

# Морской

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

профсоюзный

# Вестник

WWW.SUR.RU | № 4 (97) 2014



**43-Й КОНГРЕСС МФТ**  
ОТ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА –  
К ГЛОБАЛЬНОЙ СОЛИДАРНОСТИ

**НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ**  
ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА  
ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ПО ЗАРПЛАТЕ –  
НЕ МИФ, А РЕАЛЬНОСТЬ

**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ**  
НЕСЧАСТЛИВАЯ СЕРИЯ  
«ШОСТАКОВИЧА»

наш сайт  
**WWW.SUR.RU**



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –  
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ  
**МОРЯК**



Фото на обложке: Делегат 43-го конгресса МФТ ставит подпись в защиту профсоюзных прав. София, Болгария

**ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

**Редакционная коллегия:**

**Павлов И. Н.**,  
председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта  
**Сухоруков Ю. Ю.**,  
председатель Российского профессионального союза моряков  
**Бодня А. М.**,  
заместитель председателя РПСМ, председатель Совета Балтийской территориальной организации РПСМ  
**Фишов С. А.**,  
координатор Международной федерации транспортников в России  
**Сиротюк В. М.**,  
председатель ЦС Российского профсоюза работников морского транспорта  
**Козаренко В. В.**,  
председатель Российского профсоюза докеров  
**Кабанов В. А.**,  
председатель Межрегионального профсоюза лоцманов  
**Кудишкин В. А.**,  
председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

**Редакция:**

Главный редактор  
**Ирина Устюменко**

**Информация**

Наталья Субаева, Ольга Лукина

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

**Дизайн, верстка**

Виктория Иванютина

При перепечатке опубликованных материалов ссылка на журнал «Морской профсоюзный вестник» обязательна.

**Адрес редакции:**

198035, Санкт-Петербург, Двинская ул., д. 10, корп. 2, 7 эт.  
Тел.: 718 63 82, 714 95 02  
Тел./факс: 718 63 82  
E-mail: bulletin@sur.ru

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство ПИ № 77-12041 от 11.03.2002.

Тираж 3000 экземпляров.  
Распространяется бесплатно.

**КТМС-2006  
MLC-2006**

4 Судовладельцы будут выполнять обязательства

**ПРОФСОЮЗНЫЕ ВОЙНЫ  
TRADE UNION WAR**

8 – 9 Разделяй и властвуй?

**43-Й КОНГРЕСС МФТ  
ITF 43RD CONGRESS**

9 – 13 От глобального кризиса – к глобальной солидарности

**ПЕНСИОНЕРЫ  
PENSIONERS**

15 – 18 Пришла пора прощаться

**ЛИЦА РПСМ  
SUR FACES**

19– 21 Ольга Ананьина:  
«Не бойтесь бороться за свои права»

Председатель РПСМ  
Ю. Сухоруков,  
43-й конгресс МФТ



**ФОТОКОНКУРС  
PHOTO CONTEST**

24 – 25 По морям, по волнам.  
Фотография с биографией

**НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ  
ACTIONS WEEK**

**АДРЕСНАЯ КНИГА  
ADDRESS BOOK**



Задержание судна из-за долгов по зарплате – не миф, а реальность

стр. 26-30

# СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

**На ежегодной Международной конференции труда, проходившей 11 июня 2014 года, одобрены поправки, касающиеся выполнения судовладельцами обязательств по репатриации и выплате компенсаций морякам, пострадавшим от несчастных случаев. «За» дополнения проголосовали 443 государства, ратифицировавших конвенцию, один голос – «против», 26 стран от голосования воздержались.**

**П**оправки будут внесены в Сводную конвенцию МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) спустя 2 года, ответственные для передачи обоснованных возражений по поводу этих изменений. Если ни одно из государств не станет оспаривать дополнения, они будут утверждены на очередном заседании административного совета МОТ, после чего вступят в силу для всех стран, ратифицировавших КТМС.

Напомним, поправки были разработаны совместной рабочей группой Международной организации труда

(МОТ) и Международной морской организацией (ИМО), в апреле приняты специальным трехсторонним комитетом МОТ, когда «за» поправки также была отдана большая часть голосов.

В соответствии с этими поправками моряк признается оставленным без средств к существованию, если судовладелец не в состоянии нести расходы на репатриацию или оставляет экипаж без необходимой поддержки в порту, или в одностороннем порядке разрывает трудовые отношения с моряком. Вносимые изменения должны обеспечить гарантированное выполнение судовладельцами обязательств по репатриации и выплате компенсаций морякам, пострадавшим от несчастных случаев.

Суда под национальным флагом должны будут иметь на борту свидетельства, подтверждающие финансовое обеспечение указанных обязательств. Это либо страховка, либо государственное социальное страхование, либо банковская гарантия. В Российской Федерации страхование работников от несчастных случаев и профессиональных заболеваний обеспечивает Фонд социального страхования РФ (ФСС РФ), в который работодатели отчисляют соответствующие взносы.

Государства, ратифицировавшие КТМС, будут требовать выполнения этого условия.

Копии свидетельств, подтверждающие финансовое обеспечение, в том числе обязательно на английском языке, должны быть размещены на судах на видном месте, чтобы каждый моряк мог ознакомиться с их содержанием.

Помощь, обеспечиваемая системой финансовых гарантий репа-

триации, должна быть достаточной, чтобы покрыть не только проезд моряка домой, но при необходимости проживание, питание, медицинскую помощь, одежду и любые другие разумные расходы моряков, оставленных без средств к существованию. Более того, в случае задолженности по заработной плате, она должна быть выплачена за счет финансовых гарантий, но за период не более 4 месяцев.

В поправках также предусмотрено, что моряки должны получать уведомление в случае, если финансовое обеспечение судовладельца должно быть аннулировано или не подлежит продлению.

Как отмечают в Российском профессиональном союзе моряков, внесение этих поправок – начало борьбы против судовладельцев, бросающих экипажи на произвол судьбы. По данным МОТ, в марте 2014 года насчитывалось 159 торговых судов, оставленных судовладельцами. Моряки на таких судах подолгу сидят без заработной платы и не имеют возможности вернуться домой, поскольку судоходная компания не может обеспечить работу судна.

«Уверен, что вступление в силу принятых поправок даст нам больше возможностей для защиты моряков и их семей от действий недобросовестных судовладельцев, позволит свести к минимуму случаи оставления моряков без средств к существованию в иностранном порту или в результате несчастного случая», – говорит первый заместитель председателя Российского профессионального союза моряков Игорь Васильевич Ковальчук. 

## Почетный работник транспорта России

**Председатель Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков награжден нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».**

Церемония вручения прошла 4 июля 2014 года в Москве в рамках ряда мероприятий по случаю празднования Дня работников морского и речного флота. Ее провел заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский. За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на морском и внутреннем водном транспорте приказом Министерства транспорта РФ различных знаков, медалей, грамот и благодарностей были удостоены около 40 человек, в том числе руководитель РПСМ.

Юрий Сухоруков был избран председателем Российского профсоюза моряков в ноябре 2011 года. Под его руководством РПСМ вышел на новый уровень: профсоюз принимает самое активное участие в реализации международных стандартов в судоходстве. Это касается и повышения заработной платы плавсостава, и сохранения рабочих мест, и обеспечения безопасных условий труда. Особый фронт работы – поддержание имиджа независимого и сильного профсоюза, ведение конструктивного диалога с социальными партнерами, представителями

государственной власти и международными организациями, расширение сферы влияния РПСМ.


## Укрепление социальных гарантий

**Российская трехсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений одобрила законопроект «О ратификации Конвенции об обеспечении в связи с несчастным случаем на производстве и профессиональным заболеванием». Об этом сообщает Федеральная служба по труду и занятости.**

Речь идет о Конвенции МОТ № 121 1964 года «О пособиях в случаях производственного травматизма», вступившей в силу 28 июля 1967 года. И хотя документ действует более 40 лет, основные статьи конвенции не потеряли актуальность и в настоящее время. Ее ратификация для современной России скорее носит формальный характер, так как в российском законодательстве уже есть законы, отвечающие требованиям конвенции 121, а не-

которые из них содержат опережающие по своему значению ключевые статьи вышеупомянутого документа. В качестве примера можно привести Федеральный закон № 125 «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» от 24.07.1998 года, статью Трудового кодекса РФ 227-231, а также ратифицированную два года назад Сводную конвенцию МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве.

Принятый Федеральный закон № 426 о специальной оценке условий труда также способствует более объективной аттестации, и, как следствие, более дифференцированному подходу в определении вредных или опасных производственных факторов, что позволит снизить производственный травматизм и профзаболевания. Более того, в ряде случаев объемы возмещений, предусмотренные российскими законами, даже превышают аналогичные, закрепленные в конвенции.

Так что ратификация не повлечет за собой острой необходимости внесения изменений в действующие на территории нашей страны нормативные акты. В то же время подписание конвенции поспособствует укреплению уже существующих в России социальных гарантий на современном уровне и поможет процессу интеграции нашей страны в мировое сообщество. 



# РАЗДЕЛЯЙ И ВЛАСТВУЙ?



**Политологи до сих пор спорят, был ли придуман этот гениальный принцип римскими сенаторами или возник позже, но подобный способ управления обществом до сих пор актуален и успешно используется. Как известно, эффективное использование этой техники позволяет небольшими силами по отдельности управлять теми, кто вместе имеет большую силу. Ну, или имели бы большую силу, если бы смогли объединяться. Нечто подобное сейчас происходит в Санкт-Петербургском морском порту применительно к взаимоотношениям между администрацией порта и действующими на его территории профсоюзными организациями. Инструментом разделения пользуется, естественно, администрация, причем с ювелирным мастерством. Сейчас на территории порта работают четыре профсоюзных организации, и, по крайней мере, три из них попытались сравнить друг с другом. Камнем преткновения, как обычно в этих случаях, выступает коллективный договор и особенно его зарплатная часть. Основная рабочая сила порта – это докеры, поэтому вполне логично, что они же и являются самой заинтересованной стороной в переговорах с работодателем, а их-то как раз и пытаются отодвинуть. Хотя начиналось все очень даже неплохо.**

## ПЕРЕГОВОРЫ ВЕЛИ ДОКЕРЫ

**К**огда в 2011 году произошло объединение нескольких стивидорных компаний с ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», и докеры получили в качестве работодателя новое юридическое лицо, профсоюз докеров и администрация порта договорились, что существующий коллективный договор будет продолжать действовать и дальше, а детали, касающиеся заработной платы, нашли свое отражение в дополнительных соглашениях к трудовому договору, подписанных с работниками. На тот момент на предприятии из 1800 человек членами профсоюзных организаций были чуть больше 700 работников. При этом профсоюзная организация докеров объединяла 650 человек, а оставшиеся сознательные граждане согласно своим специальностям приблизительно поровну распределились между Профсоюзом работников водного транспорта (ПРВТ) и профсоюзом портовых рабочих. Так что переговоры с работодателем вели докеры – ведь вопрос о новом коллективном договоре так и остался открытым.

К весне 2012 года ситуация изменилась – работодатель попросил у докерского профсоюза подтвердить свои полномочия. К июню докеры созвали конференцию трудового коллектива и получили от него карт-бланш на ведение переговоров и разработку нового коллективного договора, который вскоре был готов и в принципе разногласий не вызывал кроме, как можно догадаться, зарплатной части. Долго ли коротко ли, но в 2013 году эти разногласия вылились в отказ работодателя провести индексацию заработной платы, несмотря на изданные им самим локальные нормативные акты. Вместо этого без согласования с профсоюзом работодатель ввел так называемую индексационную надбавку в размере 723 рублей.

## ПРОКУРАТУРА ПРОМОЛЧАЛА

Профсоюз докеров это решение администрации оспорил в прокуратуре и Государственной инспекции труда – к жалобе были приложены больше

500 личных заявлений от работников, оскорбленных нарушением их трудовых прав. Но инспекция труда ответила, что нарушений со стороны работодателя не видит, а прокуратура и вовсе промолчала. Тогда докеры переправили жалобу в Москву и получили ответ, что их дело находится на личном контроле одного из руководителей Роструда. Процесс контроля, очевидно, не закончился, так как докеры до сих пор никакого решения из Москвы не получили.

Между тем ПРВТ дал устное согласие на создание единого представительного органа (ЕПОР), потом вдруг передумал и обжаловал в суде полномочия Российского профсоюза докеров (РПД) представлять интересы всех работников порта, полученные на конференции. Только в мае в этом спорном вопросе была поставлена точка, когда суд в удовлетворении иска отказал.

К 2014 году предприятие приходит с тем, что новый коллективный договор все еще не подписан. Более того, администрация успокаивает всех тем, что к марту разработает и представит новое положение об оплате докерского труда. Представлено оно было не к марту, а к июню, а когда было обнародовано, то выяснилось, что работодатель предлагает полную смену системы оплаты труда и переход с повременной оплаты на сдельную. При этом такие формулировки, как премии, надбавки за выслугу лет и прочие бонусы в ней отсутствуют и якобы заложены заранее в ставки оплаты – в лучших традициях тактики ведения коллективных переговоров. Любопытно при этом, что когда администрация проводила «презентацию» новой зарплатной системы среди народа, на проходной порта внезапно сломались турникеты, и профсоюзные лидеры докеров попали на это представление с большим опозданием.

