

Морской

№ 1 (124) 2019

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

**ЗАКОНОПРОЕКТ ДЕЛАЕТ
ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ РОРС
АБСОЛЮТНО БЕЗЗАЩИТНЫМИ**

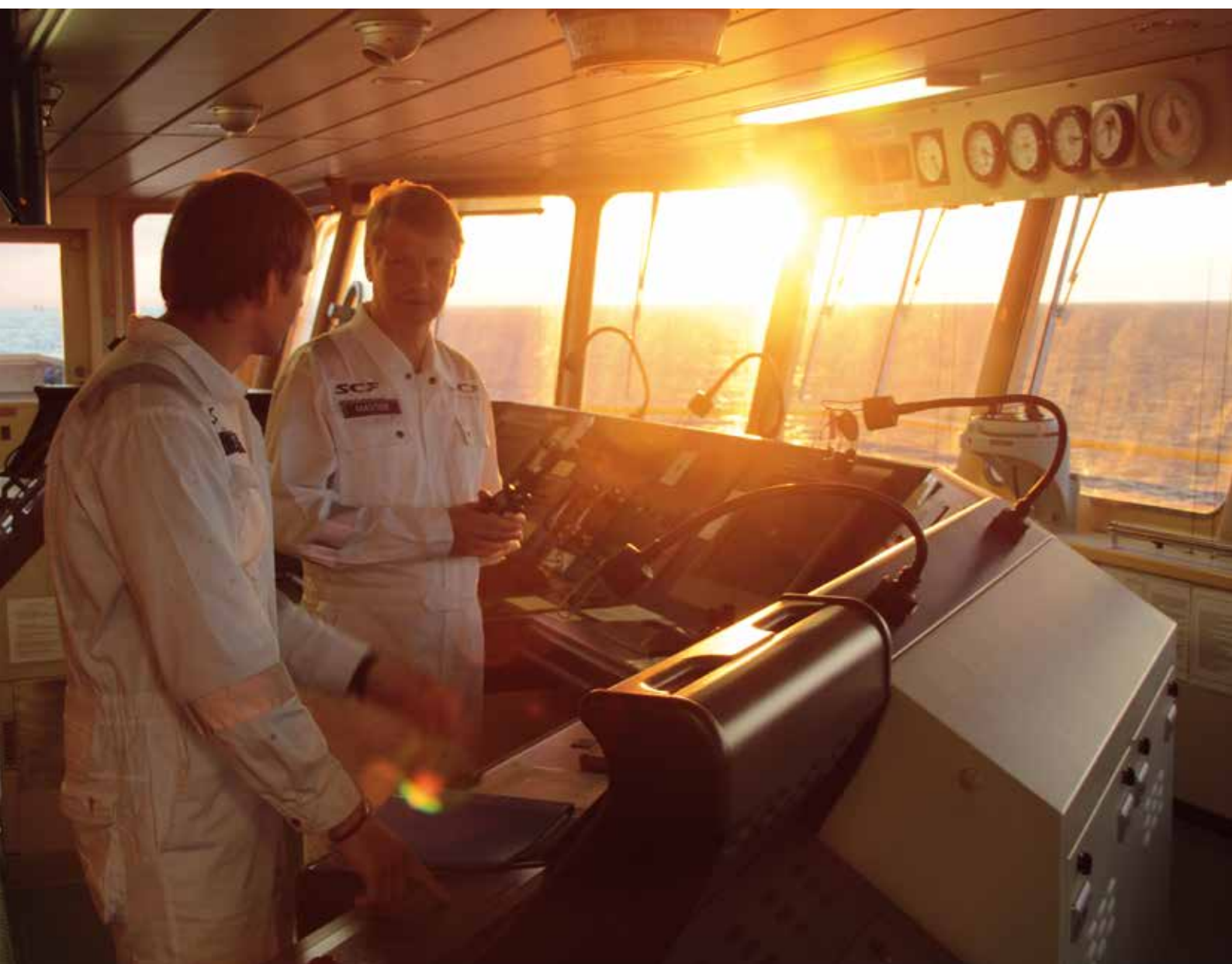
**КОНВЕНЦИЯ ПДНВ
БУДЕТ ПЕРЕСМОТРЕНА**

**«О ХОДЕ ПЕРЕГОВОРОВ
МЫ НИЧЕГО НЕ ЗНАЛИ»**

**КАК МОРЯКУ
ЗАРАБОТАТЬ НА ПЕНСИЮ?**



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



WWW.SUR.RU



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
т/х «Борис Вилькицкий»

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
 Главный редактор
 Ирина Устюменко

Информация:
 Ирина Устюменко
 Наталья Куликова
 Маргарита Якубенко

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

Дизайн, верстка
 Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 15.02.2019

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

16+ Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство ПИ № 77-12041 от 11.03.2002. Тираж 3000 экземпляров. Распространяется бесплатно.

ПРОФФРОНТ

4 – 5 Законопроект делает членов экипажей судов РОРС абсолютно беззащитными

ВРЕМЯ РПСМ

7 – 8 Добиваться, чтобы в каботаже работали исключительно российские моряки

ПДНВ

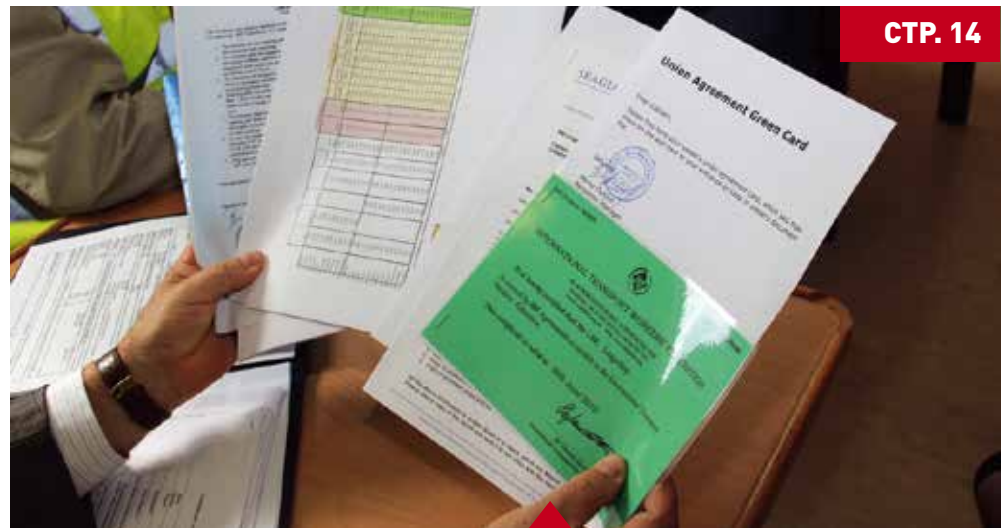
9 – 11 Конвенция ПДНВ будет пересмотрена

СТР. 31



«О ХОДЕ ПЕРЕГОВОРОВ МЫ НИЧЕГО НЕ ЗНАЛИ»

СТР. 14



МНЕНИЕ

12 – 13 У моряков есть право работать без рисков

ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ ТРУДА РПСМ ПОДВЕЛА ИТОГИ

ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС

15 – 19 Как моряку заработать на пенсию?

СТР. 32 – 36



85 ЛЕТ НАЗАД В ЧУКОТСКОМ МОРЕ ЗАТОНУЛО СУДНО «ЧЕЛЮСКИН»

ПРИЗВАНИЕ

20 – 25 Евгений Хижняк:
 «Я счастливый человек и в своей жизни ничего не хотел бы менять»

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА



ЗАКОНОПРОЕКТ ДЕЛАЕТ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ РОРС АБСОЛЮТНО БЕЗЗАЩИТНЫМИ

Российский профсоюз моряков не согласен с проектом Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части регулирования деятельности лиц, являющихся участниками специальных административных районов, осуществляющих функции работодателя» и настаивает на вынесении его на заседание РТК (Российской трёхсторонней комиссии). Соответствующее предложение РПСМ направил в Министерство экономического развития Российской Федерации и Российскую палату судоходства.

«ЗАПРЕТ БЫЛ УСТАНОВЛЕН ПО НАШЕЙ ИНИЦИАТИВЕ»

Во-первых, этот законопроект фактически отменяет запрет на применение и использование заемного труда в отношении членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, зарегистрированных в Российском открытом реестре судов (РОРС), который установлен законом «О занятости населения в Российской Федерации» (ст. 18.1, п. 13, п/п 4). В законе четко говорится, что не допускается направление работников по договору о предоставлении труда работников для выполнения работ в качестве членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков, член Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. – Хочется напомнить, что

этот запрет был установлен по нашей инициативе. Он основан на требованиях соответствующих международных трудовых стандартов, в том числе и международных морских трудовых стандартов. Да, Конвенция МОТ № 181 «О частных агентствах занятости» допускает подобное использование труда работников в интересах другой стороны, не являющейся для них работодателем. Однако в ней прямо указывается, что эта конвенция не применяется к найму и трудоустройству моряков (пункт 2 статьи 2).

Предлагаемая законопроектом система трудоустройства членов экипажей морских судов РОРС противоречит Конвенции о труде в морском судоходстве. Она устанавливает, что судовладелец (любая организация или лицо, принявшее на себя ответственность за эксплуатацию судна) принимает на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на него

согласно требованиям КТМС (подпункт j пункта 1 статьи II). Кроме того, КТМС устанавливает между членами экипажей морских судов (работниками) и судовладельцами (работодателями) непосредственно трудовые отношения, называя их сторонами трудового договора (Правило 2.1 – «Трудовые договоры моряков», Стандарт А2.1 – «Трудовые договоры моряков»).

Аналогичный вывод следует из Правила 1.4 КТМС, согласно которому службы подбора и трудоустройства моряков занимаются исключительно этой функцией в интересах судовладельцев как работодателей. При этом сами агентства работодателями по отношению к членам экипажей морских судов не являются.

– Кроме того, невозможность применения заемного труда в отношении членов экипажей морских судов РОРС, по нашему мнению, обуславливается

также выполнением ими работ во вредных и опасных условиях труда. В силу п/п 2 п. 13 ст. 18.1 ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации» при наличии вредных условий труда направление работников частными агентствами занятости для работы у принимающей стороны, которой будет выступать судовладелец, по договору о предоставлении труда работников (персонала) не допускается, – поясняет Юрий Сухоруков.

НЕОБРАТИМЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Предлагаемая законопроектом система трудоустройства моряков в случае его принятия повлечет за собой необратимые последствия, уверены в РПСМ:

– С упразднением в этом случае трудовых отношений между моряками и судовладельцами судов РОРС неизбежно будет разрушена система судебной защиты их трудовых прав, установленная международными конвенциями о морских залогах и ипотеках от 06.05.1993 и об аресте судов от 12.03.1999, а также основанными на них нормами действующего законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании (ст.ст. 367-370, 388-390 КТМ РФ). Моряки не смогут подавать к судовладельцам иски о взыскании заработной платы и других сумм, причитающихся членам экипажей за работу на борту судна, в том числе расходов на репатриацию и взносов по социальному страхованию и, соответственно, требовать в качестве применения обеспечительной меры ареста эксплуатируемых ими судов (п. 8, ст. 29, ст.ст. 139-142 ГПК РФ, ст. 8 КТМ РФ).

Особенно следует подчеркнуть то обстоятельство, что применение заемного труда, когда работник номинально связан трудовыми отношениями с направляющей стороной (к примеру, частным агентством занятости), но не состоит в таковых с принимающей стороной, где осуществляется его основная деятельность, то есть с тем же судовладельцем, по сути ликвидирует систему социального партнерства, фактически лишает работников, в нашем случае моряков, права на объединение, а также на коллективное представительство и защиту своих социально-трудовых прав и интересов.


НОРМА ПРОТИВОРЕЧИТ ТК РФ

Во-вторых, законопроектом дополняется статья 57 КТМ РФ (п. 5.1), устанавливается новое основание для увольнения членов экипажей судов РОРС по инициативе работодателя. В отличие от оснований, перечисленных в ст. 81 ТК РФ, носящих объективный характер, в том числе и в связи с совершением работником виновных, противоправных действий, оно носит сугубо произвольный и субъективный характер со стороны работодателя, нарушает баланс прав и законных интересов работника и работодателя.

– Эта норма законопроекта противоречит требованию ст. 252 ТК РФ, согласно которой особенности регулирования труда лиц в связи с характером и условиями их труда, влекущие за собой снижение уровня действующих гарантий работников, ограничение их прав, повышение их дисциплинарной и (или) материальной ответственности, к чему безусловно следует отнести и проектируемую норму, могут устанавливаться

исключительно Трудовым кодексом либо в случаях и порядке им предусмотренном, – отмечают в РПСМ.

Таким образом, данный законопроект по существу делает членов экипажей судов РОРС абсолютно незащищенными как перед направляющей стороной в лице частного агентства занятости или того же круинга, так и перед принимающей стороной в лице судовладельца.

Напомним, что попытка принять подобные изменения уже была: часть предложений этого законопроекта присутствовала во внесенном в июне месяце 2018 года в ГД ФС РФ проекте Федерального закона № 488871-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края». Тогда они получили отрицательное заключение комитета ГД ФС РФ по труду, социальной политике и делам ветеранов, при доработке законопроекта были исключены из него и не вошли в закон. 



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ ЮРИЙ СУХОРУКОВ:

«НЕВОЗМОЖНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ЗАЕМНОГО ТРУДА В ОТНОШЕНИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ РОРС, ПО НАШЕМУ МНЕНИЮ, ОБУСЛАВЛИВАЕТСЯ ТАКЖЕ ВЫПОЛНЕНИЕМ ИМИ РАБОТ ВО ВРЕДНЫХ И ОПАСНЫХ УСЛОВИЯХ ТРУДА.

В СИЛУ П/П 2 П. 13 СТ. 18.1 ФЗ «О ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» ПРИ НАЛИЧИИ ВРЕДНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА НАПРАВЛЕНИЕ РАБОТНИКОВ ЧАСТНЫМИ АГЕНТСТВАМИ ЗАНЯТОСТИ ДЛЯ РАБОТЫ У ПРИНИМАЮЩЕЙ СТОРОНЫ, КОТОРОЙ БУДЕТ ВЫСТУПАТЬ СУДОВЛАДЕЛЕЦ, ПО ДОГОВОРУ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ТРУДА РАБОТНИКОВ (ПЕРСОНАЛА) НЕ ДОПУСКАЕТСЯ».

ПОПРАВКИ К КТМС ОБ ИСКОРЕНЕНИИ ИЗДЕВАТЕЛЬСТВ НА БОРТУ И ПРОДЛЕНИИ СВИДЕТЕЛЬСТВА ИМЕЮТ ПРИНЦИПИАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ

8 января 2019 года вступили в действие поправки к Правилам 5.1 и 4.3 Сводной конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС-2006), касающиеся возможности продления Свидетельства о соответствии судна требованиям КТМС на срок не более пяти месяцев и вопросов искоренения домогательств и издевательств на борту судов.

Первая поправка относится к Правилу 5.1. Так, теперь Стандарт А5.1.3 КТМС позволяет компетентному органу или признанной организации продлевать Свидетельство о соответствии теплохода требованиям КТМС на срок не более пяти месяцев в случае, если возобновляющая проверка проведена до окончания срока действия документа, но нет возможности немедленно доставить его на борт. Новая поправка дает возможность судну беспрепятственно продолжать работу в указанных случаях.

Вторая поправка касается здоровья моряков и направлена на искоренение домогательств и издевательств во время рейса. В Руководящий принцип В4.3.1 – «Положения о несчастных случаях на производстве, случаях травматизма и профессиональных заболеваниях» добавлена ссылка на «Руководство по искоренению домогательств, издевательств и притеснений на борту судна», выпущенное Международной федерацией транспортников (ITF) и Международной

палатой судоходства (ICS). Руководящий принцип В4.3.6 также дополнен необходимостью расследовать такие случаи.


Для профсоюзов имело принципиальное значение включение ссылки на Руководство в КТМС. Дело в том, что агрессивное поведение на судне может иметь серьезные последствия для физического и эмоционального здоровья моряков, которые приведут к снижению работоспособности и появлению заболеваний, а также нарушат слаженную и эффективную работу в команде. К тому же притеснения и издевательства могут нести негативные последствия и для компаний, поскольку в таких ситуациях следуют организационные, экономические и правовые издержки для работодателя. Кроме того, если труд моряка сопряжен со стрессом или страхом, роковые ошибки неизбежны. Как известно, именно человеческий фактор является главной причиной аварий в море.

