

# Морской

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

профсоюзный

# Вестник

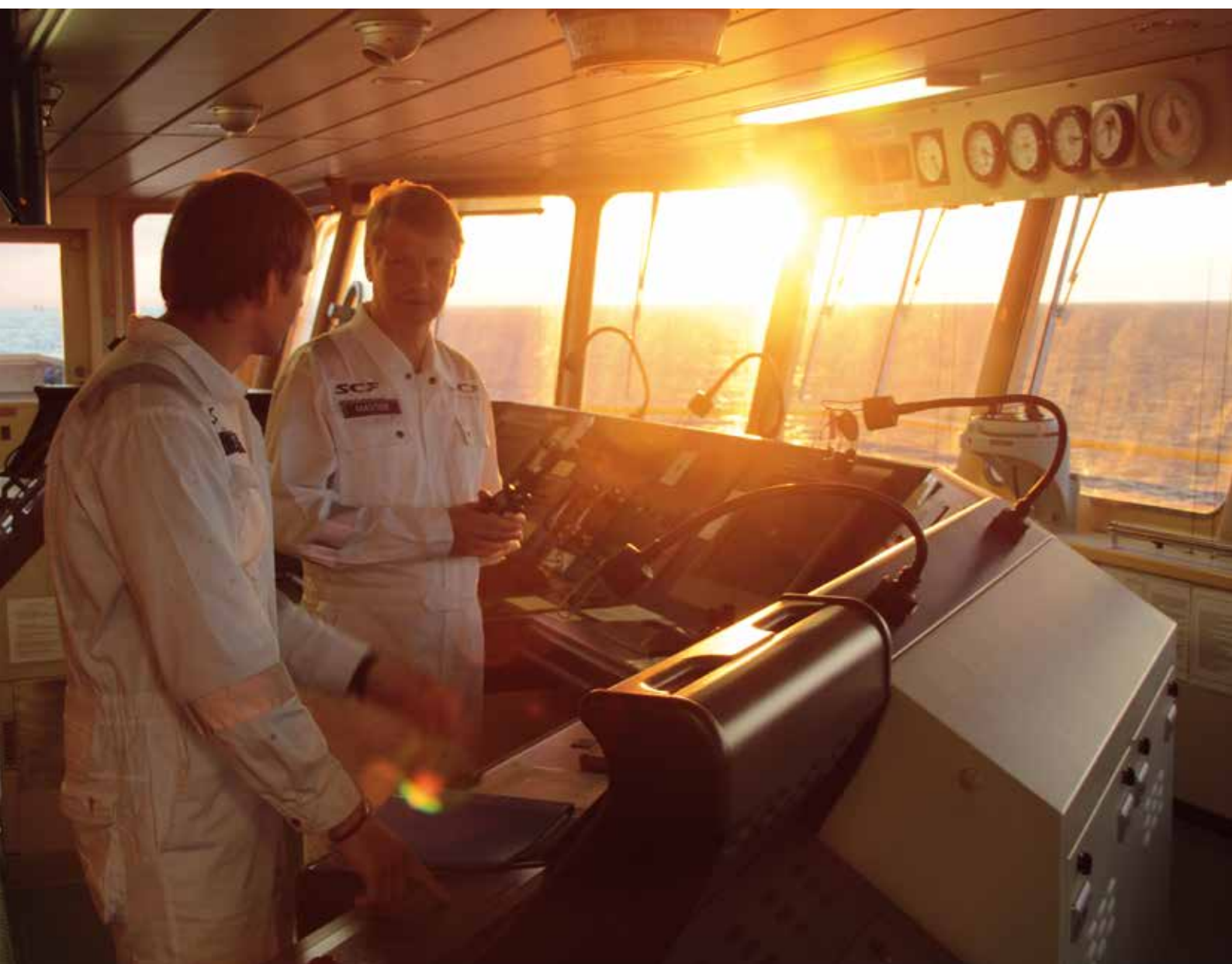
№ 4 (121) 2018

«НЕТ!» ПОВЫШЕНИЮ  
ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА

РАСЧЕТ ПОСЛЕ СПИСАНИЯ –  
МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

ВАХТУ ОТСТОЯЛИ  
СПОЛНА

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –  
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ  
**МОРЯК**



[WWW.SUR.RU](http://WWW.SUR.RU)





**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:**

Автор Юрий Иванов

**ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Редакционная коллегия:

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

**Редакция:**

Главный редактор  
Ирина Устюменко

**Информация:**

Ирина Устюменко  
Дария Попкова  
Надежда Шерешевская

- [www.sur.ru](http://www.sur.ru)
- [www.bro.sp.ru](http://www.bro.sp.ru)
- [www.surpr.ru](http://www.surpr.ru)
- [www.stosur.ru](http://www.stosur.ru)
- [www.novosur.ru](http://www.novosur.ru)
- [www.trosur.ru](http://www.trosur.ru)

**Дизайн, верстка**

Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 30.08.2018

**Адрес редакции:**

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

Журнал зарегистрирован Министерством

РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство  
ПИ № 77-12041 от 11.03.2002.  
Тираж 3000 экземпляров.  
Распространяется бесплатно.

СТР. 26 – 27



**НАЙТИ ФИНАНСИРОВАНИЕ**



СТР. 9

**МАРИЯ ФАРАФОНОВА: «Я ЛЮБЛЮ СВОЮ ПРОФЕССИЮ!»**

СТР. 18



**ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС**

4 – 8 «НЕТ!» повышению пенсионного возраста

**КТМС**

12 – 15 Конвенция расширяет влияние в вопросах защиты прав моряков

**МФТ**

16 – 17 Итоги 2017  
Пять новых инспекторов МФТ

**ВРЕМЯ РПСМ**

18 20 лет в РПСМ

**НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ**

29 – 30 Как мы Сомали спасали

**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ**

34 – 36 Солонина с водкой: как питались моряки парусного флота?

37 – 38 **АДРЕСНАЯ КНИГА**



# НЕТ! 63/65

## «НЕТ!» ПОВЫШЕНИЮ ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА

Государственная дума приняла в первом чтении законопроект о повышении пенсионного возраста, согласно которому мужчины будут выходить на заслуженный отдых в 65 лет, женщины – в 63 года. 328 депутатов проголосовали за принятие документа, 104 – против. Второе чтение состоится осенью. В свою очередь профсоюзы продолжают борьбу против пенсионной реформы, новая протестная волна «Народ против» стартует 2 сентября 2018 года.

### «ДЕНЕГ НЕ ХВАТАЕТ»

**О** необходимости повышать пенсионный возраст на заседании Госдумы рассказал министр труда

Максим Топилин. По его словам, деньги в Пенсионном фонде есть, но их «не хватает на прорывные решения», и иных способов сохранить страховую пенсионную систему «просто не существует».

– Слова министра труда можно понимать следующим образом: у Пенсионного фонда РФ деньги есть, но их не хватает для повышения пенсий. Увеличивать налоговую нагрузку на работодателей власть считает нецелесообразным. Правительство, хотя проект Федерального бюджета на 2019 год составлен с профицитом почти в 2 триллиона рублей, тратить деньги на пенсионеров не хочет. Остается последнее слабое звено – трудящиеся. В конце концов «Спасение утопающих – дело рук самих утопающих»!

Поэтому Правительство и Государственная дума предлагают повысить пенсии гражданам РФ за их собственный счет, за счет увеличения продолжительности работы на владельцев заводов, газет, пароходов на 5 и 8 лет, – говорит заместитель председателя Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Игорь Павлов. – При этом нас заверяют, что: «...все средства, полученные от повышения пенсионного возраста, пойдут на увеличение пенсий неработающим пенсионерам».

Если закон будет принят, первыми изменения затронут мужчин 1959 года рождения и женщин 1964 года рождения. Они получат право выйти на пенсию в 2020 году – в возрасте 61 года и 56 лет. Мужчины 1960 года рождения и женщины 1965 года рождения выйдут на пенсию в 2022 году в возрасте 62 лет и 57 лет соответственно.

Те граждане, которые имеют большой стаж: 40 лет для женщин и 45 – для муж-

чин, смогут получить пенсию на два года раньше установленной границы. Для работников опасных и вредных производств Правительство и Госдума обещают сохранить досрочный выход на пенсию.

– На запасном пути у Правительства стоит бронепоезд под названием «СОУТ» – специальная оценка условий труда, в результате проведения которой уже сегодня для рабочих многих специальностей и профессий класс вредности понижен до допустимого, и теперь эти работники по новому закону пойдут на пенсию в 65 лет! – говорит Игорь Павлов.

### ДЕМОГРАФИЧЕСКОГО ВЫЗОВА НЕТ

25 июля в Москве состоялась пресс-конференция Конфедерации труда России (КТР), в рамках которой представители КТР подвели промежуточные итоги кампании «Народ против повы-



шения пенсионного возраста» и пояснили, чем грозит принятие «реформы». В мероприятии участвовали: Игорь Ковальчук, первый зампреда РПСМ, член Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений; Игорь Павлов, зампреда РПСМ и председатель Совета КТР; Олег Шеин, депутат Госдумы и вице-президент КТР.

Больше месяца средства массовой информации рассказывали россиянам о том, как они прекрасно заживут, выйдя на пенсию в 63/65 лет, а те, кто уже пенсионеры – получив прибавку к пенсии в 1 тысячу рублей.

– Самое интересное, что мы не увидели от инициаторов законопроекта ни одного расчета, – сообщил на пресс-конференции в информационном агентстве «Росбалт» Олег Шеин. – Время от времени всплывают какие-то загадочные цифры, но откуда они взялись, в результате каких подсчетов, неведомо никому, включая лиц, которые эти цифры озвучивают.