## КТО ТАКОЙ «ПОРТОВИК»?

Но еще любопытнее тот факт, что накануне, в мае, среди работников порта начался сбор заявлений о вступлении в некий профсоюз «Портовик». Кто является идейным вдохновителем нового профобъединения, не совсем ясно,

**Не устраивает текущая ситуация только докеров. Нигде в цивилизованном мире докеры не работают на «сделке». Да и у нас в порту сдельная оплата труда прекратилась в девяностых годах прошлого века, когда докеры перешли на повременную оплату.**


но его председателем является один из заместителей руководства администрации, а профсоюзные взносы установлены очень лояльные – одна десятая процента от заработной платы. Как рассказывает народ, в «Портовик» вступили все, начиная от слесарей, и даже служба безопасности порта в полном составе. Но самое интересное здесь то, что теперь администрация объявила о твердом намерении подписывать коллективный договор только с «Портовиком», ссылаясь на действующее законодательство, которое дает право вести социальный диалог с работодателем тому профсоюзу, который представляет интересы более половины работников предприятия. Надо ли говорить, что на данный момент таковым является именно «Портовик».

Не устраивает текущая ситуация только докеров. Нигде в цивилизованном мире докеры не работают на «сделке». Да и у нас в порту сдельная оплата труда прекратилась в девяностых годах прошлого века, когда докеры перешли на повременную оплату. Хотя в принципе и здесь нельзя говорить о том, что работодатель наступил себе на горло. В то время грузооборот был просто бешеным, суда стояли в очереди, а за докерскими бригадами бегали агенты, готовые лично премировать докеров наличными, лишь бы судно было разгружено-погружено в срочном порядке. Тогда работодателю «сделка» выходила дороговато, и на повременную оплату стивидорные компании перешли с радостью. Да и докеры

много не потеряли, имея коллективные договоры, защищающие их интересы. Теперь, выходит, порт решил вернуться в прошлый век.

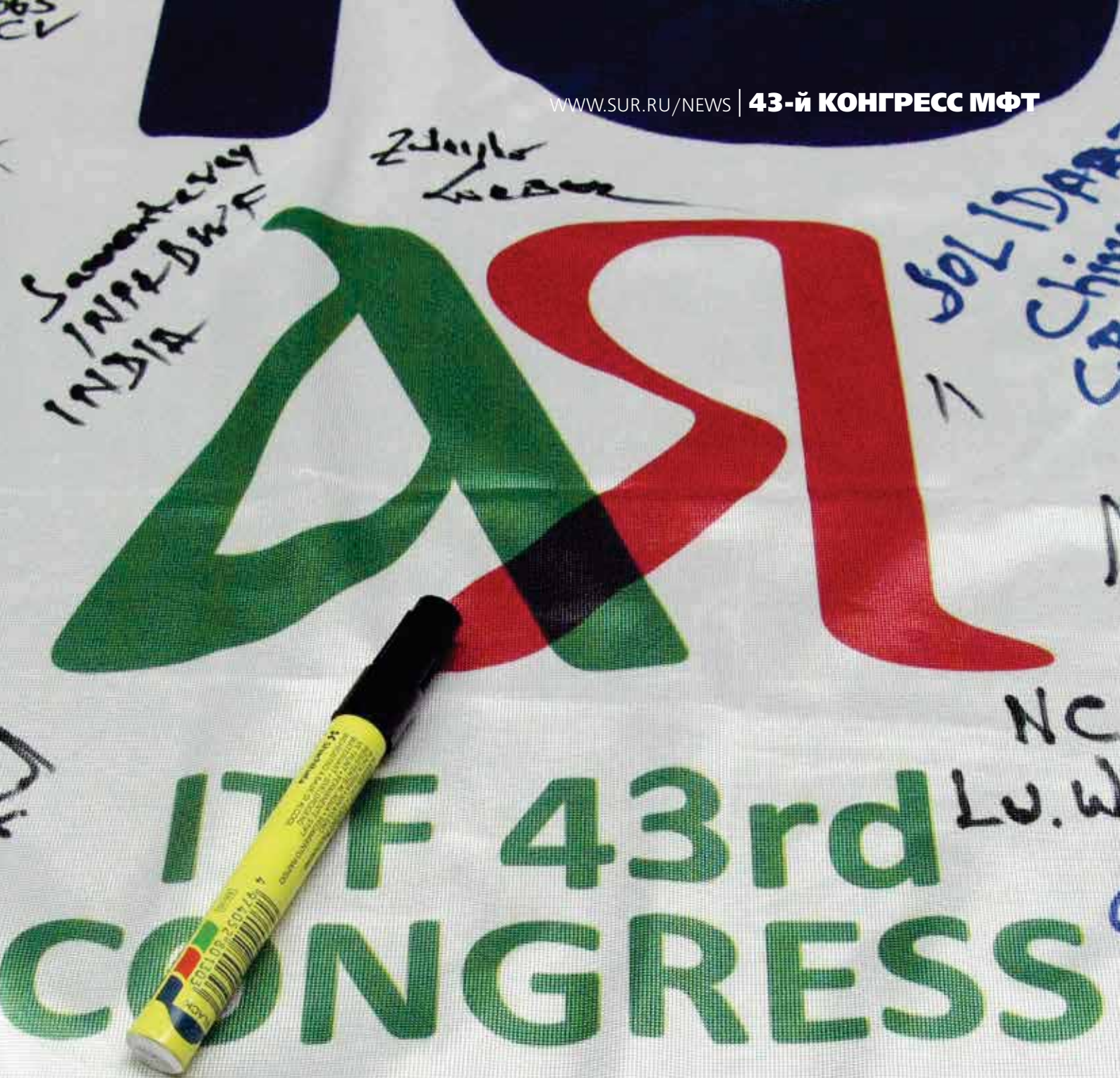
## ПЕРЕГОВОРЫ ОКОНЧЕНЫ?

Как бы то ни было, нового коллективного договора нет, протокола разногласий нет, и в профсоюзе докеров решили, что обсчитают оба возможных варианта оплаты труда за определенный отрезок времени, а по итогам члены докерского профсоюза решат, соглашаться ли с новым предложением об оплате труда или отвергнуть. Но, не дожидаясь решения докеров, администрация почему-то уже выселила профсоюз из помещений на территории порта и прислала уведомление, что считает переговоры оконченными...

Разделяй и властвуй – безусловно, очень эффективный метод. Но работает он только с теми, кто готов ему подчиниться. Если в порту возникнет трудовой конфликт, то победителей не будет. Возможно, докеры пострадают, но и администрация не выиграет – ведь порт живет за счет погрузочно-разгрузочных работ, то есть за счет труда докеров, а не за счет членов профсоюза «Портовик». Странно, что администрация, настолько подкованная в вопросах политики управления, этого не понимает. 

**ПЕРЕГОВОРЫ  
ОКОНЧЕНЫ**





# ОТ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА – К ГЛОБАЛЬНОЙ СОЛИДАРНОСТИ

**С 10 по 16 августа в Болгарии проходил 43-й конгресс Международной федерации транспортников (МФТ), в работе которого приняла участие делегация Российского профессионального союза моряков (РПСМ) во главе с председателем Юрием Сухоруковым. Эти дни выдались жаркими для Софии. И не только потому, что столбик термометра поднимался днем до плюс 33 градусов по Цельсию и выше, а потому что в Национальном дворце культуры кипела работа: здесь под одной крышей собрались порядка 1700 делегатов и наблюдателей из более 150 стран мира.**

**П**рисутствие высокопоставленных лиц Республики Болгария и городской администрации наглядно продемонстрировали, насколько здесь ждали проведения профсоюзного мероприятия такого международного уровня.

Премьер-министр Республики Болгария Георги Близнашки, выражая благодарность за возможность участия в профсоюзном мероприятии такого масштаба, с горечью отметил: «Люди часто не понимают, чего добиваются профсоюзы, зато это хорошо понимают новоявленные нувориши. Они не готовы уступать профсоюзам в борьбе за права трудящихся. Но отрадно, что есть средства массовой информации, они могут формировать и направлять общественное мнение, а значит, объяснять людям, какую важную роль играют профсоюзы».

Первый день работы съезда начался с минуты молчания: участники конгресса почтили память тех, кто за последние четыре года покинул земной мир, но, как заметил президент МФТ Пэдди Крамлин, «они ушли, но оставили свое наследие». Длинный скорбный список в этом году пополнил и Александр Агеев, директор ЦИА РПСМ, который ушел из жизни 29 апреля и был первым координатором МФТ в России.

В целом же первый день был посвящен отчету о проделанной за четыре года работе, с которым на этом конгрессе выступал Стивен Коттон, исполняющий обязанности генсека МФТ. Отчет состоял из кратких выступлений профсоюзных лидеров разных стран, рассказывавших о своих больших и маленьких победах на профсоюзных фронтах разных транспортных отраслей. Их выступления проходили на фоне меняющихся друг друга на экране документальных фотографий и фрагментов телевизионных новостей. Благодаря такому творческому подходу доклад получился очень живым и наглядным.

### **МОРСКАЯ СЕКЦИЯ: БРАТЬ ДЕНЬГИ ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО ЗАПРЕЩЕНО!**

12-13 августа участники 43-го конгресса МФТ разделились и работали по отраслевому признаку. Они обсуждали



Автор: Mac Urata

### **Мэрг. Софии Йорданка Фандакова:**

«Я горжусь, что 43-й конгресс МФТ проходит в Болгарии. Я думаю, это означает признание профсоюзов Болгарии. Развитие транспортной системы – наш приоритет, ведь транспорт определяет развитие всех других отраслей».

программу действий на ближайшие 4 года: что предстоит качественно изменить и пересмотреть в секторе гражданской авиации, в портах, туризме, докерской и секции дорожно-транспортных рабочих, у железнодорожников и работников рыбного хозяйства. Делегация Российского профессионального союза моряков (РПСМ) вместе с коллегами по цеху из братских морских профсоюзов обсуждала в рамках морской секции проблемы моряков, которые касаются всех тружеников моря, независимо от цвета кожи и страны происхождения. Проблемы остаются все те же: криминализация моряков, на которых очень часто компания-судовладелец сваливает всю вину за случившееся. Усталость, которая накапливается в силу продолжительных рейсов,

достигающих 8 месяцев и больше, и усиливается за счет сокращения численности экипажей. Все это в совокупности порой приводит к трагедиям на море, в которых опять же обвиняют моряков. Получается замкнутый круг, который, по мнению участников морской секции, нужно разорвать и найти такие решения, которые бы защищали моряков от судебного произвола, предвзятого мнения общественности, давления судовладельцев.

Игорь Павлов от имени Российского профсоюза моряков внес предложение сократить длительность рейсов хотя бы до 6 месяцев и донести позицию профсоюзов до судовладельцев, чтобы это было учтено при заключении коллективных договоров.

Еще одна проблема, которую озвучил заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов, это облегчение визового режима для моряков. РПСМ с подобным предложением выступал на конгрессе Европейской федерации транспортников в мае прошлого года, и тогда делегаты ЕФТ единодушно приняли резолюцию, адресованную правительствам стран Евросоюза и Еврокомиссии, выдавать морякам, не только российским, но и всем морякам из стран, не входящих в зону Евросоюза, шенгенскую визу сроком действия на 5 лет. Участники морской секции поддержали оба предложения РПСМ.

В ходе работы морской секции также обсуждались вопросы справедливого отношения к морякам, пиратства, найма сертифицированных моряков вместо дешевых неквалифицированных моряков, которых судовладельцы нанимают во имя собственной выгоды.

По-прежнему процветает мошенничество в сфере найма, до сих пор недобросовестные круинговые компании нанимают моряков на суда несуществующих компаний. Моряков мало того что обманывают, но и берут деньги за трудоустройство. Поэтому еще раз участники морской секции настоятельно просили МФТ информировать профсоюзы о разных схемах обмана моряков. А самим морякам рекомендовали хорошо запомнить: брать деньги за трудоустройство запрещено.

## МОРЯКИ И ДОКЕРЫ — ЗВЕНЬЯ ОДНОЙ ЦЕПИ

По традиции в ходе конгресса состоялось заседание объединенной секции моряков и докеров, которое еще раз подтвердило: моряки и докеры — единое целое, они всегда должны выступать единым фронтом, идет ли речь о погрузо-разгрузочных работах или о невыплате зарплат морякам.

До сих в многих удобных портах существует практика, когда моряков заставляют выполнять работу докеров, что в принципе неприемлемо как с моральной точки зрения, так и с точки зрения безопасности.

Выполняя погрузо-разгрузочные работы, моряки лишают своих братьев-докеров заработка, у которых тоже есть семьи, их надо кормить и финансово обеспечивать. Во-вторых, только на первый взгляд кажется, что нет ничего сложного в том, чтобы разгрузить судно. Но профессиональные квалифицированные докеры прекрасно знают, что несоблюдение элементарных требований безопасности, неправильно закрепленный груз могут привести к трагедии в море или стать причиной тяжелой травмы на берегу.

