опросить каждого нового пассажира. Как правило, для этого используют анкету Международной морской организации (ИМО), которая закреплена в Резолюции А.871(20) от 1997 года, касающейся безбилетных пассажиров. Она состоит из 76 вопросов, с их помощью устанавливаются личные данные каждого «зайца», выясняют, как он проник на судно,

где прятался и почему решился на такой шаг. Кроме того, всех проникших на борт судна фотографируют и прикладывают снимок к анкете. Как правило, администрации портов очень строго относятся к наличию на борту нелегальных пассажиров и не разрешают им покидать судно на время стоянки. Поэтому когда экипаж находит «лишнего», судовладельцы часто принимают решение развернуть теплоход, если он не успел выйти из территориальных вод страны отправления; либо отдают распоряжение зайти в ближайший порт той же страны. К этим мерам прибегают, чтобы финансовые последствия были минимальны: не придётся платить штраф за ввоз нелегального пассажира на территорию другого государства. Но дополнительные расходы всё равно появляются.

– Просто представьте, сколько топлива нужно потратить впустую из-за одного человека! – негодует Александр Русецкий. – Не говоря уже о том, что рейс увеличивается по продолжительности, а пойманного «молодчика» нужно кормить, поить, и не дай бог с ним что-то случится – ответственность ляжет на капитана, а владелец судна заплатит штраф за нелегального пассажира.

Сейчас эти риски, как правило, застрахованы. Если судовладелец знает, что на маршруте высока вероятность появления «зайцев», он обращается в страховую компанию, заключает договор, и уже она будет оплачивать неустойку. Однако это касается лишь штрафа за нахождение на борту нелегального пассажира. А вот санкции в случае задержки груза, как и питание беженца, предоставление ему сезонной одежды, гигиенических принадлежностей – всё это по-прежнему ложится

на плечи судоходной компании. Кроме того, если теплоход не будет возвращаться в государство, где нелегал пробрался на борт, судовладелец должен взять на себя расходы по его репатриации. Причём некоторые порты не разрешат судну выйти, пока «зайцы» не покинут страну, а значит, возможна задержка рейса.

КАК ПОЙМАТЬ «ЗАЙЦА»?

Чаще всего безбилетные пассажиры прячутся в грузовых отсеках, спасательных шлюпках, трюме, на палубных кранах, среди груза древесины, иногда забираются в машинное отделение. Участились случаи проникновения «зайцев» на борт Ro-Ro паромов в европейских портах (обычно они прячутся в перевозимых прицепах). Поэтому рекомендуется тщательно проверять все эти места во время стоянки в порту, где высока вероятность наткнуться на «зайца». Причём делать это нужно систематически: например, разбить судно на зоны и проверять их одновременно, а не друг за другом. Так нелегальные пассажиры не смогут остаться незамеченными. Если погрузка происходит в тёмное время суток, следует держать палубу хорошо освещённой, чтобы никто не мог пройти незамеченным. В ЮАР перед отправлением даже прибегают к помощи джек-рассел-терьеров для поиска людей, особенно в труднодоступных для проверки местах. Страховой клуб West of England P&I Club, которому часто приходилось сталкиваться с проблемой, рекомендует по возможности нанять охрану для судна на время погрузки и усилить вахту на время стоянки в порту.

ИЗБИЛИ, РАССТРЕЛЯЛИ, ВЫКИНУЛИ ЗА БОРТ

В Резолюции ИМО о безбилетных пассажирах говорится, что если stowaways окажутся «лицами, ищущими убежища», с ними необходимо обращаться в соответствии с международными принципами, закреплёнными, в частности, Конвенцией ООН о статусе беженца 1951 года. Она постулирует гуманное обращение с людьми, которые претендуют на статус беженца или являются



В Резолюции ИМО о безбилетных пассажирах говорится, что если stowaways окажутся «лицами, ищущими убежища», с ними необходимо обращаться в соответствии с международными принципами, закреплёнными, в частности, Конвенцией ООН о статусе беженца 1951 года.

ими. Российские моряки, работающие под флагом РФ, в своих территориальных водах могут обращаться к Федеральному закону РФ от 19 февраля 1993 года «4528-1» «О беженцах».

Вопросы о «зайцах» и беженцах тесно связаны между собой, их сложно разделить, ведь безбилетные пассажиры — это почти всегда и есть беженцы, которые используют нелегальные способы транспортировки в страны с высоким уровнем жизни. Но для моряков разница огромная.

— «Зайцы» — это всегда головная боль для членов экипажа, любой моряк, кто сталкивался с ними — подтвердит, — говорит председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня. — Во-первых, такой способ бегства выбирают далеко не инженеры или врачи, на борт пробираются маргиналы. Таких и опросить бывает сложно, потому что не понимают по-английски (или делают вид, что не понимают). Во-вторых, этот человек может оказаться больным и заразить членов экипажа. Ну а в-третьих, даже если у моряков за «зайцев» и не вычитают ничего из зарплаты, ответственных за проникновение, то есть тех, кто не досмотрел на вахте, могут лишиться бонусов. А уж сколько с ними мороки: нужно и опросить, и каюту выделить, и кормить,

причём, следить, чтобы они питались отдельно от остальных членов экипажа... В общем, «зайцы» — это кошмарный сон для моряка.

И дело не только в том, что морякам придётся помимо своих обязанностей возиться с посторонними людьми. В истории торгового мореплавания были случаи, когда из-за безбилетников происходили трагедии. Так, в 1992 году на борту т/х «MC Ruby» было совершено тяжкое преступление. Моряки нашли на судне восемь подсевших в Западной Африке нелегалов, избили их, расстреляли и выкинули тела за борт. Но одному удалось остаться незамеченным и спастись, именно он рассказал о произошедшем. Поступок вопиющий, суд вынес строгий приговор: по 20 лет тюремного заключения участникам расправы, капитану и старпому — по 30 лет. Однако мотив у моряков был: незадолго до этого другое судно, работавшее на линии Африка — Западная Европа, привезло во Францию «зайцев». Руководство судоходной компании наказало за недосмотр экипаж, списав его на берег. Моряки остались без работы, а в 90-е это было тяжёлым ударом. Возможно, не желая повторять судьбу своих товарищей, члены экипажа «MC Ruby» пошли на преступление. Впрочем, история эта давняя и тёмная, и в ней не всё однозначно.

Так или иначе, но подобные случаи происходили и в других частях света. Например, в 1996 году тайваньские офицеры вместе с капитаном т\х «Maersk Dubai» были арестованы канадскими властями по обвинению в убийстве трёх румынских «зайцев». Оно могло бы остаться безнаказанным, но восемь рядовых членов экипажа по прибытии в порт Галифакс сообщили в правоохранительные органы о произошедшем. Если бы румын не убили, а довезли до Канады живыми, судовладельцу пришлось бы заплатить по \$5 тысяч за каждого. В зависимости от страны различается и размер выплат, но он всё равно значителен. Например, в Великобритании перевозчик может быть оштрафован на £2 тысячи за каждого нелегального мигранта, ввезённого в страну. Несмотря на то, что судовладельцы страхуют себя от подобных рисков, моряки опасаются, что за безбилетных пассажиров к ним могут быть применены санкции: увольнение, лишение бонусных выплат, внесение в «чёрный список»... Некоторых это толкает на отчаянные шаги.

«ЗАЙЦЫ» – ПРОБЛЕМА ЭКИПАЖА, БЕЖЕНЦЫ – МИРОВАЯ

С беженцами ситуация другая, но тоже непростая. Они пускаются в путь самостоятельно, обычно в районе Средиземного моря. Именно о них вот уже несколько лет пишут мировые СМИ, придумавшие термин «Европейский миграционный кризис». В новостях время от времени мелькают истории о людях, которые на лодках, небольших рыбацких судах или баржах пытаются выбраться в Европу из охваченных войной стран Ближнего Востока.

– «Зайцы» – это всегда одиночки, максимум – два-три человека, которые на свой страх и риск пытаются бесплатно бежать из страны. А беженцы платят деньги за то, чтобы их довезли на судне. Это целый бизнес: перевозчик покупает моторную лодку или иногда списанное судно и берёт огромные деньги за то, чтобы незаметно доставить мигрантов на побережье одной из европейских стран, чтобы ни один морской патруль их не заметил, – говорит Александр



ЧАЩЕ ВСЕГО БЕЗБИЛЕТНЫЕ ПАССАЖИРЫ ПРЯЧУТСЯ В ГРУЗОВЫХ ОТСЕКАХ, СПАСАТЕЛЬНЫХ ШЛЮПКАХ, ТРЮМЕ, НА ПАЛУБНЫХ КРАНАХ, СРЕДИ ГРУЗА ДРЕВЕСИНЫ, ИНОГДА ЗАБИРАЮТСЯ В МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ. УЧАСТИЛИСЬ СЛУЧАИ ПРОНИКНОВЕНИЯ «ЗАЙЦЕВ» НА БОРТ RO-RO ПАРОМОВ В ЕВРОПЕЙСКИХ ПОРТАХ (ОБЫЧНО ОНИ ПРЯЧУТСЯ В ПЕРЕВОЗИМЫХ ПРИЦЕПАХ).

Бодня. – И тех, и других толкает на отчаянный шаг крайне неблагоприятная обстановка на родине, но нужно понимать, что для моряков «зайцы» и беженцы – это разные категории. Найди они первых – головная боль обеспечена, а со вторыми таких проблем не будет. Разве что немного отклонятся от курса, чтобы доставить потерпевших бедствие в ближайший порт. Но ни штрафа, ни оргвыводов за этим не последует. Так что «зайцы» – это проблема экипажа, а беженцы – мировая.

Когда торговое судно встречает на своём пути лодку, переполненную

мигрантами, капитану приходится решать, как поступать.

– Если беженцев обнаружили в территориальных водах какой-либо страны, и их здоровью и жизни ничто не угрожает, то капитан не обязан брать их на борт, достаточно вызвать местную береговую или спасательную службу. Таким образом, забота о них переходит в юрисдикцию государства, в чьих водах оказались мигранты, – говорит координатор ITF в России Сергей Фишов.

Однако если люди терпят бедствие, бросать их нельзя – придётся поднять на судно и доставить в ближайший порт, предварительно предупредив об этом береговую охрану и портовую администрацию. Это давняя морская традиция, а также обязанность, закреплённая в международном законодательстве, среди прочего, двумя основополагающими документами: Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года и Конвенцией СОЛАС 1974 года. Об этом же говорится и в Руководстве по принципам и практикам, применяемым к беженцам и мигрантам, подготовленном совместно IMO, Международной палатой судоходства (ICS) и Управлением Верховного комиссара ООН по делам беженцев в 2015 на пике миграционного кризиса.

Но спасти утопающих можно, только если ты видишь этих самых утопающих. Иногда с крупного судна можно и не заметить лодку. Бывают и куда более непростые ситуации.

– Может, это и прозвучит жестоко, но в опасных районах плавания моряки не спешат бросаться на помощь, когда видят людей в лодке, даже если те посылают сигнал бедствия. Например, торговое судно идёт у берегов Сомали или в районе Нигерии. Моряки видят шхуну, из которой размахивающие руками люди явно просят поднять их на борт. Кто это – терпящие бедствие рыбаки, мигранты или, может, пираты, спрятавшие оружие и выдающие себя за других? – задаёт вопрос Александр Бодня.

Капитан всегда держит в уме, что он в ответе за безопасность судна и членов экипажа. И от его неверного решения зависят жизни. Это непростой выбор, но текущая мировая ситуация ставит свои условия. И пока она будет сохраняться, некоторым придётся делать такой выбор. 

ПАМЯТКА МОРЯКУ, РАБОТАЮЩЕМУ НА СУДАХ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ



Среди моряков бытует мнение, что лучше работать на судах под иностранным флагом: якобы там выше зарплата и лучше условия труда. Действительно, до недавнего времени так и было. Однако ситуация меняется, и сегодня появляется все больше судовладельцев, оперирующих судами под российским флагом, где условия работы вполне конкурентоспособны и даже есть определенные преимущества: это постоянная занятость (бессрочный трудовой договор), обязательные отчисления в Пенсионный фонд Российской Федерации и другие подобные фонды.