Многие аналитики считают, что нет никакого демографического вызова, который требует от правительства поспешных решений: по прогнозу Росстата, который распространяется до 2035 года включительно, доля лиц трудоспособного возраста в ближайшие 20 лет в стране не изменится. Сегодня они составляют 55%, в 2036 году их будет 54%. Более того, начиная с 2024 года, демографическая ситуация начнет улучшаться.

При этом общее снижение числа работоспособных людей в ближайшие 18 лет составит 2,7 млн человек, без пенсии же хотят оставить 17 миллионов. Это уже с корректировкой на неработающих инвалидов, работников вредных профессий.

– На рынок труда выбрасывают 17 млн человек, а рабочих мест в силу старения населения высвобождается всего 3 млн. Эта разница, которая целиком и полностью пойдет на рост безработицы, снижение реальных заработных плат для тех, кто останется у станка, отчислений в Пенсионный фонд, снижение рождаемости, старение населения, – сказал вице-президент КТР. – А Минэкономразвития в своем прогнозе «рисует» всего плюс 300 тыс. рабочих мест, начиная со следующего

года. Но такая оценка вызывает вопросы. За последние 10 лет их количество только сокращалось.

## СТРАХОВАЯ ЧАСТЬ БЕЗДЕФИЦИТНА

Серьезных бюджетно-финансовых предпосылок тоже нет.

– В России очень низкая нагрузка национальной экономики на выплаты пенсий – около 7% ВВП страны. В то время как в Польше и Португалии – 14%. Такое положение в первую очередь связано с заниженной заработной платой работников и, соответственно, завышенной прибылью крупных корпораций. Именно несправедливое распределение национального продукта и влечет за собой дефицит Пенсионного фонда, а вовсе не то, что пенсии непосильны для экономики страны, – говорит Олег Шеин. – Мы предлагаем перейти к плоской шкале страховых взносов или как минимум уменьшить регрессию, чтобы люди, которые зарабатывают больше 90 тыс. рублей в месяц, платили взносы в том же объеме, что и остальные. Это даст дополнительные 600 млрд рублей в Пенсионный фонд. Даже если пойти на снижение регрессии, полностью ее не убирая, это стабилизирует на ближайшие четыре года ситуацию в ПФР и позволит проиндексировать пенсии. И, конечно, нужно решать вопрос нелегальной занятости. У нас 25% транспортников, 45% сельхозработников, 75% работников торговли и 62% строителей трудятся неофициально. И это не вина людей, которые собирают под палящим солнцем помидоры, перец и картофель, строят дороги, стоя без респираторов рядом с кипящим асфальтом, не вина моряков, которые на полгода уходят в море, оставляя свои семьи и близких. То, что отношения с ними не оформлены официально, – это вина работодателей. Наши предложения просты: лишить такие компании, зачастую привлеченные государством, налоговых льгот, государственных подрядов и заказов.

Как подчеркнул Игорь Павлов, согласно отчету Пенсионного фонда за 2017 год, дефицит ПФР составил 59 млрд рублей или 0,7% от расходов ПФР. Это при доходах 8,26 трлн рублей

и расходах в 8,319 трлн рублей. Почему же говорят о дефиците Пенсионного фонда?

– Да, действительно, есть трансферты из федерального бюджета в размере 3,6 трлн рублей. Но это деньги, которые государство перечисляет по своим обязательствам перед ПФР. В пояснительной записке на двух страницах к отчету ПФР за 2017 год есть перечень, на что конкретно идут федеральные трансферты. В этом списке и материнский капитал, и монетизация льгот, и доплаты к пенсиям министрам, депутатам, судьям, прокурорам, военным и другим категориям госслужащих – т. е. расходы Пенсионного фонда по обязательствам государства, которые по сути не имеют никакого отношения к страховой пенсионной системе! В этом же перечне – и выпадающие доходы ПФР, когда, например, правительство принимает закон о территориях опережающего развития, освобождает работодателей от страховых взносов и само за них перечисляет, – объяснил И. Павлов.

**Олег Шеин:**  
«На рынок труда выбрасывают 17 млн человек, а рабочих мест в силу старения населения высвобождается всего 3 млн».



По его словам, на 2019-2020 годы трансферты из федерального бюджета запланированы на том же уровне – около 3,5 трлн рублей.

– В 2017 году доходы от страховой деятельности ПФР увеличились на 8,5%. Количество пенсионеров в стране за год выросло на 304 тысячи человек или 0,7%. То есть страховая часть ПФР бездефицитна! Финансовое положение Пенсионного фонда стабильное и устойчивое, – уверен зампреда РПСМ. – Давайте посчитаем, что выиграет ПФР от повышения пенсионного возраста в 2019 году. Предположим, 304 тыс. человек, как в 2017 году, не выйдут на пенсию в 2019 году. Средняя пенсия в России составляет 14 тыс. рублей. За год каждый пенсионер получит 168 тыс. рублей, умножив эту цифру на 304 тыс., получим чуть более 50 млрд рублей экономии. Это 0,6% бюджета Пенсионного фонда. 50 млрд руб. обеспечат правительству «прорывные решения»? При том, что государственный бюджет на 2019 год спланирован с профицитом почти 2 трлн руб., а в Фонде национального благосостояния на 1 июля текущего года было почти 5 трлн руб. Экономия ПФР на повышении пенсионного возраста несравнимо меньше «заначек» пра-

## Основная волна протестов намечена на сентябрь перед вторым чтением законопроекта в Государственной думе. Ключевым днем всероссийской акции «Народ против» станет 2 сентября 2018 года, в преддверии местных выборов, которые пройдут в регионах 9 сентября.

вительства, поэтому никаких экономических причин к повышению пенсионного возраста нет!

– Продолжительность жизни мужчин в 62 регионах России – менее 65 лет, а в трех регионах – менее 60. Как при такой статистике можно повышать пенсионный возраст до 65 лет? Правительство за 10 лет «пенсионной реформы» обещает поднять продолжительность

жизни на 10 лет. Но по данным Росстата, в 1970 году она для мужчин была 63,5 года, а сейчас – 66,5 лет. За последние полвека, более половины которого приходится на историю современной России, продолжительность жизни выросла всего на три года! И не верится, что за следующее десятилетие она увеличится на 10 лет! Похоже, что правительство действует по принципу Ходжи Насредина: за 10 лет либо шах помрет, либо ишак сдохнет, – говорит Игорь Павлов.

## БУХГАЛТЕРСКИЙ ПОДХОД

В свою очередь Игорь Ковальчук, первый зампреда РПСМ, обратил внимание на то, что чиновникам и СМИ запретили использовать в отношении закона словосочетание «пенсионная реформа».

– И я с этим согласен, потому что на самом деле это никакая не реформа. Реформа – это изменение системы, а здесь мы видим чисто бухгалтерский подход. Сколько нужно денег, чтобы выполнить указ президента о повышении уровня жизни пенсионеров? Решение: нужно сократить количество пенсионеров, и денег станет больше, – отметил И. Ковальчук. – Больше 90% населения закон не поддерживают. В то же время власть и законотворцы в регионах выступают «за». Возникает вопрос: а кого, собственно, представляют эти депутаты?

По словам Олега Шеина, реакция общества однозначна, и другая сторона это прекрасно понимает. «Вся пропаганда имеет скорее обратный эффект. Когда по центральному телевидению говорят, что люди сами виноваты, что умирают рано, это ничего, кроме гнева, в обществе не вызывает. Когда тем, кто стоит у станка, строит дороги, рассказывают, что нужно любить свою работу и стремиться подольше на ней задержаться, желательно лет до 70, всем все становится ясно», – сказал он.

## ПРОТЕСТЫ ОХВАТИЛИ СТРАНУ

После того, как 16 июня премьер-министр Дмитрий Медведев внес в российский парламент законопроект о повышении пенсионного возраста,



Сергей Каунин, управляющий делами Балтийской ТО РПСМ и Игорь Павлов, зампреда РПСМ (слева направо), митинг у Финляндского вокзала.



Конфедерация труда России разместила петицию на Change.org, которая за две недели набрала почти 3 млн подписей. Все эти подписи 5 июля передали в Госдуму. КТР также предложила людям механизм проведения митингов, разместив в интернете типовые заявки на проведение пикетов и массовых акций.

В течение активной фазы кампании «НАРОД ПРОТИВ повышения пенсионного возраста» в 280 городах прошло 463 митинга. Самой массовой стала акция в Москве 28 июля, собравшая 50 000 человек. В 29 городах протесты проходят регулярно. Кроме того, обращает на себя внимание их беспрецедентная география. Население более чем 280 городов России выразило свою гражданскую позицию: митинги прошли в том числе там, где их никогда не было. В ряде городов мероприятия оказались крупнейшими за последние почти 30 лет: в Омске, Череповце и Уфе многотысячных митингов не было ни в 1990-е годы, ни в «нулевые». По результатам опроса общественного мнения, только 6% опрошенных поддерживают предложение правительства о повышении пенсионного возраста.

– Расчет правительства, что в период проведения Чемпионата мира по футболу и традиционного для россиян летнего периода отпусков удастся «втихую» провести инициативу о повышении пенсионного возраста, потерпел фиаско, – считает Олег Шеин. – Вопрос оказался крайне чувствительным для россиян, и чуть более чем за месяц активной фазы кампании «НАРОД ПРОТИВ» в митингах по всей стране приняли участие 225 000 человек. Убежден, что в ходе протестной кампании осенью эта цифра будет как минимум удвоена.

Так, основная волна протестов нацелена на сентябрь перед вторым чтением законопроекта в Государственной думе. Ключевым днем всероссийской акции «Народ против» станет 2 сентября 2018 года, в преддверии местных выборов, которые пройдут в регионах 9 сентября.