Участившиеся случаи агрессивного поведения во время рейса подтолкнули работодателей и профсоюзы к созданию «Руководства по искоренению домогательств, издевательств и притеснений на борту судна». В нем содержатся примеры притеснений и прессинга, объясняется, как выявить враждебно настроенного коллегу и куда обратиться за помощью, а также приводятся методы по искоренению указанных случаев.

Инициаторами этих изменений еще в феврале 2016 года стали группы судовладельцев и профсоюзов. Тогда поправки к КТМС получили одобрение Специального трёхстороннего комитета (СТК), созданного в соответствии с Конвенцией МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС). Далее 9 июня 2016 года пакет поправок был утвержден на заседании 105-ой Между-

народной конференции труда в Женеве. Внесение изменений в текст конвенции к разделу 5.1 поддержали 389 делегатов, двое выступили «против», 14 – воздержались. «За» поправки к разделу 4.3 проголосовало 388 человек, двое – «против», воздержались – 15.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) отмечает, что обсуждение и внесение поправок в текст КТМС – логичное продолжение политики по защите прав моряков. Их принятие – огромная победа всех сторон, но в первую очередь – профсоюзов и моряков.

Напомним, что Специальный трёхсторонний комитет был создан в соответствии со статьей XIII Сводной конвенции о труде в морском судоходстве для того, чтобы работа КТМС находилась под постоянным контролем. Помимо этого СТК рассматривает предложения по внесению поправок к КТМС в том случае, если в них есть реальная необходимость, а также проводит консультации по случаям изъятий или гибкого применения требований КТМС правительствами тех стран, где отсутствуют организации судовладельцев и профсоюзы моряков. Представители Российского профсоюза моряков являются постоянными и полноправными участниками заседаний СТК. 



ДОБИВАТЬСЯ, ЧТОБЫ В КАБОТАЖЕ РАБОТАЛИ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО РОССИЙСКИЕ МОРЯКИ

К такому выводу пришли участники Совета Российского профессионального союза моряков, проходившего в конце ноября в Петербурге. Речь шла о том, что российских судов под российским флагом на сегодняшний день катастрофически не хватает, и по инициативе одной из добывающих компаний правительство может разрешить работать в каботаже судам под иностранным флагом, что поставит под угрозу рабочие места российских моряков. Поэтому РПСМ намерен и дальше придерживаться выбранной позиции.

РПСМ добивается от органов государственной власти изменения действующего российского законодательства и установления такого порядка использования иностранного флота в офшорном секторе, чтобы иностранный судовладелец обязательно регистрировал свои суда в Российском международном реестре судов или, по крайней мере, нанимал не менее 80% российских граждан в состав экипажа, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков.

Николай Суханов, председатель Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ, рассказал о проблеме с допуском в порты к рабочим местам моряков-членов профсоюза. Так, представителям ДВРО нужно оформить порядка 20 пропусков, чтобы попасть в районы порта Находка. «В идеале пропуск должен быть один», – считает Николай Суханов. Но как этого добиться, если коммерческие структуры ничего не хотят слышать о Законе о профессиональных союзах? Вероятно, только через обращение в прокуратуру и широкую огласку.

ОТМЕНА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ТРЕБУЕТ ВМЕШАТЕЛЬСТВА

Отмена лицензирования круингов – еще один вопрос, требующий вмешательства профсоюза. Если коротко, речь идет об отмене обязательного лицензирования деятельности по трудоустройству россиян за рубежом (статей 18.13, 23.1 и 28.3 КоАП РФ), включая моряков, и освобождении от административной ответственности за подобную деятельность, которая на сегодняшний день в случае отсутствия лицензии является незаконной. ►

МВД поясняет свои действия по ручением Президента – якобы функция контроля по осуществлению подобной деятельности не свойственна полномочиям министерства, плюс Правительство РФ вообще предлагает отказаться от ее лицензирования как вида государственного регулирования деятельности по трудоустройству российских граждан, включая моряков, на работу за рубежом.

При этом в МВД считают, что отмена лицензирования деятельности по трудоустройству за рубеж никак не скажется на невыполнении Российской Федерацией конвенционных требований в этом вопросе и не развится негативно на правах трудоустраиваемых моряков, поскольку существуют другие формы государственного контроля за посреднической деятельностью, например, регистрация юридических лиц.

ПРОВЕСТИ ВНЕПЛАНОВОЕ ЗАСЕДАНИЕ МВК

Однако РПСМ не разделяет эту оптимистическую позицию и считает необходимым провести соответствующую работу в формате Межведомственной комиссии (МВК) по подготовке к реализации в Российской Федерации КТМС с участием, прежде всего, Минтранса России как координирующего федерального органа исполнительной власти согласно постановлению Правительства РФ от 08.11.2013 № 966 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве».

Поэтому в МВК было направлено обращение о проведении ее внепланового заседания, где обсудить создавшуюся ситуацию и выработать принципиальные предложения в части определения федерального органа исполнительной власти, ответственного в полном объеме за выполнение конвенционного Правила 1.4 КТМС «Подбор и трудоустройство» и в отношении установления единого, безотносительно к юрисдикции судов, организационно-правового механизма контроля за деятельностью организаций по трудоустройству моряков.

Со своей стороны, РПСМ видит его в форме создания системы аккредитации круингов при Роструде, о чем уведомил все причастные к этому федеральные ведомства, участвующие в работе МВК, еще в мае месяце 2018 г.

Также участники Совета пришли к общему мнению, что необходимо продолжать работу с курсантами морских вузов, поскольку они – будущее судоходной отрасли и уже сегодня должны знать свои права и уметь отстаивать свои интересы. А помочь им в этом может только профсоюз.

ПОБЕДА ПРОФСОЮЗНОЙ СТОРОНЫ

Главный показатель успешной работы РПСМ – рост численности членов профсоюза, повышение осведомленности моряков о своих правах, включая требования Конвенции о труде в морском судоходстве, улучшение их условий труда и социальных гарантий.

Так, председатель РПСМ Юрий Сухоруков рассказал о победе профсоюзной стороны в рамках подкомитета Морской паритетной комиссии Международной организации труда (МОТ) в Женеве. Сторону моряков в работе представляла Международная федерация транспортников, сторону работодателей – Международная палата судоходства.

Представители профсоюзов добились от работодателей повышения минимальной базовой ставки оплаты труда матроса АВ на 4,5%. В итоге за 3 года она вырастет на 27 долларов: к 1 июля 2019 года базовая ставка (оплата за работу, не превышающую 48 часов в неделю) будет увеличена на 4 доллара, к 1 января 2020 года – на 16, далее, через год – ещё на 7 долларов. Таким образом, к 1 января 2021 года она будет составлять 641 доллар.

– Решение о росте базовой ставки было принято в связи с изменениями индекса потребительских цен и влиянием, которое оказывают колебания курса доллара на другие страны, – пояснил Юрий Сухоруков, участвовавший в работе подкомитета. – Профсоюзы планировали добиться повышения минимальной ставки на 50 долларов, так как в 90% стран, являющихся родной большей частью моряков, реальная


ценность их заработной платы сильно упала, в некоторых случаях более чем на 15%. Однако судовладельцы крайне негативно отнеслись к этому предложению.

Председатель РПСМ отметил, что это была жесткая борьба, судовладельцы вообще хотели снижения ставки до 557 долларов, ссылаясь на экономический кризис. Переговоры с самого начала зашли в тупик, но профсоюзная сторона, отстаивающая интересы моряков, проявила твердость и добилась повышения.

ПРОПИСАТЬ УРОВЕНЬ ЗАРПЛАТЫ В КОЛЛЕКТИВНОМ ДОГОВОРЕ

При этом Николай Суханов, председатель Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ, рассказал, что проведенный анализ в ходе многочисленных инспекций судов, работающих под российским флагом, выявил, что некоторые судовладельцы в вопросе оплаты труда в качестве базовой ставки (оклада) исходят из размера минимальной оплаты труда. На сегодняшний день МРОТ составляет 11000 рублей, это существенная разница со ставкой, рекомендованной МОТ. Поэтому нужно добиваться, чтобы уровень зарплаты был прописан в коллективных договорах, и при этом базовая ставка была никак не меньше рекомендуемой ставки МОТ.

«МЫ ЭТУ БОРЬБУ ПРОИГРАЛИ»

Не обошли стороной участники Совета пенсионную реформу, в результате которой возраст выхода на заслуженный отдых повышается на 5 лет. «Мы эту борьбу проиграли», – заметил заместитель председателя РПСМ Игорь Павлов. Теперь главная задача – не допустить дальнейшего ухудшения ситуации и наступления на социальные права и гарантии. Моряков пока пенсионная реформа не затрагивает, но расслабляться нельзя. Если у моряков «отнимут» вредность и работодатели проведут свою оценку условий труда так, как выгодно им, моряки станут выходить на пенсию в 65 для мужчин и в 60 для женщин. 



КОНВЕНЦИЯ ПДНВ БУДЕТ ПЕРЕСМОТРЕНА

29-30 ноября 2018 г. в Лондоне состоялось заседание Комитета по безопасности мореплавания (MSC) Международной федерации транспортных рабочих (ITF Maritime Safety Committee), в его работе приняли участие более 50 делегатов от профсоюзов моряков различных стран всех континентов. Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) представлял директор Института дополнительного профессионального образования Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова Сергей Дмитриевич Айзинов.

MSC ITF ЖДЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

На заседании комитета было обозначено несколько приоритетных направлений деятельности ITF в ИМО в настоящее время, – рассказал Сергей Дмитриевич. – Это автономные и высокоавтоматизированные суда, индустриальный персонал – IP, пересмотр Конвенции ПДНВ и влияние человеческого фактора на безопасность мореплавания.

Что касается индустриального персонала, который может оказаться на борту судов, в ходе заседа-

ния возникло много вопросов: так, IP-работники могут быть неквалифицированными, как того требует Конвенция ПДНВ, например, в части личного выживания, оказания первой медицинской помощи, использования коллективных и индивидуальных спасательных средств, борьбы с пожарами и так далее. Поэтому MSC ITF призвал национальные профсоюзы и администрации флагов внести свои предложения для предварительного согласования и корректировки и лишь потом вынести их на рассмотрение в ИМО. Предполагается, что в бли-

жайшее время эта тема будет обсуждаться на заседаниях Подкомитета по человеческому фактору, подготовке моряков и несении вахты, а также Комитета по безопасности мореплавания (КБМ) ИМО.

ГРЯДЕТ РЕВИЗИЯ КОНВЕНЦИИ ПДНВ

Но, пожалуй, самый острый вопрос – это грядущая ревизия Конвенции ПДНВ. Ожидается, что работа по внесению изменений начнется уже совсем скоро, и в 2020-2023 году она будет проведена.



С. Д. АЙЗИНОВ (НА ФОТО) ВОШЕЛ ОТ РПСМ В СОСТАВ MSC, ОН НОМИНИРОВАН В КАЧЕСТВЕ ПЕРВОГО ЭКСПЕРТА В ПОДКОМИТЕТ ПО СВЯЗИ, НАВИГАЦИИ, ПОИСКУ И СПАСАНИЮ (NCSR) И КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL).

Новые предложения будут касаться, в частности, новых определений уровней управления и эксплуатации в отношении электромехаников и электриков в части компетенции безопасной эксплуатации высоковольтного оборудования (operational level, management level), более четкого разграничения, кто за что должен будет отвечать в машинном отделении с учетом интенсивной цифровизации и автоматизации систем управления судном. Предполагается, что ИМО организует разработку Модельного курса для электриков (Electrotechnical ratings – ETR), чтобы показать разницу между ETR и ETO (Electrotechnical officer). Соответственно будет

подготовлен новый текст в Конвенцию относительно электриков и электромехаников.

В ITF ожидают грядущего пересмотра конвенции с некоторой тревогой. Как общественная организация, ITF не имеет полномочий вносить на обсуждение в ИМО документы, если они не укладываются в утвержденную КБМ ИМО повестку дня Подкомитета по человеческому фактору, подготовке моряков и несению вахты (HTW). Поэтому ITF обращается за поддержкой в лоббировании предложений ITF к делегациям государств флага, имеющим право на такие инициативы. На данный момент по ряду предложений относительно планируемых корректив в Конвенцию поддержка получена от Бангладеш, Ирана и еще некоторых Администраций.

«ПОЛИЦИЯ» ИМО

Также в рамках заседания Комитета по безопасности мореплавания было сделано сообщение о том, что в ИМО состоялось заседание рабочей группы по Port State Control (PSC). Это очень важный инструмент ИМО, нацеленный не на разработку и принятие нормативно-правовых документов, регулирующих морское судоходство, а на практическую имплементацию разработанных и принятых документов. Службы PSC можно назвать «полицией» ИМО, так как они проверяют правильность применения всех требований и инструментов ИМО, обеспечивают реализацию задуманных мер по повышению безопасности мореплавания, охраны жизни на море, а также предотвращению загрязнения.

– Есть документ ИМО – «Меры по гармонизации PSC процедур во всем мире». Это Руководство или Рекомендации, – поясняет Сергей Дмитриевич. – Периодически они проводят концентрированные инспекции по ряду важных вопросов. PSC будет обеспечивать проверку всех сертификатов моряков на борту судов на предмет safemanning и сертификаты, подтверждающие компетентность экипажа. Более того, планируемая гармонизация документов и процедур региональных Меморандумов затро-

нет согласование процедур проверки судов в регионах мира с национальными процедурами USCG. Общая цель – исключить субстандартное судоходство и упростить для экипажей процедуры проверок судов.

ГУБИТЕЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

Среди других вопросов, обсуждавшихся в рамках заседания Комитета по безопасности мореплавания: конструкции новых спасательных шлюпок, спуско-подъемных устройств и механизмов, безопасность их использования. Особые вопросы возникают по эксплуатации свободно-падающих шлюпок, так называемых Free Fall Lifeboats (FFB). Озабоченность вызывает тот факт, что количество судов, оснащенных FFB растет, а подготовка моряков по покиданию судна на таком типе спасательных средств отсутствует. Учения в море тоже не проводятся из-за высокого риска получения увечий моряками вследствие конструктивных особенностей FFB, не предназначенных для многократного сбрасывания. Если так будет продолжаться и дальше, такие спасательные средства станут не life saving equipment, а life killing equipment.

КРИМИНАЛИЗАЦИЯ – ПОВОД ДЛЯ ТРЕВОГИ

Участники также обсудили, как предотвратить криминализацию моряков. С соответствующим предложением выступил Профсоюз моряков Украины. В последнее время участились инциденты, когда по самым разным обвинениям (продажа топлива, сигарет) моряки садятся за решетку. Так, в Греции за нелегальную перевозку мигрантов задержаны 200 украинских моряков, из них 24 – только в 2018 г.

– Причин роста криминализации моряков много, – поясняет С. Д. Айзин. – Незнание законов, недостаточная кооперация профсоюзов и моряков с администрациями флага, недостатки международного законодательства.

Поэтому есть задача – разработать руководство для членов экипажей судов по предотвращению правонаруше-

ний моряками, которое, кроме прочих рекомендаций, призвано помочь сразу определить контрабандное судно и отказать от работы на нем.

САМОЕ СЛОЖНОЕ – ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Не остались без внимания участников Комитета по безопасности мореплавания новые технологические тренды – автоматизация портов, автономные суда, роботизация, создание на берегу так называемых береговых центров судового контроля (Shore-based Ship Control Centres). По предварительным прогнозам Международного морского университета (WMU, Мальме, Швеция), возможная доля автономных судов к 2030 году составит 4% от рынка. Ожидается, что к 2040 году 13% мирового флота будет автономным. При этом предполагается, что автоматизация рабочих мест с заменой людей на автоматические или высокоавтоматизированные системы наиболее вероятно повлияет на low skills professions (до 80%) и гораздо меньше на high skills (всего примерно 5%). Автоматизация, в свою очередь, приведет к снижению операционных расходов судовладельца. Как известно, половину из них – 50% составляют расходы на экипаж.

– Для повсеместного внедрения высокоавтоматизированных судов самое сложное – это нормативно-правовая регулируемость, потом – неясность с выгодой, потом – отсутствие инфраструктуры для обслуживания таких судов, а уже потом идет высокая стоимость и другие факторы, – сказал С. Д. Айзинов. – Также стоит обратить внимание на предположение, что динамика спроса на моряков упадет (при использовании статистических данных BIMCO и UNCNAD) на 22% из-за внедрения высокоавтоматизированных судов (HShips) к 2040 году (спрос вырастет с 0,5 млн до 1,5 млн человек, но он будет меньше, чем если бы не было автоматизации). Особенно повлияет автоматизация на ситуацию с рядовым составом. С другой стороны, возможно, появятся новые специальности, которые сделают работу на водном транспорте более интересной, что привлечет в отрасль молодых людей.