Использовать российский триколор подталкивают налоговые льготы, которые предоставляются владельцам судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов.

Также серьезно влияние на условия труда моряков оказывает Конвенция Международной организации труда (МОТ) 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС), вступившая в силу 20 августа 2013 года. Она предусматривает не только качественно новый подход к контролю государствами условий труда моряков, но и предоставляет им новые возможности защитить свои права: теперь моряк имеет право сообщить обо всех несоответствиях условий труда требованиям КТМС и трудового законодательства капитану судна, компании-судовладельцу, инспекторам портового контроля. Также он может обратиться в профсоюз и государственную инспекцию труда.

В свою очередь Минтруд России в целях выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из положений КТМС, утвердил примерную форму трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником (моряком) для работы в составе экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания под государственным флагом Российской Федерации (приказ Минтруда России от 20.01.2015 № 23н).

18 января 2017 года вступили в силу поправки к КТМС, которые касаются требований по обеспечению финансовых гарантий ответственности судовладельцев по репатриации моряков и компенсаций в случае смерти моряка



или долгосрочной потери им трудоспособности в результате профессиональной травмы, болезни или опасности. Учитывая выше сказанное, Памятка моряку составлена таким образом, чтобы дать полную информацию, как можно и нужно защищать свои права на судне под российским флагом.

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ, УХОДЯ В РЕЙС НА СУДНЕ ПОД РОССИЙСКИМ Флагом

В первую очередь моряку нужно выяснить, какая **РЕПУТАЦИЯ** у компании, в которой он собирается работать: положительная она или отрицательная. Репутация складывается из многих составляющих, но ее основная характе-

ристика — это честность по отношению к морякам. Если судовладелец бросает свои экипажи без репатриации, известно, что он не платит заработную плату, существуют проблемы с обеспечением качественного питания, питьевой водой, средствами гигиены и тому подобное, с такой компанией лучше дела не иметь.

Есть несколько способов выяснить все о компании: воспользоваться морскими форумами, посмотреть информацию на сайте РПСМ (недобросовестные судовладельцы часто становятся «героями» профсоюзных новостей) или зайти в любую, территориально удобную организацию РПСМ, где специалисты профсоюза подробно все расскажут и проконсультируют.

ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ЧТОБЫ НЕ ПОПАСТЬ ВПРОСАК ПРИ ТРУДОУСТРОЙСТВЕ НА РОССИЙСКОЕ СУДНО?

Убедившись в добросовестности компании-судовладельца, второй шаг – при оформлении на работу обязательное заключение трудового договора в письменной форме. Один экземпляр хранится у моряка, второй – у работодателя. Если судно ходит в заграничное плавание, трудовой договор обязательно должен быть переведен на английский язык.

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О РАБОТОДАТЕЛЕ

Для членов экипажей морских судов работодателем является судовладелец – российское юридическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на другом законном основании.

ЗАПОМНИТЕ, для экипажа на судне под российским флагом **НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ИНОСТРАННОГО РАБОТОДАТЕЛЯ**.

В трудовом договоре должны содержаться исчерпывающие сведения о работодателе:

- ✓ полное наименование, включая организационно-правовую форму (ООО, АО, ОАО и т.п.);
- ✓ место нахождения, почтовый и юридический адрес организации;
- ✓ идентификационный номер налогоплательщика (ИНН);
- ✓ сведения о представителе работодателя, подписавшего с вами трудовой договор в качестве директора (генерального/исполнительного, другого уполномоченного лица): фамилия, имя, отчество и основание, в силу которого он наделен полномочиями подписывать трудовой договор: Устав, Положение, Доверенность и т.п.

Подписывая договор, следует убедиться, что вас нанимает та компания, с которой вы вели переговоры. Иначе в случае конфликта судовладелец может уйти от ответственности.

Не стоит подписывать договор, если:

- сведения о судовладельце составляют коммерческую тайну;

- это договор с иностранным партнером судовладельца. На такое судно лучше вообще не устраиваться и обратиться в профсоюз.

НЕ МОГУТ выступать в качестве работодателей организации:

- не являющиеся судовладельцами;
- представляющие посреднические услуги по трудоустройству моряков (круинги).

ПЛАТА ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО

Международное законодательство запрещает взимать деньги за трудоустройство (предоставление рабочего места). Однако закон допускает, что моряк может нести расходы за получение медицинского свидетельства, удостоверения личности моряка и иных аналогичных документов в случае, когда моряк не состоит в трудовых отношениях с работодателем, а является соискателем работы.

НАПРАВЛЕНИЕ НА СУДНО И РЕПАТРИАЦИЯ

Репатриация всегда происходит за счет судовладельца. По закону моряк не несет никаких затрат по при-

бытию на судно или возвращению в место репатриации, которое должно быть указано в трудовом договоре, за исключением тех случаев, когда член экипажа хочет покинуть судно по личным обстоятельствам.

Работодатель имеет право удерживать полностью или частично расходы по репатриации, только если причины, вызвавшие репатриацию моряка, возникли по его вине при исполнении им трудовых обязанностей.

ЛИЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

В рейсе у моряка при себе должны быть следующие документы:

- паспорт и паспорт моряка (для тех, у кого не истек срок его действия); или
- паспорт (заграничный в заграничии) и удостоверение личности моряка (УЛМ);
- документ, подтверждающий профессиональную квалификацию (диплом или сертификат);
- медицинское свидетельство;
- оригинал трудового договора с приложением Процедур рассмотрения жалоб на борту судна, а также копии нормативных



Не стоит подписывать договор, если сведения о судовладельце составляют коммерческую тайну или это договор с иностранным партнером судовладельца. На такое судно лучше вообще не устраиваться и обратиться в профсоюз.



правовых актов Российской Федерации, регулирующих вопросы репатриации (статья 58 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации).

ЧТО ОБЯЗАТЕЛЬНО ДЛЯ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА

Моряку стоит внимательно изучить условия трудового договора, прежде чем его подписать. Это поможет избежать недопонимания с работодателем в дальнейшем.

В договоре обязательно должны быть указаны:

- ✓ наименование должности, профессии или специальности с указанием квалификации, конкретный вид поручаемой работы;
- ✓ место работы – тип или наименование судна, иное;
- ✓ трудовая функция, которая определяется должностной инструкцией, локальным нормативным актом работодателя;
- ✓ дата начала работы;
- ✓ срок действия договора;
- ✓ условия труда на рабочем месте;
- ✓ условия оплаты труда;
- ✓ гарантии и компенсации за рабо-

ту с вредными и (или) опасными условиями труда, если моряк принимается на работу в соответствующих условиях, с указанием характеристик условий труда на рабочем месте;

- ✓ условия, определяющие характер работы;
- ✓ условия об обязательном социальном страховании;
- ✓ режим рабочего времени и времени отдыха;
- ✓ условия и порядок репатриации.

В трудовом договоре также должны быть прописаны права и обязанности работника и работодателя.

В качестве приложения к трудовому договору моряку должен быть предоставлен экземпляр документа (локального нормативного акта работодателя), устанавливающего процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, а также копия нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих вопросы репатриации (статья 58 Кодекса торгового мореплавания РФ).

СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА

С членами экипажей морских судов трудовые договоры заключаются, как правило, на неопределенный срок.

Это установлено Трудовым кодексом Российской Федерации (ТК РФ). Обязательным условием такого договора является дата начала работы: число, месяц и год, с которого моряк обязан приступить к выполнению обязанностей.

Однако в случае, если трудовые отношения из-за характера предстоящей работы или условий ее выполнения не могут быть установлены на неопределенный срок, ТК РФ допускает заключение срочного трудового договора с указанием причин в соответствии с ТК РФ, послуживших основанием для заключения такого договора. В таком договоре обязательно должен быть указан конкретный срок действия – точная дата начала и окончания выполнения работ. Если точная дата окончания срока трудового договора не может быть заранее определена, то в трудовом договоре должно быть указано событие, при наступлении которого трудовой договор прекращается.

Если трудовой договор заключается на один рейс, то в договоре должен быть указан порт назначения и время, необходимое для организации репатриации моряка в связи с окончанием договора, которое должно истечь по прибытии в порт, прежде чем работник может быть списан с судна.

Существуют особенности заключения трудовых договоров на судах, зарегистрированных в Российском международном реестре судов: закон предоставляет возможность заключать срочный трудовой договор по соглашению сторон, т. е. только с согласия моряка.

ПОМНИТЕ, работодатель не имеет права изменить срок действия трудового договора без вашего согласия в одностороннем порядке.

ТРУДОВАЯ ФУНКЦИЯ

Проверьте, верно ли указана должность, в которой вы будете работать. От этого зависят трудовые обязанности.

УСЛОВИЯ ТРУДА НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

Если предстоящая работа по итогам соответствующей специальной оценки условий труда (аттестации рабочих мест) признана опасной или вредной,



Моряку стоит внимательно изучить условия трудового договора, прежде чем его подписать. Это поможет избежать недопонимания с работодателем в дальнейшем.

то в трудовом договоре должны быть указаны класс (подкласс) условий труда на рабочем месте, номер карты специальной оценки условий труда, а также предусмотрены гарантии и компенсации за работу в соответствующих условиях. Для получения положенных льгот запись об этом в договоре имеет принципиальное значение.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВЫПЛАТЫ

Трудовые договоры не всегда содержат конкретные указания на дополнительные выплаты. Например, может быть не указан размер компенсации за досрочное прекращение договора по вине работодателя. Поэтому все дополнительные договоренности с работодателем лучше зафиксировать в письменной форме в приложении к договору.

Также в трудовом договоре не всегда оговорена сумма компенсации за утрату или повреждение имущества в случае гибели судна. Тем не менее, законодательство обязывает судовладельца возместить работнику причиненный ущерб.

Не стоит подписывать договор, в котором есть незаполненные графы, и если вам непонятны какие-либо условия. Добровольно подписанный трудовой договор будет нелегко оспорить в суде.

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

В трудовом договоре обязательно указывается размер заработной платы и каким образом она рассчитывается. Убедитесь, что в договоре прописана конкретная сумма должностного оклада (тарифной ставки). Исходя из суммы должностного оклада (тарифной ставки), оплачивается нормальная продолжительность рабочего времени в нормальных условиях.

Надбавки и поощрительные выплаты могут быть указаны в самом трудовом договоре, либо в договоре может быть указана отсылка к соответствующему нормативному акту или коллективному договору, где предусмотрены основания и условия выплаты надбавок. В последнем случае моряка должны ознакомить с содержанием этих нормативных актов под роспись.

За работу в особых условиях дополнительные выплаты устанавливаются

ся в обязательном порядке. К особым относятся вредные и/или опасные условия труда, а также работа в местности с особым климатом. Это работа в районах Крайнего Севера и в некоторых других регионах.

Обязательно устанавливаются дополнительные выплаты за работу в условиях, отклоняющихся от нормальных:

- ✓ за совмещение должностей,
- ✓ за выполнение работ за другого члена экипажа в случае невоз-

можности выполнения им своих должностных обязанностей (за недостающего по штату члена экипажа),

- ✓ за работу в ночное время,
- ✓ за выполнение сверхурочных работ, аварийных и авральных, за работу в выходные и праздничные дни.