В связи с этим профсоюзы рекомендуют присоединяться к любым согласованным митингам. «Чем больше и чем чаще, тем понятнее станет правительству, что реформа не поддерживается никем», – считает Игорь Ковальчук.



**Население более чем 280 городов России выразило свою гражданскую позицию: митинги прошли в том числе там, где их никогда не было. В ряде городов мероприятия оказались крупнейшими за последние почти 30 лет: в Омске, Череповце и Уфе многотысячных митингов не было ни в 1990-е годы, ни в «нулевые».**

– Да, народ стал пассивен, не очень-то верит, что своими действиями может что-то изменить, поэтому митингов много, но они немногочисленны, – отмечает Игорь Павлов. – Но когда на акцию в Петербурге на Малой Садовой, которая не была санкционирована и проводилась в формате «гуляний», пришли 200 человек, я считаю, что это много. Организаторы раздали всем «красные карточки», и, как в футболе, предложили поднять их в знак недоверия правительству. Когда вокруг стоят люди в касках, бронжилетах, когда провокаторы в толпе громко шепчут: «Не поднимайте красную карточку, всех, кто поднимет красную карточку – будут брать!», я восхищаюсь этими двумястами людьми, которые в окружении 500 экипированных полицейских подняли эти красные карточки.

– Мы понимаем, что планы правительства и неolibерального лагеря связаны со стремлением ликвидировать российское социальное законодательство, – говорит Олег Шеин. – Речь сегодня идет не просто о повышении пенсионного возраста, но о желании полностью

ликвидировать систему пенсионного обеспечения в Российской Федерации. Если россияне будут выходить на акции против повышения пенсионного возраста так же активно, как на акцию «Бессмертный полк» 9 мая, инициированная правительством пенсионная реформа будет свернута в течение суток.

## ПРОФСОЮЗЫ СОЛИДАРНЫ

Все профсоюзные организации солидарны во мнении, что пенсионный возраст повышать не следует.

Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) направил соответствующее заявление в адрес Президента Российской Федерации В. В. Путина, председателя Правительства РФ Д. А. Медведева, председателя Государственной Думы Федерального собрания РФ В. В. Володина, председателя Совета Федерации Федерального Собрания РФ В. И. Матвиенко.

– Эта инициатива фактически является отказом государства от социальных обязательств по пенсионному обеспечению граждан, – отметил Василий Козаренко,

председатель Российского профсоюза докеров. – Мы с ней категорически не согласны и солидарно с другими профсоюзами страны готовы предпринять все доступные законные меры мирных инициатив по недопущению реализации этих планов. У докеров, как и у моряков, пенсия досрочная за выслугу лет, и, по заверениям руководства страны, нас изменения в ближайшее время касаться не будут. Но в любом случае мы считаем, что есть другие методы решения пенсионного вопроса. Если будет референдум, о котором сейчас в теории идет речь, то члены нашего профсоюза обязательно примут в нем участие.

Права лоцманов отстаивает Владимир Кабанов, председатель Межрегионального профессионального союза лоцманов, выступая против повышения возраста выхода на пенсию.

– К лоцманам предъявляются медицинские требования такие же, как и к плавсоставу судов. У многих людей уже после 50 лет возникают различные проблемы со здоровьем, – говорит Владимир Кабанов. – Лоцманы вынуждены регулярно работать в ночное время, что с возрастом становится тяжелее и не способствует его улучшению. Перспектива в 60 лет остаться без работы,

например, по медицинским показаниям, и при этом до 65 лет без пенсии никого не радует. Вот только недавно похоронили коллегу, который так и не успел уволиться на пенсию.

В свою очередь Сергей Гуляев, председатель Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза работников морского транспорта, прокомментировал инициативу правительства следующим образом:

– Факты говорят о том, что рядовых моряков судоходные компании отправляют на пенсию в 50-55 лет, комсостав – в 60. И всего в нескольких компаниях моряки продолжают работать после 60, и то только те специалисты, которые считаются особо ценными, высококвалифицированными. Мы категорически против повышения пенсионного возраста. Если его увеличить, люди останутся без работы в добром здравии, в расцвете сил, умственных и физических, тем более моряки. Если механик еще что-то может найти на берегу, то куда пойдет штурман или матрос? Знания и профессия специфическая. Поэтому прежде чем выходить на такую реформу резко и быстро, нужно было с обществом правительству пообщаться. Люди в полном недоуме-

нии, куда же идти после 60. Руководители и кадровые службы предприятий избавляются от возрастных сотрудников. От природы все равно не уйти. Кому-то уже силы не позволят, кому-то зрение, какая-то травма, что-либо еще. В то же время всем нужны молодые, опытные, чтобы показывали высокую производительность труда. Мы не видим программы, которая даст надежду тем, кого уволят, или кто по состоянию здоровья не сможет работать до 63/65, предполагающую возможность либо переучиться, либо каким-нибудь другим образом сохранить свою активную жизненную позицию. Над этим надо работать, а не в авральном режиме принимать сомнительные законопроекты.

### ДЕЛАТЬ ВСЕ, ЧТОБЫ ЗАКОНОПРОЕКТ НЕ ПРИНЯЛИ

Вот что считает Павел Паршев, председатель Территориальной профсоюзной организации «Мурманский траловый флот»:

– Повышение пенсионного возраста является общей всероссийской проблемой, но с учетом вредного, опасного труда на Крайнем Севере оно особенно болезненно отразится на членах плавсостава рыбопромысловых судов. В нашем регионе моряки работают в тяжелых условиях: недостаток кислорода, суровый климат, дефицит натуральных фруктов и овощей, полярная ночь и полярный день накладывают неизбежный отпечаток на здоровье. Это быстро старит человеческий организм, изнашивает его, ведет к истощению, что в свою очередь может привести к списанию «на берег» не достигших пенсионного возраста членов экипажей рыбопромысловых судов. Кроме того, тяжелые условия сокращают фактическую продолжительность жизни, а значит, до наступления пенсионного возраста многие попросту могут не дожить. Каждый добавленный к возрасту выхода на пенсию календарный год увеличивает шансы рыбаков остаться на берегу без заработной платы, не пройдя медкомиссию, и без пенсионного обеспечения в силу отсутствия положенных лет. В свою очередь мы будем делать все, что в наших силах, чтобы законопроект не был принят. 🇺🇸



**Профсоюзы рекомендуют присоединяться к любым согласованным митингам. Чем больше людей в них примут участие, тем яснее будет выражена позиция народа: пенсионную реформу люди не поддерживают.**





## НАЙТИ ФИНАНСИРОВАНИЕ

26 июня в Москве министр транспорта РФ Евгений Дитрих провел традиционную встречу руководителей общероссийских профсоюзов, представляющих интересы работников морского и речного транспорта. В этом году участники встречи, в числе которых были председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков и председатель Российского профсоюза докеров Василий Козаренко, подняли наиболее острые для отрасли вопросы: о возврате российских судов под национальный флаг, строительстве новых учебных судов для прохождения плавпрактики, оформлении и выдаче пропусков на территорию портов.

**Р**ПСМ заранее направил в адрес административного департамента Министерства транспорта РФ свои предложения по представительству и защите социально-трудовых прав и интересов моряков. Так, профсоюз затронул проблему беспрепятственного прохода на территорию морских портов представителей РПСМ. Несмотря на федеральный закон «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», а также международные морские стандарты, они до сих пор испытывают трудности с получением пропусков. Например, инспекторы Северной региональной организации РПСМ не могут подняться на суда в порту Архангельска из-за препятствий, чинимых частным охранним предприятием, а в Находке приходится

оформлять 20 однотипных документов, чтобы попасть в грузовые терминалы, находящиеся на одной территории.

Не менее важным стал вопрос морского образования: одной из наиболее актуальных остаётся проблема прохождения плавательной практики. Причинами являются как малое число учебных судов, так и несогласованность учебных программ с потребностями судовладельцев, готовых привлекать учащихся для прохождения практики. Это приводит к тому, что выпускники вынуждены вновь идти кадетами на суда, чтобы добрать ценз и получить рабочий диплом.

– Да, наши моряки – командный состав – по-прежнему востребованы и имеют хорошую репутацию. Но вчерашние выпускники, которые приходят на флот, – их уровень подготовки оставляет желать лучшего. У них недостаточно опыта общения в замкнутом пространстве на судне, – говорит Юрий Сухоруков. – Что касается учебно-производственных судов, то их действительно не хватает. На разных уровнях мы говорили об этом, проекты УПС разработали и даже согласовали, но дальше этого дело не пошло, все тихо умерло. А ведь без практики невозможно подготовить качественного специалиста. Возможно, разрешить ситуацию помогла бы госпрограмма, направленная на обеспечение всех курсантов необходимым объемом плавпрактики. И, конечно, важную роль имеет реализация задачи, определенной Морской доктриной РФ до 2030 года, а именно – обеспечение государственной поддержки строительства, содержания и эксплуатации учебно-производственных судов.

Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота уже разработал проект УПС нового поколения

(проект 991С), способного брать на борт до 162 человек и обеспечивать курсантам закрепление теоретических знаний практическими навыками, что повышает качество подготовки. Все, что осталось сделать для реализации проекта, – найти финансирование.

В повестке встречи с министром значилось и обсуждение закона о внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания, с помощью которого были расширены понятие «каботаж», а также перечень видов деятельности, на осуществление которой суда под российским флагом имеют преимущественное право. Документом закреплено исключительное право для судов под флагом РФ на морские перевозки нефти и природного газа, добытых на территории России и погруженных на суда в акватории Северного морского пути.