ВЫСОКИЙ СПРОС НА ОБРАЗОВАНИЕ

Образование, переподготовка и повышение квалификации будут пользоваться высоким спросом в связи

с необходимостью адаптации людей к новым вызовам автоматизации судоходства, – к такому выводу пришли участники заседания. Международный морской университет в Мальме вырабатывает некоторые рекомендации. ИМО составит полный список изменений, которые должны быть внесены в нормативные документы к 2020-2023 году, их внедрение возможно уже через 10-12 лет.

Из организационных вопросов: принято решение сократить число членов MSC до 18 человек, не считая председателя, вице-председателя и постоянного представителя ITF в ИМО.

В состав MSC от РПСМ вошел С. Д. Айзинов, который номинирован в качестве первого эксперта в Подкомитет по связи, навигации, поиску и спасанию (NCSR) и Комитет по упрощению формальностей (FAL).

Напомним, MSC является рабочим органом Секции моряков в ITF, главной его задачей является организация деятельности ITF в Международной морской организации, защита и продвижение интересов моряков в рабочих органах ИМО при разработке и актуализации морских конвенций и других нормативно-правовых инструментов ИМО. 



УЧАСТНИКИ ЗАСЕДАНИЯ КОМИТЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ (MSC) МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ (ITF MARITIME SAFETY COMMITTEE)

У МОРЯКОВ ЕСТЬ ПРАВО РАБОТАТЬ БЕЗ РИСКОВ

Судоходство в Черном море уже давно находится в зоне пристального внимания Российского профсоюза моряков (РПСМ) и Международной федерации транспортников (МФТ), поскольку здесь наблюдается колоссальное количество правонарушений. Прежде всего, это отсутствие колдоговоров на судах, системная невыплата зарплаты экипажам и старый флот, угрожающий безопасности мореплавания. В числе других проблем – социальный демпинг и высокий уровень травматизма. О субстандартном судоходстве в Черном море, опасностях профессии моряка и плюсах коллективного договора газете «Новороссийский рабочий» рассказал председатель Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков (ЮТО РПСМ) Николай Попов.

МОРСКОЙ РАЗБОЙ И КИДНЕПИНГ

Крупнейший форум морских работодателей IBF ежегодно устанавливает опасные и военные зоны, при прохождении которых члены экипажей могут пользоваться расширенной социальной поддержкой. С 2016 года их четыре: 12 морских миль от северного побережья Сомали и порты Йемена – зона военных действий; Аденский залив, включая 400 морских миль от северного побережья Сомали, а также Гвинейский залив, порты и внутренние водные пути Нигерии и Бенина – две зоны повышенного риска; западная часть Индийского океана – расширенная зона риска.

Работая в этих регионах, моряки получают дополнительные бонусные выплаты и компенсации, кроме того, они имеют право отказаться от опасного рейса, не боясь потерять место в компании, и репатриироваться за счет судовладельца, – объясняет Н. Попов. – Если человек дал согласие, то обязательно должен следовать правилам безопасности и инструкциям работодателя при прохождении зон, представляющих угрозу судну, грузу и экипажу. Сейчас теплоходы при заходе в опасные зоны, как правило, сопровождаются вооруженной охраной, нанятой судовладельцем. Кроме того, уже 10 лет эти районы патрулируют корабли ВМФ различных стран, в том числе России. Со своей сто-

роны моряки тоже делают все возможное, чтобы превратить судно в неприступную крепость: колючая проволока, брандспойты и бдительность круглые сутки, ведь обычно пираты маскируются под рыбаков.

В РПСМ считают, что только присутствие международных сил в Аденском заливе сдерживает рост числа происшествий. Если в 2010 году пираты совершили 445 атак, то в 2017 – 180. Тем не менее говорить о закате морских преступлений преждевременно: по данным Международного морского бюро (ИМВ), в заложниках находятся 112 моряков. По словам Николая Попова, сегодня Нигерия является самым опасным местом для судоходства.

Примечательно, что если раньше пираты были нацелены на груз, то сейчас процветает воровство людей с целью получения выкупа от судовладельца.

Вот почему работодатель обязан уведомить моряка о том, что рейс протекает через опасную зону, не менее чем за тридцать дней до захода в нее, или репатриировать за свой счет, если член экипажа не готов рисковать. Стоит помнить, что эти правила действуют только в том случае, если судовладелец заключил коллективный договор с морским профсоюзом, который является членской организацией МФТ.

НЕДОБРОСОВЕСТНЫЕ КРУИНГ И РАБОДАТЕЛЬ

Бизнесмены, «забывшие» заключить соглашение, – как правило, мелкие греческие, турецкие или азиатские компании. Сюда попадают через сомнительные круинги, «прописанные» в интернете, которым даже не предъявить претензии в случае проблем.

– Все моряки, обратившиеся в РПСМ, могут получить информацию о добросовестных судовладельцах, подписавших колдоговор МФТ, для них репутация – не пустой звук, и тех, чья визитная карточка – обман и двойная бухгалтерия, – продолжает председатель ЮТО РПСМ. – В последние годы мы видим, что ситуация меняется в лучшую сторону, и с недобросовестными фирмами удается бороться. Главный рычаг, позволяющий это делать, – Сводная конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС). Например, она существенно расширила полномочия портовых властей: если права моряков нарушены, в том числе невыплатой или задержкой заработной платы, они могут задержать судно до решения конфликта.

В том числе проблемы начали решаться, потому что год назад Правительство РФ приняло постановление «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству граждан РФ за пределами территории РФ». Ответственность круингов при найме моряков на суда под удобными флагами, в том числе и материальная, возросла.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАБОТЫ В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

Новости о брошенных судах с моряками регулярно поступают в РПСМ и инспекторат МФТ в России. Предыстория подобных проблем одинаковая: гребизнесмен купил старое судно, не справился с финансовой нагрузкой, задолжал снабженцам, портовым властям и экипажу, бросил теплоход вместе с людьми на произвол судьбы. Так было с паромом «Севастополь», простоявшим в Новороссийском порту три года и проданным за долги.

Бывает и так, что финал – трагический. В начале года у берегов Турции затонуло судно под панамским флагом «Волго-Балт-214». Спасти удалось не всех. Николай Попов считает, что корни у этих проблем одни: в морской бизнес приходят люди, незнакомые с его спецификой и безответственно относящиеся к морякам. Непрофессионалы уверены, что можно приобрести пару ржавых гробов и начать загребать деньги лопатой.

БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫЕ

История танкера «African Pride», задержанного в Лагосе по подозрению в контрабанде сырой нефти в 2003 году, быстро разлетелась по свету. 15 членов экипажа попали в тюрьму, где провели два с лишним года. Они содержались в ужасных условиях, многие переболели малярией. Спасали «нигерийских пленников», как их прозвали журналисты, всем миром. В первую очередь активную позицию заняли родственники моряков: жены и матери объявляли голодовку и сами ездили в Нигерию. Над спасением ребят работали МИД России, МФТ, РПСМ и многие другие организации. Возвращение моряков на Родину стало настоящим чудом: власти Нигерии сняли обвинения в контрабанде.

Стоит вспомнить и членов экипажа арестованного судна «Primadona», которые несколько месяцев провели в греческой тюрьме по обвинению в нелегальном провозе сигарет и несанкционированном заходе в территориальные воды Греции. К вызволению экипажа подключались и Консульство РФ в стране, и МИД.

Криминализация моряков – явление не частное, но тоже реальность, в которой они иногда оказываются. Один из последних опросов среди членов экипажей на эту тему показал, что 90% из 500 респондентов пережили из-за перспективы судебных разбирательств при исполнении должностных обязанностей. Каждый десятый рассказал, что являлся непосредственным участником судебных тяжб или объектом преследования. Из этой статистики каждый третий случай был связан с гражданским иском, каждый пятый – с морским административным или уголовным делом. Около 70% опрошенных подтвердили: страх судебного преследования оказывает непосредственное влияние на желание остаться в профессии.

В РПСМ уверены: у моряков есть право выполнять свои обязанности без страха быть несправедливо обвиненными, без страха затонуть вместе с дряхлым судном, без страха оказаться в пиратском плену, но с полной уверенностью, что работа на флоте принесет как моральное, так и материальное удовлетворение. 



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЮЖНОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ НИКОЛАЙ ПОПОВ: «СИТУАЦИЯ МЕНЯЕТСЯ В ЛУЧШУЮ СТОРОНУ, И С НЕДОБРОСОВЕСТНЫМИ ФИРМАМИ УДАЕТСЯ БОРЬТЬСЯ. ГЛАВНЫЙ РЫЧАГ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ ЭТО ДЕЛАТЬ, – СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 ГОДА».



ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ ТРУДА РПСМ ПОДВЕЛА ИТОГИ

Улучшение условий труда на судах и защита интересов членов Российского профсоюза моряков – приоритетные направления работы технической инспекции труда РПСМ. С этими задачами команда справляется на «отлично». Так, в 2018 году инспекторы посетили 309 судов в портах страны, рассмотрели 155 жалоб членов экипажей и их родственников, расследовали 14 несчастных случаев, произошедших на судах, помогли вернуть морякам и их близким более \$950 тысяч невыплаченной заработной платы и компенсаций по травмам и смерти.

Одно из самых сложных дел, с которым столкнулась техинспекция в прошлом году, – признание смерти капитана страховым случаем. Трагедия произошла в августе 2017 года: моряк умер во время рейса, на берегу у него остались жена и дети. Поскольку между работодателем и РПСМ был заключен коллективный договор, родственники получили единую компенсацию в размере \$146 тысяч, а вот с Фондом социального страхования по Санкт-Петербургу пришлось дважды встретиться в суде, чтобы доказать – смерть связана с производством. В качестве третьей стороны по делу выступал главный техинспектор труда РПСМ Евгений Хижняк, он пред-

ставлял интересы семьи моряка, ведь от решения суда зависело – получат дети компенсацию от государства или нет. После нескольких заседаний точку в споре поставила петербургская Фемида: суд первой инстанции и апелляционный суд признали смерть капитана несчастным случаем на работе, а значит, его дочь и сын имеют право на выплату от государства пособия по потере кормильца до достижения ими 18-летия (до 23 лет при обучении по очной форме).

Но не только такие инциденты встречаются в практике техинспекции. Так, в РПСМ поступают жалобы моряков на условия и оплату труда. В 2018 году 122 обращения решились в их пользу: на выплату задолженности по зарплате пришлось \$846 тысяч, остальная сумма – чуть более \$100 тысяч – компенсации по травмам.

Задачи, поставленные перед командой техинспекторов, не ограничиваются решением денежных вопросов. Их круг гораздо шире: участие в работе комиссии российских компаний по проведению специальной оценки условий труда на рабочих местах членов экипажей судов и проверке знаний по охране труда комсостава, организация предрейсовых инструктажей, участие в отраслевых семинарах, помощь в разработке раздела «Охрана труда» коллективных договоров РПСМ.

Помимо всего прочего, техинспекция ведет работу по внесению изменений в национальные и отраслевые документы по улучшению условий труда плавсостава и работников отрасли. Так, от имени

РПСМ техинспекция внесла предложения в проекты «Правил по охране труда в морских и речных портах», Федерального закона России «О внесении изменений в ТК РФ (в части совершенствования механизмов предупреждения травматизма и профессиональной заболеваемости, соблюдения трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права)», приказа Минздрава РФ «О медосмотре плавсостава морских судов», приказа Минтруда РФ «О правилах охраны труда при работе в ограниченных и замкнутых пространствах».

В своей работе техинспекторы труда получают помощь от ведущих специалистов центрального аппарата РПСМ, коллег-инспекторов Международной федерации транспортников (МФТ) в России и юристов региональных организаций профсоюза.

Добавим, что в составе технической инспекции труда РПСМ – 14 человек, они работают в территориальных/ региональных организациях профсоюза, а значит, моряки могут получить помощь во всех крупных портах нашей страны – от Калининграда до Находки. Все инспекторы – профессионалы своего дела, большинство из них ранее работали в командных должностях на морских судах, поэтому не понаслышке знают о проблемах, с которыми сталкиваются члены экипажей в период рейса. [↕](#)

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ИЗВЕЩАЕТ, ЧТО В Г. МОСКВЕ 15 МАРТА 2019 ГОДА СОСТОИТСЯ VI СЪЕЗД РПРМТ

ПРЕДЛАГАЕТСЯ СЛЕДУЮЩИЙ ПРОЕКТ ПОВЕСТКИ ДНЯ:

- ОТЧЕТ О РАБОТЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА РПРМТ ЗА ПРОШЕДШИЙ ПЕРИОД;
- ДОКЛАД РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ РПРМТ;
- ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ РПРМТ;
- ВЫБОРЫ РУКОВОДЯЩИХ ОРГАНОВ РПРМТ;
- ВЫБОРЫ РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ;
- РАЗНОЕ.

КАК МОРЯКУ ЗАРАБОТАТЬ НА ПЕНСИЮ?

Как современному моряку заработать пенсию – далеко не праздный вопрос, учитывая, что большая часть тружеников моря работает под удобными флагами или попеременно: то на российского работодателя, то на иностранного. Именно этот факт и служит главным поводом для беспокойства. Ведь иностранный работодатель не платит за работающего моряка страховые взносы, соответственно, это влияет на страховой стаж, необходимый для назначения пенсии.

Для досрочного назначения пенсии по старости нужен подтвержденный льготный стаж работы в качестве члена экипажа судна, индивидуальный пенсионный коэффициент необходимой величины, а также необходимое количество лет общего страхового стажа. Нет хотя бы одного из перечисленного – можно частично или полностью попрощаться с мечтами о достойной старости. Возникает закономерный вопрос: как формируется страховой стаж?

СТРАХОВОЙ СТАЖ

В соответствии с действующим законодательством, страховой стаж – это учитываемая при определении права на трудовую пенсию суммарная продолжительность периодов работы и (или) иной деятельности, в течение которых уплачивались страховые

взносы в Пенсионный фонд РФ. Если моряк в период работы в иностранной компании не вступил в добровольные правоотношения с Пенсионным фондом и самостоятельно не выплачивал страховые взносы, то это время работы учитываться в стаже не будет, а значит, велика вероятность, что при недостаточности страхового стажа выйти на пенсию по достижении общеустановленного возраста такой морской специалист не сможет.

Для многих это становится неожиданной новостью: как так? Я же всю жизнь трудился на флоте! Так вот, «вся жизнь» – совсем не значит, что за это время накопился необходимый стаж для выхода на страховую пенсию по старости. Потому что работал моряк то на российского судовладельца, то на иностранного. И если российский работодатель платил все

необходимые взносы, то иностранная компания этим вопросом не занималась вовсе.

Тогда как можно обеспечить себе гарантированные выплаты по завершении карьеры в море?

Для этого потребуются две вещи – ознакомиться с пенсионным законодательством страны и не затягивать с оформлением всех необходимых документов. При необходимости члены экипажей могут получить подробную консультацию у профсоюзных юристов.

ОСНОВНЫЕ МОМЕНТЫ

Для получения страховой пенсии по старости гражданину России нужно накопить страховой стаж и определенное количество пенсионных баллов,

стоимость которых меняется каждый год. Так, для получения страховой пенсии по старости в 2019 году необходимо иметь не менее 10 лет страхового стажа и величину индивидуального пенсионного коэффициента, равную 16,2. С каждым годом с новых пенсионеров требуется все большее их количество: на 2,4 балла больше ежегодно, пока к 2025 году требуемое число баллов не достигнет 30. Стаж, необходимый для получения страховой пенсии по старости, также будет поэтапно увеличиваться на один год до 15 лет в 2024-м.

В конце 2018 года был принят закон, предусматривающий совершенствование пенсионной системы. Это совершенствование, в первую очередь, направлено на повышение пенсионного возраста на 5 лет. Теперь мужчины будут выходить на пенсию в 65 лет, женщины – в 60. Изменения будут происходить поэтапно в течение длительного переходного периода, который составит 10 лет и завершится в 2028 году. Для тех, кто должен был выйти на пенсию в 2019 и 2020 годах по условиям прежнего законодательства (это женщины 1964–1965 года рождения и мужчины 1959–1960 года рождения) установлена специальная льгота – назначение пенсии на полгода раньше нового пенсионного возраста. Благодаря льготе пенсия по новым основаниям будет назначаться уже в 2019 году: женщинам в возрасте 55,5 лет и мужчинам в возрасте 60,5 лет.