Поэтому морякам всегда следует строго придерживаться правила: нельзя выполнять работу докеров, даже

если судовладелец обещает за нее заплатить. Нужно быть солидарными с докерами, ведь именно эти ребята могут оказать реальную помощь морякам, когда они месяцами работают без зарплаты, надеясь в каждом следующем порту получить хоть какие-то деньги.

Достаточно вспомнить недавний случай, когда финские докеры в порту Торнио отказались разгружать судно «Русич-5» Северо-Западного пароходства (СЗП) из-за несоответствия условий коллективного договора требованиям МФТ в части оплаты труда моряков. Докеры приняли такое решение в знак протеста против действий СЗП: портовики посчитали, что члены экипажа теплохода находятся в положении рабов, поскольку получают нищенскую заработную плату.

Но не все, как Финляндия, могут похвастаться такой судебной системой и законодательством. Во многих странах докерам запрещено бойкотировать разгрузку-погрузку судов, поэтому участники объединенной секции пришли к единогласному мнению: инспекторы МФТ должны строго контролировать, чтобы моряки не выполняли работу докеров.

Еще одна проблема оказалась в центре внимания представителей профсоюзов — ограниченная медицинская помощь на борту судов, отсутствие



Флаги профсоюзов — участников 43-го конгресса МФТ у Национального дворца культуры, София.



Автор: Mac Urata

## Пэдди Крамлин, президент МФТ.

судовых врачей. Сегодняшняя реальность такова, что моряки не могут получать в море качественную и своевременную медицинскую помощь в отличие от тех, кто работает на берегу. Порой ожидание медицинской помощи, когда до ближайшего порта ходу несколько дней, оборачивается трагедией: моряки умирают.

Говоря о том, что работу в море по трудности нельзя сравнивать с другими профессиями, выступающие хотели еще раз напомнить судовладельцам и правительствам, что тяжелый труд в море пагубно сказывается на здоровье моряков. Надо отдавать отчет в том, что от здоровья моряков зависит качество выполняемой ими работы, безопасность мореплавания, а также благосостояние их семей. Правительства стран и судовладельцы должны это учитывать, а профсоюзам необходимо сделать все возможное, чтобы после выхода на пенсию моряки получали бесплатное медицинское обслуживание.

Докеры и моряки также обеспокоены существованием в некоторых портах запрета схода на берег, что не добавляет здоровья морякам, повышает усталость, эмоциональную нагрузку из-за постоянного нахождения в ограниченном пространстве. Это в свою очередь сказывается на безопасности мореплавания, вызывает у моряков депрессию.

Проблема доступа в порты к рабочим местам членов профсоюза по-прежнему остается актуальной

## Пэдди Крамлин, президент МФТ, председатель секции докеров:

«Настоящие докеры, охваченные в профсоюз, представляют большую силу. Но мы должны удерживать эту силу, удерживать наши позиции. Потому что если докеры сильны, это здорово помогает морякам».

для многих стран. Например, в Индии судовладельцы и портовые власти всячески препятствуют прохождению на территорию портов представителей профсоюза, а ведь обработка судов проходит очень быстро, и пока ты решаешь проблему, как попасть в порт, судно уже уходит в море.

Помимо вышесказанного, многие участники объединенной секции говорили о том, что им нужно больше инспекторов, помощи и внимания со стороны МФТ в решении своих специфических региональных вопросов.

Работа секции завершилась выборами в Комитет справедливой практики (КСП). Председатель Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков выбран в руководящую группу Комитета справедливой

практики (КСП) от России. Также в КСП будет представлен Российский профсоюз докеров в лице председателя Василия Козаренко.

## САМАЯ ЛУЧШАЯ В МИРЕ РАБОТА

Так отозвался о должности генерального секретаря МФТ Дэвид Кокрофт, оставивший этот пост и передавший досрочно свои полномочия Стивену Коттону, возглавлявшему до этого морскую секцию федерации. На 43-м конгрессе Стив Коттон, исполнявший до этого момента обязанности генсека, официально избран генеральным секретарем МФТ, с чем мы его и поздравляем. Сам же Стив, не скрывавший слезы радости, принял назначение с благодарностью ко всем участникам конгресса. Обращаясь к залу, он сказал:

– Для меня большая честь стать генеральным секретарем МФТ. Но чтобы выполнять эту работу, мне нужна ваша помощь и доверие, здесь в одиночку не справишься. Нелегко было идти по стопам Дэвида Кокрофта, сначала я был не уверен в своих силах, но меня все очень поддерживали: моя семья, сотрудники МФТ, все вы. Без вас я бы ничего не смог сделать. Я 21 год работаю в МФТ, обрел много друзей, и я благодарен всем вам за поддержку.

Дэвид Кокрофт, прощаясь с семьей МФТ, сказал: «Это мой восьмой конгресс – и это мой первый конгресс, когда у меня масса времени, чтобы поговорить с делегатами, а от меня не требуется принимать трудные решения. И поверьте, меня это радует! В свое время я, наверное, кое-кому надоел высказываниями о том, что МФТ – самая лучшая из глобальных федераций профсоюзов, но я искренне верю, что так оно и есть. Это самая лучшая в мире работа. Поверьте, это невероятная честь служить генеральным секретарем МФТ».

Зал приветствовал Дэвида Кокрофта стоя, продолжительными бурными аплодисментами. И если прежде одной из приятных обязанностей Дэвида в качестве генсека было вручение Золотых значков МФТ, в это раз он сам оказался в числе 11 членов семейства МФТ,



Автор: Mac Urata

### Стив Коттон:

«Для меня большая честь стать генеральным секретарем МФТ. Но чтобы выполнять эту работу, мне нужна ваша помощь и доверие, здесь в одиночку не справишься. Нелегко было идти по стопам Дэвида Кокрофта, сначала я был не уверен в своих силах, но меня все очень поддерживали: моя семья, сотрудники МФТ, все вы. Без вас я бы ничего не смог сделать. Я 21 год работаю в МФТ, обрел много друзей, и я благодарен всем вам за поддержку».

Генеральный секретарь МФТ Стив Коттон.

номинированных Исполнительным комитетом МФТ на эту награду в знак признания выдающихся заслуг и преданности профсоюзам.

Президентом МФТ на следующие 4 года вновь избран Пэдди Крамлин.

Джеки Смит, председатель Норвежского профсоюза моряков (NSU), вступит в должность морского координатора МФТ с октября 2014 года, после передачи своих полномочий, и станет первой женщиной в истории МФТ, которая займет столь «мужской» пост. Председатель Российского

профессионального союза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков выбран в Исполком МФТ в качестве наблюдателя от России.

«Конгресс закончен, – сказал на прощание Стив Коттон. – Сегодня мы разъедемся по домам, а в понедельник с новыми силами, идеями примемся за работу и будем добиваться намеченных результатов. Если мы реализуем нашу рабочую программу – а я уверен, мы это сделаем – мы покажем всему миру, что мы умеем работать и держать слово». ☺



Делегация Российского профессионального союза моряков с генеральным секретарем МФТ Стивом Коттоном и президентом МФТ Пэдди Крамлином.

# ПРОБЛЕМНЫЙ СУХОГРУЗ ЖДЕТ У МОРЯ ПОГОДЫ

**Скандально известное судно «Roksolana 2» (флаг Сент-Винсента и Гренадин), которое находится в черном списке Российского профессионального союза моряков (РПСМ) и Международной федерации транспортников (МФТ), никак не попадет в новые руки. Спустя четыре месяца с момента наложения на него ареста аукцион по продаже все еще не назначен. В отчаянии на борту остаются трое моряков. Тревогу уже бьет капитания порта.**



«Roksolana 2» стоит в Новороссийске с января. Поводом для ее задержания тогда стал целый ряд технических неисправностей, а также внушительный долг по зарплате – 12-ти членам экипажа судовладелец задолжал около \$40 тысяч.

Как правило, задержание судна в порту до устранения нарушений – одна из самых эффективных мер воздействия на владельца. Но не в этот раз. Как только начались проблемы, хозяин «Roksolana 2», компания «Med Global

Logistic Ltd.», перестал выходить на связь и с капитаном судна, и с представителями портовых властей, и с Международной федерацией транспортников (МФТ). Только помощь новороссийцев, неравнодушных к беде моряков, да местного капеллана отца Николая спасли экипаж от вынужденной голодовки.

21 марта решением Октябрьского районного суда «Roksolana 2» была арестована. Через месяц тот же суд постановил выставить теплоход на продажу, средства от которой пойдут на погашение всех долгов владельца – и перед экипажем, и перед портовыми властями. Спустя еще две недели судебные приставы возбудили исполнительное производство, и, казалось бы, не за горами благополучное окончание мытарств моряков.

Однако вот там и по сей день. «Вот уже который месяц дело стоит на месте по непонятным причинам, хотя по закону аукцион должен быть назначен, – говорит адвокат команды «Roksolana 2» Абочир Делавшок. – Сначала приставы кивали друг на друга, потом дело передали в Управление Федеральной службы судебных приставов в Краснодар. В отделе по реализации искусственно затягивают аукцион по продаже, говорят, что теперь возникла проблема с растаможиванием судна».

Адвокат объясняет, почему иностранный сухогруз не должен проходить таможенные процедуры: «Имущество арестовано судом и выведено из гражданского оборота. Поэтому вопросы, касающиеся таможни, могут возникнуть только после реализации судна на торгах. Если оно будет куплено российским лицом, то новый владелец сухогруза действительно должен будет произвести таможенное оформление купленного товара. Однако в торгах могут принимать участие как российские, так и иностранные покупатели. Да и россиянин, воз-

можно, не пожелает ввозить имущество на территорию России, тогда и таможенное оформление ему не потребуется».

Всех этих перипетий не выдержало сердце капитана сухогруза: Евгений Борисович Попов скончался в возрасте 64 лет. Другие моряки, устав от бесконечного ожидания, разъехались по домам. Сейчас на борту несут вахту старший механик и два матроса, все они граждане Украины. «Настроение у ребят, конечно, упадническое, – рассказывает отец Николай. – Мы стараемся их поддерживать, как можем, они свободно выходят в город, но психологически им очень тяжело: затянувшийся трудовой конфликт на судне и трудная ситуация дома». К слову, даже теми продовольственными запасами, которые приносят к проходной порта простые жители, моряки стараются делиться со своими согражданами, бегущими в Россию.

А «Roksolana 2» тем временем продолжает обрастать новыми проблемами. «Груза на борту сейчас нет, и судно можно грубо сравнить с парусом: если подует сильный ветер, оно может накрениться или вообще затонуть, – комментирует А. Делавшок. – Это прямая угроза безопасности мореплавания, поэтому положение «Roksolana 2» вызывает закономерное беспокойство капитании порта. Со своей стороны они тоже пытаются ускорить процесс продажи, связываются с приставами, но те только продолжают кивать друг на друга».

Пытаясь хоть как-то сдвинуть дело с мертвой точки, адвокат моряков направил жалобу в адрес выше упомянутого управления судебных приставов. В ней он просит принять во внимание, что моряки не могут получить свою зарплату в течение очень долгого времени, и ускорить процесс реализации арестованного судна. [↕](#)



Новороссийск

# ПРИШЛА ПОРА ПРОЩАТЬСЯ

**В Санкт-Петербурге, Новороссийске и Владивостоке прошли торжественные проводы моряков – ветеранов компании «Совкомфлот» на заслуженный отдых. В рамках реализации совместной программы Российского профессионального союза моряков (РПСМ) и СКФ, которая действует уже седьмой год, 50 моряков-пенсионеров получили единовременную денежную помощь, почетные грамоты и сертификаты на санаторно-курортное лечение. Моряки услышали в свой адрес много теплых слов и благодарностей от работодателя и профсоюза за многолетний добросовестный труд и верность профессии. ►►**

Спасибо, что вы есть, – обратился к ветеранам председатель Балтийской территориальной организации (БТО) РПСМ Александр Бодня. – Вы настоящие моряки. К сожалению, таких сейчас очень мало. От лица Российского профсоюза моряков хочу выразить вам огромную благодарность за верность славным традициям отечественного флота.

– Вы отдали флоту большую часть своей жизни, огромное вам спасибо за такую преданность и трудолюбие, – сказал капитан дальнего плавания, директор «СКФ Юником-Владивосток» Александр Орлов. – О каждом сидящем в этом зале можно сказать много добрых слов: все вы – заслуженные работники, высококлассные специалисты.

Не все моряки смогли присутствовать на награждении. Причина уважительная – находились в рейсе. Ведь наступление пенсионного возраста – не повод расставаться с морем. Да и пенсионные выплаты в нашей стране не столь велики, как хотелось бы людям, посвятившим большую часть жизни развитию судоходной компании.

Если озвучить цифры, то, например, у механика т/х «СКФ Енисей» Михаила Савинова пенсия составляет всего 8 тысяч рублей, при том что стаж его работы в море – 35 лет.



Юрий Маслов,  
старший механик,  
«СКФ Енисей».



А. М. Бодня: «Спасибо, что вы есть».