Создание преимуществ для флага РФ на законодательном уровне – важный шаг в защите национальных интересов. Однако есть и другой вопрос, связанный с этой темой, о котором РПСМ неоднократно говорил на совещаниях в министерствах. Речь о защите национального морского рынка труда, ведь даже под российский флаг судовладелец может практически бесконтрольно нанимать иностранных моряков. Профсоюз неоднократно обращался в Министерство транспорта с просьбой сохранить разрешительный порядок найма иностранных моряков. Законодательный механизм для этого установлен законом «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» и действует с 2002 года. Однако его требования не учтены в более поздних законах «О территориях опережающего социально-экономического развития», «О свободном порте Владивосток» и «О свободных портах в Российской Федерации».

## НОВЫЙ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР С FESCO

25 июня Российский профсоюз моряков заключил коллективный договор с филиалом ПАО «ДВМП» в г. Владивосток. Он вступил в силу 1 июля и будет действовать по 2019 год. Документ в торжественной обстановке подписали директор филиала FESCO во Владивостоке Владислав Ким, председатель Тихоокеанской региональной организации РПСМ Николай Задоянов и председатель профсоюзной организации Управления паромства Галина Наконечная (на фото слева направо).



Мы три месяца вели переговоры и достигли обоюдного согласия по основным обязательствам сторон. При обсуждении нового коллективного договора главными оставались вопросы индексации заработной платы, занятости и охраны труда, – говорит Николай Задоянов. – Могут отметить, что в ДВМП успешно реализуется социальный пакет льгот, гарантий и компенсаций.

Новый колдоговор сохранил все гарантии и компенсации аналогичного документа 2016-2017 годов. Что касается индексации окладов, то с учетом роста потребительских цен на товары и услуги в Приморском крае компания будет проводить индексацию один раз в год при условии, если индекс потребительских цен равен или превышает 2%. Максимальный порог индексации

устанавливается с учетом величины роста цен и не может превышать 5 % в год. В случае, если оклады повысят на размер, превышающий темп роста потребительских цен, разница будет засчитываться в счет последующих индексаций.

– Заключение этого коллективного договора свидетельствует о высокой степени развития социально-трудовых отношений и наличии выстроенного взаимодействия между работодателем и профсоюзами. ДВМП прилагает максимум усилий для создания комфортных условий труда для сотрудников, а также их финансовой стабильности и социальной защищенности, – отметил Владислав Ким.

## МОРЯКАМ ВЕРНУЛИ \$420 США

Таковы итоги деятельности Дальневосточной региональной организации Российского профессионального союза моряков (ДВРО РПСМ) за первое полугодие 2018 года. Инспекторы профсоюза посетили 45 судов в портах Находка, Восточный и Козьмино: 13 – под российским флагом, 32 – под удобными. При этом на борту лишь 7 теплоходов были коллективные договоры с профсоюзами моряков. Судовладельцам направлено 19 нотисов о необходимости их заключения.

**К**ак рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов, члены экипажей самостоятельно не могут получить долги по заработной плате от работодателя, обычно дальше обещаний дело не идет.

– К сожалению, моряки не знают своих прав, а недобросовестные судовладельцы пользуются их доверчивостью. Иногда члены экипажей верят на слово и по полгода ждут, когда им заплатят, но так ничего и не получив, идут в профсоюз. Даже «мирные» переговоры профсоюза с судовладельцем зачастую не приводят к результату, и наши юристы используют разные способы помочь морякам: обращаются к портовым

властям, в транспортную прокуратуру, сотрудничают с коллегами из Международной федерации транспортных рабочих (МФТ), – пояснил Н. Суханов.

Например, показательна история с судном «Lark», когда перед отходом в японский порт Отару в апреле 2018 года три члена экипажа обратились в РПСМ с просьбой помочь получить долги по зарплате. Портовые власти Японии были оповещены о задолженности и планировали проверить теплоход после оформления прихода. Капитан попросил членов экипажа отозвать претензии и пообещал выплатить зарплату тем, кто написал жалобу. Моряки отказались. Судно вернулось в Находку, не оформляя приход, но его задержал инспектор портового контроля до полного погашения задолженности, которая составляла около 50 тысяч долларов США.

– Обращу особое внимание на тот факт, что моряки, устраиваясь на работу в судоходную компанию, не всегда внимательно читают контракт и смотрят на сумму заработной платы сквозь пальцы. Зачастую они верят обещаниям судовладельца о выплате больших сумм, нежели указано в договоре о найме. В конечном счете членам экипажа выплачивают только то, что прописано в контракте. На этой почве возникает конфликт, и моряки обращаются с жалобами в профсоюз. Еще раз напомню труженикам флота, что следует внимательно изучать договоры, которые подписываете, – подчеркнул Н. Суханов. – Отмечу, при посещении судов мы разъясняем членам экипажей, какие документы обязательно должны быть на борту, расспрашиваем моряков об условиях работы на теплоходе, о режиме труда и отдыха, о качестве питания. Особое внимание уделяем коллективным договорам, ведь только при их наличии моряки могут чувствовать себя защищенными от недобросовестных судовладельцев. На судне наши инспекторы интересуются буквально всем: правильностью установки трапов, наличием спецодежды, в том числе теплой, своевременным приведением палуб в порядок для предотвращения несчастных случаев. Если у моряка возникают какие-либо вопросы, в РПСМ всегда дадут консультацию, никто не будет оставлен без защиты. 



## ЗАЩИЩАЯ ПРАВА МОРЯКОВ

Участники конференции Южной территориальной организации (ЮТО) Российского профессионального союза моряков (РПСМ) подвели итоги работы за пять последних лет, определили приоритетные направления деятельности на ближайшие годы, а также избрали руководящие органы. Председателем вновь стал Николай Попов.

**Ю**ТО РПСМ сегодня объединяет в своем составе членов Российского профсоюза моряков, состоящих на учете в шести первичных профсоюзных организациях, которые работают на территории от Новороссийска до Ейска и Тамани. Она успешно координирует деятельность своих «первичек», представляет социально-трудовые права и интересы членов профсоюза и, в первую очередь, тысяч российских моряков.

И самый действенный инструмент для этого – коллективный договор. Он регулирует трудовые, социально-экономические и профессиональные отношения предприятия с его работниками, предотвращая возникновение трудовых споров, недоверия или обмана. Сегодня в активе ЮТО РПСМ таких действующих договоров семь. Профсоюз успешно защищает интересы российских моряков перед российскими и иностранными работодателями.

– За отчетный период 2013-2018 годов нам не раз приходилось отстаивать право моряка на безопасный труд, достойную заработную плату, репатриацию и нормальный быт на судне, – отметил в своем докладе Николай Попов. – Ни одно обращение моряка в профсоюз не остается без внимания. Но главное содержание нашей работы – участие в коллективных переговорах на региональном и территориальном уровнях социального партнерства. Сегодня многие работодатели уже понимают, что работать в партнерстве с национальным профсоюзом, аффилированным с Международной федераци-



ей транспортников (ИТФ) и представленным во всех международных морских организациях, – выгодно и эффективно.

Социальный пакет для моряков и работников береговых структур важен не меньше, чем хорошая заработная плата и безопасный труд. Это также понимают во всех серьезных компаниях. И снова оказывается, что профсоюз тут незаменимый помощник. При одном обязательном условии: полной и прозрачной отчетности. Работодатель должен быть уверен, что все, что он в рамках соцпакета тратит на оздоровление, спорт и отдых для своих работников, расходуется именно в этих целях. ЮТО РПСМ за долгие годы своей работы приобрела безупречную репутацию и пользуется заслуженным доверием ведущих судоходных компаний.

В конце прошлого года РПСМ в сотрудничестве с другими профсоюзами отрасли подписал с работодателями-судовладельцами Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2018-2020 годы. Это очень важный документ, устанавливающий минимальные стандарты условий труда для моряков, работающих на судах под российским флагом. Они обязательны для всех компаний и могут быть использованы в отсутствие коллективного договора или полноценного письменного трудового договора. Это важно для моряков-членов профсоюза, которых объединяет ЮТО.

Председателю ЮТО РПСМ удалось собрать команду высококлассных специалистов: технических инспекторов труда, юристов, инспекторов первичных организаций. Это они работают над коллективными договорами, ведут прием моряков и посещают их на судах, организуют социальное обслуживание членов профсоюза и их близких. Одним словом, обеспечивают профсоюзный контроль соблюдения законов о труде и правовую защиту членов РПСМ на юге России.

Делегаты конференции признали работу Николая Попова, председателя ЮТО РПСМ, в 2013-2018 годах удовлетворительной и вновь доверили ему руководство организацией. Избран Совет Южной организации и ревизионная комиссия. Кроме того, в целях приведения учредительных документов ЮТО РПСМ в соответствие с действующим законодательством РФ, утвержден ее устав.

Приоритетными направлениями деятельности ЮТО РПСМ остаются координация деятельности первичных профорганизаций, представительство и защита прав и интересов моряков-членов РПСМ, развитие и укрепление социально-партнерских отношений с группой компаний СКФ-Новошип (Новороссийск). В плане работ – расширение социального партнерства с судоходными компаниями, работающими в водных бассейнах Черного, Азовского и Каспийского морей, заключение коллективных договоров в соответствии с законодательством РФ, организация профсоюзного контроля над соблюдением законодательства о труде, оказание юридической помощи членам РПСМ, совершенствование информационного обеспечения деятельности ЮТО РПСМ, внедрение современных методов в работу профсоюзных средств массовой информации.

Делегаты конференции почтили минутой молчания память о Николае Еременко. Руководитель аппарата Российского профсоюза моряков скоропостижно скончался 7 июня 2018 года на 69 году жизни. Это был близкий для ЮТО РПСМ человек, член Совета организации, который никогда не забывал периода своей работы на флоте Новороссийского морского пароходства. Он занимался вопросами социально-бытового обслуживания моряков и оставил хорошую память о себе в Новороссийске – благодаря его усилиям на набережной построен современный интерклуб для моряков. 