При этом в течение всего переходного периода продолжают действовать требования по стажу и пенсионным баллам, необходимым для назначения страховой пенсии по старости.

Повышение пенсионного возраста не распространяется на пенсии по инвалидности – они сохраняются в полном объеме и назначаются людям, потерявшим трудоспособность, независимо от возраста при установлении группы инвалидности.

Установлено право на досрочный выход на пенсию для работников с большим стажем работы: не менее 42 лет для мужчин и 37 лет для женщин. Теперь они могут выйти на пенсию на два года раньше положенного, но только при достижении возраста 60 и 55 лет соответственно.

Те, кто не заработал права на страховую пенсию по старости, имеют право на социальную пенсию по старости. Возраст выхода на социальную пенсию также поэтапно в течение переходного периода повысится на 5 лет. То есть к 2028 году мужчинам социальная пенсия по старости будет назначаться по достижении 70 лет, женщинам – начиная с 65 лет.

Для граждан предпенсионного возраста – тех, кому до наступления пенсионного возраста осталось 5 лет, в случае потери ими работы и при отсутствии возможности трудоустройства сохранено право выйти на пенсию на 2 года раньше установленного нового пенсионного возраста с учетом переходного периода.

Кроме этого, с 1 января 2019 года для граждан предпенсионного возраста увеличен максимальный размер пособия по безработице – с 4900 рублей до 11280 рублей. Однако такое пособие выплачивается только в течение 1 года.

ДОСРОЧНЫЙ ВЫХОД

Несмотря на поэтапное повышение пенсионного возраста, право досрочного выхода на пенсию сохраняется для определенной категории работников. Так, мужчины по достижении возраста 55 лет и женщины 50 лет, работающие в плавсоставе судов морского, речного флота и флота рыбной промышленности, за исключением портовых судов, постоянно работающих в акватории порта, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения могут выйти на заслуженный отдых, если у них есть:

- ✓ **стаж работы в плавсоставе судов 12 лет и 6 месяцев (для мужчин) и 10 лет (для женщин),**
- ✓ **общий страховой стаж – 25 и 20 лет соответственно,**
- ✓ **индивидуальный пенсионный коэффициент в размере не менее 30 (с учетом переходных положений в 2019 году не ниже 16,2).**



Наличие всех этих условий по стажу и коэффициенту дает такое же право досрочного выхода на пенсию членам экипажей машинной команды служебно-вспомогательных судов и судов портового флота, постоянно работающих в акватории порта (за исключением служебно-разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения). Основанием служит Список № 2 производств, работ, профессий, должностей и показателей с вредными и тяжелыми условиями труда, занятость в которых также дает право на пенсию по возрасту (по старости) на льготных условиях.

ПЕНСИЯ ЗА ВЫСЛУГУ ЛЕТ

Не изменились условия назначения страховой пенсии при наличии специального стажа не менее 25 лет и 20 лет для мужчин и женщин, независимо от возраста, для работников флота рыбной промышленности, занятых на добыче, обработке рыбы и морепродуктов, приеме готовой продукции на промысле, независимо от характера выполняемой работы.

Такое же право досрочного выхода на пенсию вне зависимости от возраста и при наличии специального стажа имеют члены экипажа отдельных видов судов морского, речного флота и флота рыбной промышленности (на буксирах-толкачах, постоянно занятых на транспортировке нефтяных барж, газовозов, нефтеналивных, нефтеперекачивающих, нефтебункеровочных и зачистных станциях, подводных аппаратах (лабораториях), судах с атомными энергетическими установками, судах атомного технологического обслуживания, судах, постоянно работающих в Арктике, химовозах, агломератовозах). Это так называемая пенсия «за выслугу лет».

Для подтверждения специального стажа работы в качестве плавсостава судов морского флота и флота рыбной промышленности нужны справки из судоходных компаний, где работал моряк. В них стаж работы должен быть расписан детально, т. е. с включением в него периодов непосредственного нахождения на судне, а также иных периодов, предшествовавших или непосредственно следовавших за такой



работой, которые включаются в специальный стаж. К ним относятся оплачиваемые отпуска и отгулы, нахождение в оплачиваемом резерве, периоды привлечения к выполнению ремонтных работ. Отдельно должны быть выделены периоды, которые в специальный стаж не включаются: например, отпуска без сохранения содержания, период обучения и т. п.

СЛЕДУЕТ ЗНАТЬ, ЧТО:

- ✓ если на момент достижения возраста 55 лет для мужчин и 50 лет для женщин нет необходимого стажа работы в плавсоставе или требуемого общего страхового стажа, а также при отсутствии необходимой величины индивидуального пенсионного коэффициента страховая пенсия моряку будет назначена на общих основаниях: то есть по достижении общеустановленного пенсионного возраста (65/60 лет – для мужчин и женщин соответственно);
- ✓ если моряк вступил в добровольные правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, платил страховые взносы, то периоды уплаты страховых взносов учитываются только в общем страховом стаже, но не учитываются при определении права на досрочное назначение страховой пенсии по старости.

ВАЖНО ПОМНИТЬ, что после 01 января 2013 года условия назначения досрочной страховой пенсии по старости применяются только в том случае, если класс условий труда на рабочих местах членов экипажей судов соответствовал вредному или опасному классу условий труда, установленному по результатам проведенной специальной оценки условий труда (СОУТ) и в случае уплаты работодателем дополнительных страховых взносов.

В переходный период до 31 декабря 2018 года право на досрочное назначение страховой пенсии по старости сохраняется по результатам аттестации рабочих мест при условии начисления и уплаты работодателем дополнительных страховых взносов до момента проведения СОУТ.

Если самому сложно разобраться в пенсионном законодательстве и доказать право на досрочную пенсию даже при наличии всех необходимых документов, моряк всегда может обратиться за помощью в свою профсоюзную организацию.

«СЕВЕРНАЯ» ПЕНСИЯ

Жители Крайнего Севера и приравненных местностей имеют право досрочного выхода на пенсию на 5 лет раньше общеустановленного пенсионного возраста. ►

После проведения пенсионной реформы это право сохраняется у северян и в дальнейшем. Вместе с тем возраст досрочного выхода на пенсию у жителей Севера поэтапно повышается на 5 лет: с 50 до 55 лет у женщин и с 55 до 60 лет у мужчин.

Переходный период по повышению пенсионного возраста северян продлится, как и у всех, в течение 10 лет – с 2019 по 2028 год. На первом этапе повышение возраста затронет женщин 1969 года рождения и мужчин 1964 года рождения. При этом северяне, которым пенсия по старому законодательству должна была быть назначена в 2019–2020 годах, также имеют право на льготу по выходу на полгода раньше нового пенсионного возраста.

Минимально необходимый северный стаж для досрочного назначения пенсии при этом не меняется и по-прежнему составляет 15 календарных лет в районах Крайнего Севера и 20 календарных лет в приравненных местностях. Требования по страховому стажу аналогично не меняются и составляют 20 лет для женщин и 25 лет для мужчин.

Год стажа в местностях, приравненных к Крайнему Северу, соотносится с 9 месяцами работы непосредственно в условиях Севера. Тем, кто проработал в районах Крайнего Севера не менее 7 лет 6 месяцев, страховая пенсия назначается с уменьшением

возраста на четыре месяца за каждый полный календарный год работы в этих районах.

Моряки, отработавшие не менее 15 календарных лет в районах Крайнего Севера или не менее 20 календарных лет в приравненных к ним местностях, если у них есть общий страховой стаж, необходимый для досрочного назначения страховой пенсии по старости (мужчины – 25 лет и женщины – 20 лет), и стаж работы в качестве членов экипажей судов не менее 12 лет и 6 месяцев, смогут выйти на пенсию на 5 лет раньше возраста, установленного для досрочного назначения: в 50 лет – мужчины, 45 лет – женщины.

ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

Многие российские моряки на сегодняшний день предпочитают работать под иностранным флагом, и их можно понять: за редким исключением в российских компаниях заработать приличные деньги невозможно. Вместе с тем большинство из них вряд ли задумываются о пенсии – что ждет их в будущем. Конечно, они могут рассчитывать на социальную пенсию, как и все граждане Российской Федерации при нехватке страхового стажа. Однако до нее еще надо дожить. Она устанавливается при наступлении 70 и 65 лет для мужчин и женщин соответственно, да и размер ее будет значительно меньше,

чем у страховой пенсии. На сегодняшний день размер социальной пенсии по старости составляет 5180,24 руб.

Поэтому, чтобы не оказаться на старости у разбитого корыта, всем морякам, гражданам Российской Федерации, работающим на судах под иностранными флагами, необходимо добровольно вступить в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию. Если, конечно, они хотят получать страховую пенсию по старости.

Эти отношения подразумевают уплату страховых взносов за себя в Пенсионный фонд Российской Федерации. Только в этом случае российские моряки будут являться застрахованными лицами, на которых распространяется обязательное пенсионное страхование с дальнейшим правом выхода на пенсию при достижении общеустановленного возраста. Опять же, это возможно только при наличии необходимого страхового стажа и величины индивидуального пенсионного коэффициента. В противном случае о страховой пенсии по старости можно будет забыть. Поэтому совет простой: чем раньше моряки начнут платить взносы – тем для них же лучше. Периоды уплаты страховых взносов моряками, работающими на судах под иностранными флагами, засчитываются в страховой стаж.

КАК НАЧАТЬ ПЛАТИТЬ СТРАХОВЫЕ ВЗНОСЫ?

Морякам следует обратиться в территориальный орган Пенсионного фонда РФ по месту жительства и подать заявление о вступлении в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию. Заявление можно подать лично или направить по почте с обязательным фактом подтверждения отправки и получения письма. Дополнительно необходимо предоставить паспорт или другой документ, удостоверяющий личность моряка, а также документы, подтверждающие факт работы или факт приглашения для работы за пределами территории Российской Федерации, либо дающие право на осуществление деятельности за пределами территории Российской Федерации.





ВАША ПЕНСИЯ – В ВАШИХ РУКАХ

Повторимся, периоды уплаты страховых взносов моряками, работающими на судах под иностранными флагами, засчитываются в страховой стаж. Минимальный размер страховых взносов, который должен будет уплачивать моряк, определяется так: минимальный размер оплаты труда (МРОТ) на начало финансового года, за который уплачиваются страховые взносы, нужно умножить на тариф страховых взносов в размере 22%. Максимальный размер страховых взносов не может быть более размера, определяемого как произведение восьмикратного размера МРОТ на начало финансового года, за который уплачиваются страховые взносы, и тарифа страховых взносов в размере 22%.

Таким образом, минимальный размер страховых взносов, которые моряк должен будет заплатить за 2019 год, составит 29 779,20 руб. Максимальный размер страховых взносов за 2018 год не может быть более 238233,60 руб.

Учитывая добровольность вступления в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, моряк самостоятельно должен определить, в каком размере (в пределах установленных минимального и максимального размера взносов) он будет уплачивать страховые взносы.

Т. е. размер уплачиваемых страховых взносов не зависит от размера заработной платы (суммы дохода), которую моряк получает у иностранного судовладельца.

В настоящее время уточнен порядок исчисления и сроки уплаты страховых взносов. Расчетным периодом по страховым взносам признается календарный год. Исчисление суммы производится моряком самостоятельно, определяется пропорционально количеству календарных месяцев, в течение которых моряк состоял в правоотношениях по обязательному пенсионному страхованию, и уплачивается не позднее 31 декабря текущего календарного года.

Законодательство также предусматривает возможность уплаты страховых взносов не только самим моряком, добровольно вступившим в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, но и другим физическим лицом. При этом продолжительность засчитываемых в страховой стаж периодов уплаты страховых взносов за моряков не может составлять более половины страхового стажа, требуемого для назначения страховой пенсии по старости – то есть не более семи с половиной лет.

Если на момент достижения общеустановленного возраста выхода на пенсию члену экипажа не хватает страхового стажа и нет необходимой величины индивидуального пенсионного коэффициента, то увеличить эти показатели можно, продолжая уплачивать страховые взносы, таким образом


создавая все условия для приобретения права на страховую пенсию.

Российский профессиональный союз моряков настоятельно советует морякам как можно раньше озаботиться вопросом будущей пенсии. Любое промедление, неуплата страховых взносов, а еще хуже – отсутствие правоотношений с Пенсионным фондом грозит серьезным сокращением пенсионных выплат, увеличением пенсионного возраста и огромной бумажной волокитой.

Поэтому лучше ежегодно знакомиться с информацией о состоянии своего лицевого счета: сколько начислено пенсионных баллов, сколько лет-месяцев учтено в страховом стаже. Система учета позволяет отследить информацию о периодах трудовой деятельности, местах работы, размере начисленных работодателями страховых взносов и уровне заработной платы.

Для получения сведений необходимо прийти с документом, удостоверяющим личность, в любой территориальный орган Пенсионного фонда Российской Федерации или обратиться с запросом в любой многофункциональный центр (МФЦ).

Информацию о состоянии лицевого счета также можно узнать посредством электронных услуг, предоставляемых Пенсионным фондом РФ, создав личный кабинет. Доступ к сервису имеют все пользователи, зарегистрированные на сайте www.gosuslugi.ru и в единой системе идентификации и аутентификации (ЕСИА).

Помните, ваша пенсия – в ваших руках. 

ЕВГЕНИЙ ХИЖНЯК: «Я СЧАСТЛИВЫЙ ЧЕЛОВЕК И В СВОЕЙ ЖИЗНИ НИЧЕГО НЕ ХОТЕЛ БЫ МЕНЯТЬ»

Главный технический инспектор труда Российского профессионального союза моряков Евгений Анатольевич Хижняк 13 января отпраздновал свой 75-летний юбилей.

За 55 лет рабочей деятельности он сменил несколько должностей, но всегда был неразрывно связан с морем.

И сейчас благодаря этому он с уверенностью может сказать: «Я счастливый человек и в своей жизни ничего не хотел бы менять».

ФОТОГРАФИЯ В ЖУРНАЛЕ «ОГОНЕК»

Евгений Анатольевич родился 13 января 1944 года, его детство и юность прошли в Сибири. Отец работал гидростроителем, и семья переехала в Иркутскую область, где строилась Братская ГЭС. Город Братск – ныне один из крупнейших промышленных центров региона с населением более 200 тысяч человек – тогда был маленьким поселением. Как же вышло, что мальчик, живущий в сердце Сибири, загорелся мечтой о море?

В семье Евгения Анатольевича уже был один моряк: его крестный отец, Николай Умрихин, работал судовым механиком на теплоходах Черноморского пароходства еще во время Великой отечественной войны. Однако решающую роль сыграла счастливая случайность.

– Когда я учился в девятом классе, я увидел на обложке журнала «Огонек» фотографию выпускников судоводительского факультета Дальневосточного высшего инженерного морского училища. Это были красивые молодые люди, у которых на левом рукаве было шесть курсовых знаков. Увиденное настолько меня впечатлило, что я решил проверить, есть ли высшее море-

ходное училище в Ленинграде. Для этого специально купил справочник «Вузы СССР», где и нашел Ленинградское высшее инженерно-морское училище имени адмирала С. О. Макарова. С тех пор мечтал только о поступлении туда, – вспоминает Евгений Анатольевич.



ПЕРВЫЙ БЛИН КОМОМ

Однако сразу мечту осуществить не удалось: в шестидесятые годы прошлого столетия в первую очередь в вуз брали ребят, закончивших средние мореходки (судовых механиков), школы морского обучения (мотористов) или отслуживших в армии и военно-морском флоте. Вчерашние школьники поступить в Макаровку, конечно, тоже могли, но проходной балл был очень высоким. Евгений Анатольевич после неудачи рук не опустил, а, напротив, удвоил усилия: вернувшись домой, он не только устроился на работу авто-слесарем-мотористом, но и поступил на подготовительные курсы в Братский филиал Иркутского политехнического института, чтобы в следующий раз на вступительных испытаниях в Макаровке не ударить в грязь лицом. Учеба там не прошла даром: через год он достаточно подготовленный к экзаменам, и набрал необходимое для поступления количество баллов.