**«Наши дети более амбициозны, чем мы, – с гордостью говорят нынешние пенсионеры. – Они стремятся к карьерному росту, хотят взойти на капитанский мостик. Это очень здорово, ведь мы были совсем другими. Дай им Бог реализоваться в этой непростой, но такой интересной профессии.»**

Чтобы сгладить момент резкого перехода к оседлой жизни на берегу, все ветераны получили единовременную денежную помощь вне зависимости от того, если они захотят продолжить работу в море на судах других компаний, и сертификаты на санаторно-курортное лечение на сумму 20000 рублей.

– Профсоюз ежегодно выделяет порядка 10 млн рублей для оказания единовременной материальной помощи морякам-совкомфлотовцам, выходящим на пенсию, – говорит заместитель председателя Тихоокеанской организации (ТРО) РПСМ Валерий Березинский. – Моряки заслужили это. Их труд всегда был востребованным и тяжелым.

– Первые годы для моряков, которые решат осесть на берегу, будут самые сложные в плане адаптации, – продолжает профлидер Черноморо-Азовской территориальной организации (ЧАТО) РПСМ А. Беляков. – Поэтому пенсионная программа СКФ и РПСМ для них как нельзя кстати: огромным подспорьем, на мой взгляд, станет денежная помощь.

Все это делается в знак благодарности и признательности людям, которые немало сделали для развития родной компании: многие ветераны отслужили на судах СКФ по 10-20 лет и более. Образцом преданности можно назвать механи-



ка Николая Карманова. Свой первый рейс он сделал в июне 1991 года на теплоходе «Малахит». С того дня и до 2006 года его фамилия оставалась в судовой роли этого судна. Высочайшая квалификация не осталась незамеченной руководством компании, и в 2006-м Николай Карманов с повышением в должности был переведен механиком на газозов «Гранд Анива». Его трудовые заслуги отмечены юбилейным знаком отличия «В память 200-летия управления водными и сухопутными сообщениями». В связи с 25-летием ОАО «Совкомфлот» Николай Карманов получил Благодарность от генерального директора Сергея Франка.

В свою очередь моряки поблагодарили компанию и профсоюз за поддержку на протяжении их работы на судах СКФ.

Михаил Рыкунов, капитан, т/х «Малахит» в море уже 40 лет. Выпускник «Макаровки», работал в БМП вплоть до развала этого некогда одного из са-

мых успешных и известных пароходств СССР. Свою трудовую деятельность начинал на т/х «Вязьма».

– Хочется сказать искреннее «спасибо» нашей судоходной компании и профсоюзу за то, что они продвигают совместные программы, благодаря которым моряки, отдавшие флоту десятки лет, чувствуют поддержку и заботу, – сказал он. – Поверьте, для меня, как и для всех здесь присутствующих, это очень важно.

Ближайший помощник капитана по части безопасности на судне – боцман. Петр Комогорцев занял эту должность спустя три года после первого рейса на танкере «Восточно-Сибирское море» в качестве матроса 1-го класса. О надежности боцмана, который до октября 2013 года был опорой капитана крупнотоннажного танкера «Виктор Конецкий», на флоте ходят легенды. Опытный моряк охотно делится своими знаниями и навыками с молодыми моряками. Компании «СКФ Юником»

Петр Комогорцев отдал 16 лет трудовой деятельности.

«Не романтик, а труженик», – так сам себя охарактеризовал Александр Лушников, 18 лет отработавший в должности второго механика судна «СКФ Суек». Руководство компании отзывается о нем, как о высококвалифицированном специалисте, который все годы своей работы делился опытом и помог в профессиональном становлении не одному десятку молодых механиков. Высокие оценки долговременному сотрудничеству оказались взаимными:

– «СКФ Юником» – компания, которая своих не бросает, – подчеркнул Александр Федорович. – И профсоюз, в который входят моряки, – не карманный, а по-настоящему боевой.

Александр Лушников за свои трудовые достижения награжден нагрудным юбилейным знаком отличия «В память 200-летия управления водными и сухопутными сообщениями».



Перед началом торжественной церемонии проводов моряков «СКФ Новошип», Новороссийск.

Александр Резников пришел в компанию в 2003 году, до этого трудился на судах Дальневосточного морского пароходства. За 11 лет он ни разу не пожалел о сделанном выборе. Последние семь лет матрос 1-го класса работал на современном крупнотоннажном танкере «Виктор Конецкий». Под его профессиональную опеку охотно шли молодые моряки – новички на танкере.

– «СКФ Юником» – одна из самых серьезных компаний на мировом флоте, – уверен Александр Григорьевич. – Здесь достойная зарплата, безопасность экипажей, прекрасное питание на судах. Если бы не возраст, с удовольствием бы продолжал работать.

– СКФ и РПСМ обеспечивают работников высокой заработной платой и социальными гарантиями. За это хотел бы поблагодарить работодателя и лично директора регионального агентства по подбору экипажей «СКФ Юником-Владивосток» Александра Орлова. Хочется отметить, если бы аналогичные конструктивные и рабочие отношения были со всеми судовладельцами Приморского края, то такие условия труда были бы у всех моряков, – отметил председатель ТРО РПСМ Николай Задоянов.

Однако не все моряки собираются сидеть дома. Большинство из тех, с кем нам удалось пообщаться, планируют продолжать работать – кому-то здоровье и востребованная специальность позволяет и дальше трудиться в море, другие же планируют в скором времени заняться поиском работы на берегу.




Фото на память для моряков «СКФ Юником», Новороссийск.

– Я пришел в пароходство в 1977 году, – рассказал токарь т/х «Краснодар» Александр Григорьевич Кирычек. – Работа тогда, конечно, была немного другой, меньше автоматики, больше экипажи, не такая суета в портах. Но и сейчас есть свои плюсы, например, высокотехнологичный флот.

Подтверждает отличное состояние флота и матрос т/х «НС Поинт» Александр Анатольевич Шувалов. Он пришел в пароходство 34 года назад, дважды участвовал в приемке новых судов в Южной Корее и заверяет: компания регулярно реализует программы обновления флота, и все суда поддерживает в хорошем техническом состоянии.

Примечательно, что практически у всех моряков дети пошли по стопам отцов и тоже связали свою жизнь с торговым флотом. Вот только вместо среднего специального они выбрали высшее морское образование, и сегодня уже трудятся в должностях помощников и механиков в той же самой компании.

«Наши дети более амбициозны, чем мы, – с гордостью говорят нынешние пенсионеры. – Они стремятся к карьерному росту, хотят взойти на капитанский мостик. Это очень здорово, ведь мы были совсем другими. Дай им Бог реализоваться в этой непростой, но такой интересной профессии». 



«СКФ Юником-Владивосток» и ТРО РПСМ проводили ветеранов на пенсию. Судходная компания рассталась с пятью профессионалами высокого класса.

# ОЛЬГА АНАНЬИНА: «НЕ БОЙТЕСЬ БОРОТЬСЯ ЗА СВОИ ПРАВА»

**Вот уже 5 лет Ольга Ананьина, единственная в России женщина – инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) занимается совсем не женским делом: защищает права сильной половины – моряков, оказавшихся в трудной ситуации. И днем, и ночью – в любое время суток они звонят ей и рассказывают о своих бедах: невыплаченной заработной плате, отсутствии на борту судна еды, питьевой воды и элементарных средств гигиены, не говоря уже об отсутствии средств на репатриацию и возможности вернуться домой.**

## ИНСПЕКТОР ВСЕГДА «НА СВЯЗИ»

**Т**аких историй у Ольги сотни, за каждой стоят конкретные люди, человеческие судьбы. И каждый раз инспектор МФТ в Новороссийске, услышав название компании, обманувшей моряков, удивляется: «Люди знают, куда идут, но все равно надеются, что в оговоренный в контракте срок деньги будут. Мало того, оказавшись в безвыходной ситуации, моряки не сразу обращаются за помощью, ждут несколько месяцев, по полгода и, только списываясь с судна, решаются обратиться к инспектору».

И это тоже неправильно, считает О. Ананьина. Получив жалобу, инспектор постоянно напоминает морякам, что «гораздо проще получить зарплату, пока ты находишься на борту, а не когда срок действия твоего контракта истекает».

– Не бойтесь бороться за свои права, –

говорит Ананьина. – И не ждите до последнего. Тем более что инспектор всегда «на связи».

Надо ли говорить, что Ольгу Ананьину хорошо знают и моряки, и судовладельцы. Первые – потому что она никогда не откажет в помощи, вторые – потому что она никогда не уступит ни копейки, если речь идет о выплате задолженности по заработной плате. Инспектор не успокоится, пока моряк не получит все положенные деньги, а нерадивый работодатель сто раз пожалеет, что не заплатил экипажу вовремя. Эта хрупкая женщина обладает стальной волей и несгибаемым упорством, которые есть не у каждого мужчины. Коллеги Ананьиной восхищаются, как она четко справляется с такой мужской работой, и вряд ли догадываются, что Ольга с детства мечтала быть ... простой домохозяйкой.



## УЧИТЬСЯ, УЧИТЬСЯ И УЧИТЬСЯ

Ольга родилась в г. Гродно (Белоруссия). Вскоре родители с новорожденной девочкой вернулись в г. Ленинград, где отцу предстояло продолжить учебу в Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова. Затем последовал переезд в Калининград, где ему предложили работу, а спустя еще некоторое время семья переехала в Новороссийск, да так там и осталась.

Путешествуя с родителями, Ольга училась, меняя города и школы. Привыкнув к перемене мест, легко поехала в Пятигорск получать высшее образование, где успешно окончила Государственный институт иностранных языков.

Спустя время Ольга устроилась в Территориальную организацию Российского профсоюза моряков (ТО РПСМ) в г. Новороссийске.

Работа, которую доверил Ананьиной председатель ТО РПСМ Александр Агеев, на первый взгляд, была очень простой, но даже в должности секретаря Ананьиной умудрялась проявлять характер. Пусть всему пришлось учиться «с нуля», но она мгновенно включилась в работу, быстро освоила и законодательство, и деловую переписку. Благодаря ее серьезному отношению к делу очень скоро Ольге предложили перейти на должность переводчика в Региональное информационно-исследовательское отделение (РИИО) Ассоциации РИФ (РИФ – Работа под иностранным флагом, прим. ред.).

И тут уже пришлось изучать законодательство не только российское, но и иностранное: в РИИО нужно было не просто делать переводы, но и составлять отчеты и аналитические обзоры. Осваивая новую профессию, Ольга выучилась на юриста, заочно окончив Московский гуманитарно-экономический институт.

## ВЫЗОВ ПРИНЯТ

Дальше – больше. В 2009 году Ольге предложили стать инспектором МФТ и защищать права моряков, пострадавших от недобросовестных судовладельцев. И хотя это была «не ее сфера», Ольга приняла вызов.



**Ольга Ананьиная: «Гораздо проще получить зарплату, пока ты находишься на борту, а не когда срок действия твоего контракта истекает».**

Правда, для того чтобы стать настоящим инспектором МФТ, ей снова пришлось учиться, теперь уже на краткосрочных курсах инспекторов в Лондоне. Здесь, уже на неродном языке, Ананьиная вникла в азы новой профессии.

Программа обучения инспекторов была насыщенной, изучали все, что может пригодиться: трудовые договоры, типы судов, виды фрахтования. Пожалуй, Ольге было труднее всех: девять новичков, обучавшихся вместе с ней, имели опыт работы на судах, им было проще вникать в детали. Но не так у Ананьиной, чтобы сдаваться: она выучила всю теорию и отправилась вместе с коллегами на стажировку в небольшой город-порт Дюнкерк (Франция) применять полученные знания на практике.

Под чутким руководством инспектора МФТ Паскаля Пуле группа будущих защитников моряков училась, как оказывать помощь морякам, включая даже такие нюансы: как заходить на борт, как здороваться на судне, какие вопросы задавать, чтобы не навредить морякам, на что обязательно обращать внимание.

Паскаль Пуле, один из немногих инспекторов МФТ, занимающихся обучением новичков, требовательный к себе, был требователен и к своим

подопечным. Передавая свой практический опыт ученикам, он научил их четко понимать задачи инспектора и противостоять психологическому давлению.

После насыщенной практики стажеры вернулись в Лондон, где им предстояло сдать экзамен, чему они научились. Ананьиная испытания прошла успешно, но применять полученные знания на практике ей пришлось не дома, а в Турции.

## ПОГРУЖЕНИЕ В ПРОФЕССИЮ

На дворе стоял кризисный 2009 год, когда в Турецкой республике обанкротилось множество судоходных компаний. Оставленные на голодном пайке экипажи взывали о помощи. МФТ выделила деньги на репатриацию моряков и сформировала несколько интернациональных групп инспекторов, в числе которых была и Ольга. Они ездили по судам, помогая организовать репатриацию брошенных без средств к существованию моряков. Начиная с сентября, командировки в Турцию следовали одна за другой. Ольга гордится, что была одним из участников этого «освободительного» движения.