# КОНВЕНЦИЯ РАСШИРЯЕТ ВЛИЯНИЕ В ВОПРОСАХ ЗАЩИТЫ ПРАВ МОРЯКОВ

20 августа исполнилось 5 лет, как Конвенция Международной организации труда (МОТ) о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС) вступила в силу в России. Если поначалу многие представители морской отрасли не воспринимали КТМС всерьез, то теперь ее влияние на судоходство по всему миру не заметит разве что слепой. Благодаря упорной работе профсоюзов за последнее время в Конвенцию было принято много поправок, которые значительно облегчат жизнь морякам. Однако несмотря на усилия со стороны Российского профсоюза моряков (РПСМ), правительство РФ до сих пор не смогло в полной мере имплементировать все новые положения документа в морскую отрасль страны.

## «МЕХАНИЗМ ДО КОНЦА НЕ ОТЛАЖЕН»

**Т**ак, казалось бы, с принятием поправок к КТМС, которые фиксируют финансовую ответственность судовладельца в случае, если экипаж окажется брошенным или членам экипажа потребуется компенсация, у моряков появился дополнительный уровень защиты. Ведь, например, согласно конвенции, страховка должна покрывать расходы на репатриацию и задолженность по зарплате до четырех месяцев. И в случае, если экипаж признается брошенным, моряки вправе самостоятельно обратиться в страховую компанию.

Кроме того, все суда обязаны иметь на борту свидетельства, подтверждающее финансовое обеспечение обязательств, указанных в Конвенции.

Это либо страховка, либо государственное социальное страхование, либо банковская гарантия. Копии этих свидетельств также должны быть вывешены на судне на видном месте, где каждый моряк может ознакомиться с ними.

Однако далеко не все судовладельцы страхуют свою ответственность перед моряками, поэтому на отдельных судах элементарно нет страховых свидетельств, размещенных на видных местах. Особенно это касается черноморского региона, где продолжает процветать субстандартное судоходство, и моряки зачастую работают не то что в неприемлемых, а в ужасающих условиях.

– Механизм до конца не отлажен. Если судовладелец систематически не платит морякам заработную плату, не предоставляет продовольствие и питьевую воду, то о какой страховке может идти речь? Даже если капитан при проверке предоставит

соответствующие документы, велика вероятность, что они окажутся фиктивными или заключенными с «шарашкиной конторой», от которой ответа не дождешься в течение многих месяцев, – отмечает инспектор Международной федерации транспортных рабочих (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьина.

Еще один вопрос, требующий решения – установление суммы финансовых гарантий судовладельца на законодательном уровне. Пока она нигде не прописана и в России ничем не регламентируется. А рекомендации КТМС, где указаны лишь примерные параметры для расчёта итоговой цифры: общий фонд зарплаты на экипаж, умноженный на четыре, – всего лишь рекомендации, которые можно выполнять или игнорировать. Вот и получается, что сертификаты даже если и есть, то сумма страховки бывает просто мизерной.





Проблема с определением суммы выплат касается и поправок к КТМС о компенсациях при получении травмы или смерти моряка. Так, например, при посещении судна «Fortuna Trade 1» председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов выяснил, что моряки не только не знают точный размер компенсации, но он даже не прописан ни в одном из документов. Так на какие же деньги могут рассчитывать члены экипажа, когда наступит страхового случая?

Чтобы прояснить этот вопрос, представители ДВРО РПСМ связались с несколькими страховыми компаниями в Сингапуре, Лондоне и Москве. Там инспекторам РПСМ ответили, что морякам выплачивают именно ту сумму, которая указана в трудовом договоре или контракте. Получается, если размер выплат не прописан, то этот вопрос остается на усмотрение страховых компаний, и сомнительно, что все они будут в первую очередь учитывать интересы членов экипажей.

– Поправки к КТМС, касающиеся финансовых гарантий репатриации и выплаты компенсаций, действуют сравнительно недавно. Поэтому необходимо проанализировать уже имеющийся опыт и добиваться от страховых организаций полного и быстрого выполнения своих обязательств, – отмечает первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

## ПЕРВЫЙ СЛУЧАЙ РЕПАТРИАЦИИ

На деле оценить действенность поправок удалось только в октябре 2017 года, когда экипаж судна «Geo Star» (флаг Того, ИМО 7833107), задержанного в румынском порту Констанца, наконец-то вернулся домой после 10 месяцев «заточения». Во время инспекции сотрудники румынского государственного портового контроля (PSC) обнаружили на борту порядка 20 нарушений, не считая долга по зарплате, который превышал 140 000 долларов США. Представители PSC приняли решение задержать судно до тех пор, пока судовладелец не устранил все выявленные недостатки. Что примечательно, после этого компания перестала выходить на связь и попросту бросила своих моряков.

– МФТ вместе с Румынским профсоюзом моряков приняли необходимые меры для поддержания минимальных условий жизни на борту и помогли морякам подать иск в суд для возмещения долга по зарплате. В то же время мы связались с компанией, оформлявшей страхование финансовой ответственности судовладельца – «Росгосстрахом», – говорит инспектор МФТ в Румынии Адриан Михалчоу.

К делу подключился РПСМ – правовые эксперты профсоюза направили уведомление на имя генерального директора «Росгосстраха» с просьбой предпринять необходимые меры для скорейшего выполнения обязательств по страховому случаю. Последнее письмо от страховой РПСМ получил 25 сентября: в нем говорилось о том, что процесс репатриации наконец начался.

– Процесс так сильно затянулся, потому что страховая компания, неверно трактуя положения КТМС, требовала результаты официального расследования со стороны портовых властей. Когда мы доказали «Росгосстраху» неправоту этих требований, они стали ссылаться на то, что от экипажа не поступало конкретных просьб о репатриации, а лишь призывы хоть чем-то помочь. В итоге мы все же добились от страховой компании выполнения ее обязательств, – говорит правовой эксперт РПСМ Мадина Агрба.

Отраслевые эксперты сходятся во мнении: чтобы не было разночтений, механизм и сумма финансовых гарантий по репатриации и возмещению вреда здоровью должны быть, прежде всего, установлены на национальном уровне в форме федерального закона. А для практического применения – ещё и на уровне подзаконного межведомственного акта.

## В ПЛЕНУ, НО С ЗАРПЛОЙ

Вопрос о необходимости сохранения заработной платы и обязательной ее выплаты морякам, оказавшимся в пиратском плену в результате вооруженного нападения на судно, был поставлен профсоюзами на втором заседании Специального трехстороннего комитета МОТ (СТК) еще в феврале 2016 года. Вновь к этой проблеме вернулись уже в апреле



**Ольга Ананина, инспектор МФТ в порту Новороссийск: «Механизм до конца не отлажен. Если судовладелец систематически не платит морякам заработную плату, не предоставляет продовольствие и питьевую воду, то о какой страховке может идти речь? Даже если капитан при проверке предоставит соответствующие документы, велика вероятность, что они окажутся фиктивными или заключенными с «шарашкиной конторой».**

2017 года, когда рабочая группа МОТ собралась в Женеве на очередное заседание. От имени трудящихся выступали представители ИТФ, от судовладельцев – ISF, от правительств – представители государств. Во встрече участвовал председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков в составе группы экспертов ИТФ.

Встреча стала логичным продолжением политики по защите прав моряков после вступления в силу поправок к Конвенции о труде в морском судоходстве о финансовых гарантиях судовладельцев. ►



и заместитель директора Административного департамента Министерства транспорта РФ Ольга Щегловская – на заседании СТК проголосовали за принятие поправок.

Представители всего трех государств воздержались при голосовании – Ирак, Чили и Швейцария, все остальные присутствующие были «за».

– Добросовестные судовладельцы и раньше добровольно платили зарплату морякам, находящимся в пиратском плену. Однако значение поправок в том, что после вступления их в силу это станет обязательным, – отмечает Игорь Ковальчук. – Для нас также важно, что такой подход поддержан на заседании СТК стороной судовладельцев, куда входили представители Российской палаты судоходства.

## Несколько лет назад нападения сомалийских пиратов стали настоящим бичом судоходной отрасли. Благодаря слаженным действиям мирового сообщества удалось снизить масштабы бедствия. Однако окончательно искоренить проблему не удалось.

Не секрет, что несколько лет назад нападения сомалийских пиратов стали настоящим бичом судоходной отрасли. Благодаря слаженным действиям мирового сообщества удалось снизить масштабы бедствия. Однако окончательно искоренить проблему не удалось – в последнее время стало поступать всё больше и больше сообщений о пиратских атаках у берегов Нигерии и азиатских стран. Риск похищений членов экипажа и захвата судов сохраняется также у берегов Западной Африки и в Южно-Китайском море. Об инцидентах сообщали Международное морское бюро (IMB) и Центр информации о пиратстве (PRC). Случаи были самые разные: захват заложников, ограбления моряков. Были и атаки, которые удавалось отбить. Все эти инциденты остро ставили вопрос о гарантиях не только безопасности, но и защиты заработной платы моряка на случай пиратского плена.

Правительство РФ выступило с предложениями по сохранению действия трудового договора на время нахождения моряка в плену и сохранению за ним всех выплат и социальных гарантий. Эти предложения совпали по сути с предложениями ИТФ и в конечном счёте вошли в итоговый документ.

– Моряк должен знать, что даже если он попал в плен, за ним сохраняются все выплаты и социальные гарантии,

а его семья не останется без поддержки, – говорит Юрий Сухоруков. – Кроме того, благодаря этим поправкам судовладельцы больше не будут тянуть время и ускорят процесс переговоров по освобождению судов и экипажей.