– В вузе я сразу попал в хорошие руки: все мои старшие товарищи оказались грамотными, интеллигентными людьми. Мы часто ходили на театральные спектакли, у меня тогда даже был абонемент в Мариинский театр, – вспоминает Евгений Хижняк.

Любовь к искусству, зародившаяся тогда, со временем не угасла: он исходил все петербургские театры. Со своими детьми, Мариной и Алексеем, много раз бывал в цирке и консерватории, и сейчас с женой посещает театральные спектакли несколько раз в год.

Вообще о времени, проведенном в Макаровке, Евгений Анатольевич до сих пор вспоминает с теплотой: «Я был счастлив учиться в лучшем советском морском вузе, у опытных и профессиональных преподавателей. Моими товарищами были прекрасные люди, со многими из которых я долгие годы поддерживаю связь».

«ЕГО ВОЗЯТ ЗА ГРАНИЦУ, ЕЩЕ И ДЕНЬГИ ПЛАТЯТ?»

После окончания училища в 1968 году Евгений Хижняк стал механиком на теплоходе «Заполярный» Мурманского



ЕВГЕНИЙ ХИЖНЯК, 10-Й КЛАСС, С БРАТЬЯМИ АЛЕКСАНДРОМ (СЛЕВА) И СЕРГЕЕМ (СПРАВА)

морского пароходства, куда попал по распределению: «Я из Братска, куда же меня могли направить? А в Мурманском пароходстве я был на плавпрактиках, после прохождения которых члены экипажа дизель-электрохода «Куйбышев ГЭС» на общесудовом собрании дали мне рекомендацию в ММП».

За годы работы там Евгений Анатольевич успел повидать мир: взбирался на Эйфелеву башню, гулял по лондонскому Гайд-парку, посетил Лувр и Британский музей, любовался Ниагарским водопадом. Ему даже несколько раз удалось взять в рейс жену: так она увидела Арктику.

– Когда я приехал домой в Братск после первого года работы механиком, пришел к отцу на стройку. Все его коллеги поразились: «Как же так, его возят за границу, еще и деньги платят?», – вспоминает Евгений Хижняк.

Но морская жизнь – это, по большей части, не путешествия, а каждодневный труд бок о бок с коллегами: «У меня всегда были очень хорошие отношения с членами экипажей судов, на которых я работал. В те годы мы все воспитывались в общей культуре, были выходцами одних и тех же учебных заведений, поэтому найти общий язык было просто. Но и с зарубежными моряками у меня никогда проблем не было.



В ДОЛЖНОСТИ 4-ГО МЕХАНИКА, Т/Х «ЗАПОЛЯРНЫЙ», 1968 ГОД



**ЗАХОД
«СТАНИСЛАВСКОГО»
В МИЛУОКИ, США,
ВЫЗВАЛ ФУРОР СРЕДИ
МЕСТНЫХ ЖИТЕЛЕЙ.
ОБ ЭТОМ НАПИСАЛИ
МНОГИЕ АМЕРИКАНСКИЕ
ГАЗЕТЫ.**



Я часто ходил на иностранные суда, разговаривал с членами экипажей, узнавал про их жизнь и работу. И никогда не встречался с агрессией или неприязнью. Перед тем, как идти на судно, всегда узнавал, как на языке экипажа сказать «Здравствуйте», «Пожалуйста», «Спасибо». Если ты относишься к представителям другой культуры с уважением – они так же отнесутся к тебе».

Эти визиты не проходили даром: жена Евгения Анатольевича собирала марки, и почти каждое такое посещение добавляло в коллекцию новые экземпляры – иностранные моряки обменивали их на буклеты Эрмитажа, Русского и Пушкинского музеев. Часть этих трофеев во время стоянок в российских портах с большим удовольствием разбирали дети коллег-моряков. В семье начали собирать и монеты: дома появилась большая коробка, наполненная многочисленными образцами со всего мира.

Евгений Анатольевич работал на одном из первых советских судов, которое в 1972 году во время политической «оттепели» зашло в порты США на Великих американских озерах. Информация об этом попала тогда во многие американские газеты и вызвала фурор среди

местных жителей: в порту Милуоки в день на судно поднималось до пяти-сот человек – посмотреть, как устроен теплоход, и пообщаться с советскими моряками.

– Я тогда был на вахте, вышел из машинного отделения и смотрю – в коридоре, где расположены каюты экипажа, стоит лопоухий рыжий мальчик лет десяти, американец, а один из моряков его допрашивает: «Школа? Скул? Какой класс?». Ребенок стоит – ничего не понимает, нервничает. Я английский тогда неплохо знал: подошел, перевел; выяснили, что мальчик учится в 3 классе. Мальчишка мне сразу понравился, и я решил провести ему экскурсию по машинному отделению, куда вообще-то гостей не пускали, – вспоминает Евгений Анатольевич.

– Это пареньку так понравилось, что на следующий день он пришел вместе с семьей: мамой, папой, двумя братьями и сестричкой. Я показал им паровоз и напоил чаем. У меня на стенах в каюте висели открытки с акварелями Гатчинского парка, их мне дала жена. Мама мальчика спросила, что это, и крайне удивилась: «У вас есть музеи?». Ни про Эрмитаж, ни про Тре-

тьяковскую галерею мои гости тоже не знали. Женщина – медсестра, мужчина – инженер: интеллигентные, образованные люди. Просто тогда американцы о нас знали очень немного, да и сейчас ситуация не слишком изменилась. А с нелюбовью к русским я не встречался никогда: и с европейцами, и с китайцами, и американцами мне всегда было легко общаться.

Вообще с жизнью в море у Евгения Анатольевича связано много теплых воспоминаний: свою работу он любил. Однако по семейным обстоятельствам из плавсостава пришлось уйти: в 1979 году, чтобы быть ближе к родным, он устроился в научно-исследовательский институт «Гипро-рыбфлот», куда был принят ведущим конструктором отдела технической эксплуатации флота рыбной промышленности: занимался, в основном, проектированием баз технического обслуживания судов рыбопромыслового флота в иностранных портах. Затем, в 1981 году, он перешел на работу в ЦК Профсоюзов рабочих морского и речного флота по Ленинградскому бассейну на должность технического инспектора труда. Так он впервые стал частью

профсоюзного движения, но еще не навсегда; ему снова захотелось вернуться в море: «Мои однокурсники и друзья уходили в рейсы, возвращались, рассказывали об этом, а я думал – ведь у меня тоже опять может быть такая жизнь».

Желание сбылось в 1992 году – он перевелся работать в Балтийское морское пароходство. Именно тогда произошло событие, которое буквально разделило его жизнь на «до» и «после».

ВТОРОЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ

Это случилось 7 октября 1993 года. Евгений Анатольевич тогда работал дублером старшего механика на теплоходе «Новосибирск». В Бискайском заливе, через который проходил маршрут, разыгрался жесточайший шторм, и тяжело груженое судно мотало из стороны в сторону. Капитан принял единственно правильное решение в таких неблагоприятных погодных условиях: сбавил ход до самого малого и лег носом на волну. Судно стало уходить в сторону океана, никакой возможности повернуть к Ла-Маншу не было. Сильнейший ветер не утихал в течение недели. Главный двигатель не выдержал такой длительной нагрузки на критических оборотах – в цилиндре № 1 застучало. «Как выяснилось, гайки, которые крепили головку поршня, от вибрации стали «отдаваться». Чтобы устранить это, нужно остановить главный двигатель. Капитан оказался перед сложным выбором: или ничего не делать, но тогда главный двигатель гарантированно выйдет из строя, или попробовать починить, но тогда нужно остановить двигатель, а мотает так, что крен доходит до сорока градусов. Капитан решил рискнуть, и мы с мотористом Вадимом пошли устранять неисправность», – рассказывает Евгений Анатольевич.

И устранили. Несмотря на сильнейшие волны, обрушившиеся на теплоход и чуть его не перевернувшие – внутри все судно дрожало, сорвало с фундамента и выбросило в коридор гирокомпас – необходимая работа была проделана и двигатель запустили. Новые волны уже не могли угрожать «Новосибирску». Для Евгения Анатольевича эта дата стала вторым днем рождения, хотя, конечно, ему не раз приходилось оказываться в рискованных ситуациях:



НА СМОТРОВОЙ ПЛОЩАДКЕ ПОД НИАГАРСКИМ ВОДОПАДОМ ВО ВРЕМЯ РЕЙСА НА СУДНЕ «СТАНИСЛАВСКИЙ», 1972 ГОД

он проваливался под лед, откуда его достали вовремя подоспевшие товарищи, боролся с пожарами на судне. «Все это – часть работы моряка, к которой нас готовили во время учебы. Почти со всем можно справиться, если тебя окружают компетентные специалисты, хорошо исполняющие свои обязанности. Но очень важно достичь взаимопонимания с другими членами экипажа. Когда я был в плавсоставе Мурманского морского пароходства, долгие годы я трудился бок о бок с одними и теми же ребятами: мотористом первого класса белорусом Ваней Колосом и мотористом второго класса украинцем Пашей

Замулько. Мы научились понимать друг друга с полуслова. Нам не мешали ни шум, ни вибрация – объясниться могли просто жестами. Когда члены экипажа уважают и понимают друг друга – работать, даже в самой экстремальной ситуации, всегда легче», – говорит он.

СИДНЕЙ – ГОРОД МАЛЕНЬКИЙ

Это тяжелое испытание не заставило Евгения Анатольевича бросить море, он продолжал трудиться на судах Балтийского морского пароходства. Ему надолго запомнилась встреча, произошедшая



С ДОЧЕРЬЮ МАРИНОЙ В ЗООПАРКЕ, 1979 ГОД

во время стоянки в Сиднее в 1994 году. На борт поднялся судовой агент-одессит. Во время беседы вдруг обнаружилось, что их с Евгением Анатольевичем многое связывает.

– Он спросил, есть ли у меня знакомые в Одессе, – рассказывает Евгений Анатольевич. – Я ответил, что да, там живет мой крестный отец Николай Умрихин и мой большой друг Виктор Кобецкой, который, как и я, работал в ЦК Профсоюзов рабочих морского и речного флота, только был техническим инспектором труда по Черноморскому бассейну. Агент поразился: после окончания Одесской высшей мореходки он работал на судне, где старшим механиком был мой крестный! А Виктор Кобецкой – крестный отец его старшей дочери! Так что не только Ленинград – город маленький, но и на другом конце земного шара можно встретить человека, с которым у вас много общих знакомых!

ГЛАВНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСПЕКТОР

Евгений Анатольевич недолго пробыл в плавсоставе, несмотря на свою любовь к профессии: не позволило здоровье. С 5 декабря 1995 года он работает техническим инспектором труда Российского профессионального союза моряков (РПСМ).

Сегодня как главный технический инспектор труда РПСМ он координирует работу 14 коллег-техинспекторов в основных морских регионах страны. Их главная задача – контролировать условия труда и быта на судах, где работают моряки-члены РПСМ. Они посеща-

ют теплоходы, оценивают их состояние и проводят инструктажи, а также знакомят членов экипажей с политикой РПСМ и МФТ, ведь главное – это предотвратить травмирование и гибель на борту судов. Но, к сожалению, такие случаи все равно происходят: тогда Евгений Анатольевич и профсоюзные специалисты делают все, чтобы отстоять интересы травмированного члена экипажа и его близких.

Яркий пример этому – помощь семье погибшего в 2017 году на борту судна 45-летнего капитана-члена РПСМ. На берегу у моряка осталась жена и двое детей. Между судовладельцем и профсоюзом был заключен коллективный договор, поэтому родственники сразу получили единовременную выплату в размере \$146 тысяч. Но чтобы несовершеннолетние дети капитана смогли получать пособие по потере кормильца до своего восемнадцатилетия, следовало доказать связь его смерти с производством.

В течение всего 2018 года юристы судовладельца и профсоюзный инспектор в качестве представителя семьи погибшего добивались этого через суд и в конце концов преуспели: 27 декабря жена капитана сообщила, что Фонд со-



НА Т/Х «ТИМОФЕЙ ГУЖЕНКО»

циального страхования признал гибель капитана связанным с производством страховым случаем. Конечно, для Евгения Анатольевича это хорошая новость, так как дети моряка будут получать компенсацию за потерю кормильца. Но важнее, чтобы все моряки знали, как обезопасить себя, и для этого он делает все возможное.

«ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА – ЧТОБЫ МОРЯКИ ВОЗВРАЩАЛИСЬ ДОМОЙ ЖИВЫМИ И ЗДОРОВЫМИ»

– Я считаю, что главная задача профсоюза, моих коллег-техинспекторов и моя в частности, в том, чтобы российские моряки получали за свою работу достойную заработную плату и всегда возвращались к своим родным и близким живыми и здоровыми, – говорит Евгений Хижняк. – Уже в течение многих лет я преподаю вопросы охраны труда на курсах повышения квалификации состава судов в Макаровке, провожу инструктажи с членами экипажей. Многие мои ученики сейчас – главные инженеры компаний, технические директора, руководители, главные специалисты в Российском морском регистре судоходства. Часто на улице ко мне подходят мои бывшие курсанты: спрашивают, как у меня дела; вспоминают, чему я их когда-то учил. Я верю, что знания об охране труда на всех уровнях судоходной отрасли могут помочь сократить число случаев травматизма и гибели на борту.

Но перед профсоюзными инспекторами стоит еще одна важная задача: научить членов экипажей, как правильно и компетентно провести расследование происшествия. Травмирование зачастую связано или с плохими погодными условиями, или с конструктивными недостатками судна. Пострадавшие обычно – уставшие от многодневной качки или длительного рейса моряки. Чтобы ответственность не легла на плечи травмированного моряка, других членов экипажа или судовладельца, необходимо уметь правильно оформлять все документы по расследованию инцидента.

– На этом я всегда заостряю внимание членов экипажей, от капитана до матроса, – поясняет Е. А. Хижняк.

– Но не менее важно, чтобы моряки и сами не забывали о себе. При такой тяжелой, физически и морально изматывающей работе нужно следить за своим самочувствием и вести здоровый образ жизни как на борту судна, так и на берегу. Заниматься спортом, меньше принимать «огненной воды», как можно чаще общаться со своими близкими, отдыхать, ездить на дачу, посещать музеи и театры – в общем, всячески снимать стресс, так как моряки практически в период рейса работают во вредных и опасных условиях труда.

ДЕЛА СЕМЕЙНЫЕ

Этим принципам Евгений Анатольевич всю жизнь следует и сам, и в первую очередь это касается отношений с семьей. «Помню, в детстве у нас были диафильмы, – рассказывает его дочь Марина. – По вечерам он прокручивал их нам с братом, читал сказки. На эти показы часто приходили и наши племянники, и одноклассники».


О своем детстве Марина Хижняк вообще вспоминает тепло: как побывали вместе с отцом на Валааме, как развешивали скворечники на даче. О птицах, кстати, Евгений Анатольевич не забывает и сейчас: когда едет на дачу, всегда берет для них несколько килограммов семечек. Но особенно детям запомнилась привычка отца всегда держать свое слово. «Помню, как-то мы пошли в библиотеку и наткнулись на стопку еще неразложенных книг, – вспоминает Марина Хижняк. – Среди них нашли «Робинзона Крузо». Папа часто читал нам по вечерам, и пообещал, что сегодня начнем эту книгу. Но пришла работница библиотеки, отругала нас и сказала, что ее брать еще нельзя. Отец долго уговаривал женщину дать нам «Робинзона», и она все же смирливилась. Так что он всегда выполняет свои обещания, даже самые, казалось бы, незначительные».

Евгений Анатольевич и своих детей умел заинтересовать морским делом: рассказывал им про детали судна, его устройство, работу экипажа. Да так, что им нравилось слушать. Наверное, поэтому и дочь, и сын пошли по его стопам, только в разных направлениях: Марина работает в Российском профессиональ-



НА ВОПРОС О ТОМ, ЕСТЬ ЛИ В ЕГО ЖИЗНИ ЧТО-ТО, ЧТО ОН ХОТЕЛ БЫ ИЗМЕНИТЬ, ЕВГЕНИЙ АНАТОЛЬЕВИЧ С ЗАВИДНОЙ УВЕРЕННОСТЬЮ ОТВЕЧАЕТ: «В СВОЕЙ ЖИЗНИ Я НИЧЕГО НЕ ХОТЕЛ БЫ МЕНЯТЬ».

ном союзе моряков, а Алексей отучился в Макаровке, в 35 лет стал капитаном и уже три года работает в этой должности. Так что у Евгения Анатольевича много поводов для гордости.