После такого погружения в профессию, приступив к работе в Новороссийске, Ананьина чувствовала себя увереннее. Кроме того, как и все новоявленные инспекторы, первое время она оставалась под чутким контролем МФТ согласно политики федерации всегда помогать молодым инспекторам в случае необходимости. (Наставники приезжают к подопечным в регион, наблюдают за их работой, помогают советом и делом. Только через год-полтора обученные инспекторы МФТ отправляются в самостоятельное профессиональное плавание – прим. ред.)

Этот насыщенный на события период вхождения в должность Ольга вспоминает, как переломный и непростой: ведь это совсем не то, о чем она мечтала в жизни. Но судьба распорядилась по-своему. Да, ей приходится нелегко, в любое время суток она всегда «на посту», но о своем выборе единственная женщина – инспектор МФТ в России не жалеет, поскольку делает работу нужную и ответственную. Только за прошлый год Ананьина помогла добиться выплат задолженностей для моряков на 2,5 млн долларов!

– Ольга потрясающе сдержанная, – рассказывает председатель Новороссийской городской территориальной организации моряков Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Андрей Еремеев, который работает бок о бок с Ольгой с того момента, как она устроилась в профсоюз. – Как-то у нас был такой случай: пришли несколько должников, которые не хотели выплачивать морякам деньги. Они выясняли, кто такая Ольга, ругались, кричали, обещали страшные проблемы. Но она держалась очень стойко и так спокойно с ними поговорила, что на следующий день эти ребята погасили всю задолженность перед экипажем.

## ЗАБОТА ЕЕ – ПРОСТАЯ

И еще одно замечательное качество Ананьиной с улыбкой на лице отмечают коллеги: заботиться обо всех. Даже о бездомных кошках.


– Она подкармливает бездомных кошек, их тут у нас много, – говорит А. Еремеев. – Отчего они стали очень наглыми. Наверное, пора собаку завести...

Инспектор МФТ Петр Осичанский, рассказывая об Ольге, тоже отмечает это ее качество: «Иногда она старается помочь морякам даже в тех случаях, когда ей пытаются сесть на шею. К сожалению, так тоже бывает, когда за счет нашей работы некоторые хотят решить свои личные проблемы. Например, моряку просто не нравится коллектив или судно, и он надеется списаться раньше, чем закончится срок действия контракта. Но это неправильно и не должно становиться проблемой инспекторов. Перед нами стоят четкие задачи: права моряка должны соблюдаться, заработную плату должны платить вовремя, условия на судне должны соответствовать стандартам».

Может, это и неправильно, но Ольгу не переделаешь, такой вот она удивительный человек. И еще она очень переживает, что обманутых моряков не становится меньше, и всем нужно постараться помочь.

– Как-то видела один контракт, в котором было зафиксировано, что кадет работает... за еду. Меня эта история поразила до глубины души, – огорченно вздыхает Ольга.

– Конечно, мы добились для него зарплаты, но сколько таких несчастных кадетов еще, кто знает?

Когда вахта в офисе закончена, Ольга направляется в спортивный зал, чтобы всегда быть в хорошей форме. А когда приходит домой, становится обычной женщиной и счастливой домохозяйкой, ведь в ее жизни есть главное – семья: заботливый муж и сын. И любимые цветы, которые занимают в доме почти все свободное пространство. Но если зазвонит телефон и моряку срочно понадобится помощь, инспектор будет на своем посту. 



# ПРОФОТБОР ПО ДОГОВОРЕННОСТИ – РИСК ЗДОРОВЬЕМ

**«Где можно обходным путем пройти медкомиссию?» – так звучит на морских форумах одна из самых популярных тем. Кто-то пишет, что не хочет часами стоять в очередях, некоторые честно признаются: есть проблемы со здоровьем. В итоге совершенно здоровый (по бумагам) человек уходит в рейс. Через четыре месяца он возвращается в предсмертном состоянии и спустя несколько дней умирает. От рака 4 степени. Профотбор «по договоренности» сродни игре в русскую рулетку. И тем не менее эта тема всегда актуальна, вокруг нее множество мифов и легенд. Попробуем разделить байки и правду.**



## МИФ №1: «НЕДЕЛЮ УБЬЕШЬ В ОЧЕРЕДЯХ»

**В** Новороссийске порядка 7500 человек ежегодно проходят предрейсовые медосмотры в учреждении, которое до сих пор по привычке называют «поликлиникой моряков». Километровые очереди во врачебные кабинеты и длительное ожидание анализов уже давно канули в прошлое: медкомиссию моряки проходят за один-два дня. «Для плавсостава в регистратуре есть отдельное окно, у них свой лаборант и своя отдельная очередь, – рассказывает заведующая поликлиническим отделением новороссийской больницы Южного окружного медицинского центра ФМБА России Наталья Литвиненко. – Более того, мы специально изменили график работы: начинаем раньше, заканчиваем позже. Теперь сдавать кровь можно с 7-30, а проходить врачей до 17-00, а не до 15-00, как раньше. Забор всех анализов происходит одновременно, результаты известны

в тот же день. При этом, что особенно важно, не теряется качество обследования. Именно поэтому нам доверяют крупные российские и иностранные судовладельцы».



## МИФ №2: «ХОРОШЕГО ЧЕЛОВЕКА ДОЛЖНО БЫТЬ МНОГО»

Известно, что состав предрейсовой медкомиссии напрямую зависит от должности. Точно так же дифференцируются и профильные заболевания моряков. Например, по наблюдениям врачей, судоводители чаще других подвержены гипертонии и прочим сердечно-сосудистым заболеваниям, а у механиков распространены проблемы со слуховым аппаратом. Но вне зависимости от занимаемой должности есть у офицеров общая беда: лишний вес. В последние годы она стремительно набирает обороты и становится поводом для беспокойства круинговых агентов. Например, норвежские судовладельцы уже попросту не берут на работу людей, страдаю-

щих ожирением. «Иностранные работодатели просят в обязательном порядке указывать рост и вес моряка в его медицинской карте, – говорит Н. Литвиненко. – Таким образом, высчитав индекс массы тела человека, на основании полученного показателя они решают, брать ли его на работу. Ведь люди с излишним весом склонны к сердечно-сосудистым заболеваниям. Нередки случаи, когда по этой причине морякам отказывают в трудоустройстве».



## МИФ №3: «НАМ ДО НИХ ДАЛЕКО»

Совсем недавно авторитет новороссийской больницы был подтвержден на международном уровне: директорат морского судоходства Норвегии выдал ей разрешение проводить медосмотры плавсостава для работы на судах норвежских компаний.

– Это новое и перспективное направление работы, – считает главный врач новороссийской больницы Юж-

ного окружного медицинского центра ФМБА России Нина Чугунова. – Международная сертификация задает высокие стандарты, и мы приложим все усилия, чтобы и впредь им соответствовать». К слову, больница – единственное медучреждение города, которое также имеет сертификат соответствия системе менеджмента качества. Иными словами, и качество, и полнота обслуживания здесь полностью соответствуют российским и международным стандартам.

С 2010 года больницу переподчинили Федеральному медико-биологическому агентству и закрепили за ней 10 отраслевых предприятий, среди которых «Новошип», морской торговый порт, судоремонтный завод, морской университет. Решается вопрос о закреплении за больницей работников еще 5-ти крупных компаний, в том числе «Новоросметалла» и «Новоросцемента». Много контрактных пациентов, в том числе моряков с иностранных судов, заходящих в Новороссийск. Техническое оснащение новороссийской больницы тоже на уровне. Сейчас она проходит масштабную реконструкцию – ремонтируются корпуса, устанавливается новое медицинское оборудование. Чего стоит магнитно-ядерный томограф, таких всего 5 в стране!

– Большую поддержку нам оказывают и в Минздраве, и в ФМБА, в администрации Новороссийска и, конечно, в «Новошипе», – отмечает главврач. – Фактически мы вместе создаем современное медицинское учреждение, достойное федерального уровня.




### «БИЛЛЬ О ПРАВАХ МОРЯКОВ»: **В ТЕОРИИ И НА ПРАКТИКЕ**

Сводная конвенция о труде в морском судоходстве предполагает появление в России новой нормативно-правовой базы для медицинского обслуживания плавсостава. Пока ее нет, но, по словам самих врачей, дело от этого не страдает: освидетельствование моряков проводится на международном уровне, и помощь заболевшим оказывается в соответствии с ранее принятыми законами, постановлениями и международными конвенциями. При этом, по мнению специалистов, в последние годы наметилась общая тенденция к ужесточению требований к здоровью моряков. Например, если в нашей стране моряку с ги-

пертонией 1-й и 2-й степени работать разрешено, то за рубежом он попадает в категорию негодных к работе в море.

Пока на ужесточение требований к состоянию здоровья моряков идут лишь крупные отечественные компании. Так, «Новошип» и «Palмали» уже ввели в состав своей медкомиссии обязательное обследование брюшной полости и мочевыводящих путей – стандартное на Западе. Однако врачи уверены: постепенно к этому придут все судовладельцы без исключения, чтобы минимизировать свои затраты на госпитализацию, лечение за рубежом и срочную замену члена экипажа.

– Человек должен быть абсолютно здоров, когда идет в море, – уверена Н. Литвиненко. – Этот вопрос стоит настолько остро, что некоторые судовладельцы даже предлагают морякам, у которых в ходе медкомиссии были выявлены заболевания, сначала пройти курс лечения за счет компании. Все это ради того, чтобы люди не скрывали свои проблемы со здоровьем. Ведь, в конечном счете, жизнь и здоровье дороже. 



**ИГОРЬ ДЕШЕВЕНКО,**  
2-й помощник капитана,  
«Columbia Shipmanagement».  
Закончил НГМА (Новороссийская  
Государственная Морская Академия  
им. Ф. Ф. Ушакова.)



Взлет

ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ.

# ПО МОРЯМ,



Обледенение в Канаде



После тренинга



# ПО ВОЛНАМ.



День Нептуна



Морской окунь

# ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ПО ЗАРПЛАТЕ – НЕ МИФ, А РЕАЛЬНОСТЬ

**Международная федерация транспортников (МФТ) и морские профсоюзы подвели итоги второй в этом году Недели действий против удобных флагов, проходившей 23-27 июня в портах Восточной Азии. Инспекторы МФТ и профсоюзов Японии, России, Южной Кореи и Тайваня, как и в предыдущий раз, проверяли условия труда и быта моряков на судах, уровень заработной платы, наличие коллективных договоров и Сертификатов по Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC).**



**В** о время Недели действий против удобных флагов, направленной на поддержание безопасной эксплуатации судов и достойного труда для моряков и докеров, ни один теплоход не остался без внимания. Инспекции судов и работа профсоюзов еще раз показали: с 20 августа 2013 года, даты вступления в силу Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве, задержание судна из-за задолженности по заработной плате – не миф, а реальность.

«Последнее время мы стали чаще видеть модернизированные суда, отвечающие последним стандартам и технологиям, – говорит координатор Международной федерации транспортников в Японии Фусао Охори. – Однако также часто за этими красивыми машинами скрываются ржавые ведра, где моряки работают в собственной повседневной одежде, плохо питаются, не имеют доступа к медикаментам и не получают заработную плату».

## НАХОДКА

### Т/Х «ЗОЛОТАЯ КОЛЫМА»: ВСЕ В ПРОФСОЮЗ

В первый день кампании представители Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ побывали на четырех судах и выяснили, что долгов по зарплате ни у кого нет. Один минус – на одном российском теплоходе «Золотая Колыма» отсутствовал коллективный договор, экипаж не осведомлен об условиях страхования от несчастных случаев. После «просвещения» моряков о том, какие преимущества дает колдоговор, одобренный Международной федерацией транспортников (МФТ), они изъявили желание вступить в ряды РПСМ, а ДВРО РПСМ направил судовладельцу нотис о необходимости проведения переговоров по заключению коллективного договора.

### Т/Х «AYIA MARINA» ИСПОРТИЛ «КАРТИНУ»

Во второй день профсоюзные инспекции прошли на судах «СМВ Yasmin» (флаг Гонконга), «Cheng Lu 2»,



Профсоюзные инспекции направлены на то, чтобы следить за ходом выполнения подписанных документов и при выявлении нарушений устранять их, а также оказывать помощь морякам по многим другим вопросам.

«Pan Harmony» (флаги Панамы) и «Ayia Marina» (флаг Кипра), и только на последнем пароходе отсутствовал коллективный договор МФТ.

– Греческий судовладелец избегает переговоров с МФТ по его подписанию, – рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Судно регулярно задействовано в перевозках, значит, работодатель имеет прибыль. При этом на моряках он здорово экономит. Так, зарплата матроса АВ составляет около \$1000, со спецодеждой на судне напряженно, а страховка по смерти просто смехотворная – \$10 тысяч. Для сравнения: по колдоговору эта сумма значительно выше – более \$180 тысяч.

Моряки вместе с представителями РПСМ провели на борту судна акцию по борьбе с удобными флагами. Профсоюз проинформировал капитана, что греческому судовладельцу будет направлен нотис о необходимости немедленного заключения колдоговора МФТ в порту Находка до отхода судна. В случае уклонения от подписания документа последует обращение к колле-

гам в американском порту Портленд, куда далее проследует «Ayia Marina». В этом случае судно ждет еще одна инспекция.