Компания может предусмотреть и другие условия, отклоняющиеся от нормы. Эти условия должны быть прописаны в локальных нормативных актах или в коллективном договоре.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

8.5.3-1
Краткосрочное
Short term

СВИДЕТЕЛЬСТВО
О СООТВЕТСТВИИ ТРУДОВЫМ НОРМАМ В МОРСКОМ
СУДОХОДСТВЕ
MARITIME LABOUR CERTIFICATE

№ 13.0115.120

Выдано на основании положений Статьи V и Раздела 5 Конвенции 2006г. о труде в морском судоходстве (далее Конвенция)
Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to as "the Convention")

По уполномочию Правительства
Under the authority of the Government of

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
the RUSSIAN FEDERATION

Российским морским регистром судоходства
(г. Петербург, Инженерная, Санкт-Петербург, Россия, 191186)
by Russian Maritime Register of Shipping
(St. Petersburg, Nab., Saint Petersburg, 191186, Russia)

Название судна Name of ship	ОМСКИЙ-140 OMSKY-140	Отличительный номер или позывной сигнал Distinctive number or letters	UANK
Дата регистрации Date of registry	31.03.2009	Валовая вместимость Gross tonnage	2470
Порт приписки Port of registry	Балтийский порт Санкт-Петербурга Baltic port of St. Petersburg	Тип судна Type of ship	Другие грузовые суда other cargo ship
Название Судовладельца Name of Shipowner	ОАО "Северо-Западное паросудоство" "North-Western Shipping Company", Joint-Stock Company 190000, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Бухарина Морская, 8.37 37, Bulskaya Morskaya Str., Saint Petersburg, Russia, 190000		
Адрес Судовладельца Address of Shipowner			

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ / THIS IS TO CERTIFY:

- Что судно прошло освидетельствование на соответствие требованиям Конвенции и положениям прилагаемой Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.
That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance;
- Условия труда и жизни моряков, указанные в Приложении А5-1 Конвенции, признаны соответствующими.
That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-1 of the Convention were found to correspond to the above-mentioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

Настоящее Свидетельство действительно до 18.01.2014
This Certificate is valid until 18.01.2014

Настоящее Свидетельство действительно лишь в том случае, если к нему прилагается Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (Декларация), выданная 19.08.2013
This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance (Declaration) issued 19.08.2013 is attached

Дата проведения освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство
Completion date of the inspection on which this Certificate is based was 19.08.2013

Выдано в Санкт-Петербурге
Issued at Saint Petersburg

Дата вступления в силу
Date of entry into force 19.08.2013

300 018



Моряк имеет право на ежегодный основной оплачиваемый отпуск, продолжительность которого должна быть не менее 30 календарных дней, из расчета 2,5 календарных дня за каждый месяц работы, а также дополнительные оплачиваемые отпуска, предоставляемые в порядке, установленном действующим законодательством РФ или коллективным договором.

В трудовом договоре также должны быть оговорены условия выполнения и оплаты дополнительных работ, не входящих в круг прямых должностных обязанностей моряка (погрузо-разгрузочные работы, зачистка и мойка трюмов и танков, крепление и раскрепление грузов и др.).

Во всех случаях размеры доплат, которые оговорены в трудовом договоре, не могут быть ниже установленных трудовым законодательством и другими нормативными актами трудового права (отраслевым соглашением, коллективными договорами и соглашениями, приказами работодателя и т. п.).

Работодатель должен соблюдать принцип равного вознаграждения за равноценный труд. Это значит, что моряки на одном и том же судне должны получать равную оплату за равный труд без дискриминации.

ПОРЯДОК ВЫПЛАТ

Заработная плата должна выплачиваться не реже, чем каждые полмесяца, в день, установленный правилами внутреннего трудового распорядка организации, коллективным договором, трудовым договором. Оплата отпуска (должна быть предусмотрена в договоре) производится не позднее, чем за три дня до его начала.

При выплате заработной платы работодатель обязан в письменной форме извещать вас о ее составных частях, размерах и основаниях произведенных удержаний, а также об общей денежной сумме, подлежащей выплате.

Удержания из заработной платы могут производиться только в случаях, прямо предусмотренных трудовым законодательством.

При прекращении трудового договора выплата всех сумм, причитающихся от работодателя, производится в день увольнения.

По заявлению моряка вся заработная плата или часть ее может перечисляться членам семьи или иным доверенным лицам.

Если выплату зарплаты задерживают больше, чем на две недели, моряк может обратиться в суд, прокуратуру или Государственную инспекцию труда. Уголовный кодекс РФ предусматривает уголовную ответственность в случае полной невыплаты заработной платы более двух месяцев или частичной невыплаты (менее половины суммы) заработной платы более трех месяцев.

При нарушении установленных сроков выплат, причитающихся работнику, работодатель обязан выплатить их с уплатой процентов (денежной компенсации).

Если зарплату задерживают на срок более полутора месяцев, необходимо срочно обратиться за помощью в вышеперечисленные организации или в профсоюз: чем больше срок давности с момента невыплаты, тем сложнее будет помочь. Например, срок обращения в суд по невыплате заработной платы составляет всего три месяца с момента, когда моряку стало известно об этом.

РЕЖИМ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА

Нормальная продолжительность рабочего времени составляет 8 часов ежедневно с понедельника по пятницу, то есть 40 часов в неделю. Продолжительность рабочего времени в течение семи дней не должна превышать 72 часа или минимальная продолжительность отдыха не должна быть меньше 77 часов в течение последовательных семи дней.

На судах может быть установлен график вахт продолжительностью более 8, но не свыше 12 часов в сутки. Это максимальная допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа, включая время несения вахты (выполнения судовых работ), выполнение наряду со своими обязанностями авральных и сверхурочных работ, работы за другого члена экипажа (за недостающего по штату работника), а также работ, не входящих в круг прямых должностных обязанностей.

Максимальная продолжительность работы членов экипажа судна между двумя периодами отдыха на берегу (нахождение в отпуске, использование суммированных дней отдыха) не должна превышать 150 календарных дней. В случаях затруднения со сменой членов экипажа судна в иностранных или российских арктических портах, задержки судна в рейсе, отсутствия транспортной доступности, продолжительность работы на судне членов экипажа (всех или отдельных его членов) с учетом мнения соответствующего выборного органа первичной профсоюзной организации, представляющей интересы большинства членов экипажей судов, а при его отсутствии – с иным представительным органом членов экипажей, может быть увеличена до 180 календарных дней.

Капитан судна или по его поручению уполномоченное лицо обязан вести учет рабочего времени фактически отрабо-

танного каждым членом экипажа в таблице учета рабочего времени. На судах, осуществляющих международные рейсы, учет рабочего времени должен вестись на двух языках: русском и английском.

Проверьте, учитываются ли в таблице авральные и аварийные работы, выполненные сверх установленной графиком несения вахт (выполнения судовых работ) продолжительности рабочего времени, учет которых обязателен.

Копии учетных записей по учету отработанного времени каждого моряка, заверенные капитаном судна или уполномоченным им лицом, а также подписанные самим моряком, должны выдаваться ему на руки.

Моряк имеет право на ежегодный основной оплачиваемый отпуск, продолжительность которого должна быть не менее 30 календарных дней, из расчета 2,5 календарных дня за каждый месяц работы, а также дополнительные оплачиваемые отпуска, предоставляемые в порядке, установленном действующим законодательством РФ или коллективным договором.

В случае, если ежегодный отпуск предоставлен моряку не в том месте, в которое он должен быть репатрирован, работодатель (судовладелец) должен оплатить расходы по проезду к месту репатриации. Время, затраченное на такой проезд, не должно уменьшать продолжительность ежегодного отпуска.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

При трудоустройстве уточните, есть ли на судне коллективный договор. Именно в коллективном договоре детализируются многие условия труда. К таким вопросам относятся: определение продолжительности и размера оплаты ежегодного дополнительного отпуска для работников с ненормированным рабочим днем, конкретные условия оплаты за сверхурочную работу, а также условия оплаты труда за работу в выходные и нерабочие праздничные дни, размеры повышения оплаты за работу в ночное время и т. д.

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Прибыв на борт судна, перед началом судовых работ и несением вахтенной службы, необходимо получить инструк-

таж по охране труда у руководителя службы, то есть у старшего помощника капитана, старшего механика или офицера по охране труда. Нужно ознакомиться с конструктивными особенностями судна, районом плавания, родом перевозимого груза (его опасные производственные факторы), получить средства индивидуальной защиты, спецодежду и спецобувь. Прохождение инструктажа по охране труда фиксируется подписью моряка и лицом комсостава, производившим инструктаж, в журнале инструктажа или чеклисте. Важно с самого начала пребывания на судне четко соблюдать требования инструкции по охране труда, разработанные судовладельцем для рядовых членов экипажа.

Моряк обязан ознакомиться со своим расписанием по судовым тревогам и знать, где хранятся его личные спасательные средства, в какой шлюпке он должен покидать судно, пути экстренной эвакуации из каюты, со своего рабочего места. Также стоит уточнить фамилию, имя и номер телефона назначенного лица компании по «Международному кодексу по управлению безопасностью» (МКУБ).

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ТРАВМЫ

Если моряк получил производственную травму, об этом нужно сообщить непосредственному начальнику. В срок, установленный законом РФ (не более трех суток), травма подлежит расследованию судовой комиссией под руководством капитана. Травмированный или его доверенное лицо имеет право принять участие в работе комиссии. По результатам расследования моряку на руки выдается один экземпляр акта формы «Н1».

Травмированный на производстве моряк должен знать, что по бессрочному трудовому договору ему полагается пособие по временной нетрудоспособности на протяжении всего периода болезни до восстановления трудоспособности или установления инвалидности. По срочному договору пособие выплачивается течение 75 дней.

Размер пособия по временной нетрудоспособности рассчитывается из средней заработной платы в зависимости стажа работы: до 5 лет – 60% среднего заработка, свыше 5 до 8 лет –

80%, свыше 8 лет – 100%. Также Фонд социального страхования (ФСС) обязан оплачивать расходы по лечению.

Если на судне моряком получена тяжелая травма, и его госпитализировали в зарубежном порту, то при выписке из медицинского учреждения для репатриации необходимо получить документы: эпикриз, рентгеновские снимки, результаты анализов и т. п. Вернувшись к месту жительства, моряк продолжает курс лечения, получив больничный лист и известив судовладельца. После того, как курс лечения будет пройден, необходимо все документы предоставить в компанию работодателя.

СОЦИАЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ И ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ

ПОМНИТЕ, что в соответствии с законодательством вы имеете право на пенсионное страхование, обязательное медицинское страхование, обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний за счет средств работодателя.

Судовладельцы также обязаны страховать расходы на репатриацию членов экипажей принадлежащих им морских судов.

Судовладелец обязан проинформировать моряка о страховом обеспечении, которое он получит в случае оставления без помощи (расходы по репатриации, компенсация невыплаченной заработной платы и других выплат, причитающихся моряку согласно трудовому договору), а также в случае потери им трудоспособности и в случае смерти.

До заключения трудового договора уточните у работодателя вопрос о медицинском обслуживании, которое должно предоставляться на судне, а также на берегу в порту захода судна. Если характер, объем и периодичность мероприятий медицинского обслуживания не конкретизированы в трудовом договоре, то работодатель должен ознакомить вас с нормативным актом, в соответствии с которым они предоставляются. 



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВИТАЛИЙ КЛЮЕВ: «МЫ ЭТУ ПОРОЧНУЮ ПРАКТИКУ ПРЕКРАТИЛИ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРОХОЖДЕНИЕ ПРАКТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ ЛЕЖИТ НА РЕКТОРЕ»

СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ И ДИПЛОМИРОВАНИЯ МОРЯКОВ В РОССИИ ПРИВЕДЕНА В СООТВЕТСТВИЕ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ, В ЧАСТНОСТИ, КОНВЕНЦИЕЙ О ПОДГОТОВКЕ И ДИПЛОМИРОВАНИИ МОРЯКОВ И НЕСЕНИИ ВАХТЫ (ПДНВ) И КОДЕКСОМ ПДНВ, – УТВЕРЖДАЕТ ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА МИНТРАНСА ВИТАЛИЙ КЛЮЕВ В ИНТЕРВЬЮ ИАА «ПОРТНЬЮС».

– Минтрансом в этом направлении ведётся системная, планомерная работа с 2009 года. Мы утвердили Положение о дипломировании моряков, которое устанавливает требования к их подготовке на всех этапах; создали систему признания образовательных организаций на право подготовки моряков, которой занимается Министерство транспорта; сформировали требования к тренажёрной подготовке и механизм освидетельствования тренажёрных центров на право ведения конвенционной подготовки. И наконец, сейчас завершается работа по подготовке документа, который формализует требования к минимальному составу экипажей судов. Надеемся, что документ выйдет уже совсем скоро, – заявил Виталий Ключев.