Сейчас, на вопрос о том, есть ли в его жизни что-то, что он хотел бы изменить, Евгений Анатольевич с завидной уверенностью отвечает: «В своей жизни я ничего не хотел бы менять. У меня чудесная жена, прекрасные любящие дети. Я окончил лучший советский морской вуз, повидал мир, работал и работаю в окружении грамотных и компетентных специалистов, знатоков своего дела. Для меня очень ценно, что я имею возможность помогать морякам, их семьям и близким. Я рад, что моя работа с 1962 года и до сегодняшнего дня связана с морем». 

\$4 млн 882 тысячи – столько денег Международная федерация транспортников (МФТ) в России помогла вернуть морякам в 2018 году. За этот период инспекторы Петр Осичанский (Владивосток), Ольга Ананьина (Новороссийск), Кирилл Павлов (Санкт-Петербург), Вадим Мамонтов (Калининград) и их координатор Сергей Фишов проинспектировали 528 судов, заключили и пролонгировали 48 коллективных договоров.



«МЫ СРАБОТАЛИ ХОРОШО И СЛАЖЕННО»

На протяжении нескольких лет среди проблем, с которыми моряки обращаются в МФТ, лидируют долги по зарплатам, а одним из неблагоприятных остается Черноморский регион. Справляться с трудностями и решать проблемы команде МФТ удается благодаря боевому настрою и тесному взаимодействию с коллегами, дружбе и сплоченности.

МОРЕ ПОЗОРА И ГОРДОСТИ

В 2018 году самым проблемным для МФТ стал Черноморский регион. Картина в портах на протяжении нескольких лет складывается удручающая: здесь нищенские зарплаты и убийство по техническому состоянию суда, на которых отсутствуют коллективные договоры. Это объясняется слабым профсоюзным движением в большинстве стран Черного моря, и как следствие – нежеланием работодателей подписывать документ.

Однако Черноморский регион славится не только субстандартным судостроением, но и новороссийским инспек-

тором МФТ. Успешную оборону здесь держит пока что первая и единственная женщина-инспектор МФТ в России Ольга Ананьина. Как ни парадоксально, но во многом ее отличная работа объясняется проблемами: накапливая огромные долги перед моряками, ряд компаний с горем пополам их возвращают, не доводя конфликт до суда. Нельзя не отметить, что, прежде всего, это заслуга самого инспектора: Ольга обладает всеми качествами, необходимыми для работы в МФТ.

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ – ПРОБЛЕМА № 1

Из года в год долги по заработной плате остаются самым частым основанием для обращения в профсоюз и МФТ, поэтому львиную долю возвращенных морякам средств в 2018 году составила именно погашенная задолженность. Так, вмешательство инспекторов позволило моряку с судна «Norgas Creation» вернуть невыплаченную заработную плату в размере \$12 000. МФТ связалась с компанией «Norgas Carriers», которая подтвердила

наличие задолженности, но не могла ее возместить из-за ареста судов кредиторами. Долги перед моряком погасила другая фирма, взявшая контроль над «Norgas».

Другой случай с турецким судовладельцем «Akdeniz Roro Deniz» – отличный пример не только деятельности МФТ, но и успешного взаимодействия с инспекцией государственного портового контроля. После их вмешательства экипажам нескольких судов компания вернула деньги в сумме более \$100 тысяч.

ЗА СПРАВЕДЛИВОСТЬЮ В СУД

Добиться справедливости и отстоять права российских моряков удается через суд и правоохранительные органы. Например, за 10 месяцев прошлого года инспекция МФТ во Владивостоке направила четыре обращения в транспортную прокуратуру по проблемам моряков, работающих на судах «East Star», «Sea Alexa», «Crystal East». Три обращения в следственный отдел на транспорте Следственного комитета РФ по Приморскому краю

по проблемам моряков, работающих на судах «Port May», «Majesty», «Skua», четыре исковых заявления в суд по искам членов экипажей с теплоходов «Icha», «Port May», «East Star-1», «Crystal East».

Кроме того, инспекторат дважды обращался в Государственную инспекцию по труду в Приморском крае по проблемам моряков, работающих на судах под российским флагом, и Представительство МИД по Приморскому краю, чтобы вернуть членов экипажей, находящихся на арестованном судне «Crystal East» в Арабских Эмиратах на протяжении шести месяцев, а также в Генеральное Консульство РФ в Арабских Эмиратах.

ОДНИМ КОЛДОГОВОРОМ БОЛЬШЕ

На долю МФТ в Санкт-Петербурге приходятся не только возвращенные долги, но и большое количество подписанных соглашений. Так, в 2018 году на судне «Uta» (флаг Панамы) появился договор общей стоимости экипажа (ITF/UNIFORM/TCC).

При проверке на теплоходе в порту Северной столицы оказалось, что моряки работают без колдоговора, а значит, их условия труда и быта далеки от идеала. Следующей страной захода должна была стать Финляндия, где, скорее всего, судно без документа МФТ попало бы под акцию протеста: в скандинавских странах докеры даже не приступают к работе с грузом, если у членов экипажа нет гарантий на достойную занятость.

В результате судовладелец принял решение подписать соглашение. Для сравнения, зарплата матроса класса АВ выросла с \$1200 до \$1806. Это не единственное преимущество, которое теперь есть у моряков: повысилась сумма страховки в случае потери трудоспособности или жизни, улучшилось питание, а расчет овертаймов будет происходить на более выгодных для членов экипажа условиях.

ВОССТАНОВЛЕНО ПРАВО МОРЯКА

В прошлом году в инспекцию МФТ в Калининграде за помощью пришел моряк, проблема которого началась в 2010 году. Восемь лет назад его спасли с судна под флагом Маршалловых островов с формулировкой «за употребление алкоголя на борту». Медицин-


ского осмотра не было – вердикт вынес капитан. С тех пор моряк ходил на разных судах и не знал, что администрация флага занесла его в некий список, который перекрыл ему дорогу на «маршалловы» суда. Выяснилось это, когда respectable судовладелец, подписав с моряком контракт, впоследствии отказал в работе. Работодатель пояснил, что «судно ходит под флагом Маршалловых островов, а вы у них в черном списке». МФТ долго разбиралась: пришлось неоднократно обращаться в администрацию флага и регистр. В ответ приходили сухие отписки.

Наконец, была получена ссылка на Кодекс торгового мореплавания флага, где были конкретизированы санкции за правонарушения. Например, в случае употребления алкоголя на борту, причем юридически доказанном, виновник может либо сесть в тюрьму на полгода, либо заплатить штраф \$800, но в Кодексе нет ни слова о том, что нарушитель потеряет право работать под флагом на всю жизнь.

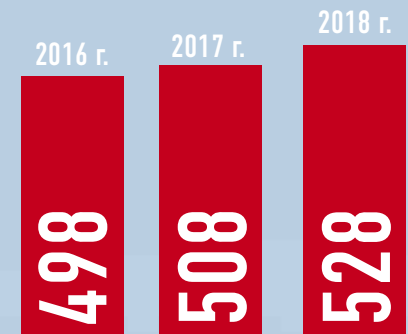
Вооружившись нормативно-правовым актом и аргументами, калининградская МФТ продолжила переписку с администрацией флага и получила официальное извещение, что моряк «восстановлен в статусе имеющего право на работу».

В ЕДИНОЙ КРЕПКОЙ КОМАНДЕ

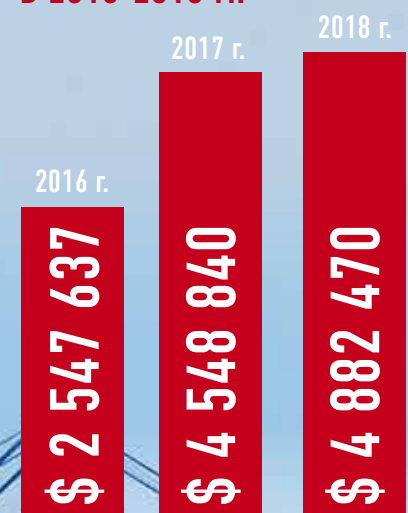
Координатор МФТ в России Сергей Фишов неоднократно подчеркивал, что результативная работа МФТ – заслуга всей команды. И речь не только об инспекторах в России. Порой, чтобы добиться выплаты долга или компенсации для одного российского моряка, в борьбу включаются коллеги из трех-четырех стран мира. Вот почему так важна солидарность.

– В этом году мы сработали хорошо и слаженно, результаты по многим аспектам превзошли прошлый год, – прокомментировал С. Фишов. – Хочется подчеркнуть, что это заслуга сплоченной команды, которая весь год была единым механизмом. В первую очередь, это, конечно, инспекторы МФТ, но не только: мы работаем в тесном взаимодействии с региональными/территориальными организациями Российского профсоюза моряков, техническими инспекторами РПСМ, а также с инспекторами МФТ по всему миру. 

КОЛИЧЕСТВО ПРОВЕРОК МФТ В РОССИИ В 2016-2018 гг.



СУММА ЗАРПЛАТЫ, ВОЗМЕЩЕННОЙ МОРЯКАМ В 2016-2018 гг.



ДВРО РПСМ: ПРИ НАСТУПЛЕНИИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ ПОПРАВКИ К КТМС НЕ РАБОТАЮТ

Около двух лет назад – в январе 2017 года – вступили в силу поправки к Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС), защищающие права брошенных моряков. Они предписывают судовладельцам иметь на каждом судне два страховых Свидетельства, предусматривающие финансовые гарантии перед моряками. Один документ подтверждает денежное покрытие невыплаченной заработной платы (но не более четырех месяцев) и расходов по репатриации, другой – выплату компенсации в результате длительной нетрудоспособности или смерти. Оба Свидетельства должны находиться на судне на видном месте или быть предъявлены капитаном по первой просьбе члена экипажа.

Все это время инспекторы труда Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) проверяют наличие требуемых страховых Свидетельств на судах, где работают россияне, и главное – выполнение обязательств при наступлении страхового случая. Так, за 2017-2018 гг. они посетили 155 судов в портах Находка, Восточный и Козьмино, на 53 из них в составе экипажей работали российские моряки. Профсоюзные инспекции



показали, что на каждом проверенном судне есть страховые Свидетельства, как того требуют поправки к КТМС. Однако, судя по практике, выплаты при наступлении рисков страховые компании не производят.

В ходе проверок ДВРО РПСМ составила список компаний, которые страхуют ответственность работодателя на судах, где работают россияне, и количество судов, застрахованных в них. В него вошли: «Ингосстрах», Москва – 21 судно, «Согласие», Москва – 5 судов, «Navigators P&I», Лондон – 5 судов, «Maritime Mutual», Новая Зеландия – 3 судна, «Hydor Norway», Осло – 3 судна, «Росгосстрах», «Пари», «АМТ Страхование», Москва – по 2 судна, «American club», Нью-Йорк – 2 судна, «СОГАЗ», «АБСОЛЮТ», «АЛЬФА», Москва – по 1 судну, «London P&I», Антверпен – 1 судно, «Japan P&I», Токио – 1 судно, «RAETS MARINE», Роттердам – 1 судно, «UK P&I», Лондон – 1 судно, «Hanseatic», Гамбург – 1 судно.

Страховщик «Navigators P&I», который выступил гарантом компании «Inderton», владеющий т/х «Iman», «Samarga», «Amgu» (флаг Того), – пример того, что происходит, когда судовладелец не платит морякам.

«Inderton» внесена в список проблемных компаний Российского профсоюза моряков на основании жалоб работников на систематическую невыплату денег. Вопросы по погашению долгов на этих судах решались путем арестов судов и проведения забастовок моряков.

«Неизвестно, какова роль компании «Navigators P&I», – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Данный страховщик не обеспечивает морякам финансовых гарантий судовладельца. В связи со сложившейся ситуацией ДВРО РПСМ намерена обратиться в соответствующие органы для того, чтобы судовладелец «Inderton» обеспечил действительную финансовую защиту морякам. Кроме того, мы намере-


ны проверить законность страхования в «Navigators P&I» и уточнить, почему компания не выплачивает денежное возмещение морякам, когда страховой случай наступил».

Не меньше сомнений по поводу работы страховой компании «Hanseatic Underwriter». В ней судовладелец «M&K Ocean International Co Ltd» застраховал ответственность перед членами экипажа судна «Sea Alexa» (флаг Танзания). Несмотря на это, долги перед работниками не выплачены. «Неоднократно российский суд выносил решения в пользу моряков и обязывал работодателя выплатить долги, при этом страховая компания оставалась в стороне», – продолжает лидер ДВРО РПСМ.

Последний случай связан со страховой компанией «Согласие», которая вообще отказала в возмещении заработной платы капитану судна «Smile». Долг составляет \$3700. По этому делу ДВРО РПСМ подготовил иск в суд. «Для нас очень важен этот процесс: многие моряки – члены РПСМ работают на судах, застрахованных в компании «Согласие», – сказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков считает, что требования к судовладельцам в вопросах страхования гарантий перед моряками в случае банкротства компаний и накопления долгов по зарплате должны быть пересмотрены, поскольку теперь проблема перешла в поле страхования. Именно на этапе наступления страхового случая выясняется, что поправки к Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года не работают.

Учитывая серьезность ситуации, РПСМ рекомендует морякам перед подписанием контракта о найме внимательно изучить условия документа, особенно в части страхования, а лучше – обратиться в профсоюз, специалисты которого знают о круинговых и судоходных компаниях абсолютно все.

Как показывает практика, на сегодняшний день лучшим и надежным гарантом достойной занятости остается коллективный договор Международной федерации транспортников. 

СТРАХОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НЕ ГАРАНТИРУЕТ ВЫПЛАТ

В выплате или взыскании страховой компенсации в связи со смертью члена экипажа на борту судна, наступившей в результате несчастного случая или травмы, может быть отказано, если на судне отсутствует предусматривающий их коллективный договор, а также если в индивидуальном контракте не отражена соответствующая обязанность компании-работодателя. К таким выводам приводит решение суда по иску жены погибшего на теплоходе «СИЧЕМПИОН» [флаг России] моряка.

Моряк погиб на судне в результате отравления окисью углерода. Во владостокской компании «Согласие», где была застрахована гражданская ответственность судовладельца перед моряками, вдове отказали в выплате страховой суммы. Посчитав это незаконным, женщина обратилась в суд, где ее требования признали оправданными, и было вынесено решение о взыскании с СК «Согласие» 1 905 900 рублей.


Представители страховой компании с этим не согласились и подали в ответ апелляционную жалобу. Они сослались на то, что условиями договора была застрахована только гражданская ответственность судовладельца перед членами экипажа на случай травмы или смерти в результате травмы, а не их жизнь и здоровье, что уже относится к личному страхованию. То есть, договором якобы не предусмотрены страховые выплаты в случае отравления газом.

Пересмотрев материалы дела и проанализировав условия страхового договора, суд отменил принятое решение. Хотя 60 статья Кодекса торгового мореплавания действительно обязывает судовладельца страховать жизнь и здоровье членов экипажа, но, по мнению суда, это не имеет отношения к данному иску, поскольку ответчик – страховая компания, и тре-

бование о выплате основано на заключенном ранее договоре страхования. Доказательств заключения договора страхования жизни и здоровья моряков между компанией «Согласие», собственником судна ООО «ТРАНКО-ДВ» или фрахтователем ООО СК «Гранд Шиппинг» в материалах дела не было. А по существующему договору действительно предусматриваются только выплаты в случае гибели от травмы.

Суд также не нашел и доказательств тому, что собственник или фрахтователь обязаны выплатить компенсацию наследникам в данном случае. Коллективного договора, который бы это предусматривал, на судне не было. А в трудовом договоре моряка речи о компенсации родственникам в случае его смерти не шло: точные размеры выплат там не указаны.

Апелляционный суд признал неверными и выводы о том, что страхование ответственности судовладельца перед членами экипажа является обязательным, и вдова имеет право предъявлять требования о компенсации непосредственно страховщику. Пунктом 4 статьи 3 Закона РФ от 27.11.1992 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» установлено, что условия и порядок осуществления обязательного страхования определяются федеральными законами. Такого закона, устанавливающего обязательность страхования ответственности судовладельцев перед членами экипажа, содержащего в том числе и информацию о размере минимальной страховой суммы, в Российской Федерации нет.