## МАНИПУЛЯЦИИ ЗАРПЛАТАМИ МОРЯКОВ

На «Hyundai Vladivostok» представители РПСМ не встретили на борту ни одного дальневосточного моряка, хотя по названию решили, что на нем работают местные ребята. Экипаж состоял из россиян, украинцев и танзанийцев. На трапе инспекторов встретил второй помощник капитана из Украины, он очень озабочен ситуацией на родине и беспокоится за родственников, которые проживают на юго-востоке страны. Капитан родом из Санкт-Петербурга. Он показал все интересующие нас документы. С ними на судне полный порядок: коллективный договор и Сертификат MLC имелись.

– Однако мы обратили внимание, что греческий судовладелец экономит на спецодежде, да и по заработной плате

танзанийцев возникли вопросы, – говорит Н. Суханов. – Оказалось, что в индивидуальном контракте прописана сумма в \$1200, а, по словам моряков, на руки они получают по \$650. Подобная ситуация, если она подтвердится, недопустима. Мы посоветовали членам экипажа держаться вместе, и тогда все условия труда на борту будут приведены в соответствие с международными требованиями.

На контейнеровозе «Aruna Irsa», где трудится интернациональный коллектив: четыре хорвата, украинец и семнадцать филиппинцев, коллективный договор есть, он подписан между Хорватским профсоюзом моряков и Ассоциацией Хорватских судовладельцев. Но один неприятный факт не ускользнул от внимания проверяющих: хотя колдоговор был представлен, у филиппинского матроса не оказалось индивидуального контракта, что противоречит требованию MLC.

Специалисты ДВРО РПСМ сделали вывод, что владельцы судов под удобными флагами с максимальной выгодой для себя используют эти самые флаги: они дают им возможность манипулировать зарплатами моряков, даже притом что на борту имеются коллективные договоры. Но профсоюзные инспекции как раз и направлены на то, чтобы следить за ходом выполнения подписанных документов и при выявлении нарушений устранять их, а также оказывать помощь морякам по многим другим вопросам.

## Т/Х «EASTERN» – ЯРКИЙ ПРИМЕР УДОБСТВА

В рыбном порту Находки проверили великовозрастный «Eastern». Как сообщил его капитан, судну 44 года. Теплоход работает на линии Япония-Находка, перевозит автошины. Моряки рассказали, что т/х «Eastern» следует в Японию с дисками, затем там члены экипажа собственноручно надевают на них автошины, сами грузят их на судно и доставляют в Находку, что недопустимо: по сути моряки выполняют работу автодилеров и докеров, а это потенциальная опасность для здоровья и жизни как в порту, так и в рейсе из-за усталости.

На этом неприятные сюрпризы на судне «Eastern» не закончились. Экипаж состоит из 15 российских моряков, у них нет ни индивидуальных контрактов, ни коллективного договора, одобренного МФТ.

– Судно «Eastern» – ярчайший пример удобства для судовладельца, – заметил лидер ДВРО РПСМ. – А главная выгода для работодателя от флага Камбоджи заключается в жестокой эксплуатации российских моряков. Кстати, обязательного на каждом судне Сертификата по MLC на теплоходе тоже не оказалось, что даже не удивительно: разве можно выдать документ судну 1970 года постройки?



## ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Как рассказал председатель Первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков (ППОМ РПСМ), инспектор МФТ в порту Владивосток Петр Осичанский, за время Недели действий было проверено более 20 судов, работающих под удобными и российским флагами. Во время акции специалисты профсоюза выявили множество нарушений как международных норм, так и российского трудового законодательства.

– Корейский судовладелец задолжал свыше \$375 тысяч пяти экипажам с российскими моряками, – рассказал П. Осичанский. – В результате длительных переговоров при участии генерального консула Республики Корея удалось договориться о погашении всей задолженности в течение одной-двух недель.

В период кампании в поле зрения профсоюзных инспекторов попал многострадальный экипаж судна «Lady Fox». Два с половиной месяца назад судно уже было арестовано по иску экипажа в порту Ванино. Тогда, несмотря на стойкое нежелание сотрудничать, судовладелец погасил долг перед моряками в размере \$110 тысяч.

На момент инспекции на борту находились 14 человек, 13 из которых – украинцы. Теплоход вновь прибыл в порт Ванино, где судовладельцу опять были предъявлены требования по вы-

плате зарплаты на сумму \$65 тысяч. Экипаж написал заявления в транспортную прокуратуру и рапорт капитану морского порта Ванино. 27 июня т/х «Lady Fox» не прошел проверку государственного портового контроля (PSC): судно задержано за грубейшие нарушения Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве.

Есть и хорошие новости с Недели действий. В ее рамках моряки, давно списавшиеся с проблемных судов, получили долги по зарплатам. Общая сумма выплат составила свыше \$73,5 тысяч. Кроме того, в период кампании РПСМ и владелец судна «Corso Dream» перезаключили коллективный договор.

– Во время Недели действий мы приняли 12 заявлений от моряков по поводу задолженности по зарплатам, – отметил лидер ППОМ РПСМ. – По окончании акции будут сформированы иски для рассмотрения в суде.

К слову, в судах общей юрисдикции и в Приморской коллегии краевого суда рассматриваются иски от экипажей трех судов. Все дела сопровождают юристы ППОМ г. Владивостока.

– Неделя борьбы с удобными флагами носила яркий пропагандистский характер, помогла решить целый ряд старых проблем, привлекла в ряды РПСМ новых членов и в то же время подтвердила наличие серьезных проблем в российской судоходной индустрии. Это не только нарушения в области трудо-


вых правоотношений, но и техническом состоянии офшорного флота, – резюмировал Петр Осичанский.

## ПОДВОДЯ ИТОГИ

В Южной Корею проверяющие посетили 16 судов в портах Пусан, Пхохан и Чемульпо. По итогам переговоров с судовладельцами для нескольких теплоходов будут заключены коллективные договоры МФТ. В Пусане на судне «Sea Nuri» имелась задолженность по заработной плате за два месяца. Такая же картина предстала перед глазами инспекторов еще на трех однотипных судах. Представители МФТ сообщили о проблемах PSC, после чего на теплоходах еще раз прошли проверки. В ходе переговоров с работодателем МФТ выдвинула требование выплатить деньги экипажу и репатриировать моряков в Мьянму и Индонезию.

В Японии прошел митинг близ офиса компании «Kotoku Kaiun», руководство которой отказывается от проведения переговоров с представителями морского профсоюза. Инициативная группа в Южной Корею пыталась поддержать японских коллег в день кампании и посетить три судна «Kotoku Kaiun», однако в визите им было отказано. Работодатель заранее разослал на суда предупреждения о начале Недели действий и запрете пускать на борт представителей профсоюзов.


В России инспекторами МФТ и Российского профсоюза моряков было проверено около 40 судов, работающих под удобными и российским флагами. В порту Находка из 15 теплоходов под удобными флагами только на 10 имелись коллективные договоры. Судовладельцам пяти судов направлены нотисы о необходимости подписания соглашений. Предложение заключить договор также получил владелец судна «Золотая Колыма» (флаг РФ). Во Владивостоке в рамках Недели действий моряки получили долги по зарплатам на общую сумму свыше \$73,5 тысяч. Кроме того, в период кампании РПСМ и владелец судна «Corso Dream» перезаключили коллективный договор.

Напомним, кампании против удобных флагов в Восточной Азии проводятся с 1984 года. 



**Неделя борьбы с удобными флагами носила яркий пропагандистский характер, помогла решить целый ряд старых проблем, привлекла в ряды РПСМ новых членов.**

# НЕСЧАСТЛИВАЯ СЕРИЯ «ШОСТАКОВИЧА»



В марте этого года КГУП по эксплуатации недвижимости Приморского края «Госнедвижимость» объявило в международный розыск принадлежащий ему теплоход «Георг Отс». Через три месяца пропавший паром нашелся, но слишком поздно – как объявили краевые власти на встрече с журналистами, к этому времени «Георг Отс» мошенническим путем был угнан в Китай и разделан на металлолом.

**Х**озяева имели в отношении парома большие планы. О них, по крайней мере, говорилось. «Георг Отс», переданный на Дальний Восток для обслуживания гостей АТЭС-2010, после саммита планировали пустить на регулярное сообщение между городами Дальнего Востока, а также Японии и Южной Кореи. Отремонтированный за бюджетные деньги, в 2012 году паром был сдан в аренду по договору бербоут-чартера. Должна ли была именно эта компания заняться коммерческой эксплуатацией парома, неизвестно, но не прошло и года, как она, в свою очередь, заключила договор суббербоута с китайской фирмой, после чего «Георг Отс» отбыл в китайский Джоушань на базу ремонта. Там его должны были дооборудовать в соответствии с международными требованиями, чтобы после модернизации и получения соответствующих документов судно можно было бы использовать

в международных морских перевозках. Вместо этого паром пошел на иголки.

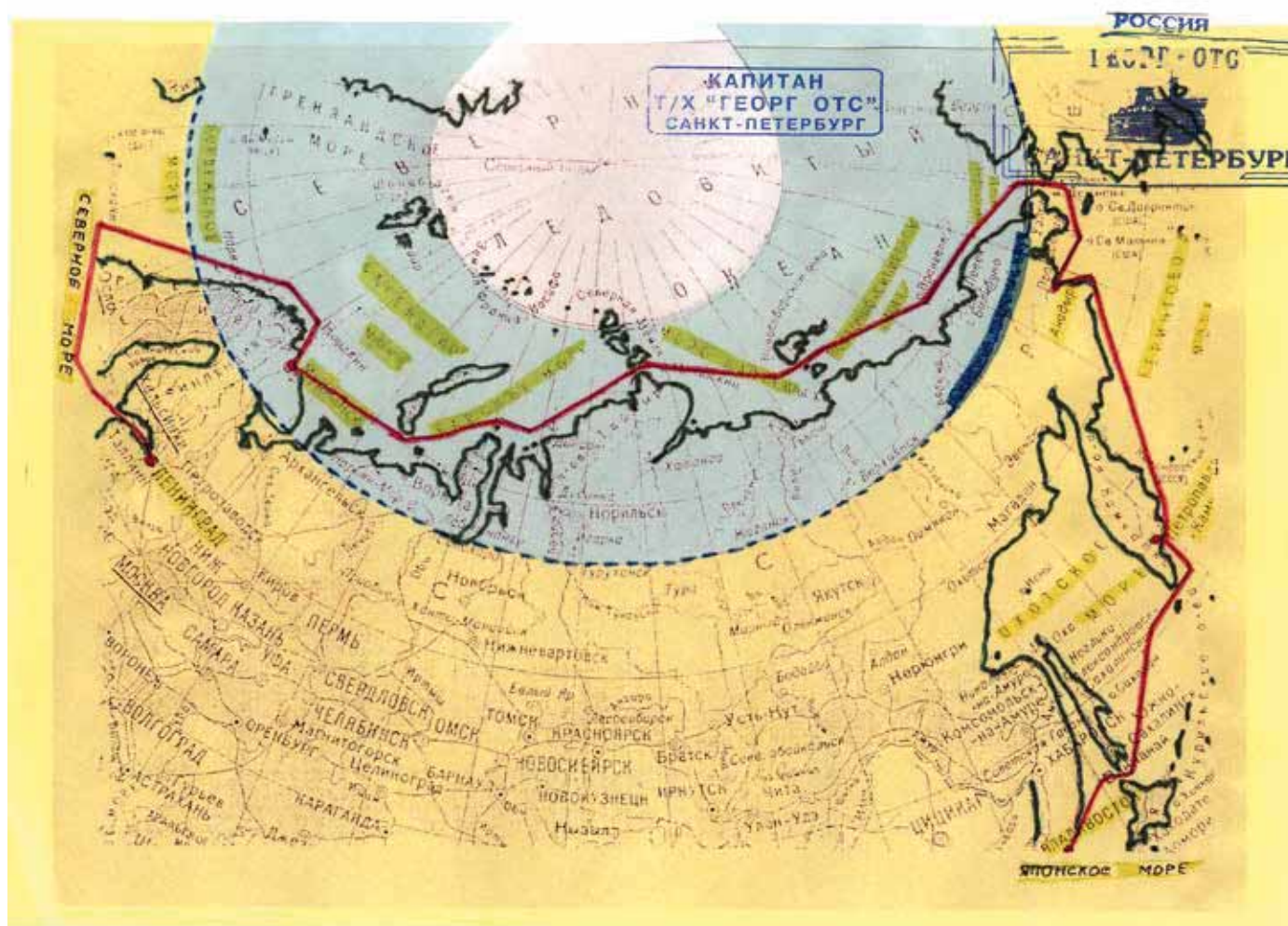
Сбыться большим планам было вновь не суждено. Почему вновь? Потому что однажды уже такое было, когда большие планы в отношении парома, впрочем, как и всех судов этой серии, не осуществились. Речь идет о серии судов типа «Дмитрий Шостакович», построенных в Польше для советских пароконств с 1980 по 1986 годы. «Георг Отс» – второй в серии, и его судьба сложилась относительно благополучно по сравнению с другими судами этого неудачного, с точки зрения эксплуатационников, проекта.