Итогом рабочей группы стало предложение изменить стандарты КТМС-2006. Стандарт А2.1 предложено дополнить параграфом 7, который гласит, что каждое государство, ратифицировавшее Конвенцию, должно принять законы или нормативные акты о том, что контракт моряка не может быть прекращён, пока тот находится в плену в результате пиратского нападения или вооружённого ограбления. Стандарт А2.2 также предложено дополнить параграфом 7, который гласит, что пока моряка удерживают в неволе в результате пиратского нападения или вооружённого ограбления, его зарплата и все социальные гарантии и обязательства, прописанные в трудовом договоре, сохраняются за моряком до тех пор, пока он не будет освобождён и успешно репатрирован в соответствии со Стандартом А2.5. Решения рабочей группы направили в Трёхсторонний комитет для принятия дополнений в Конвенцию.

Поправки были приняты на 107-й Международной конференции труда МОТ 5 июня 2018 года. Представители Российской Федерации – заместитель министра транспорта Сергей Аристов

## РАБОТАЕТ «ПО УМОЛЧАНИЮ»

Одной из самых уязвимых областей морского законодательства на сегодняшний день остается медицина. Вопрос с медосвидетельствованием моряков должен был быть решен к 1 июля 2017 года, но пока в России определен только перечень заболеваний, препятствующих работе на морских судах, судах внутреннего плавания, а также на судах смешанного (река-море) плавания. Всего в нем насчитывается 108 заболеваний.

При этом наличие перечня не решает основную проблему – правительство до сих пор не утвердило реестр признанных лечебных заведений и врачей, имеющих право проводить медицинское освидетельствование плавсостава. Сложившееся положение дел ставит под вопрос действительность сертификатов, выданных российскими медучреждениями. Но по факту пока никаких нареканий в иностранных портах документы не вызывают, а для самих моряков мало что изменилось: они продолжают получать документы в тех же медучреждениях, что и раньше.

– Для меня не изменилось ровным счетом ничего: я иду в поликлинику, которую посещаю уже лет пять, и спокойно получаю сертификат. Ни ко мне, ни к экипажу претензий в иностранных портах не возникало, – говорит капитан Александр Минеев.



Та же ситуация и в других регионах России. По словам председателя профкома ППООМ Севастополя РПСМ Артёма Боева, врачи продолжают выдавать документы о прохождении медкомиссии, исходя из сложившейся практики каждого учреждения в отдельности.

– Сейчас всё продолжает работать попросту «по умолчанию». Текущее положение дел хоть и не противоречит российскому законодательству, но оно не соответствует конвенционным требованиям, – говорит председатель Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза работников морского транспорта (ППО РПРМТ) Сергей Гуляев.

Конечно, говорить, что не сделано вообще ничего, нельзя. Нарушив все возможные сроки, Минздрав все же разработал проект перечня медицинских учреждений, уполномоченных на проведение медосмотров. Определенная задержка образовалась на стадии сбора уставных документов по каждой медицинской организации, которую планируется включить в список. Теперь дело за малым – утвердить этот перечень.

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НА КРУИНГАХ

В январе 2018 года в силу вступило очередное постановление Правительства РФ, которое отменило и дополнило действовавшее ранее «Положение о лицензировании деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству граждан Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации». Теперь законодательный акт называется Постановление Правительства РФ от 08.10.2012 N 1022 (ред. от 30.12.2017) «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству граждан Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации».

– Как видно даже по названию, разница в документах невелика. Тем не менее стоит обратить внимание на некоторые важные изменения, которые начали действовать с января этого года:

- круинговые компании не вправе препятствовать морякам в получении рабочих мест, на которые они имеют право



**Председатель  
Калининградской  
региональной  
организации РПСМ Вадим  
Мамонтов: «Важность  
Положения – ввиду  
того, что исполнимость  
требований установлена  
им же – носит весьма  
спорный характер».**

в соответствии со своей квалификацией (хотя, например, как известно, «блэклистинг» уже давным-давно под запретом);

- агентства не должны прямо или косвенно брать с моряков оплату комиссионных за трудоустройство или иных издержек, кроме расходов, связанных с получением удостоверения личности моряка/мореходной книжки, прохождением медицинского осмотра и т. п;

- перед приёмом на работу круинги обязаны проинформировать моряков об их правах и обязанностях, указанных в трудовых договорах, а также ознакомить с их содержанием перед подписанием. Также моряку обязаны передать его экземпляр подписанного трудового договора;

- трудоустройство моряков осуществляется с учетом необходимой квалификации, которая подтверждается документами, выданными в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- круинги обеспечивают соответствие трудовых договоров действующему законодательству государства флага судна, а также положениям коллектив-

ного договора (при его наличии) между судовладельцем и профсоюзом моряков;


- важное условие – согласно современным лицензионным требованиям, агентство по трудоустройству моряков должен удостоверить в том, что судовладелец обладает средствами для обеспечения защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту;

- отныне круинги в соответствии с законодательством Российской Федерации рассматривают жалобы в отношении своей деятельности и принимает по ним меры, а также информирует лицензирующий орган обо всех неурегулированных спорах;

- компании по трудоустройству выплачивают морякам компенсацию денежного ущерба, который они понесли в результате невыполнения лицензиатом своих обязательств перед моряками, посредством заключения лицензиатом договора страхования либо обеспечения исполнения обязательств способом, предусмотренным главой 23 Гражданского кодекса Российской Федерации;

- и последнее, возможно, самое важное условие, о котором круинги должны знать – на них ложится компенсация морякам денежного ущерба, который они понесли в результате невыполнения судовладельцем своих обязательств перед моряками, в соответствии с трудовым договором.

– У нас в Калининграде компании, помогающие в трудоустройстве, растут как грибы, но не все из них добросовестные. Теперь ответственность круинговых компаний за найм, в том числе и материальная, возросла. А потому отправить моряка куда-подальше и забыть о нём теперь вряд ли получится, – говорит Вадим Мамонтов.

В целом все принятые за последние годы поправки наглядно демонстрируют, что Конвенция продолжает расширять свое влияние в вопросах защиты трудовых и социальных прав моряков. Совершенно другое дело – как эти нововведения будут применяться на практике. Время показало, что государствам, ратифицировавшим КТМС, в том числе и России, далеко не всегда удается в нужные сроки имплементировать новые требования Конвенции, и над этим еще предстоит много и усердно работать. 

## Итоги 2017

Международная федерация транспортных рабочих (МФТ) опубликовала итоги кампании против удобных флагов за 2017 год. Так, среди 9 160 проверенных судов только на борту 2 201 не оказалось проблем.

В пятерку самых частых замечаний, выставленных в ходе инспекций, вошли отсутствие колдоговора, нарушения условий контракта со стороны работодателя, несоблюдение международных норм и проблемы с медициной на борту.

Экипажи 1 490 судов пожаловались на невыплату заработной платы: в общей сложности инспекторам федерации по всему миру удалось взыскать более 31,5 миллиона долларов США задержанных выплат. Из них 4 689 367 долларов вернули морякам инспекторы МФТ в России, проведя в общей сложности 521 проверку.

В Российском профсоюзе моряков отмечают, что удобные флаги могут быть для моряков опасными, ведь их зачастую используют судовладельцы, нанимающиеся на труде членов экипажа. При работе обеспечить экипажу высокие зарплаты, страховые свидетельства, хорошие условия труда, налаженную систему снабжения и другие социальные гарантии на судне под удобным флагом может только действующий коллективный договор МФТ. В целом, к концу 2017 года под защитой коллективного договора трудились 297 455 моряков, но это лишь малая часть специалистов, работающих на флоте.

## Пять новых инспекторов ИТФ

В Международной федерации транспортных рабочих (ИТФ) появилось 5 новых инспекторов в разных странах, и теперь моряки в трудной ситуации, даже находясь за рубежом, могут обратиться за помощью к 140 контактным лицам ИТФ.

Новые инспекторы появились в городах Инчхон (Корея), Чарльстон (США), Нагоя (Япония), Копенгаген (Дания), Антверпен (Бельгия). Многие из них ранее сами были моряками или работали в профсоюзе.

Работа представителей ИТФ по всему миру играет не последнюю роль для моряков. Инспекторы посещают суда, контролируют наличие колдоговоров, проверяют условия труда и помогают морякам отстаивать свои права, которые чаще всего затрагивают выплаты заработной платы и репатриацию. Они также участвуют в кампаниях, помогая профсоюзам, входящим в ИТФ, привлекать новых членов и помогать тем, кто уже находится в их рядах.

– Многие моряки, работающие под удобным флагом, живут в страхе перед судовладельцами и осмеливаются обратиться за помощью, когда условия труда и проживания становятся невыносимыми. И тогда главное, чтобы они нашли, к кому обратиться. Такое расширение штата инспекторов даёт морякам больше возможностей решить свои проблемы, – отмечают в Российском профсоюзе моряков.

## Моряки получают долг

Инспектор Международной федерации транспортных рабочих (ИТФ) в Санкт-Петербурге помог морякам судна «Isy Bay» (флаг Панамы, ИМО 9722467) добиться выплаты в 14 тысяч долларов США за зачистку трюмов и раскрепление груза. Судно следует из Усть-Луги в Сенегал, где фрахтователь погасит задолженность перед членами экипажа.

Так, в ИТФ Германии обратились моряки с жалобой на то, что им не заплатили компенсацию за внеурочные работы на борту теплохода. Инспектор ИТФ Германии связался с российским коллегой и попросил прояснить ситуацию, поскольку судно шло в Ленинградскую область, порт Усть-Луга.

В Санкт-Петербурге выяснилось, что некоторые члены экипажа уже списались.

– Деньги морякам обязан выплатить именно фрахтователь, и он это сделает, как только судно зайдет в следующий порт – Сенегал. Часть денег будет передана через круинговое агентство «Maning Agency», часть выплатят наличными на борту. В свою очередь,

судовладелец предложил инспекторам ИТФ проконтролировать выплату, и мы обязательно это сделаем, – сообщил инспектор ИТФ в Санкт-Петербурге.