– Этот случай наглядно демонстрирует, что права моряков, работающих на судах без коллективного договора, не защищены, и страховые свидетельства без указанной в них конкретной суммы не обеспечивают выплат наследникам моряка в случае его гибели, – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Но мы все же добились через суд, чтобы жена моряка получила компенсацию морального вреда в размере 3 000 000 рублей с помощью нашего адвоката. 

«АНШИП» СОЕДИНЯЕТ БЕРЕГА

Работа на флоте сама по себе достаточно сложна, чтобы добавлять к ней еще дополнительные трудности. Зарплата вовремя и в полном объеме, коллективный договор на судне, защищающий твои трудовые права, прозрачные условия найма в соответствии с Трудовым кодексом – нельзя сказать, чтобы пожелания российских моряков были завышенными. Однако соответствовать им готовы далеко не все судовладельцы, особенно за пределами узкого круга элиты мирового судоходного бизнеса.

Южная территориальная организация Российского профсоюза моряков имеет в своем активе несколько коллективных договоров, которые по праву можно ставить в пример. Среди них – договор ООО «Аншип». Недавно его действие продлили до 2021 года. Флот компании – это 16 судов различного назначения и 320 моряков, которые работают под российским флагом и в полном соответствии не только с Трудовым кодексом РФ, но и с международными конвенциями, включая, разумеется, и MLC-2006.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР – ЭТО ВАЖНО?

– Это действительно важно, – так ответил Сергей Добряков, генеральный директор ООО «Аншип». – Если условия работы известны заранее и во всех деталях, это снимает многие вопросы.

А условия здесь такие. Поскольку заработная плата моряка «белая», то и оплата больничного, а также отпуска (в том числе учебного) ему гарантирована. Пенсионные отчисления – по закону. А как форма поощрения кадровых сотрудников используется еще и доплата за выслугу лет. Поэтому совсем не редкость, что люди работают в «Аншипе» со дня основания компании. Кстати, в прошлом и этом году зарплату поэтапно повысили

всем. Программа страхования здоровья и жизни касается, в том числе, и кадетов.


Немногие даже флагманские компании отрасли имеют собственную кадетскую программу. А у «Аншипа» она есть. Заключив договоры со всеми морскими и речными учебными заведениями высшего и среднего звена в регионе, здесь с 2006 года принимают кадетов для прохождения плавательной практики. Только в прошлом году такой редкой возможностью воспользовались 80 человек. И снова все – как в добрые советские времена, когда и учебный план, и журнал, и плавательский ценз, с которым потом по окончании учебы выпускник может получить уже свою первую «взрослую» работу. Ну и, конечно, лучшим кадетам компания оказывает потом предпочтение при трудоустройстве. Многие возвращаются и работают здесь годами, вырастая до капитанов и старших механиков.

Молодежь приходит работать на флот, который также поэтапно обновляется. Новые суда для себя компания заказывает на российских верфях: в 2015 году пополнили флот четырьмя сухогрузами. А самое «старое» из судов «Аншипа» – 2008 года постройки. Компания осуществляет буксирное обслуживание портов Кавказ и Крым, обеспечивает потребности переправы через Керченский пролив, ее сухогрузы и паромы ходят в Болгарию и не только.

«ЛОЯЛЬНЫЙ РАБОТНИК – ЭТО НАШ АКТИВ»

– Коллективный договор – это важно, поскольку мы позиционируем себя как компанию, соблюдающую все международные конвенции, – говорит Снежана Тарасова, директор по персоналу ООО «Аншип». – Лояльный работник – это наш актив. Мы за то, чтобы люди не только знали о своих правах, но и сами участвовали в работе над колдоговором.

Так в прошлом году в компании появился пилотный проект по организации летнего отдыха в Сочи для семей работников флота и берега. Бесплатные путевки «all inclusive» включали не только питание и размещение в пансионате с бассейном и детской анимацией, но и экскурсии, и трансфер к пляжу, а потом и в аэропорт или на железнодорожный вокзал. Ведь живут моряки «Аншипа» не только в Краснодарском крае, но и в Ростовской и Астраханской областях, и в Крыму, и даже в Татарстане. Конечно, люди воспринимали такие путевки как привилегию, которую дает им компания, ценя их труд. Этим летом так отдохнуло 35 семей работников «Аншипа».

– Кстати, именно потому, что семьи моряков живут в разных городах, новогодние елки для их детей проходят одновременно в Краснодаре, Керчи и Новороссийске, – рассказывает Игорь Холявка, председатель первичной профсоюзной организации ООО «Аншип» РПСМ. – А сладкие новогодние подарки мы каждый год готовим для всех малышей. Это также одно из условий коллективного договора, очень важное для всех родителей. 



«О ХОДЕ ПЕРЕГОВОРОВ МЫ НИЧЕГО НЕ ЗНАЛИ»

В конце января все моряки, захваченные пиратами в плен на контейнеровозе «MSC Mandy», вернулись в Россию. Один из них, 36-летний токарь Роман Иванов из Таганрога (на снимке), подробно рассказал о похищении и своей жизни в пиратском лагере.

Напомним, что вечером 1 января на судно «MSC Mandy», дрейфующее в Гвинейском заливе в 20 милях от берега Бенина, напала группа пиратов. На борт теплохода поднялись около 10 вооруженных человек, главной целью которых был захват заложников для последующего требования выкупа.

— Я тогда находился в своей каюте, и вдруг услышал незнакомые голоса, — рассказал Роман Иванов. — Снаружи было трое пиратов, которые уже вели нескольких моряков: тех, кто был на вахте или не закрылся в каюте. Забрали и меня. Затем нас отвели на мостик, где было еще четверо захватчиков и другие члены экипажа.

Всех моряков заставили лечь на палубу лицом вниз. Несмотря на то, что никто не оказывал сопротивления, многих членов экипажа били мачете по спине. Чтобы подавить моряков, пираты применяли не только силу: все события разворачивались под непрерывные угрозы нападающих «Убьем! Застрелим!»

Не чурались и обычного грабежа: брали все ценное — деньги, золото и даже технику. Так, Роман остался без золотого кольца, цепочки с крестиком, телефона и жесткого диска. Из находящихся на мостике моряков пираты выбрали шестерых, которых взяли с собой: в их числе оказался и Роман. Заложников посадили в моторную лодку

и накрыли чехлом, чтобы те не имели ни малейшего представления о том, куда их везут.

— Мы плыли долго: всю оставшуюся ночь и следующее утро. Днем нас привезли к лагерю: это был простой дощатый шалаш в мангровых джунглях. Там нас передали другим людям — вооруженной охране, которая сопровождала нас уже до конца плена.

В этом лагере моряки провели двое суток. Затем те же охранники на моторной лодке перевезли их к другому «убежищу», в котором пленные пробыли еще один день. И только после этого их перевезли в тот лагерь, в котором они остались до своего освобождения.

— Это были просто два небольших шалаша, сделанные из дерева, полиэтилена, каких-то подручных материалов. Вокруг болото, мангровые джунгли; шалаша полуплавучие, совсем рядом с рекой. Там крабы, какая-то живность. Мы жили в одном из них: на деревянном полу было два матраса, где мы спали вшестером. Сверху висела москитная сетка, которую на ночь опускали, но от комаров это не защищало: мы все были искусаны, — вспоминает Роман Иванов.

Кормили моряков плохо и мало: рисом, лапшой быстрого приготовления, консервами, давали бутилированную воду. Но и с этим скромным питанием случались перебои: бывало, что моряки голодали по три дня.

Все время за пленниками безотрывно следила охрана: бежать было невозможно, да и некуда — вокруг непроходимые джунгли. Охранники курили марихуану, пили самогон и время от времени угрожали морякам — стреляли в землю и в воздух, но физическое насилие все же не применяли.

О том, что их ждет, пленники имели только самое приблизительное представление:

— Конечно, все мы очень переживали. В самом начале охранники сказали, что убивать и калечить нас они не собира-

ются и будут требовать выкуп у судовладельца. Но о ходе переговоров мы ничего не знали. Просто надеялись, что скоро вернемся домой живыми и здоровыми. О том, что нас отпустят, нам стало известно только за день до этого.

26 января пленников снова погрузили в моторную лодку, накрыли чехлом и повезли к месту, где должна была пройти передача заложников. Здесь их пересадили на прибывшее за ними судно посредников, также накрыли и доставили в довольно крупный нигерийский город, в котором они встретились с переговорщиками и представителями судовладельцев. В течение этого дня моряки прошли медицинское обследование, которое не выявило никаких серьезных заболеваний. Их посадили на самолет и отправили домой.

Сейчас моряки отдыхают и восстанавливают силы после пережитого потрясения. Некоторые из них, по словам Романа Иванова, собираются в будущем снова работать на «MSC Mandy». Для него это был второй рейс на этом судне, и, видимо, последний: «Я в Африку больше не хочу. Собираюсь идти работать к тому же судовладельцу, но только на те суда, которые ходят в Европу».


Случай с «MSC Mandy» еще раз подтверждает: пиратскому нападению может подвергнуться любое судно, работающее в опасных регионах. Поэтому Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) советует сохранять постоянную бдительность и помнить о собственной защите: обтянуть борт судна колючей проволокой, нести антипиратскую вахту, потушить освещение в темное время суток. Подробные рекомендации о том, как экипаж может обезопасить себя, содержатся в руководстве Международной морской организации (ИМО) и «Лучших практиках по противодействию пиратам» (BMP4). 



ФОТО: ФЕДОР РЕШЕТНИКОВ

КАРИНА «ГИБЕЛЬ «ЧЕЛЮСКИНА»»

85 ЛЕТ НАЗАД В ЧУКОТСКОМ МОРЕ ЗАТОНУЛО СУДНО «ЧЕЛЮСКИН»

13 февраля 1934 года в Чукотском море затонул раздавленный льдами пароход «Челюскин», названный в честь полярного мореплавателя XVIII века. Моряки и экспедиционная группа – 104 человека – спаслись. Они провели на льдине от трех недель до двух месяцев – столько длилась спасательная операция.

За историческим переходом «Челюскина» из Мурманска во Владивосток следила вся страна. Перед экипажем стояла задача – отработать схему доставки грузов по трассе Северного морского пути за одну летнюю навигацию. На трудных участках пути в проводке «Челюскина» планировалось участие ледоколов.

«Заказал пароход Совторгфлот, получил – Главсевморпуть. Естественно, что эти организации предъявляли кораблю не совсем одинаковые требования, – вспоминал радист экспедиции Эрнст Кренкель. – Для решения задач, которые ставил Главсевморпуть, новый пароход годился лишь в минимальной степени. Конечно, лучше было бы взять вместо него другой, но другого просто не было».

ПЕРВОПРОХОДЦЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

В непростые годы становление молодого советского государства власти страны ставили перед учеными задачу скорейшего освоения новых транспортных путей, прежде всего, на море. В свете указаний Иосифа Сталина, который говорил, что Северный морской путь должен стать нормально действующей транспортной магистралью, 17 декабря 1932 года был создан Главсевморпуть (Главное управление Северного морского пути при Совнаркоме СССР). Главсевморпуть обладал собственным флотом, авиацией, портами, терминалами. Начальником созданного Главсевморпути был назначен директор Арктического института, ученый,

математик, астроном, геофизик, географ, полярный исследователь Отто Юльевич Шмидт.

С целью окончательно доказать возможность доставки грузов и людей по трассе Северного морского пути за одну летнюю навигацию (плавание из Мурманска во Владивосток) Шмидт с немалым трудом удалось добиться передачи в адрес Главсевморпути нового, только что построенного на датских верфях парохода «Челюскин».

Необходимо отметить, что в те годы арктические достижения были блестящей находкой для советской пропаганды. В это время полярники были теми людьми, чье место через 30 лет предстояло занять космонавтам. Тема освоения Севера в Советском Союзе была сопряжена с мужеством полярников

и романтикой арктических будней, она не сходила со страниц советских газет и журналов, а также художественной литературы и киноэкранов. В результате было сформировано целое поколение граждан, для которых работа в советском Заполярье стала настоящим делом всей жизни.

Новой страницей в покорении Арктики должна была стать научная экспедиция парохода «Челюскин». Целью экспедиции, кроме сбора различного материала, была проверка возможности прохода Северным морским путем транспортными судами, что до этого удалось только ледоколу «Сибиряков», который впервые в истории мореплавания прошел за одну летнюю навигацию из Белого моря в Тихий океан.

16 июля 1933 года пароход «Челюскин» отплыл из Ленинграда в Мурманск. 10 августа 1933 года вышел из мурманского порта и отправился во Владивосток. Экспедицию возглавил сам начальник Главсевморпути Отто Шмидт. Плавание шло успешно, но уже в конце пути, пройдя пять морей Ледовитого океана, в Беринговом море «Челюскин» оказался зажат льдами.

НАЧАЛО КОНЦА

Первые льдины попались на его пути еще в конце лета. Уже 13 августа по правому борту появилась серьезная течь и деформация корпуса. Возвращение назад обсуждалось, но не было одобрено капитаном. А 23 сентября судно оказалось полностью заблокировано в районе аварии ледокольного парохода «Александр Сибиряков» в 1932 году. «Челюскин» дрейфовал вместе с находившимися на нем людьми почти пять месяцев. Благодаря удачному течению попавшее в ловушку судно двигалось на юго-восток и в начале ноября почти достигло Берингова пролива. У команды появилась надежда на выход на чистую воду. Однако течение неожиданно изменилось, и «Челюскин» стало относить назад.

Тяжелые льды методично подтачивали борт корабля. Обшивка трещала по швам, а заклепки вылетали из корпуса. Ситуация значительно ухудшилась в феврале, но экипаж успел подготовиться к наиболее печальному варианту



ФОТО: ПОРТАЛ «СТАРЫЙ ВЛАДИВОСТОК»

ПАРОХОД «ЧЕЛЮСКИН» ПЕРЕД ОТПРАВКОЙ В ПОСЛЕДНЮЮ ЭКСПЕДИЦИЮ

развития событий. В случае гибели парохода людей организованно пересадили бы на лед. То, что эвакуация однозначно понадобится, стало понятно в ночь на 13 февраля, которая выдалась особенно тревожной из-за частых сжатий и сильного торошения льда.

В 13:30 внезапным сильным напором разорвало левый борт на большом протяжении – от носового трюма до машинного отделения. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства. Ровно через два часа «Челюскин» затонул в 155 милях от мыса Северный и в 144 милях от мыса Уэлен. За это время команда организованно выгрузила на лед аварийный запас провианта, палатки, спальные мешки, стройматериал для возведения барачков, самолет и радио.

Эвакуация продолжалась до того момента, когда нос судна уже погрузился в воду. Последними сошли капитан Владимир Воронин, начальник экспедиции член-корреспондент АН СССР Отто Шмидт и завхоз Борис Могилевич. В этот момент произошла трагедия. Оставшийся на «Челюскине» груз внезапно сместился, одно из бревен покатило по палубе и придавило Могилевича, который упал в воду и погиб.

«После гибели парохода, хотя и с большим трудом, мы извлекли из льда бревна, доски, дрова и прочее. Выгрузка была произведена исключительно дисциплинированно. Не было

ни одного проявления паники, ни одного нарушения порядка», – рассказывал Шмидт.

На льду обосновались 104 человека, в том числе 10 женщин и двое детей, причем один из них, дочка геодезиста Васильева Карина, родилась уже во время похода. Еще восемь человек покинули пароход ранее около острова Колючин.

Шмидт отправил в Москву сообщение о случившемся. Два дня спустя на совещании в Кремле организовали специальную комиссию под руководством Валериана Куйбышева. Было решено пробиваться к лагерю челюскинцев на собачьих упряжках, однако эта попытка не увенчалась успехом.

ВЫЗВОЛЕНИЕ ИЗ ЛЕДОВОГО ПЛЕНА

Уже через два дня после крушения судна в Москве была образована специальная комиссия по спасательной операции, которую возглавил председатель Комиссии советского контроля при Совете народных комиссаров СССР Валериан Куйбышев.



КРУШЕНИЕ «ЧЕЛЮСКИНА»



ФОТО: ПЕРТАЛ «СТАРЫЙ ВЛАДИВОСТОК»

РУКОВОДИТЕЛЬ «ЧЕЛЮСКИНСКОЙ» ЭКСПЕДИЦИИ ОТТО ЮЛЬЕВИЧ ШМИДТ

На спасение челюскинцев было решено бросить лучшие силы полярной авиации и корабли. Правительственная комиссия поручила выполнить эту трудную задачу полку морской авиации имени Ленина Морских сил Дальнего Востока. В спасении принимали участие 16 самолетов и 7 лучших полярных летчиков – Ляпидевский, Леваневский, Каманин, Молоков, Доронин, Водопьянов, Слепнёв.