### ПАРОМЫ УБЫТОЧНЫ

«Дмитрий Шостакович», «Георг Отс», «Лев Толстой», «Константин Симонов», «Михаил Сулов», «Михаил Шолохов» и «Константин Черненко» были заказаны Министерством морского флота

в расчете на развитие паромного движения в стране, но большим успехом эта задумка не увенчалась. Первоначальная пассажироместимость каждого теплохода составляла около пятисот человек с размещением в каютах по два или четыре пассажира, а автопалуба могла принять до 118 легковых автомобилей. Экипаж при этом составлял почти двести человек. В первые годы эксплуатации все суда подверглись переоборудованию в соответствии с требованиями, предъявляемыми к круизным судам, пассажироместимость увеличивалась, однако это все равно не позволяло говорить о прибыльности паромов.

Как вспоминает один из работников Балтийского морского пароходства, опыт эксплуатации судна «Константин Симонов» в БМП показал, что в международных перевозках невозможно было получить с парома какую-либо значимую прибыль. «Симонов» ходил





на Хельсинки, и на одного моряка приходилось два пассажира. Особых развлечений, за которые турист платил бы деньги, на борту не было, сами билеты стоили недорого, а расходы на содержание судна и экипажа не оправдывали работу парома как пассажирского судна.

Подобная картина наблюдалась и на Дальнем Востоке. На Черном море дела обстояли лучше – паромы, которые достались Черноморскому пароходству, много работали в каботаже, и за счет палубных мест могли брать на борт большее количество пассажиров. Ситуацию в условиях плановой советской экономики спасало то, что у паромов был один хозяин – государство, хотя и в лице отдельных пароходств, а государство тогда могло поддерживать не приносящие прибыль проекты.

С переходом на рыночные рельсы положение кардинально изменилось: в условиях рынка никто не может себе позволить содержать убыточный бизнес, и от паромов предпочли избавиться. Их постсоветская жизнь сложилась почти одинаково – все были проданы, все сменили флаги и названия, и все претерпели модернизацию во имя извлечения дохода. Те, кто с задачей не справился, сданы на металлолом.

Поэтому громкие заявления об угоне «Георга Отса» невольно наводят на мысль о том, что никакого угона не было. Государство, скорее всего, просто решило избавиться от неликвидного актива, но сказать об этом прямо, наверное, постеснялось, тем более что накануне вложило в паром значительные средства. Как бы то ни было, старина «Отс», верой и правдой отслуживший людям тридцать три года, достоин уважения, так же как и его близнецы, о судьбах которых наш обзор.

### «ДМИТРИЙ ШОСТАКОВИЧ»: ХОЖДЕНИЕ ПО РУКАМ

Главное судно проекта В-492, одно из четырех, переданных в эксплуатацию в Черноморское морское



пароходство. В процессе эксплуатации головного судна специалисты выявили ряд недостатков, связанных с неудовлетворительными мореходными качествами и слишком тяжелым корпусом. У судна также были неоптимальные носовые обводы корпуса, что снижало мореходные качества. Указанные недостатки в значительной мере были устранены при строительстве последующих судов серии, а головное судно переоборудовано. Внесенные изменения способствовали улучшению мореходных качеств, и судно успешно работало на Крымско-Кавказской, а также на средиземноморских международных линиях.

«Дмитрию Шостаковичу» удалось проработать под этим именем до 2000 года, потом он не-

однократно перепродавался и сменил несколько флагов и названий. Последним хозяином парома выступила компания из Гонконга, назвавшая судно «New Imperial Star». Эксплуатируется ли паром

сейчас, сказать трудно: в течение последнего года система AIS неизменно показывает одно и то же местоположение судна – порт Гонконг.

### «ГЕОРГ ОТС»: ДВАЖДЫ МЕНЯЛ ФЛАГ, НО ИМЯ – НИ РАЗУ

Принят в эксплуатацию Эстонским пароходством 25 мая 1980 года, работал на линии Таллинн-Хельсинки. В 1986 году экипажу парома было поручено ответственное задание – доставить генерального секретаря ЦК КПСС СССР Михаила Горбачева на эпохальную встречу с президентом США Рональдом Рейганом в Рейкьявик, которое экипаж с честью выполнил. После развала СССР «Георг Отс» сменил флаг на эстонский. В 1994 году судно было зафрахтовано компанией «Tallink», при этом оно ходило по тому же маршруту.

В 2002 году паром был продан Российской Федерации, переведен под российский флаг, и с 2003 года обслуживал маршрут Балтийск (Калининград)-Санкт-Петербург. В 2010 году принимается решение о переводе судна на Дальний Восток. 10 сентября паром вышел из Мурманска в Анадырь, куда прибыл 26 сентября, пройдя за 15 дней весь Северный

морской путь, и стал первым в истории пассажирским судном, прошедшим по арктическому маршруту в сопровождении ледоколов. «Георг Отс» – единственное судно своей серии, которое дважды меняло флаг, но ни разу имя. 23 ноября 2013 года исключено из регистровой книги судов, разделано на металлолом в Китае.

### «ЛЕВ ТОЛСТОЙ», ОН ЖЕ «NATASHA», ОН ЖЕ «PALMIRA», ОН ЖЕ ...

Судно, переданное Черноморскому морскому пароходству в октябре 1981 года, меняло название шесть раз. В 1992 году на судне был спущен советский флаг и поднят флаг Украины, а в 1995 году «Лев Толстой» был продан под удобный флаг и переименован в «Natasha». Через год паром вернулся на черноморских линиях. В 1998 году судно получило название «Palmira», а в 1999-м – ремонт и модернизацию. В 2001 году пароход вновь перерегистрировали под удобную юрисдикцию в Сент-Винсенте, переименовали

в «The Jasmin», оператором же выступила израильская компания, запустившая судно на средиземноморские линии. В августе 2006 года судно вновь продается и переименовывается в «Farah». Под этим именем осуществляет круизы по Красному морю, и в сентябре 2007 года снова перепродается, получает название «EeasyCruise Life» и возвращается на Средиземное море. В конце 2010 года паром продали опять, на этот раз в Индию. Теперь он носит название «Ocean Life» и работает между островом Гоа и материком.

### «КОНСТАНТИН СИМОНОВ»: ЖИВЕТ ПОД ДРУГИМ ИМЕНЕМ

Судно было спущено на воду и передано экипажу Дальневосточного морского пароходства в 1981 году. В свой первый рейс «Константин Симонов» отправился из Риги на Кубу, а возвратился в Одессу. Ввиду отсутствия реальной загрузки на Дальнем Востоке было принято решение использовать паром на Крымско-Кавказской линии, и в августе 1982 года «Симонова» передали в ЧМП. В конце 1986 года после гибели пассажирского теплохода «Михаил Лермонтов» Минморфлот принимает решение передать один из черноморских паромов на Балтику, и в январе следующего

года «Константин Симонов» переходит в Балтийское морское пароходство. В 1987-1988 годах судно было модернизировано, после чего работало на линии Ленинград-Хельсинки-Петербург до 1996 года, сменив за это время советский флаг на российский. 18 мая 1996 года судно было арестовано в Германии за долги судовладельца и продано. Новый собственник дал парому флаг Кипра и название «Francesca».

В 2000 году судно вновь сменило хозяина, флаг и имя, и стало называться «The Iris». Оператор – кстати, тот же, что и у «Льва Толстого» – поставил паром на линию Одесса-Хайфа, где он эксплуатировался до 2009 года, пока его не приобрела финская судоходная компания «Kristina Cruises». В 2010 году на судне поднимается финский флаг, делается очередная модернизация, и в конце лета 2010 года судно под именем «Kristina Katarina» уходит работать в Средиземное море. В начале 2014 года паром был вновь продан, и сейчас работает под флагом Маршалловых островов и именем «Ocean Endeavour».

### «МИХАИЛ СУСЛОВ» – ПЛАВУЧАЯ КЛИНИКА

Из всех судов-близнецов у «Михаила Суслова», пожалуй, самая печальная история. Он был принят в эксплуатацию Черноморским пароходством в декабре 1982 года. Любопытно, что при закладке судно было названо в честь заслуженного советского композитора – «Василий Соловьев-Седой», однако в январе 1982 года скончался главный идеолог СССР того времени Михаил Суслов, и пароход быстренько переименовали в память о партийном деятеле. В 1983-1988 годах паром работал на Крымско-Кавказской и Ближневосточной линиях, а также совершал круизы «Интуриста» вокруг Европы, участниками которых преимущественно были туристы из Польши и Восточной Германии, пока руководству Минморречфлота не была предложена гениальная идея: продавать туристам не только отдых, но и... лечение.

Многие россияне помнят бешеную популярность Всесоюзного центра «Микрохирургия глаза» и его руководителя, талантливого врача и не менее

талантливого бизнесмена Святослава Федорова. В конце 1980-х годов центр переживал свой расцвет. Очередь в клиники Федорова была расписана на годы вперед. Поэтому вполне логично, что в соответствии с основным законом экономики, утверждающим, что спрос рождает предложение, появился проект плавучей клиники для советских и, главным образом, иностранных пациентов. Министерство морского флота пошло навстречу члену-корреспонденту Академии наук СССР товарищу Федорову и выбрало для осуществления проекта теплоход «Михаил Суслов».

В 1989 году в Германии судно прошло полное переоборудование. Вместо автопалубы был построен современной медицинский комплекс, включавший несколько операционных модулей. Предполагалось, что на борту будут работать одновременно четыре бригады врачей, судно будет курсировать по Черному и Средиземному морям, предоставляя полностью комфорт круизного плавания, а на стоянках – проводиться глазные операции за дополнительную оплату. В это время судно сменило название во второй раз: имя партийца Суслова ничего не говорило неполицированным иностранным туристам, поэтому теплоход назвали именем человека, которого знали все, кто учился в школе – «Петр Первый».

## НА ПОРОГЕ РАЗВАЛА СССР

«Петр Первый» сразу приступил к работе, и в конце года прибыл в порт Джебель-Али в ОАЭ, где простоял в качестве глазной клиники до апреля 1990 года. Успех был потрясающим: в очередь на операции люди записывались тысячами, и десятки офтальмологов из многих стран прибывали на борт, чтобы воочию убедиться в мастерстве советских специалистов. В операционном блоке были специально установлены телемониторы. Однако война в Персидском заливе разрушила все планы. «Петр Первый» перешел в Ларнаку, Кипр, где проработал до января 1991 года.

Дальнейшие события помнят все – развал СССР, дележ имущества между бывшими республиками, взаимные расчеты и другие неприятные вещи. «Петр

**С переходом на рыночные рельсы положение кардинально изменилось: в условиях рынка никто не может себе позволить содержать убыточный бизнес, и от паромов предпочли избавиться. Их постсоветская жизнь сложилась почти одинаково – все были проданы, все сменили флаги и названия, и все претерпели модернизацию во имя извлечения дохода. Те, кто с задачей не справился, сданы на металлолом.**

Первый», лишившись хозяина в лице Минморфлота и получив флаг нового государства, тоже не избежал этой участи. Медблок был закрыт, и «Петр Первый» в течение двух лет работал как обычное круизное судно.

Работа клиники возобновилась лишь в феврале 1993 года, после посещения Святославом Федоровым Черноморского пароходства и встречи с новым руководством. После реновации медицинского оборудования было привлечено значительное количество иностранных пациентов, и «Петр Первый» ушел в Гибралтар, где пережил 11 месяцев ареста, а потом в Дубаи, где вновь был арестован за хозяйские долги. Кризис Черноморского пароходства, неспособность оплачивать текущие эксплуатационные расходы на топливо, воду, продукты и запчасти (а, по мнению некоторых морских специалистов, недалковидность, жадность и непрофессионализм) привели к тому, что в 2001 году теплоход «Петр Первый» был обречен на участь остального флота ЧМП – то есть, на продажу.

На этом славная история теплохода закончилась. После продажи судно пере-

именовано в «Ocean Empress», затем, после очередной смены собственника, – в «Ocean Jewel of St. Petersburg» и переоборудовано в плавучее казино. Судно стояло во Флориде вблизи города Сент-Питерсберг до тех пор, пока хозяин не обанкротился. Содержать его он больше не мог, покупатель никак не находился, поэтому было принято решение разделить судно на металлолом, причем прямо на месте стоянки. Что собственно и произошло в 2005 году.

## «МИХАИЛ ШОЛОХОВ» ПРОДАН НА МЕТАЛЛОМ

«Шолохов» был построен в 1986 году и передан Дальневосточному морскому пароходству для пассажирских перевозок между Владивостоком, Камчаткой и Сахалином. И если в советское время, как уже говорилось выше, пассажирское судно могло позволить себе не быть доходным, то в новые времена это стало непростительным. Лучшее реальное положение дел с паромным движением на российском Дальнем Востоке описывает статья в газете «Коммерсантъ», опубликованная в октябре 1999 года:

«...Принадлежащее Дальневосточному морскому пароходству судно «Михаил Шолохов», ранее работавшее на круизных маршрутах в южном полушарии, теперь будет курсировать между Петербургом и Стокгольмом вместо парома «Ильич» Балтийского морского пароходства...