Год назад Минтранс и Росморречфлот начали оптимизировать процесс выдачи дипломов морякам портовыми капитанами. Впервые новая система заработала

в Петербурге, где непосредственно на подачу документов уходит 15 минут. Затем в течение 10 дней моряку приходит SMS о готовности диплома, забрать его можно за четверть часа. Ранее этот процесс занимал два-три месяца.

Правда, это не относится к квалификационным испытаниям, поскольку они требуют больше времени: нужно пройти компьютерное тестирование и собеседование. Сделать это можно сразу после написания заявления – ни виртуальных или фактических очередей, предварительных записей нет. Подобным образом сегодня обустроены дипломные отделы всех служб капитанов морских портов в России.

Если подтверждено, что моряк на судне не занимался самообразованием, ему не нужно сдавать квалификационные испытания и проходить переподготовку при продлении дипломов в той же должности.

– Таким образом, мы рассчитываем к концу 2017 года завершить полный десятилетний цикл по созданию системы подготовки и дипломирования моряков и назначения на должности на судне, – сказал Ключев.

В целом представитель министерства высоко оценил систему морского образования в России. Согласно данным статистики, почти 90% выпускников морских вузов так или иначе остаются в профессии. Однако есть и недостатки, – считает чиновник:

– Это организация практической подготовки. Зачастую, прохождение практики отдавалось на откуп самих обучаемых. Им вручались направления, и они должны были сами разыскивать судоходную компанию и практиковаться там самостоятельно. Мы эту порочную практику прекратили – и се-

годня ответственность за прохождение практической подготовки обучаемого лежит на ректоре, на образовательной организации, которая обязана предоставить либо свои плавсредства, либо договоры с судоходными компаниями, обязывающие эти компании проводить практическую подготовку. Эти договоры мы проверяем не только на бумаге, а путем фактического взаимодействия с судоходными компаниями, которые подтверждают или не подтверждают действительное прохождение практики курсантами. К тому же неквалифицированная рабочая сила на судне тоже нужна, и не платя денег, либо платя «копейки» практиканту, они ее получают. Мы при этом требуем, чтобы после первого, максимум второго курса, обучаемый получал квалификацию матроса, моториста низшей должности, и тогда с этой должностью курсант сможет пойти на работу в штат на реальном судне.

Однако, насколько известно РПСМ, на самом деле не всё так гладко. Из-за большого количества студентов многим не удаётся пройти практику в полном объёме. Как отмечает председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня, судовладельцы средней руки невыгодно воспитывать будущих моряков с курсантской скамьи. Вот и получается, что на практику устраиваются наиболее подготовленные ребята. В итоге не все заканчивают обучение, набрав полный плавательский ценз. Это создаёт угрозу для России как для кузницы морских кадров.

Профсоюз неоднократно обращал внимание того же Минтранса на проблему, однако отклика среди чиновников не нашёл. 

«НА ПРАКТИКЕ НУЖНО ПРОЯВЛЯТЬ ИНИЦИАТИВУ»

ВОПРОС ПРОХОЖДЕНИЯ ПЛАВПРАКТИКИ ВСЕГДА ВОЛНОВАЛ СТУДЕНТОВ МОРСКИХ ВУЗОВ: СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ НЕОХОТНО БЕРУТ НЕОПЫТНЫХ КУРСАНТОВ НА СВОИ СУДА, А ПОТОМУ, ПОЛУЧИВ ШАНС, ЮНЫЕ МОРЯКИ СТАРАЮТСЯ КАК МОЖНО ЛУЧШЕ ПРОЯВИТЬ СЕБЯ ВО ВРЕМЯ РЕЙСА. НЕСКОЛЬКО СОВЕТОВ О ТОМ, КАК ЭТО СДЕЛАТЬ, БУДУЩИМ ВЫПУСКНИКАМ ДАЛ 3-Й ПОМОЩНИК КАПИТАНА НА СУДНЕ «ATLANTIC PROJECT II» СЕМЕН ЦИПИНЬО, КОТОРЫЙ САМ НЕ ТАК ДАВНО ОКОНЧИЛ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА ИМ. АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА:

— Как только я поступил в ГУМРФ, то сразу поставил для себя цель — по окончании вуза получить и учебный, и рабочий дипломы. С плавательной практикой мне очень помогли питерские компании «Бризе Шиппинг» и «Балтик Меркур», куда я направил свою анкету. В итоге мне удалось попасть на суда «BBC Kibo», «Baltic Mercur» и «Baltic Navigator». Там я получил ценный опыт и, что самое главное, набрал ценз, необходимый для получения диплома.

На судне никто за вами ходить не будет, поэтому во время практики нужно проявлять инициативу, не боясь задавать вопросы. Члены экипажа это оценят и всегда помогут, объяснят, покажут и расскажут. Вы и сами не заметите, как вольетесь в коллектив. Гораздо хуже, если вы станете делать заведомо не то, что от вас требуется.

Еще один совет — на первых курсах задуматься над серьезным изучением иностранных языков и развитием разговорных навыков. От них будет зависеть не только впечатление, которое сложится у наставников за время практики, но и дальнейший карьерный рост. Ведь бывает, если ты хорошо проявишь себя, будучи курсантом, компания может пригласить тебя на работу уже в качестве дипломированного специалиста.

Между тем представители морских учебных заведений признают, что проблемы с практикой все же существуют.

— Курсанты проходят плавпрактику, но не всегда в полном объеме, поскольку большая часть ребят идет на речные суда, где навигация имеет сезонный характер в формате прибрежного или канального плавания. В этой ситуации не все курсанты получают рабочий ди-

плом при выпуске, — рассказал директор Морского технического колледжа в Санкт-Петербурге Виктор Никитин.

— Не все судоходные компании готовы предоставить место для практиканта на своих судах. Оно и понятно — это сулит расходы, а у экипажа появляются дополнительные обязанности по подготовке и контролю курсантов на борту. Как правило, на практику устраиваются наиболее подготовленные курсанты, имеющие рабочие документы матроса и моториста.

Есть и еще одна причина, по которой некоторые судовладельцы не берут к себе потенциальных будущих работников.

— Многие компании опасаются вкладываться в своих будущих работников на стадии их обучения в морских вузах. «Зачем мне вкладывать в него? Тогда он станет умнее и лучше.

Пусть уж он будет чуть похуже, тогда он придет ко мне, и я его найму за меньшие деньги», — думают они. Получается такая своеобразная игра на понижение, — делится мнением директор института «Морская академия» ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Александр Горобцов. — Так делают, конечно, не все. Например, наши давние партнеры — компания Совкомфлот вкладывает в ребят и пользуется плодами своего труда через несколько лет, когда берет лучших выпускников себе на работу. 

**По материалам
БТО РПСМ**



Я РАБОТАЛ В МОЗАМБИКЕ

НА ДНЯХ НАС ПОСЕТИЛ РЫБАК. И КАК ВСЕГДА ИЗВЕЧНЫЙ ВОПРОС: КАК ЕМУ ПОЛУЧИТЬ СВОЮ ЗАРПЛАТУ. ВЫЯСНИЛОСЬ СЛЕДУЮЩЕЕ.

Рыбак работал на траулере «Атия» (IMO 8723749, флаг Мозамбик) шесть месяцев. Из начисленных тринадцати тысяч долларов в течение рейса выплатили только две. Остальной заработок пообещали выдать позже, а подтверждение — никем не заверенный «расчетный листок».

Такой бедолага оказался не один, целый экипаж вернулся без денег: уже на следующий день к нам явилось более десяти ропщущих и возмущенных рыбаков. Однако объединял их не общий рейс, а общее желание получить все свои деньги и наказать всех виновных одной и той же компании.

Примечательно то, что рыбаки работали на судах этой компании в разные периоды, некоторые ждали обещанной зарплаты целых пять лет! Тех же, кто ждал свою зарплату год или чуть меньше — всего трое. На наше удивление, чего же вы пять лет ждали, получили возмущенный ответ: «Так нам же обещали! Вот и ждали. В рейсы ходили, работали. Некогда этим было заниматься!»

На десять рыбаков контракт оказался только один, да и тот можно сказать, никакой. У всех имелся лишь никем не заверенный расчетный листок со схожими цифрами. И всё.

Рабовладелец честно платил авансы — за полгода по паре тысяч баксов на рыбака. С остальными деньгами ситуация выглядела грустно, вроде как: «Дружище, ты работал хорошо, но сейчас у нас проблемы, денег нет. Возьми пока расчетный листок с указанной задолженностью, в течение пяти месяцев мы с тобой рассчитаемся равными платежами».

Рыбак, конечно, сомневался, на что работодатель клятвенно заверял: «Что ты! Как можно: здесь же всё написано, вся сумма в десять тысяч долларов!» Рыбак соглашался.

В лице работодателя — небезызвестный г-н Рабиевский. Интересная получается ситуация: более десяти лет работники Пионерской Базы друг за другом идут работать к мистеру Рабиевскому. За бесплатно. При этом они платят за трудоустройство — немалые деньги. И только здесь, на берегу, находят друг друга и дорогу в профсоюз.

Сам собой возникает вопрос: почему они перед рейсом не узнают, во что лезут? Нет интернета? Не знают про профсоюз? Вряд ли. Во время разговора с рыбаками выяснилось, что они прекрасно знают, и как в ITF в Лондоне звонить, и как в службы портового государственного контроля обращаться, и даже, что такое «морское требование». Но из рейса в рейс наступают на одни и те же грабли.

Почему же так происходит?

Возможно, некоторым так легче. Не думать и просто верить, что, если поработаешь еще рейс, с тобой рассчита-

ются за предыдущий. Или, например, заплатив за трудоустройство, полагать, что можно обойтись и без контракта, ведь деньги за место под солнцем заплачены, и эта инвестиция непременно окупится. Однако на самом деле всё происходит иначе.

РПСМ не отвернулся от бедолаг, хотя, заметим, членами нашей организации они не являются. По факту их заявлений профсоюз направил обращение в посольство Республики Мозамбик в Москве. Однако перспективы развития этого дела далеко не оптимистичны, так как у рыбаков нет никаких документов, подтверждающих трудовые отношения с вышеупомянутым бизнесменом.

Профсоюз повторяет в каждом подобном случае: всегда узнавайте подробности своей будущей новой работы, не платите за трудоустройство и не идите в рейс без контракта!

И в завершение. Эта ситуация в очередной раз доказывает, что дыма без огня не бывает. Калининградской организации РПСМ ещё пятнадцать лет назад было известно, что происходит на креветководах господина Рабиевского. И информацию о деятельности этого

господина давали неоднократно. Поэтому делайте выводы, что проще: вступить в профсоюз или поработать полгода за еду. 

ВАДИМ МАМОНТОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КАЛИНИНГРАДСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ, ИНСПЕКТОР ITF В ПОРТУ КАЛИНИНГРАД: «ЭТА ИСТОРИЯ РАСТЯНУЛАСЬ НА ЦЕЛЫХ 15 ЛЕТ И, ПО ВСЕЙ ВЕРОЯТНОСТИ, У НЕЁ ТАКИ БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНИЕ. ОНА О ТОМ, КАК ВСЕ ЭТИ ГОДЫ СРЕДИ РАБОТНИКОВ ПИОНЕРСКОЙ БАЗЫ ОРУДУЕТ И ПРЕКРАСНО СЕБЯ ЧУВСТВУЕТ ПОДПОЛЬНЫЙ НАЕМ НА РАБОТУ. ЗА ЕДУ, КАК ГОВОРЯТ, «ЗА МИСКУ СУПА». СЧАСТЛИВЧИКИ, ПОПАВШИЕСЯ НА УДОЧКУ, ОТПРАВЛЯЮТСЯ НА КРЕВЕТКОЛОВАХ, ГОРДО НОСЯЩИЕ ФЛАГ РЕСПУБЛИКИ МОЗАМБИК».