Из Владивостока на спасение еще в феврале был направлен пароход «Смоленск» и дополнительно пароход «Свет», из Петропавловска-Камчатского – пароход «Сталинград». В качестве резерва был подготовлен отряд дирижаблей, ледокол «Красин», ледорез «Литке».

На полярном мысе Олюторка в считанные дни технический состав полка создал временную авиабазу, с кораблей выгрузили и собрали самолеты для полетов в лагерь Шмидта.

Самоотверженная работа летчиков и техников позволила им совершить то, что до этого казалось невозможным. Спустя три недели после гибели судна летчик Анатолий Ляпидевский на самолете АНТ-4 в тяжелейших условиях 5 марта пробился к лагерю и снял с льдины десять женщин и двоих детей.

Следующий рейс был совершен только 7 апреля. За неделю летчики Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнёв, Михаил Водопьянов и Иван Доронин вывезли на материк остальных челюскинцев. Последний рейс был совершен 13 апреля 1934 года.

Всего летчики совершили 24 рейса, перевоза людей в чукотское становище Ванкарем, находившееся в 140-160 км от ледовой стоянки. Двухмесячный ледовый плен челюскинцев завершился чудесным спасением. Совместными усилиями летчиков и моряков все 104 человека, два месяца проводившие в условиях полярной зимы на льдине, были спасены.

Приняв на борт полярников, доставленных самолетами в бухту Провидения и бухту Лаврентия, пароход «Смоленск» направился во Владивосток.

ВСТРЕЧА ПОЛЯРНЫХ ГЕРОЕВ

Приморский обком ВКП(б) еще в апреле получил из Москвы все указания по протоколу встречи челюскинцев, которая ожидалась в начале июня, и сразу же начал подготовку к ней.

Город в течение двух недель активно готовился встречать героических полярников. Очищалась Семеновская площадь, ремонтировалась мостовая улицы Ленинской (ныне Светланская), прокладывалось земельное полотно по ул. Корейской (ныне Пограничная), производился ремонт Партизанского проспекта, побелка фасадов домов по центральным улицам города. Приводились в порядок Ленинский (ныне – площадь Борцов революции), Жариковский (район остановки «Дальзавод») и Гайдамакский скверы.

Место швартовки «Смоленска» на 32-м причале украшалось лозунгами, флагами, зелеными гирляндами. Улицы, по которым должны были следовать челюскинцы до мест размещения, также украшались плакатами и щитами, отражающими техническую мощь СССР, что и обеспечило успешное спасение полярников. На зданиях Дома Красной Армии и Флота, штаба Морских сил Дальнего Востока разместили большие портреты героев-полярников.

Особо декорировалась вокзальная площадь, здание вокзала, Дворец труда (ныне одно из зданий Администрации Приморского края на ул. 1-я Морская, 2) и Приморский областной военкомат. В оформлении улиц города, его зданий принимали участие 15 лучших художников, архитекторов, инженеров.

В начале мая городские архитекторы и строители получили задание создать проект и по нему построить при выходе из порта в город Триумфальную арку наподобие той, что стояла десять лет тому назад на ул. 1-го Мая (ныне – Петра Великого). Она должна была разместиться на пересечении улицы Китайской (с 1965 года слилась с Океанским проспектом) с улицей Ленинской в направлении от главных ворот порта. Но так как времени было мало, строительство велось, что называется, с листа. Архитектор Заседателев предложил построить ее каркас из бруса, обшить его фанерой, а потом раскрасить под мрамор.

Так и сделали: рабочие возвели два высоких пилона, соединенных сверху дугообразной конструкцией (в 1959 году, спустя 25 лет после подвига советских полярников, так и незаконченная Триумфальная арка челюскинцев была демонтирована). На аллее Шахтерского, бывшего Городского, сада, которая начиналась неподалеку от арки, комиссия решила разместить портреты руководителей партии, государства и экспедиции.

Штаб Приморского обкома партии по организации встречи героев Арктики получил сообщение, что они прибудут в порт в четверг, 7 июня. А город к ней был уже готов.

ЧЕЛЮСКИНЦЫ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

7 июня 1934 года Владивосток встречал челюскинцев. В 14.00 несколько небольших пароходов подошли к Золотому Рогу. На них находились представители рабочих коллективов и городских учреждений, своим ударным трудом заработавшие право первыми встретиться с героями. Здесь же были приглашенные на эти торжества 23 колхозника – ударника социалистического труда.

Там они и встретили пароход «Смоленск», сопровождаемый от острова

Скрыплёва почетным эскортом — ледоколами «Добрыня Никитич» и «Казак Поярков». На нем находились мужественные челюскинцы и героические пилоты отряда Каманина.

К 16.00 улицы города уже были заполнены тысячами горожан. Крыши домов, балконы, сопки были буквально облеплены людьми. От арки до ворот порта выстроились линии почетного караула. На причале присутствовали родственники полярников, доставленные во Владивосток специальным курьерским поездом.

В 16.25 раздалась команда «Смирно!», и в наступившей тишине предприятия и стоявшие в бухте пароходы встретили героев торжественными гудками. Из-за мыса Чуркина показался «Смоленск».

Как только пароход вошел в бухту, с берега ударил артиллерийский салют из 15 залпов. На палубу с низко пролетавших самолетов дождем сыпались цветы и листовки. Это летчики авиатроллка приветствовали челюскинцев и своих товарищей. Швартовался «Смоленск» под гром оркестров и аплодисменты встречавших.

Как только пароход причалил, начался торжественный митинг. Сошедших на берег челюскинцев встретили руководители области, города и создаваемого Тихоокеанского флота. На митинге от имени челюскинцев выступили заместитель руководителя экспедиции Бобров и капитан Воронин.

ЧУДО

От имени летчиков поблагодарил встречавших пилот Маврикий Слепнёв: «Мы были направлены со всех концов Союза на одну затерявшуюся в океане точку: лагерь Шмидта. Подготовка к спасательной операции была четкой и организованной. И в несколько дней мы взяли штурмом все преграды. Я был в Америке, там считают чудом спасение челюскинцев. Мы же прекрасно знали, что, если понадобится, страна вышлет в Арктику новые эскадрильи самолетов и судов. Рейсы в лагерь Шмидта вновь показали, что советские летчики и впредь не дрогнут ни перед какими опасностями, ни перед какими трудностями».

После окончания митинга челюскинцев, к которым присоединились их родственники, разместили в гостинице «Версаль» (в 1935 году в честь этого знаменательного события горисполком принял решение о переименовании гостиницы в «Челюскин», а ресторана — во «Владивосток». В 1975 году ресторан также переименовали в «Челюскин»). Холостых членов экипажа разместили в общежитии Дома политпросвещения (ныне здание Арбитражного суда Приморского края). Прибывшие на встречу гости были размещены в гостинице «Золотой Рог». Вечером этого же дня в городском театре в 7 часов вечера прошла торжественная встреча челюскинцев с лучшими ударниками города и края.

На второй день, 8 июня, днем состоялись встречи с рабочими города, а вечером челюскинцы, разбившиеся на две группы, встречались с краснофлотцами в Доме Красной Армии и Флота и с водниками в их клубе — Пушкинском театре. Следующие дни сотрудников административной и научной части экспедиции заполнили встречи с рабочими завода им. Ворошилова (Дальзавод), грузчиками торгового порта, студентами университета и военными моряками. Особенно доставалось магнитологам и метеорологам. Сотрудники недавно сформированных во Владивостоке НИИ климата и геомагнетизма, а также управления



САМОЛЕТ ПРИЗЕМЛЯЕТСЯ НА ЛЬДИНУ У ЛАГЕРЯ ШМИДТА

единой гидрометеослужбы восточных морей хотели как можно больше узнать у полярников об особенностях научных наблюдений в Арктике.

На следующий день в редакции газеты «Красное знамя» челюскинцы встретились с коллективом газеты и городских многотиражек: завода им. Ворошилова (Дальзавод), Дальневосточного морского пароходства, корейской газеты «Авангард», с частями Красной Армии и Флота.

Встретиться с героями желали очень многие, но их уже ждали в Москве. Для полярников был сформирован специальный пассажирский состав из купейных вагонов и вагонов повышенной комфортности, и вечером 9 июня челюскинцы простились с Владивостоком и отправились в Москву через всю Россию.



ЛЁТЧИКИ, СПАСАВШИЕ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ

Этот специальный состав двигался по особому расписанию, с частыми задержками в пути, на которых герои Арктики встречались с трудящимися страны, строящей социализм.

Челюскинцы были потрясены тем, как встречал их Владивосток.

Капитан парохода «Челюскин» Владимир Воронин, уже находясь в пути в Москву, направил городу телеграмму: «Приморская область, находящаяся вблизи места нашей катастрофы, не только принимала самое горячее участие в спасении челюскинцев, но и поразила нас теплотой встречи и проводов, оказанных нам».

ПЕРВЫЕ ГЕРОИ

Значение челюскинской эпопеи на тот период было велико настолько, что именно за этот подвиг было установлено звание Героя Советского Союза и первыми кавалерами этой награды стали все летчики, участвовавшие в спасении челюскинцев. Первыми Героями Советского Союза стали: Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Маврикий Слепнёв, Василий Молоков, Николай Каманин, Михаил Водопьянов и Иван Доронин.

Капитан «Челюскина» Владимир Воронин, из известной династии



ПАРОХОД «СМОЛЕНСК» СО СПАСЕННЫМИ ЧЕЛЮСКИНЦАМИ И ИХ СПАСИТЕЛЯМИ ПРИБЫВАЕТ ВО ВЛАДИВОСТОК, 7 ИЮНЯ 1934 ГОД

моряков-поморов Ворониных, удостоился Ордена Красной Звезды. Сейчас его имя носит Арктический морской институт в Архангельске, улицы в Санкт-Петербурге, Беломорске, Северодвинске, Архангельске и других городах. Старший радист Эрнст Кренкель тоже получил Орден Красной Звезды.

ПОИСКИ «ЧЕЛЮСКИНА»

С целью поиска остова затонувшего судна неоднократно организовывались экспедиции в 1936, 1974, 1979, 1980, 1989, 2004, 2006 годах. Первые из них были безрезультатны.

К 70-летию памяти «Челюскина» была организована подводная археологическая экспедиция «Челюскин-70». В 2004 году участники заявили, что судно найдено, однако вскоре стало понятно, что это была ошибка.

В сентябре 2006 года участники экспедиции «Челюскин-70» заявили, что они нашли затонувший пароход «Челюскин». Фотографии поднятых фрагментов и пробы металла направили в Копенгаген, в судостроительную компанию, со стапелей которой сошёл «Челюскин».

В феврале 2007 года эксперты подтвердили, что стойка леерного ограждения и вентиляционная решётка, поднятые участниками российской экспедиции в 2006 году со дна Чукотского моря, действительно являются фрагментами легендарного парохода «Челюскин». 



ГОСТИНИЦА «ВЕРСАЛЬ» (ВПОСЛЕДСТВИИ «ЧЕЛЮСКИН»), УКРАШЕННАЯ К ВСТРЕЧЕ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ

По материалам
PimaMedia



АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

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

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

**РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ
ДОКЕРОВ (РПД)**
Председатель
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
ПАРШЕВ Павел Юрьевич
183038, Мурманск,
ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: pav7222@yandex.ru

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ РАБОТНИКОВ
МОРСКОГО ТРАНСПОРТА
РЕСПУБЛИКИ КРЫМ**
Председатель
ЧЕРНЕНКО Ирина
Николаевна
298312, Республика Крым,
г. Керчь, ул. Кирова, 28
Тел./факс: (365 61) 6-00-05,
(365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

**АРКТИЧЕСКАЯ
региональная
(территориальная)
организация**
Председатель Совета
КЛИНДУХОВ Петр
Николаевич
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 2.
Тел./факс: (8152) 42-28-60,
42-28-15
E-mail: arorpsm@gmail.com
Почтовый адрес: 183038,
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 2

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

Председатель
СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич
**Первый заместитель
председателя**
КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич
Заместитель председателя
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 2
Тел./факс: (8152) 42-28-60
E-mail: arorpsm@gmail.com
Почтовый адрес: 183038,
Мурманск, Флотский проезд,
д. 3, кв. 2

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация **Председатель Совета, заместитель председателя РПСМ**

БОДНЯ Александр Михайлович
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, кор. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 251-18-07

E-mail: spb@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация **Председатель Совета**

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная организация **Председатель Совета**

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

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация **Председатель Совета**

ДАВИДЕНКОВ Михаил
Михайлович
Петрозаводск, ул. Ригачина,
д. 8, офис 1
Тел.: (8142) 57-58-56,
факс: (8142) 57-73-10

E-mail: petrozavodsk@sur.ru
Почтовый адрес: 185005,
г. Петрозаводск, а/я 105

СЕВЕРНАЯ региональная организация **Председатель Совета**

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

Председатель Совета
ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15
Тел. +7 (423) 2521003
Тел./факс +7 (423) 2521170
E-mail: vladivostok@sur.ru

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета
САВОСТИН Сергей Владимирович
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309
Тел./факс: +7 927 264 56 56
E-mail: savostin@sur.ru
Почтовый адрес: 443099,
г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавстава РПСМ

Председатель профкома
КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич
Москва, Большой
Коптевский проезд, д. 6, 4-й эт.
Тел.: (495) 229-91-19
факс: (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru
Почтовый адрес: 125315,
г. Москва, а/я 61

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ в г. Нижний Новгород

Представитель
ГОРИН Сергей Вениаминович
Тел./факс: +7 831 422 02 60,
моб.: +7 920 257 94 24

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ **Председатель**

БОЕВ Артем Геннадьевич
Севастополь, пр. Нахимова,
д. 15, офис 14
Тел./факс: (8692) 54-43-16
E-mail: sevastopol@sur.ru

КРАСНОДАРСКОЕ региональное общественное учреждение «Центр информации и аналитики РПСМ»

Директор
ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович
Новороссийск, наб.
им. адм. Серебрякова, д. 15
(Международный центр
моряков)
Тел./факс: (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru
Почтовый адрес:
353922, г. Новороссийск, а/я 439



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА

**В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!**



FPRMT.RU

ИНФОРМИРОВАТЬ И ЗАЩИЩАТЬ

WWW.SUR.RU

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

МОРЕК ВНЕ ПРОФСОЮЗА - НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЕК

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

26.02.2019
Четыре танкера компании «Palmali» проданы с аукциона

Танкеры «Rirol 1», «Rirol 2», «Rirol 3» и «Rirol 4», принадлежащие российскому подразделению турецкой компании «Palmali Shipping», ушли с молота за 58 млн в рамках судебного спора между судовладельцем и Сбербанком.

Как сообщает «TradeWinds», танкеры «Rirol 2» и «Rirol 3», переименованные в «Vedmata» и «Vishvamata» соответственно, приобрела нигерийская компания «Deep Frontline Shippers». Она ведет бизнес с 2010 года и управляет флотом из 13 судов. На запрос интернет-ресурса с просьбой прокомментировать покупку ее менеджеры не ответили.

26.02 Капитанами не рождаются
26.02 Судовладельцы должны заняться разрешением конфликтов
26.02 Пираты продолжают грабить суда
26.02 Paris MoU запретил вход в свои порты двум ржавым судам
23.02 Экипаж т/х «Glorious Future» говорит «НЕТ» желтому профсоюзу
21.02 Социальная жизнь моряков: основные проблемы
21.02 «Мы хотим сделать профессию моряка и судоходную отрасль еще лучше»
21.02 Моряки-речники и работники портового флота участвуют в исследовании, направленном на улучшение режима труда и отдыха
22.02 Моряки «FESCO» работают в России
22.02

ИВАНОВ ИВАН
0000 0002 4567 8910
Многоликий профессиональный моряк

МОРЕКИ-РЕЧНИКИ И РАБОТНИКИ ПОРТОВОГО ФЛОТА!
ПРИМИТЕ УЧАСТИЕ В ОПРОСЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОМИССИИ

НА ТЕМУ
«ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ПРИМЕНЕНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВАРИАНТОВ ЦИФРОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ВО ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ»

ЗАПОЛНИТЕ АНКЕТУ ЗДЕСЬ
И ПЕРИОДИЧЕ С 7 ДО 7 МАРТА 2019 ГОДА
по адресу: inf@hokio.ru

Международная организация труда