С 1982 по 1995 год на линии Санкт-Петербург-Стокгольм пассажиром перевозил принадлежащий Балтийскому морскому пароходству паром «Ильич». БПМ тогда было крупнейшей судоходной компанией в Европе и конкурировало с ведущими западными перевозчиками. Однако с 1995 года финансовое положение пароходства стало ухудшаться. Ошибки руководства в маркетинговой политике и развернувшаяся борьба за собственность во время акционирования предприятия привели пароходство к краху. Паром «Ильич» был арестован за рубежом по требованию месяцами не получавшего зарплату экипажа и продан на аукционе. Его судьбу разделили остальные паромы БМП.

После развала пароходства паромное сообщение Петербурга с крупнейшими европейскими городами было прекращено, и восстановить его в прошлом году попробовала небольшая шведская шиппинговая компания (она пыталась наладить регулярные рейсы в Петербург). Но проект, не принеся ожидаемых прибылей, был закрыт, и Петербург остался без паромной связи со Скандинавией. Однако на днях ДВМП объявило, что на линии Стокгольм-Петербург будет курсировать паром «Михаил Шолохов», переведенный из Владивостока. Организацией паромной международной переправы занимается компания «Еврошипинг» – генеральный агент АО «ДВМП» в Санкт-Петербурге. ... Правда, пока ДВМП на прибыли особенно не рассчитывает. Первый рейс собрал мало пассажиров, и пароходство сумело лишь окупить свои расходы.

На российском рынке морских перевозок это первый случай перевода парома «на работу» в акваторию, традиционно обслуживаемую другим пароходством. Впрочем, никакого сопротивления со стороны БМП не последовало. Решение ДВМП перебросить паром в другое полушарие вызвано тем, что найти ему применение в своем бассейне невозможно. Суда типа «Ми-

хаил Шолохов», по словам председателя наблюдательного совета ДВМП Павла Васильченко, с середины 90-х годов стали приносить пароходству убытки (только в 1996 году ДВМП потеряло 50 млн рублей). Пароходство пыталось использовать паромы для проведения круизов, но они оказались недостаточно комфортабельны и вследствие этого – неконкурентоспособны.


Между тем российские власти относятся к перспективам развития балтийских паромных линий весьма благожелательно. По сведениям *Ъ*, министр транспорта РФ Сергей Франк уже пообещал ДВМП всяческое содействие в развитии паромного сообщения на Балтике, в частности, предоставление льгот на выплаты причальных и береговых сборов в петербургском порту».

Тем не менее, сбыться этим планам было не суждено. В начале 2000-х годов судно было продано в Грецию, получило имя «Ugo Foscolo», и должно было выполнять региональные автопассажирские линейные паромные рейсы и короткие круизы в Эгейском море, но проработало там совсем немного. Вскоре судно было выведено из эксплуатации и несколько лет простояло у причала без какой-либо работы и без ремонтов. В 2009 году продано в Турцию на металлолом.

## «КОНСТАНТИН ЧЕРНЕНКО» – УБЫТОЧНОЕ КАЗИНО

История дальневосточного парома «Константин Черненко», также 1986 года постройки, очень похожа на историю «Михаила Шолохова». Единственное отличие в том, что «Черненко» пока «жив». Переименованный в «Русь», паром пришел в Северную столицу, чтобы работать на линии Санкт-Петербург-Стокгольм. Над судном развевался российский флаг. У менеджера парома был план сменить флаг на удобный, однако рассудив, что работая на Балтике под удобным флагом, они будут вынуждены оплачивать труд экипажа по международным ставкам, от этой идеи отказались. Но российский флаг не спас ситуацию: прибыли не хватало даже на выплату российской зарплаты. «Русь» успела сделать пару ходок на Швецию и была арестована в Стокгольме с подачи шведских профсоюзов, строго следящих за тем, чтобы к их портам гастарбайтеры не подходили ближе, чем на двенадцать миль. Судебное решение было вынесено за полчаса, причем судно выпустили из порта только тогда, когда на борт доставили наличные. На этом балтийская эпопея парома закончилась.

«Русь» вернулась в Санкт-Петербург через пятнадцать лет под именем «SC Atlantic». Новый хозяин здорово вложился в модернизацию судна, переведя его в люкс-класс. Памятуя о «балтийских» стандартах зарплаты экипажа, владелец рассчитывал получать прибыль, прежде всего, от казино, работавшего на борту. Судно выходило в нейтральные воды, где богатых туристов, кроме игры, развлекали концертами и шоу-программами. Однако эксплуатационные расходы съедали все доходы и, в конце концов, встал «SC Atlantic» на Морвокзале на прикол, а хозяин стал думать, куда бы пристроить убыточный паром.

Что происходит с паромом сегодня, информация отсутствует. Тем не менее, ходят слухи, что судно вновь перепродано, на этот раз американской фирме, которая назвала его «Ocean Atlantic» и модернизирует на верфях в Польше. Будто бы из него собираются сделать базу для персонала нефтедобывающих платформ в Северном море... 





## АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



### РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

### ПРИЕМНАЯ РПСМ

в Санкт-Петербурге

Санкт-Петербург, ул. Двинская,  
д. 10, корп. 2, 7-й этаж  
Тел./факс: (812) 718-63-80,  
718-63-81  
E-mail: petersburg@sur.ru

### Председатель

**СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

### Первый заместитель

**председателя**

**КОВАЛЬЧУК** Игорь Васильевич

### Заместитель председателя

**ИВАНОВ** Вадим Геннадьевич

### АРКТИЧЕСКАЯ

региональная организация

### Председатель Совета

**КЛИНДУХОВ** Петр Николаевич

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

Тел./факс: (8152) 42-28-60

E-mail: murmansk@sur.ru

Почтовый адрес: 183038,

г. Мурманск, а/я 123

### БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация

### Председатель Совета,

**заместитель**

### председателя РПСМ

**БОДНЯ** Александр Михайлович

Санкт-Петербург,  
ул. Двинская, д. 10,  
корп. 2, 7-й этаж

Тел./факс: (812) 251-18-07

E-mail: spb@sur.ru

Почтовый адрес: 198035,

г. Санкт-Петербург, а/я 8

### АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация

### Председатель Совета

**СТАХОВ** Игорь Степанович

Ростов-на-Дону,

ул. Социалистическая,

д. 184, 3-й этаж, офис 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, офис 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, офис 1

Тел./факс: (4012) 65-63-72,

65-68-40

E-mail: kaliningrad@sur.ru

### КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация

### Председатель Совета

**ДАВИДЕНКОВ** Михаил

Михайлович

Петрозаводск,

ул. Ригачина,

д. 8, офис 1

Тел.: (8142) 57-58-56,

факс: (8142) 57-73-10

E-mail: petrozavodsk@sur.ru

Почтовый адрес: 185005,

г. Петрозаводск, а/я 105

### СЕВЕРНАЯ

региональная организация

### Председатель Совета

**КРАШОШТАН** Александр

Анатольевич

Архангельск, пр. Ломоносова,

д. 58, корп. 1, стр. 1

Тел./факс: (8182) 63-72-60

E-mail: srorpsm@gmail.com

### ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

### Председатель Совета

**ЗАДОЯНОВ** Николай

Григорьевич

Владивосток, ул. Алеутская, д. 15

Тел./факс: (4232) 49-54-06

E-mail: vladivostok@sur.ru

### ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

территориальная организация

### Председатель Совета

**БЕЛЯКОВ** Алексей Юрьевич

Новороссийск, ул. Кутузовская,

д. 17 Тел./факс: (8617) 67-00-19,

61-45-59

E-mail: novorossiysk@sur.ru

Почтовый адрес: 353907,

г. Новороссийск, а/я 117

### ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация

### Председатель Совета

**АНОХИН** Вячеслав Сергеевич

Самара, ул. Горького, д. 82,

оф. 18

Тел./факс: (846) 221-24-11

E-mail: samara@sur.ru

Почтовый адрес: 443099,

г. Самара, а/я 2969

### ЮЖНАЯ

территориальная организация

### Председатель Совета

**ПОПОВ** Николай Яковлевич

Новороссийск, ул. Победы,

д. 16Б

Тел./факс: (8617) 61-38-44,

61-18-05

E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

### МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная

организация плавсостава РПСМ

### Председатель профкома

**КНЯЗЕВ** Андрей Евгеньевич

Москва, Большой Коптевский

проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж

Тел.: (495) 229-91-19

факс: (495) 234-43-68

E-mail: moscow@sur.ru

Почтовый адрес: 125315,

г. Москва, а/я 61

### КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная

организация РПСМ

### Председатель профкома

**МОСКАЛЕНКО** Анатолий

Иосифович

Петропавловск-Камчатский,

пл. Щедрина, д. 1

Тел./факс: +7(415) 43-40-42

E-mail: kamchatka@sur.ru

Почтовый адрес:

683004,

г. Петропавловск-Камчатский,

а/я 12

### ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород

### Представитель

**ГОРИН** Сергей

Вениаминович

Нижний Новгород,

пр. Ленина, д. 16Б, оф. 516

Тел./факс: 8 (831) 240 00 20,

моб.: +7 920 257 94 24

### 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, КАК НАС НАЙТИ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ПОМОЩЬ



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

## ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

### РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

**Председатель профсоюза**  
**СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич  
Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.  
Тел.: (499) 151-24-78,  
151-24-90, (495) 229-91-19,  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: 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 (РПА)

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

### «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

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

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

### АРКТИЧЕСКАЯ

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

### КАМЧАТСКАЯ

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

### МАГАДАНСКАЯ

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

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная)  
организация  
**Председатель Совета**  
**СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич  
Санкт-Петербург, ул. Двинская,  
д. 10/2, 7-й этаж.  
Тел./факс: (812) 718-63-80.  
E-mail: petersburg@sur.ru  
Почтовый адрес: 198035,  
г. Санкт-Петербург, а/я 210

### СЕВЕРНАЯ

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

### СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

### «ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

### ITF координатор

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

### ITF инспектор

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

### ITF инспектор

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

### ITF инспектор

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

### ITF Инспектор

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



# THANK YOU SEAFARERS!

**25 июня в День моряка по сложившейся традиции Международная морская организация (ИМО) запустила социальную кампанию «Скажи спасибо морякам».**

**В этом году всем, кто хотел поблагодарить тружеников моря за их работу, предлагалось закончить фразу «Моряки доставили мне.....» словом, обозначающим предмет, сделать фото или видео с письменным обращением и разместить их на любой платформе (Instagram, Twitter, Facebook, YouTube, VK и других), указав хэштег #thankyouseafarers.**

**Н**а призыв ИМО принять участие в кампании откликнулись миллионы людей по всему миру: они благодарили моряков за машины, духи, книги, одежду, фрукты, конфеты и многое-многое другое, что представляет собой 90% мирового грузооборота. Еще в этот день морякам говорили «спасибо» за вдохновение и надежду, любовь и семью.

Полтора миллиона членов экипажей морских судов ежедневно вносят уникальный и весомый вклад в мировую торговлю и экономику, в развитие и нормальное функционирование общества. Если на секунду представить, что в мире не останется ни одного моряка, последствия будут катастрофическими: одна половина земного шара погибнет от холода, другая – от голода.

К сожалению, обычно люди не задумываются, каким путем попадает к ним вкусная еда и все прочее, что подтверждают многочисленные опросы. Последний, проведенный в Великобритании по заказу благотворительной организации моряков, не только это подтвердил, но и выявил неверные представления людей о масштабах и важности морской отрасли для страны. Лишь 2% респондентов знают, что подавляющее число продовольственных продуктов приходит морским путем, и большинство

жителей туманного Альбиона даже не догадываются, что зависят от моряков.

Опрос проходил в рамках Недели Понимания (21-29 июня 2014 года), приуроченной ко Дню моряка. В мини-исследовании участвовали 1000 человек. Четверть из них (27%) считают, что основная часть продуктов питания поступает в Великобританию по воздуху, еще 20% назвали наземный транспорт. Лишь 2% участников знали, что 95% потребляемых продуктов попадает в страну морским путем.

Исследование также показало, что половина опрошенных не может жить без картофеля (43%). В год в Великобританию импортируется 465 тысяч тонн этого вида корнеплодов. Далее по списку следуют сыр (40%), сахар и рис (39%), шоколад (37%) и бананы (35,5%). Все эти самые любимые продукты британцев приходят в страну морским путем.

Как островное государство, Великобритания опирается на торговое судоходство: это 95% импорта и 75% экспорта. Морские порты ежегодно обрабатывают более полумиллиарда тонн грузов. Из 1,5 млн моряков, занятых в мировой морской индустрии, 71 тысяча – британцы. Тем не менее, несмотря на ошеломляющие цифры, жизненно важное значение этой отрас-

ли для Великобритании и ее граждан, к сожалению, остается незамеченным.

К слову, Россия и другие страны не являются исключением, большинство жителей планеты не догадываются, что практически всему, что они имеют, обязаны морякам.

Напомним, День моряка учрежден Резолюцией дипломатической конференции Международной морской организации (ИМО) по принятию поправок к Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты в Маниле в 2010 году. 