## Где искать помощь?

Международная федерация транспортных рабочих (МФТ) выпустила памятку для моряков, в которой подробно описывается, как найти ближайшего инспектора МФТ и какую информацию стоит подготовить заранее, чтобы неблагоприятная ситуация разрешилась как можно скорее.

Членские профсоюзы МФТ можно найти на сайте [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) или при помощи бесплатного приложения «ITF Seafarers». Кроме того, у федерации есть круглосуточная международная линия поддержки. Ее сотрудники разговаривают на нескольких языках, способны дать первоначальные советы и передать все детали дела непосредственно в ближайший к моряку офис МФТ.


Прежде чем звонить, морякам стоит заранее проверить по списку, собраны ли все сведения, которые могут понадобиться для решения их проблемы:

- имя и фамилия;
- должность на судне;
- национальность/гражданство;
- контактные данные моряка;
- название, флаг и номер ИМО судна;
- местонахождение в данный момент;
- численность и гражданство экипажа;
- описание проблемы;
- длительность пребывания на борту;
- кого еще из экипажа затронула аналогичная проблема.

Сходу получив эти данные, инспекторы Международной федерации транспортных рабочих смогут точнее оценить ситуацию, в которую попал моряк, и найти наиболее оптимальные и быстрые пути ее решения.

**Горячая линия:** +442079409280

**СМС:** +447984356573

**WhatsApp | Viber:** +447523515097 

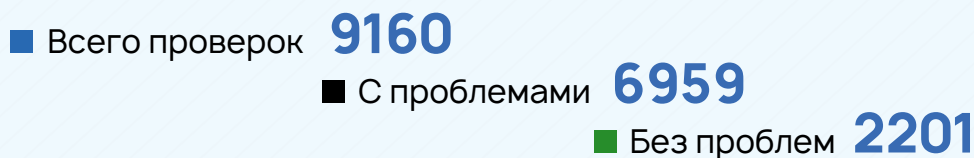
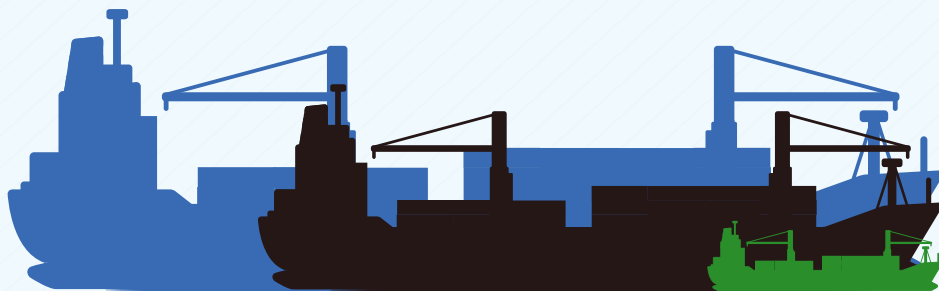


# Кампания МФТ против удобных флагов в цифрах за 2017 год

(на момент сдачи в печать)

## Инспекторские проверки

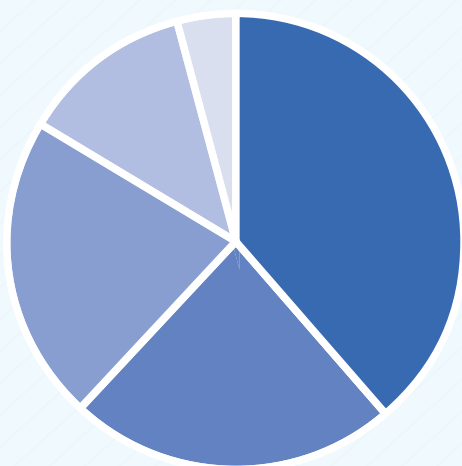
Число проверенных судов с разбивкой на проблемные и благополучные



## Итого взыскано задолженности по зарплате



## 5 самых частых проблем, выявленных в ходе проверок МФТ



## Суда и моряки под защитой колдоговоров МФТ

Всего охвачено моряков

**297455**

Число колдоговоров

**12527**



## Право на компенсацию

Моряки должны иметь право на компенсацию в случае утраты или затопления судна, считают в Российском профессиональном союзе моряков. РПСМ направил в Министерство транспорта РФ предложение имплементировать в российское законодательство Правило 2.6 Конвенции о труде в морском судоходстве о «Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна» и подготовить проект закона о внесении соответствующего дополнения в ст. 60 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Оно обяжет судовладельцев производить выплаты пособия по безработице, вызванной не только утратой или затоплением судна, но и в случае временного перевода теплохода под флаг иностранного государства. По мнению РПСМ, такую норму необходимо внедрить, потому что действующие законы не учитывают условия и порядок наступления права на компенсации подобного рода.

Так, в соответствии с ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации», пособие по безработице выплачивается гражданам, уволенным с работы или стремящимся возобновить трудовую деятельность после длительного перерыва. И чтобы получить эти выплаты от государства, человек должен быть официально признан безработным. Между тем КТМС не ставит таких условий: единственным основанием для компенсации является затопление или утрата судна. А обязанность по выплате пособия лежит на судовладельце.

Кроме того, установленные федеральным законом правила определения размеров пособия не соответствуют рекомендациям КТМС. РПСМ предлагает делать выплаты за все время, в течение которого член экипажа остается без работы, но не более чем за два месяца, в случае если теплоход был утерян или затонул. А размер пособия при переводе судна под иностранный флаг исчислять, исходя из среднемесячной заработной платы моряка по трудовому договору.

— Мы хотим расширить норму, поскольку по своим последствиям перевод теплоходов под иностранный флаг негативно отражается на занятости российских моряков. На наш взгляд, такая мера станет препятствием для злоупотребления правом на перевод судов под чужие флаги и поможет сохранить

торговый флот страны, — говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. — РПСМ готов принять активное участие в разработке законодательного предложения.

## Экипажи «Fairwind Shipping» защищены

Балтийская территориальная организация (БТО) Российского профессионального союза моряков (РПСМ) продлила коллективный договор с компанией «Fairwind Shipping» в отношении теплоходов «Ocean Brother» (ИМО 9237383) и «First Brother» (ИМО 9266140). Суда ходят под флагом Мальты, который признан удобным, поэтому на них распространяется политика Международной федерации транспортных (МФТ) о необходимости наличия на борту коллективного договора, защищающего трудовые права моряков.

Оба балкера работают по всему миру, и если «First Brother» сейчас идет из Финляндии в Аргентину, то «Ocean Brother» находится в порту Санкт-Петербурга. Инспектор БТО РПСМ посетил теплоход и побеседовал с экипажем.

— Судно пришло из Гданьска, в следующий рейс выйдет на Турцию, повезет металлолом в маленький порт Ичдаш на Мраморном море, — рассказал он. — Экипаж — 13 россиян и 9 украинцев. Примечательно, что на борту работают два палубных кадета из Украины. В целом члены экипажа довольны заработной платой и условиями труда, быт тоже организован, как говорится, на уровне.

Сам теплоход 2000 года постройки, экипаж поддерживает его в хорошем состоянии. По словам моряков, судовладелец полностью выполняет условия индивидуальных контрактов, которые рассчитаны на 6 месяцев.

— Продление срока коллективного договора позволит и дальше защищать права моряков на обоих судах, — отмечают в РПСМ. — Профсоюз продолжит интересоваться судьбой балкеров и экипажей, проверять выполнение требований КТМС, ведь сделать это можно практически в любом порту мира благодаря сотрудничеству с инспекторами МФТ. Так, в ноябре прошлого года на борт «Ocean Brother», стоящем в ирландском порту, поднимался инспектор федерации и получил такие же хорошие впечатления, как и инспектор БТО, и это радует.


## 20 лет в РПСМ

20 лет назад Первичная профсоюзная организация плавсостава ОАО «Беломорско-Онежское пароходство» (БОП) перешла в Российский профессиональный союз моряков (РПСМ). На профсоюзной конференции 19 августа 1998 года делегаты от экипажей 66 судов БОП практически единогласно проголосовали за выход из Профсоюза работников водного транспорта (ПРВТ) и вступление в ряды РПСМ.

— Смена профсоюза — вопрос серьезный, это не просто перемена вывески. Делегаты плавсостава Беломорско-Онежского пароходства на тот момент понимали, что переход в РПСМ означает усиление противостояния с администрацией, — вспоминает слова отца, Михаила Яковлевича Давиденкова, ранее занимавшего пост председателя профкома плавсостава БОП, Михаил Давиденков, председатель Карельской территориальной организации (КТО) РПСМ. — Но надежды полностью оправдались: помогла поддержка экипажей и помощь руководства РПСМ, его правовых инспекторов, МФТ, благодаря чему выстояли 20 лет назад, а затем образовали Карельскую территориальную организацию РПСМ.

Сегодня профком открыт для всех, кто хочет получить помощь и поддержку. Численность моряков, состоящих в КТО РПСМ, — 5265 человек, за 2017 год в организацию вступили 114 новых членов. Профсоюз активно сотрудничает с судоходными компаниями, благодаря достигнутому взаимопониманию моряки на многих судах работают под защитой коллективных договоров. Кроме того, налажен тесный контакт с круизными компаниями и консультационными агентствами. КТО РПСМ реализует социальные программы: медицинские, спонсорские, поддерживает одаренных детей и курсантов, оказывает помощь ветеранам БОП.

Так, недавно состоялось торжественное открытие памятной доски, посвященной Беломорско-Онежскому пароходству, и презентация первого тома книги «Беломорско-Онежское пароходство 1940-2007», которую планируется подарить ветеранам.