ВИЧ-ИНФЕКЦИЯ – НЕ ПОВОД ДЛЯ ДИСКРИМИНАЦИИ

В ЭТОМ ГОДУ 1 ДЕКАБРЯ – ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ БОРЬБЫ СО СПИДОМ – ПРОХОДИЛ ПОД ДЕВИЗОМ «МОЕ ЗДОРОВЬЕ – МОЕ ПРАВО». КАМПАНИЯ БЫЛА РАЗВЕРНУТА В РАМКАХ ОБЪЕДИНЁННОЙ ПРОГРАММЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЁННЫХ НАЦИЙ ПО ВИЧ/СПИД (UNAIDS) И ПРИЗВАНА ОСВЕТИТЬ ПРОБЛЕМЫ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЮТСЯ НОСИТЕЛИ ВИРУСА ИММУНОДЕФИЦИТА ЧЕЛОВЕКА. ПО МНЕНИЮ ООН, АДЕКВАТНАЯ СИСТЕМА МЕДИЦИНСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ОТСУТСТВИЕ ДИСКРИМИНАЦИИ СО СТОРОНЫ НАСЕЛЕНИЯ, ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ЧАСТНЫХ СТРУКТУР – ВСЕ, ЧТО НУЖНО, ЧТОБЫ ЛЮДИ С ВИЧ-ПОЛОЖИТЕЛЬНЫМ СТАТУСОМ ПРОДОЛЖАЛИ ЖИТЬ ПОЛНОЙ ЖИЗНЬЮ И ДОСТИГАТЬ ПОСТАВЛЕННЫХ ЦЕЛЕЙ. НО, КАК ЭТО ЗАЧАСТУЮ БЫВАЕТ, НА ПРАКТИКЕ ВСЕ ВЫХОДИТ ПО-ДРУГОМУ.

В МОРЕ ВЫХОД ЗАПРЕЩЕН

24 июня 2017 года Правительство России утвердило перечень заболеваний, препятствующих работе на морских судах. Помимо болезней крови, психических расстройств и многого другого, в список попала и «болезнь, вызванная вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ)». Сам по себе ВИЧ – это диагноз, а не болезнь, а ВИЧ-инфицированный в общепринятом смысле еще не болен и является лишь носителем вируса. Поэтому чтобы понять, что именно подразумевается под определением, данным в перечне, необходимо обратиться к Международной классификации болезней 10-го пересмотра (МКБ-10), которая на сегодняшний день является общепринятой классификацией для кодирования медицинских диагнозов. Так, согласно МКБ-10 «болезнь, вызванная ВИЧ», включает в себя любые

злокачественные новообразования, инфекционные и паразитарные заболевания, другие уточненные болезни и состояния, проявившиеся на фоне вируса иммунодефицита человека. Получается, что даже кандидоз, который может развиваться у кого угодно вследствие употребления антибиотиков, вкупе с ВИЧ-положительным статусом закрывает моряку дорогу в рейс. В классификацию не входит только «бессимптомная инфекция, вызванная вирусом иммунодефицита человека». Врачи объясняют запрет на работу заботой об инфицированных, так как для получения необходимых медикаментов для антиретровирусной терапии (АРТ) нужно состоять на учете в специализированном медицинском учреждении и посещать врачей. Только при соблюдении этих условий лечение осуществляется за счет государства.

Между тем ВИЧ-инфицированные моряки, оставшись без права на работу по специальности, начинают искать

альтернативные выходы. Зачастую – не самые законные. Так, на форумах можно найти десятки сообщений от пользователей из России и стран СНГ, в которых подробно описываются способы провоза лекарств и прохождения медкомиссии: «Пришел-оплатил-забрал. Понятное дело, что не дешево. Мой муж ходит в рейс на 3-4 месяца. Терапию возит с запасом – на 6-7 месяцев. Просто всё пересыпаем в большие баночки от витаминов, за 4 контракта проблем не было», «За себя другого человека пошлите на сдачу крови и порядок. Остальных врачей сами пройдете. В процедурке на заборе крови паспорт не сличают 100%».

Так или иначе, как бы хорошо моряк не подготовился, риск быть «раскрытым» компанией-работодателем все равно остается высоким.

В Российском профсоюзе моряков (РПСМ) уверены, что вместо запретов на работу куда важнее наладить меха-

низ защиты трудовых и социальных прав ВИЧ-инфицированных работников флота, обеспечив их правом проводить необходимые мероприятия по поддержанию здоровья во время рейса. Этому мнению также придерживаются Международная организация труда (ILO) и Международная морская организация (IMO) – в их рекомендациях по медицинскому освидетельствованию плавсостава допускается возможность включать в экипажи моряков с ВИЧ-положительным статусом. Согласно тексту документов, они могут трудиться на судах по всему миру, если их состояние здоровья признано удовлетворительным и без прогнозируемых ухудшений.

По мнению некоторых экспертов, ВИЧ-позитивный моряк может обжаловать принятое постановление Правительства в Верховном суде с хорошей перспективой признать его незаконным. Подобная практика уже применялась в России, правда, работниками гражданской авиации. Основная проблема заключается в том, что в суд может обратиться лишь конкретный человек, которого этот акт затронул, или же прокурор соответствующего уровня.

ПОД ТЯЖЕСТЬЮ КЛЕЙМА

Помимо запретов, установленных на государственном уровне, ВИЧ-положительные моряки регулярно сталкиваются с осуждением, дискриминацией и боязнью со стороны коллег. Главная причина такого поведения – банальная нехватка знаний об инфекции и способах ее передачи. Несмотря на то, что на дворе уже XXI век, многие работники флота до сих пор уверены, что передать вирус можно путем совместного пользования бельём, посудой, туалетом, предметами гигиены и даже через объятия. Все эти утверждения в корне неверны. Заражение вирусом иммунодефицита человека может произойти только путем передачи одной из четырех биологических жидкостей организма человека: крови, спермы, вагинального секрета и грудного молока. Порой ВИЧ также обнаруживается в слюне, слезной жидкости и секрете потовых желез, но там его концентрации не хватает

для передачи другому человеку. Таким образом, «подцепить» вирус можно при незащищенном сексе, использовании нестерильных медицинских инструментов и инструментов, проникающих под кожу (при употреблении внутривенных наркотиков, нанесении татуировок, пирсинга и т. д.), переливании крови, от матери к ребенку во время беременности, родов и кормлении грудью.

Тех же моряков, кто более-менее знаком с этиологией вируса, пугает именно отсутствие информации о том, кто из членов экипажа инфицирован. «Если на борт приходит человек с заразным смертельным заболеванием, члены экипажа в праве об этом знать. В противном случае он становится потенциальным убийцей. Если я буду знать о положительном статусе одного из моряков, то, например, в случае инцидента, в котором у него откроется сильное кровотечение, для его остановки я либо обязательно надену перчатки, либо просто не буду оказывать помощь», – пишет один из участников морского форума. Даже в этом коротком сообщении прослеживается дискриминация, которая заставляет ВИЧ-положительных моряков «уходить в подполье» и тщательно скрывать свой статус. Ведь по логике вещей, если они никому о нем не расскажут, то и шансов получить помощь коллег в критической ситуации у них становится намного больше. К тому же многие, узнав о вирусе, клеймят инфицированных, на подсознательном уровне

относя их к маргиналам. Между тем ВИЧ-инфекция уже давно вышла из привычных групп риска, а в эпидемию активно вовлечено социально-благополучное население. Часто заражение происходит из-за врачебной ошибки: «Несколько лет тому назад я узнал о диагнозе. Заболел при переливании крови в больнице – я и ещё восемь человек. До этого учился, работал на речном флоте и очень хотел попасть на морское судно. Новость сильно меня подкосила, но я не сдался. Сейчас прохожу терапию и настолько здоров, что тесты толком не определяют, есть ли во мне вирус или нет. Но боюсь, если приду и в открытую заявлю работодателю или другим морякам о своем диагнозе, в море мне будет путь заказан – либо компания не пустит, либо коллеги начнут шарахаться, как от прокаженного».





В ОКРУЖЕНИИ МИФОВ

Последний опрос Международной федерации транспортных рабочих (МФТ) показал, что проблема распространения ВИЧ-инфекции остается одной из самых серьезных для судоходной отрасли. Ответы на него прислали 806 моряков, из них 46 – женщины. Среди респондентов было 615 офицеров и матросов из разных стран, включая Индию, Мадагаскар, Филиппины и Украину. Кроме того, участие в исследовании приняли более тридцати профсоюзов по всему миру. Они отмечали высокую озабоченность состоянием здоровья своих членов, доступностью медицинских услуг и связанными с этим вероятными рисками.

– Показатели ВИЧ-инфицирования у моряков обычно выше, чем у других слоев населения: они подолгу работают вдали от дома, им трудно получить медико-санитарную информацию и медицинскую помощь. Как правило, моряки менее осведомлены о том, как передается ВИЧ-инфекция и как избежать риска заражения, – говорит координатор глобальной программы МФТ по ВИЧ/СПИДу Азиф Алтаф.

Несмотря на тридцать лет просвещения, осуществляемого профсоюзами, медицинскими организациями и правительствами, пугающие мифы о ВИЧ/СПИДе продолжают существовать. Например, 41% респондентов из Филиппин полагают, что СПИД излечим; а в одной из стран-поставщиков морских кадров 46% верят в то, что вирус ВИЧ передается с едой и питьем.

Выявился также большой разброс мнений относительно использования

презервативов.

На Филиппинах 72% опрошенных верят в их эффективность, что верно. Тогда как, например, в Индии это мнение разделяли всего 17% респондентов. Многие респонденты все же признали необходимость использовать барьерные средства контрацепции в случае, если они не уверены, что партнер не инфицирован ВИЧ или другой инфекцией, передаваемой половым путем. Также выяснилось, что большинство работников флота получают информацию о ВИЧ в первую очередь из газет, журналов и телевидения, где она не всегда является достоверной.

ПРЕДУПРЕДИТЬ ЛЕГЧЕ, ЧЕМ ЛЕЧИТЬ

Основной способ уберечься от ВИЧ – знать о проблеме и предпринимать все возможные меры защиты, ответственно относиться к своему здоровью. Для этого Российский профсоюз моряков уже больше 9 лет работает с членами экипажей, информируя их о путях передачи ВИЧ-инфекции.

В свою очередь Международная федерация транспортных рабочих запустила специальное мобильное приложение для заботы о здоровье «ITF Wellbeing», которое заметно облегчило доступ к актуальным рекомендациям относительно ВИЧ и СПИДа. В программе содержатся основные факты о заболевании, симптомы и способы передачи/заражения, методы лечения и профилактики, развенчиваются

наиболее распространенные ложные представления о ВИЧ и СПИДе, а также даются контакты тех сетей, которые объединяют транспортников, живущих с ВИЧ-инфекцией. Пока что приложение доступно только в английском варианте, но в 2018 году будет переведено на несколько языков.

– В продолжительных рейсах очень важно обеспечить морякам простой доступ к правильным фактам и новейшей информации о здоровье и практических аспектах его охраны, – отмечают в МФТ. – Мы создали это приложение, потому что хотим помочь морякам сохранить собственное здоровье и здоровье своих родных. В этом вопросе главное – предоставить проверенную информацию и помочь сделать правильный выбор в пользу собственного здоровья.

В мире по-прежнему существует масса запретных тем, связанных с ВИЧ и СПИДом. В РПСМ уверены, что это молчание необходимо прервать и просвещать работников транспортной отрасли, чтобы их жизнь была счастливой и проходила без дискриминации, даже если они живут с этим диагнозом. Так, по данным ILO, своевременно начатое лечение позволяет прожить не менее 20-30 лет с момента выявления заболевания, продолжать плодотворную деятельность, создавать семьи и растить здоровых детей. 



КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ СУДНА – В РУКАХ МОРЯКОВ

С КАЖДЫМ ГОДОМ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ СТАНОВИТСЯ ВСЕ БОЛЕЕ ВАЖНЫМ ВОПРОСОМ ДЛЯ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ. ВОПРЕКИ РАСХОЖЕМУ МНЕНИЮ О ТОМ, ЧТО ПРЕДОТВРАТИТЬ ДИСТАНЦИОННЫЕ КИБЕРАТАКИ МОГУТ ЛИШЬ ПРОДВИНУТЫЕ АНТИВИРУСНЫЕ ПРОГРАММЫ, ЭКСПЕРТЫ УВЕРЕНЫ – ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ВСЕ ЖЕ ОСТАЕТСЯ ГЛАВНОЙ БРЕШЬЮ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ СОХРАННОСТИ ИТ-ТЕХНОЛОГИЙ ТЕПЛОХОДОВ, А ЦЕЛОСТНОСТЬ СУДОВЫХ СИСТЕМ НАЧИНАЕТСЯ С ВЫСОКОГО УРОВНЯ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ И ПОДГОТОВЛЕННОСТИ ЭКИПАЖЕЙ.

КРУПНЫЕ МИШЕНИ НИ К ЧЕМУ

Чтобы обеспечить кибербезопасность судна, и судовладельцам, и морякам стоит запомнить главное правило – в первую очередь преступники нацелены не на судовые системы, а на отдельных работников, которые зачастую оказываются самым слабым звеном в цепочке безопасности. Недавний опрос, проведенный компанией NSSGlobal, показал, что 84% плавсостава либо вовсе не проходили обучение по кибербезопасности, либо получали лишь поверхностные знания по этому вопросу.

Так, многие люди до сих пор не умеют распознавать в электронных письмах даже простые фишинговые схемы, что приводит к передаче персональной и корпоративной информации хакерам. К фишингу относятся кражи паролей, номеров кредитных карт и многого другого с помощью электронной почты или сообщений в социальных сетях. Зачастую хакеры представляются работодателем, представителем банка, провайдера и любых других организаций. Помимо выуживания данных, с помощью e-mail злоумышленники способны заразить гаджет вирусом, и тогда даже что-то

столь же простое, как зарядка смартфона с разъемом USB через терминал ECDIS может позволить преступникам получить доступ к системам судна.

Распознать почтовых мошенников бывает не просто, но возможно: всегда обращайте внимание на адрес отправителя, даже если в письме он правильно указал «свое» и ваше имя, обратился к вам в привычной форме. Наличие ошибок в тексте также сигнализирует о том, что скорее всего вы имеете дело с мошенником. Если злоумышленник представился кем-то из ваших знакомых – прежде чем отвечать на письмо, открывать ссылки и скачивать программы, постарайтесь связаться с этим человеком другим способом, чтобы уточнить, он ли находится по другую сторону монитора.

Порой хакерам даже не нужно сильно заморачиваться со взломом систем – моряки сами выкладывают нужную информацию о рейсах в социальные сети. Выставить фотографию у причала в Instagram с радостным комментарием о скором отплытии, добавить пост в Vkontakte, Twitter или Facebook с названием следующего порта захода – и у преступников есть все необходимые данные для организации нападения на теплоход. Понятно, что таким способом моряки стараются

поддерживать связь с близкими людьми, впустить их в свою повседневную жизнь, но ни в коем случае нельзя забывать, что все эти публикации могут просматривать не только родственники и друзья, но и совершенно незнакомые люди, в том числе и пираты.

СБИТЬСЯ С КУРСА – ПРОЩЕ ПРОСТОГО

Если злоумышленникам все же удалось заразить системы судна, скорее всего атаке подвергнутся навигационные технологии: последние достижения в этой области, призванные повысить эффективность эксплуатации судов, невольно создали «слабые места». Радары и другое оборудование опираются на GNSS (спутниковую систему навигации), с помощью которой портовые власти могут следить за морским трафиком, а судовые системы позиционирования с точностью до сантиметра определяют место постановки к причалу, облегчая тем самым процесс электронной навигации. Но эти инновации означают, что часть логистики полагается на данные спутника, которые являются уязвимыми для взлома.

Нередко изъятиями в электронной защите пользуются пираты – взломав навигационную систему, с помощью специальных устройств они могут сбить судно с маршрута и заманить его в ловушку. Такие атаки называются «спуфингом», когда программа успешно маскируется под другую путём фальсификации данных. Кроме того, злоумышленники могут добиться того, что их потенциальная жертва передаст спасателям или береговой охране ложное местоположение. Был случай, когда два патрульных катера ВМС США оказались захваченными в иранских водах после того, как им передали ложные координаты GNSS.

Так, в феврале 2017 года хакеры взяли под контроль навигационные системы контейнеровоза, направлявшегося с Кипра в Джибути. Для этого злоумышленникам потребовалось всего 10 часов. «Неожиданно капитан не смог выполнить маневр. IT-система судна была взломана», – рассказал один из тех, кто знаком с ситуацией, но предпочёл сохранить анонимность. Несмотря на ограниченность информации об этом инциденте, всё же удалось выяснить, что

хакерскую атаку предприняли пираты. Контроль над навигационной системой им был нужен для того, чтобы направить контейнеровоз туда, где они могли бы высадиться на него и взять в свои руки контроль над всем судном. Экипаж пытался восстановить систему, однако самостоятельно справиться не смог. Пришлось вызывать на борт IT-экспертов, которым потребовалось несколько часов, чтобы всё исправить. На судне была установлена программа, предназначенная для морской отрасли: она блокирует все исходящие извне атаки, которые пытаются оказать влияние на IT-системы. Инцидент стал «предостережением», демонстрирующим, что уже в ближайшем будущем с помощью хакерского взлома систем пираты смогут без особых проблем получать контроль над любым теплоходом, захватывать его, брать заложников и требовать выкуп.

СЛЕДОВАТЬ ПРОСТЫМ ПРАВИЛАМ

Решить проблему поможет специальная подготовка членов экипажей, которая даст им необходимые базовые знания о принципах работы антивирусной защиты, распространенных киберугрозах (таких как спуфинг или вредоносный спам) и многом другом. Обеспечить безопасность судна морякам помогут несколько простых правил:

- ✓ **НЕ ВЫСЫЛАЙТЕ** персональную информацию контактам, которых вы не знаете или в которых не уверены на 100%;
- ✓ **УСТАНОВИТЕ** разные и сложные пароли в программах, которые вы используете;
- ✓ **НЕ ОТКРЫВАЙТЕ** ссылки и не скачивайте программы, присланные вам незнакомыми адресатами;
- ✓ **СТАРАЙТЕСЬ НЕ ВЫКЛАДЫВАТЬ** информацию о местонахождении и дальнейшем пути следования в социальные сети;
- ✓ **НЕ ЗАРЯЖАЙТЕ** гаджеты с помощью головных компьютеров судна;
- ✓ **НЕ ЗАХОДИТЕ** на подозрительные сайты, способные внедрить вредоносное ПО в ваше устройство.

В дополнение ко всему можно установить особый порядок использования систем судна, так называемую «кибергигиену», способную защитить его от взлома.

Для этого членам экипажа необходимо:

- ✓ настроить надежный контроль доступа пользователей к системам и сети;
- ✓ регулярно создавать резервные копии систем и файлов;
- ✓ проверять дееспособность программ аварийного восстановления;
- ✓ регулярно обновлять антивирусное и программное обеспечение.

Важно, чтобы моряки понимали, какую природу носят электронные атаки, и что именно от моряков ожидается в вопросах обеспечения дополнительной безопасности судна.

ВОПРОС, ДОСТОЙНЫЙ МКУБ

Вопрос кибербезопасности на судах стал настолько актуальным, что Международная морская организация решила с 2021 года сделать его официальной частью Международного кодекса управления безопасностью (МКУБ), хотя уже сейчас действуют правила, требующие идентифицировать все риски нарушения систем безопасности и принимать меры.

Так, на встрече Комитета по морской безопасности Международной морской организации (IMO MSC) было решено настоятельно рекомендовать государствам флага и порта принять меры по обеспечению кибербезопасности «не позднее первой ежегодной верификации Документа о соответствии компании после 1 января 2021 года».

Многие делегаты собрания MSC обращали внимание на то, что киберугрозы уже включены в действующие обязательные требования МКУБ, предписывающие учитывать все выявленные для судоходства риски. Однако руководства ИМО, которые опубликуют в скором времени, будут носить рекомендательный, а не обязательный характер. Несмотря на установленный крайний срок для принятия мер – 2021 год, администрации сами смогут решать, как им управлять этими рисками. Руководящие принципы ИМО в значительной степени будут отражать рекомендации, разработанные правительствами, такими как Национальный институт технологических стандартов в США. Они в основном коснутся безопасности информационных систем непосредственно на судах, а значит, будут полезны и для моряков. 



АНАТОЛИЙ ЧИДЖАВАДЗЕ: «У ПОЛИТИКОВ СВОИ ДЕЛА, У НАРОДА – СВОИ. А МОРСКОЕ БРАТСТВО ВЕЧНО»

«УВАЖАЕМЫЙ ГОСПОДИН КОБЫЛКИН! ПО ПОРУЧЕНИЮ МОРЯКОВ ГРУЗИИ И СОТРУДНИКОВ БЫВШЕГО ГРУЗИНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА ПОЗВОЛЬТЕ ВЫРАЗИТЬ ВАМ И ВСЕЙ ВАШЕЙ КОМАНДЕ НАШУ СЕРДЕЧНУЮ БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА ПРОЯВЛЕННОЕ ВНИМАНИЕ К ПАМЯТИ НАШЕГО ЗНАМЕНИТОГО ЗЕМЛЯКА КАПИТАНА АНАТОЛИЯ КАЧАРАВА. УСТАНОВЛЕННЫЙ БЛАГОДАРЯ ВАШИМ УСИЛИЯМ БЮСТ КАПИТАНА ПОСЛУЖИТ НЕ ТОЛЬКО УВЕКОВЕЧИВАНИЮ ВКЛАДА ЛЕГЕНДАРНОГО ЭКИПАЖА ЛЕДОКОЛА «АЛЕКСАНДР СИБИРЯКОВ» В ВЕЛИКУЮ ПОБЕДУ, А ТАКЖЕ БУДЕТ ЖИВОЙ СТРАНИЦЕЙ НАШЕЙ ОБЩЕЙ ВЕЛИКОЙ ИСТОРИИ!!! ДА ЗДРАВСТВУЕТ ВЕЧНОЕ МОРСКОЕ БРАТСТВО!!!»

«НАС ОБСТРЕЛИВАЮТ»

Такое письмо написал председатель Профсоюза моряков Грузии Анатолий Чиджавадзе в адрес губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрия Кобылкина. А обновленный памятник капитану Анатолию Алексеевичу Качарава был

открыт в Батуми 31 августа у стен Батумского мореходного училища. Казалось бы, какое отношение имеет ямальский губернатор к Батуми и Профсоюзу моряков Грузии, а тем более к грузинскому капитану? Все просто, но для начала нужно немного вспомнить историю, которая, до определенного времени, была общей – и для Грузии, и для России.

... 25 августа 1942 года в Карском море встретились два судна: немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» и ледокольный пароход «Александр Сибиряков». «Адмирал» известен как самый успешный рейдер Кригсмарине, который орудовал в рамках операции «Вундерланд», нападая на союзнические конвои, следующие по Северному морскому пути и советские порты, нахо-

дящиеся в регионе. «Сибиряков» — как первое судно, совершившее сквозное плавание Северным морским путем за одну навигацию. У «Шеера» было задание атаковать порт Диксон, «Сибиряков» же шел из Диксона на Северную Землю с грузом для полярной станции, на борту находилось 104 человека. Капитаном советского ледокольного парохода был Анатолий Качарава.

Около часа дня сигнальщик на «Сибирякове» заметил дым неизвестного судна. Совершенно очевидно, что и на «Шеере» заметили «добычу». Но немцы намеревались не только уничтожить торговое судно, но прежде разузнать важную информацию. На немецком крейсере подняли американский флаг и сигналами передали ложное название судна. В ходе непродолжительного диалога, в котором с якобы «американского» корабля на русском языке спрашивали о ледовой обстановке в проливе Вилькицкого, капитан Качарава почувствовал опасность и принял решение следовать на полном ходу к острову Белуха, чтобы укрыть людей и груз. Была объявлена тревога: все бойцы заняли места у орудий, а в штаб ГУСМП дали радиogramму: «Встретили иностранный крейсер. Наблюдайте за нами». Ответ пришел незамедлительно: ни американских, ни японских военных кораблей в акватории Карского моря находиться не может.

На «Шеере» перестали притворяться, подняли немецкий военно-морской флаг и включили «глушитель» радиосигналов. Крейсер потребовал от советского капитана прекратить радиопередачи и лечь в дрейф, сделали предупредительный выстрел. Однако Качарава успел передать две радиogramмы: «Началась канонада, ждите», затем — «Нас обстреливают». «Александр Сибиряков» принял бой.

43 МИНУТЫ

Вооружение советского парохода не шло ни в какое сравнение с вооружением крейсера. «Сибиряков» имел на борту два 76-мм зенитных орудия, «Шеер» — шесть орудий калибра 283 мм, восемь орудий — 150 мм, шесть орудий — 105 мм, плюс малокалиберную зенитную артиллерию и два 533-мм четырёхтрубных торпедных аппарата.

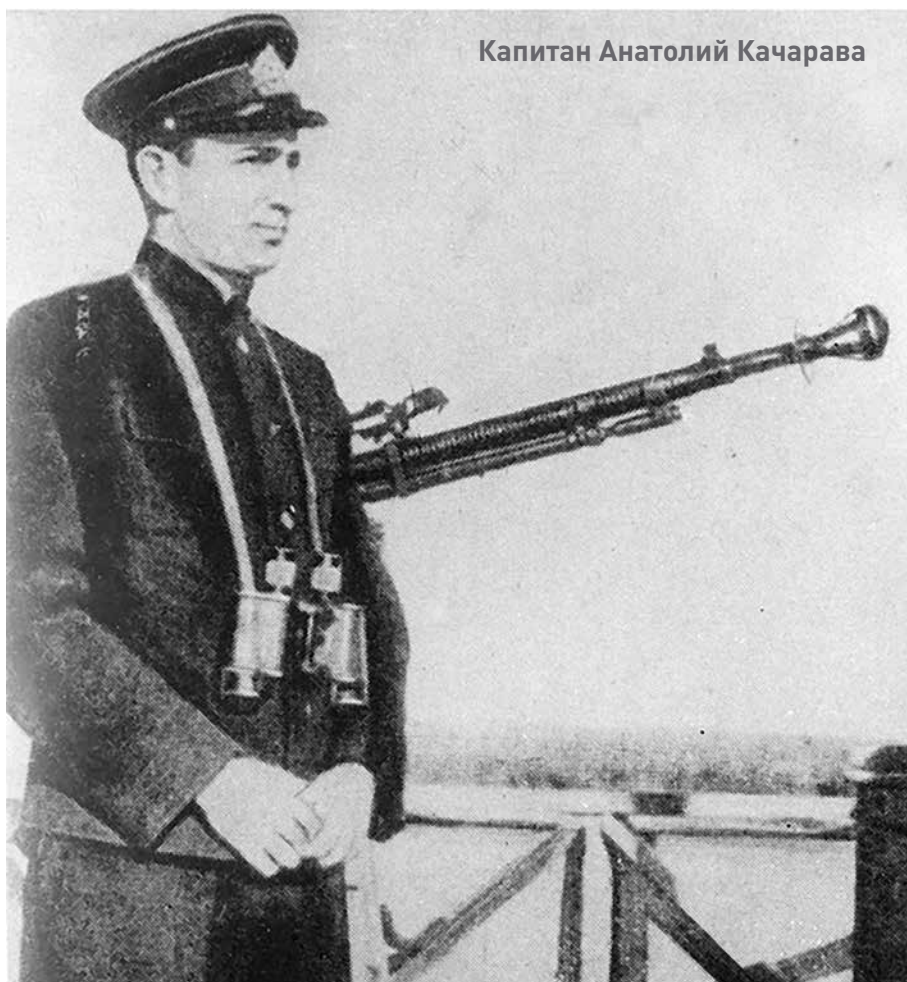
Залпы ледокола повредили на «Шеере» зенитные орудия, ранили орудийную прислугу. Крейсер же выдал шесть залпов: из почти трех десятков снарядов главного калибра четыре попали в цель. Никаких шансов у «Александра Сибирякова» не было. Первым же попаданием на «Сибирякове» повредило радиостанцию и систему телефонной связи. Вторым снарядом накрыло корму, мощным взрывом убило тридцать человек. Третий снаряд попал на носовую палубу, где взорвались бочки с бензином, начался пожар. Четвертый — угодил в ботдек и взорвался в котельном отделении, уничтожив левый паровой котёл. Ледокол полностью потерял ход и дал дифферент на нос. Капитан Анатолий Качарава был тяжело ранен, потерял много крови, но уцелевшая часть команды «Сибирякова» сдаваться не собиралась. Командование судном принял помполит. С аварийного радиопередатчика дали радиogramму: «Помполит приказал покинуть судно. Горим, прощайте. 14 ч 05 мин». По приказу комиссара старший механик открыл кингстоны.

Бой крейсера с ледоколом продолжался 43 минуты. Увидев, что «Александр Сибиряков» прекратил огонь,

немцы подошли ближе. Моряки с «Сибирякова» находились в двух шлюпках, одну из которых немцы потопили. К другой был выслан катер для добычи данных о караванах, ледовой обстановке, кодов и шифров. В шлюпке находились 28 человек, из которых больше половины, включая капитана, были взяты в плен. Оказавший сопротивление матрос был расстрелян на месте, а несколько человек отказались от эвакуации на немецкий крейсер и выпрыгнули за борт. Помполит и старший механик остались на судне и ушли вместе с ним. В 15 часов «Александр Сибиряков» затонул, не спустив флага. Но Диксон был уже предупрежден о предстоящем нападении, и успел подготовиться.

ПРОВЕРКА В ЛАГЕРЕ НКВД

Дальнейшая судьба капитана Качарова сложилась непросто. Вместе с выжившими из шлюпки капитан был отправлен в концлагерь Штуттгоф, но моряки пережили немецкий плен, и в марте 1945 года были освобождены советскими войсками, занявшими Польшу. Однако домой моряки не вернулись — капитана и других членов экипажа



Капитан Анатолий Качарава

из-за нахождения в плену направили для «проверки» в фильтрационный лагерь НКВД в Уфе. Тем не менее, командование ВМФ знало и помнило подвиг «сибиряковцев», и в сентябре 1945 года часть команды погибшего ледокольного парохода была награждена орденами и медалями, в том числе и капитан. Начальник Главсевморпути Иван Папанин в своем заключении написал: «Представление старшего лейтенанта Качарава А. А. награждению за героическое поведение в бою с линкором противника поддерживаю и считаю его достойным награждению Орденом «Красное Знамя». Некоторые источники пишут, что орден капитану вручал лично Сталин, и для этого Анатолия Алексеевича в срочном порядке вывезли из Уфы и предъявили вождю, но точных данных об этом, к сожалению, нет.

Как бы то ни было, вскоре после войны капитан вернулся в Мурманск, к своей работе, и продолжил водить суда в суровых северных широтах – «Илья Муромец», «Леваневский», «Байкал», «Тбилиси». В это время с ним познакомился Стэнли Александрович Курочкин, будущий известный балтийский капитан, а тогда – курсант судоводительского факультета первого послевоенного набора ленинградского Высшего Арктического морского училища имени адмирала С. О. Макарова, начавший свою морскую карьеру с лопаты кочегара на борту

ледокольного парохода «Леваневский». Стэнли Александрович два года работал под командованием капитана Качарава и до сих пор помнит каждый рейс. Так же хорошо Стэнли Александрович помнит, как пароходы, проходившие в месте боя «Сибирякова», давали гудки в честь погибших моряков, и традиция эта сохранялась долгое время. Вообще капитан Курочкин уверен, что Анатолий Качарава достоин самого высокого звания, например, Героя Советского Союза – раз вся его жизнь прошла в СССР – и долгое время переписывался по этому поводу с Администрацией Президента РФ. Но в 2012 году ему пришел окончательный, хотя и странноватый, отказ: отныне за «старые» заслуги советские звания не присваиваются, во времена новой России капитан подвигов не совершал.

Но это сейчас, а тогда, в 40-50-х годах уже прошлого века ни о каком «геройстве» речь не шла – нужно было просто работать, много работать. Анатолий Алексеевич трудился в Арктике до 1967 года: в это время в республиках СССР стали образовывать национальные пароходства, кадровый состав набирали из работающих специалистов. Радиogramму ММФ СССР о своем назначении на пост начальника Грузинского морского пароходства Анатолий Алексеевич получил, находясь в очередном рейсе на п/х «Тбилиси». Капитан Анатолий Качарава возглавлял ГМП

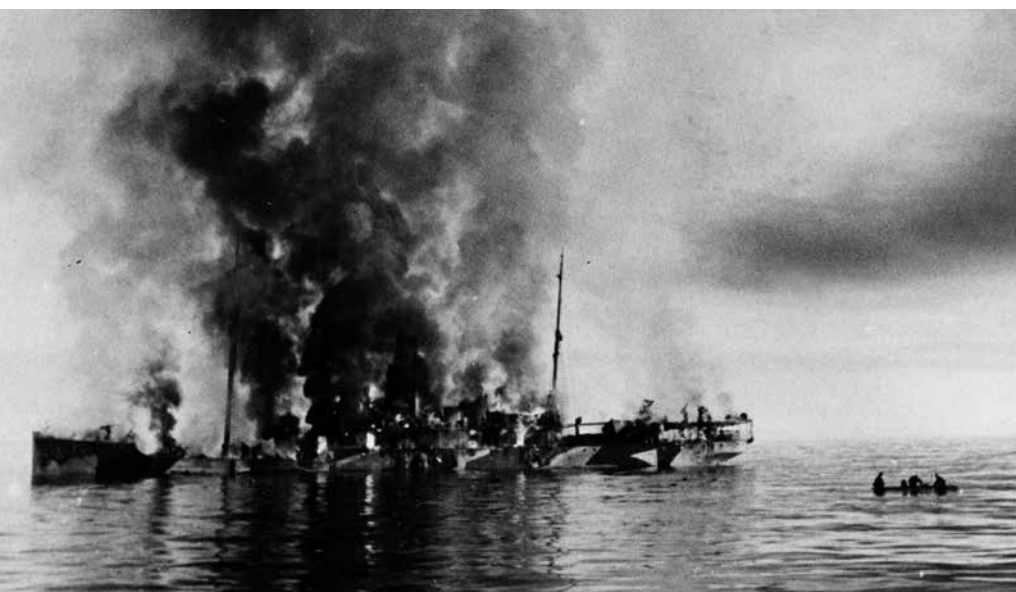
практически до конца своей жизни – до 1979 года, а в 1982 году Анатолий Алексеевич умер и был похоронен возле Батумского мореходного училища.

ВОШЕЛ В ИСТОРИЮ

Не знал капитан, да и не мог знать, что страна, на благо которой он трудился всю жизнь, вскоре исчезнет с политической карты, что Арктика, где прошли труднейшие годы, будет территорией одного государства, а родная Грузия – другого. Но кому же еще, как не капитанам морских судов, знать, что в море нет политики и нет национальностей, но есть уважение к труду, мужеству и силе духа. И совершенные подвиги помнятся людьми сквозь годы, границы и расстояния. Так и с «Александром Сибиряковым» – его героический бой с «Адмиралом Шером» вошел в историю, точка в которой была поставлена совсем недавно, спустя три четверти века.

Несколько лет назад под патронажем губернатора ЯНАО был запущен проект «Карские экспедиции», целью которого стал поиск в регионе затонувших во время Великой Отечественной войны судов. Так, осенью 2014 года, благодаря участию в экспедиции специалистов санкт-петербургской компании «Фертоинг», специализирующейся на комплексных морских изысканиях, в Карском море были обнаружены останки «Александра Сибирякова» и, таким образом, установлены точные координаты места гибели судна. Судовой колокол легендарного парохода передан в музей ледокола «Красин».

Как рассказал председатель Профсоюза моряков Грузии Анатолий Чиджавадзе, главным идеологом проекта является краевед из Салехарда, член Русского географического общества и руководитель поискового комитета Сергей Шулинин, организовавший реставрацию захоронения и установление на могиле бюста легендарного капитана, за что потомки великого капитана и вся морская общественность Грузии выражают благодарность всем участникам «Карской экспедиции». Как говорит Анатолий Чиджавадзе, у политиков свои дела, у народа – свои. А морское братство – вечно. 



Гибель «Сибирякова», фото из немецких военных архивов (www.allwars.com)



Валентин Алекумов

ЧУДОТВОРНОЕ ЛЕКАРСТВО

Летние денечки на море Азовском — благодатная пора работы нашего землекарава. Героически трудится экипаж «Карлуши» на прокладке подводного канала. Сильно важничают в эту пору багера-путейцы. Здрава свои носы чуть не выше корабельной трубы, посматривая свысока на морячков с кораблей-торгашей. При случае даже похваляются: «Что бы вы, ребятки, без нас со своими полупустыми посудинами делали? Одни убытки своим судоходным компаниям приносите. А нагрузи вас по ватерлинию — с места не сдвинетесь, напрочь усевшись своим килем на донышко родного Азовья. В пояс нам, путейцам, должны кланяться, слезно прося углубить фарватер судоходный к своему там Мариуполю или Таганрогу!»

В общем, польза от труда экипажей тех земснарядов обществу великая. Потому и вкалывают летними деньками морячки-путейцы за будь здоров, не покладая сил...

Знойный полдень. Редкий ветерок развивает волну, чаще на поверхности азовской водицы тишь да благодать. Подойдет к борту земснаряда самоотвозная шаландочка, навалит в ее грунтовой трюм под завязку донной землицы-жижицы, бежит та посудинка к положенному ей месту в море Азовском для отвала добытой пульпы. Мы же стоим на якорях, ожидая очередного подхода шаланды.

Судовые механики, как и их механизмы, отдыхают. И мы, надпалубный экипаж «Карлуши», — так ласково именуем свою старушку-землечерпалку «Карл Маркс» — тоже передышку имеем. Собрались на корме судна,

наслаждаемся приятными вечерними сумерками. Кто на корточках, кто разлегся прямо на палубном настиле. И, конечно, ведем традиционную «канитель морской травли», вспоминая курьезные случаи из своей родной путейской жизни.

— Эх, братцы, я вам сейчас поведаю одну «медицинскую» историю, — говорит ветеран технического флота Володька Кукуев. — Сущую правду говорю, без трепа...

Докопался однажды наш черпанок под соленой азовской водицей до пластов с сероводородной смесью. А сведущий флотский народец и говорит, мол, это самая что ни на есть редкая целебная грязь. Ею даже лечат те болячки, которые неподвластны хитростным медицинским препаратам.

Целебная она-то может и целебная, но когда ее слишком много, то для человека это сущая беда. От невыносимого сероводородного запаха, вырывающегося из грунтового трюма, даже мухи на лету дохнут.

Нюхали, понимаете, нюхали мы то прелестное создание природы-матушки да и наконец сильно возмутились: «На нефтевозах, да химовозах за меньшую керосиновую вонь и то «гробовые» морякам платят, а у нас вон какая загаженная атмосфера, вон какой «вонючкой» круглые сутки дышим, нутро свое поганим! Не желаем этим воздухом, вредным для организма, бесплатно наслаждаться!»

Настояли-таки на своем, чтобы специальная комиссия определила точный состав данной грязи и дала экспертное заключение, что экипажу «черпака» положена надбавка к зарплате за вредность.

В общем, после бурного многочасового общесудового собрания проложил наш капитан — главный землерой курс к славному порту Темрюк.

Ошвартовались к причалу. Стоим в ожидании той самой комиссии. Накануне ее прибытия у одного из наших матросов был день рождения. Круглая дата в жизни парня. Ну, конечно, вечером после работы мы хорошенько отметили то событие: негоже рушить старинные флотские традиции! Правда, отметили в должной мере, не в ущерб своему здоровью и строгим корабельным инструкциям.

Винцом мы на время перебили тошнотворную ауру вокруг себя, но на похмелье матросики застонали: башка трещит, вонища неимоверная, денег нет, на берег капитан никого не пускает.

Наконец-то дождались той самой медицинской экспертной комиссии. Возникла она на борту земснаряда, чтобы обследовать все как следует, взяв пробу из грунтового трюма вонючей донной пульпы. Хотя и наш кормчий вдыхает ту же подводную гадость, но стоически держится, как и положено командиру. Требовательно, но этак ласково наставляет экипаж:

— Вы же у меня стойкие и мужественные ребятки, а потому крепитесь. А чтобы чего нехорошего у вас не случилось в организме, старайтесь через раз вдыхать эту редкую подводную экзотику. Я же, морячки, пока в своем кубрике с врачами уединюсь, а потом уж вы лично эскулапам выскажете свои претензии по состоянию здоровья и окружающей зловонной экологии.

Вскоре «местная разведка» доложила нам, что мастер угощает медиков ликеро-водочной заначкой. От этого сообщения у нас на душе еще муторнее стало. В невыносимой тоске, братцы, вышел я на палубу, оперся мозолистыми матросскими ручками о фальшборт, понуро взираю на причал. В тяжелой головушке поэтические строчки вертятся, как взгляну на заветный продуктовый магазин, что расположился напротив нас за портовским забором: «Чому я нэ сокил, чому нэ лэтаю»? Но тут меня с берега окликает местный древнего обличия казачок:

— Слухай, матросык, а твоя дуже пахучая грязючка, шо вы из водыцы солэной копетэ, цэлэбна?

Настроение же у меня было не для «медицинского» разговора, потому буркнул дедуле в ответ:

— Может, старина, кого эта грязь и лечит, а кому она хуже пургена.

— Да ты шо, служивый? — сильно заволновался дедок. — А можно у тэбэ жмэню той грязючки купить? Богом молю, уважь, мылок, Сидора Тимофеича!

И тут меня, морячки, словно свыше осенило. Заметив поодаль на причале милиционера, ответил дедуле:

— Видел, батя, сколько врачей понахлынуло? Вон и стражу к нам приставили. Мы эту редкую грязь везем по строгому наказу из Москвы: в кремлевской больнице ею министры свои старые болячки лечить будут.

— Ты шо, матросык? — сильно заволновался дедок, услышав мою «кремлевскую рекламу». Оглянувшись на милиционера, махнул небрежно рукой: — да ты, милоч, нэ бойсь. То Фэдько, наш он чоловік. Да и лэкарство я вынэсу тайком. Ты тилько, служивый, мэни продай хоть одну цыбарку той грязюкы. Ублажи мою душеньку. Подлый радыкулыт вконец замучив, а у мэй старухы ноги прямо ноють!

Денег я, конечно, брать не стал. Сторговался с казачком: мол, за «цыбарку» очень полезной грязи тащи мне бутылку первача и низку сушеной тарани.

Затрусил радостно клиент по причалу в свое подворье, а вскоре я уже держал в руках драгоценную литровую «спасительную» емкость с мутно-белесой жидкостью. И о друзьях-бедолагах не забыл. Но ведь я не Господь, что пятью хлебами всех накормил: страждущие головушки одной емкостью не вылечишь.

Но выручил дедок, появившись у борта шаланды уже со своим родственничком. Соблюдая полнейшую конспирацию, зыкая по сторонам, шепотом просит Сидор Тимофеевич продать еще чуток целебного лекарства и для своего напарника, мол, «проклятый рыматизм и его скрутив».

Минуту-другую подумав, скорчив опасливо физиономию, согласился я на реализацию. Вскоре мои клиенты уже семенили по причалу с ведрами и «натурной оплатой».

Однако не прошло и часа, как мой Сидор Тимофеевич, клятвенно обещавший «гробовую тайну бартера», нарушил обещание: у трапа шаланды выстроилась длинная очередь.

Поняв, что самому мне не справится с оперативным обслуживанием многочисленной клиентуры, привлек я себе на помощь пару коллег-матросиков. Торговля пошла вовсю. Подавляющее число клиентов — старушечки преклонного возраста. Но были и помоложе. Видимо, перекупщики «ходового товара». Одна из них, бойкая краснощекая бабенка, оказавшись в хвосте очередников, визгливо заголосила:

— Чур меня, бабоньки! Совесть поимейте! Пусть морячок выдает в одни руки не больше двух ведер товара!

Мои же «подсобные рабочие», вывалив песок из противопожарного ящика на палубу, радостно скалясь, с успехом набивали его бутылками с первачом, тиская в объемистый мешок низки сушеной тарани.

Тут на палубе, завершив положенные формальности, появилась и медицинская комиссия во главе с нашим капитаном. Уставился недоуменный кормчий на ажиотажную толпу у борта своего корабля и на матросиков, энергично черпающих из трюма донную азовскую пульпу, наполняя ею ведра очередников. Рывкнул зычно наш славный Владимир Николаевич:

— А ну, немедленно прекратить кабак! — это было его любимое словечко, практикуемое в случаях грубого отклонения от строгих корабельных правил и инструкций.

Моя же клиентура быстрехонько ретировалась от борта шаланды: сказался инструктаж Сидора Тимофеевича, запугавшего бабуть «глубочайшей конспирацией» сделки.

Владимир Николаевич, проводив медиков на берег, здорово наорал на меня за авантюрную выходку, пригрозив списать с шаланды. Но потом все обошлось.

Но что удивительное, братцы! Как выяснилось позднее, в той нашей «вонючей грязючке», видимо, что-то было действительно целебное. Когда через пару месяцев наша шаланда ошвартовалась в Темрюке, меня навещил Сидор Тимофеевич — тот самый дедуля-клиент, что взбудоражил своей рекламой «редкой целебной грязи» местное припортовое население.

Сунув мне в руки завернутую в чистую тряпицу емкость, он изрек:

— Нэ откажись, мылок, прынять дар. От чистого сэрдца, сам готовивый казацкий коньячок. «Тры гычкы» вын у нас прозывается. Поклон тоби зэмной, матросык, за то, шо ты нас с бабкой выручив! Унялась та пакостна болячка, здорово твое лэкарство подмогло. Ты уж, мылок, следующий раз мэни ишо одну цыбарочку той грязюкы прывызи...

Вот и гадай, братцы, после этого кому верить — медицине или моему дремучему дедуле-казачку? 



АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

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

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

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

**«МУРМАНСКИЙ
ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»**
Территориальная профсоюзная
организация
Председатель профсоюза
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
СУХОРИКОВ Юрий Юрьевич
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10/2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 714-95-65
E-mail: petersburg@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург,
а/я 210

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

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

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

Председатель
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
**Первый заместитель
председателя**
КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич
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,
корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

региональная организация
Председатель Совета
КРАСНОШТАН 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. 6А, стр. 1,
4-й этаж
Тел.: (495) 229-91-19
факс: (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru
Почтовый адрес: 125315,
г. Москва, а/я 61

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

 Главная

 О нас

 Членские
организации

 Профсоюзная
сторона РТК



В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



**ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

www.fprmt.ru



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

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

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

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Сухоруков Юрий Юрьевич

ИНФОРМИРОВАТЬ И ЗАЩИЩАТЬ

WWW.SUR.RU

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЕКОВ
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.

27.11 «Фёдор 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
23.11 Моряк прожил год на брошенном судне
23.11 Полгода работы «за еду»
22.11 Приложение поможет выиграть iPad
22.11 «Море...»
22.11

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЕКОВ
АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)
IVANOV IVAN
0000 0002 4567 8910
ЭЛЕКТРОННЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СЛЕНГ

VIII съезд РПСМ

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ
Задай свой вопрос!

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РПСМ