— Мы рады, что 20 лет назад нас приняли в большую семью — Российский профсоюз моряков, — отметил Михаил Давиденков. — Наша деятельность была бы невозможна без поддержки руководства РПСМ, и мы с оптимизмом смотрим в будущее, стараясь помочь как можно большему количеству людей, в этом нуждающихся. 



# ВАХТУ ОТСТОЯЛИ СПОЛНА

Моряков, ветеранов Группы компаний «Совкомфлот» (СКФ), торжественно проводили на пенсию в Санкт-Петербурге и Новороссийске. В праздничной обстановке представители Российского профессионального союза моряков (РПСМ) и судовладельца поблагодарили их за многолетний труд и значимый вклад в развитие отечественной морской отрасли, высокий профессионализм и преданность своему делу.



## ПРОФЕССИОНАЛ ВСЕГДА ВОСТРЕБОВАН

**К**орпоративную пенсионную программу СКФ реализует совместно с РПСМ с 2010 года, распространяется она на тех, кто отработал в компании 10 лет и более. Моряки получили единовременную денежную помощь, почетные грамоты РПСМ, благодарственные письма от СКФ, сертификаты на санаторно-курортное лечение и памятные подарки.

В Санкт-Петербурге церемонию подготовила и провела Балтийская территориальная организация (БТО) Российского профсоюза моряков. Ветераны услышали в свой адрес много теплых слов от работодателя и профсоюза за многолетний добросовестный труд и верность профессии.

– Мы каждый год проводим такие мероприятия именно с компанией «Совкомфлот», она единственная в Петербурге, которая так относится к своим пенсионерам, – сказал председатель БТО РПСМ Александр Бодня в приветственном слове. – Вы отдали флоту большую часть своей жизни, огромное вам спасибо за такую преданность и трудолюбие. Хотелось бы, чтобы и будущие поколения моряков отличались таким же профессиона-

лизмом. Приятно видеть здесь жен и детей, которые ждали на берегу вашего возвращения, за что заслужили отдельную благодарность.

В Новороссийске от имени судовладельца ветеранов поздравил Алексей Хайдуков, управляющий директор ООО «СКФ Новошип Технический Менеджмент».

– Мы высоко ценим ваш труд. За годы работы на флоте вам не раз приходилось сталкиваться с трудностями, и они только закалили. Вы пример мужества для тех, кто делает только первые шаги в морской стихии. Теперь пришла пора отдохнуть, заняться семейными делами, собственным здоровьем. При этом вы всегда можете рассчитывать на нашу дальнейшую поддержку, – сказал он.

Многолетний труд – это не фигура речи, а общий биографический факт. Об этом рассказал Николай Попов, председатель профкома ПАО «Новошип», председатель Южной территориальной организации РПСМ:

– Готовясь к этой встрече, я смотрел документы и знаю: у многих из вас за плечами по 30-40 лет стажа. В том числе благодаря вам Новороссийское морское пароходство осталось на плаву, пройдя через все кризисы в стране и мире. Это вы годами передавали молодым морякам свои знания и опыт, служили примером выдержки, стой-

кости и бережного отношения и к компании, славным российским морским традициям. Желаю всем бодрости и доброго здоровья на долгие годы. И помните: опытный надежный моряк – профессионал всегда востребован на рынке труда. Так что если возникнет желание поработать еще, постараемся помочь с информацией о вакансиях.

## НАШЛИ СВОЮ СУДЬБУ

По традиции многие моряки пришли на торжество с женами. Это они обеспечивали надежный тыл, организовывали семейный быт и растили детей, пока мужья были в рейсе. Они по праву разделяют с ними сегодня эти короткие «минуты славы». Были и те, для кого Новороссийское морское пароходство оказалось общей судьбой. Так случилось, к примеру, в семье фиттера теплохода «Казань» Валерия Казеко. Его жена Елена Владимировна отработала в теплотехнической лаборатории 17 лет, а Валерий Павлович вообще отдал флоту без малого 40!

– Суда, на которых я начинал старшим котельным машинистом, теперь только на фотографиях увидишь, – говорит он, стоя у стендов музея «Новошипа». – «Пекин», «Крым», «Кузбасс» – на теплоходах этих серий я знал все особенности работы турбин.

Такие же снимки лежат и в семейном альбоме. Ведь у них с «Новошипом» общая история. Старого флота давно нет, зато на новом условия для моряков созданы такие, о которых прежде и не мечталось. Комфортабельные отдельные каюты, сауны, спортивные залы и отличное питание, автоматизировано если не все, то многое. Да и рейсы стали короче.

– Конечно, физический труд моряка теперь более легкий, – считает Валерий Павлович. – Но шторма, поломки и вахту при этом никто не отменял, даже если несешь ты ее на центральном посту управления, оборудованном кондиционером.

## «МОЙ ПАПА – В РЕЛЬСЕ»

Моряки с удовольствием поделились воспоминаниями о том, как начинался их долгий профессиональный путь.



Санкт-Петербург





## Новороссийск

– Я пришел в море в 1981 году после окончания Ленинградской мореходной школы на судно «Бердянск». В СКФ работал мотористом с 2002 года на теплоходе «Баренц Си», а потом донкерманом на арктическом танкере «Штурман Малыгин», с него и ушел на пенсию. Это новое судно, прекрасно оборудованное. Мы были очень благодарны профсоюзу за то, что он помог обустроить на нем тренажерный зал, – рассказывает Алексей Васильев. – РПСМ и лично мне оказал помощь, когда потребовалась операция. Очень важно чувствовать поддержку, иногда она крайне необходима, и я за нее признателен.

Александр Попов – потомственный моряк, его отец работал в свое время на паровых судах, а брат закончил Ленинградскую мореходную школу и 10 лет отдал морю, пока жена не сказала: «хватит».

– Я начал в 1974 году в Балтийском морском пароходстве и работал до последнего. Закончил Арктическое училище, потом «Макаровку». Ходил на финских «автоматах», после – «Стахановце» и «Ярмольнике», а затем на контейнеровозах «Капитан Гаврилов» и «Свердловск», – говорит Александр. – Помню, от профсоюза нам дали с супругой путевки Бухара-Самарканд-Ташкент, мы съездили с удовольствием. Да и когда просили материальную помощь, никогда не отказывали. Позже я устроился на танкер «Тимофей Гуженко» старшим электромехаником. Мне уже 67 и работать дальше не планирую. Буду с супругой, ведь мы всю жизнь вместе,

расписались, когда ей было 19 лет, она детей растила, воспитывала. Жизнь продолжается, и мы оптимисты.

Некоторые моряки долгие годы оставались верны не только компании, но и своему судну: например, Юрий Харитонов 15 лет отработал токарем на теплоходе «Нева» до списания.

– Я бы мог еще года 3-4 ходить в рейсы, но решил, хватит. За годы работы я детей-то особо не видел, все в морях был, а с внуками планирую быть почаще – у меня их пятеро, – говорит он. – Я благодарен СКФ за годы спокойной работы, а профсоюзу – за поддержку, которую он оказывал.

Его супруга, Татьяна, хоть и была погружена в домашние заботы, переносила отсутствие мужа нелегко:

– Дети, родители болели, за ними надо было ухаживать. На дурные мысли не было времени. У нас не было никогда другого образа жизни, я всегда ждала. Рейсы были по три месяца, иногда и по 9. По возможности летала к мужу. Когда у нас дочка была маленькая, она всегда говорила: «Мой папа – в рельсе». И когда он приезжал, у нее прямо слезы катились градом: «Папа приехал!»

### ВСЯ ЖИЗНЬ НА КАМБУЗЕ

Татьяна Шипулина, старший повар теплохода «NS Century», оказалась единственной женщиной, которую чествовали в эти дни наравне с мужчинами. Она скрашивала судовые будни экипажа и создавала праздничное настроение, даже если праздник приходился на дни, когда работы у всех полно.

– Я на камбузе с 1976 года, – говорит о себе она. – Море любить надо, тогда оно тебя тоже примет. Я всегда восхищалась им за непревзойденную силу стихии и красоту, за ревущие шторма и полную тишину после, за рыбку, которую мы иногда ловили где-нибудь на перестое. Мужчины мясо любят, но от ухи из свежей рыбки тоже никто не отказывался. Каждые выходные пекли булочки, а в праздники, в том числе и ко дню рождения судна – его мы на «NS Century» не пропускали, я всегда готовила свой фирменный торт «Наполеон».

Женщин надо ценить, считает фиттер СКФ Владислав Васильев, а не ущемлять их права, как это делает правительство, представив новый пенсионный законопроект:

– Им добавили целых восемь лет. Мужчинам – пять, как-нибудь переживут. Женщинам же надо и семьей заниматься, а как теперь на это время уделять, когда их хотят заставить работать аж до 63 лет? Это ужасно.

### НОВАЯ СТРАНИЦА ЖИЗНИ

Многие из моряков после выхода на пенсию собираются искать работу в морской отрасли, например, в порту. Хотя признаются честно – была бы возможность, продолжили ходить в рейсы.

– Дома сидеть мне не очень нравится, стихия зовет, ведь вода пахнет по-особому. Теперь я с удовольствием провожу суда из Азова до Соликамска и обратно, – рассказывает второй помощник капитана судна «Суворовский проспект» Гузал Хамитов. – Когда я был



молодым, мы не думали о деньгах – в первую очередь романтика была. К сожалению, сейчас этого нет, всех интересуют зарплаты. Ко мне приходили молодые моряки, сразу мечтающие о высоких должностях и больших окладах. Только вот необходимой для этого подготовки у них, к сожалению, не было. Рвения не хватает.

Владислав Васильев в море с 1979 года и прощаться с ним пока не собирается.

– Когда-то прапорщик в армии рассказал нам, солдатам, что такое флот, и мы подали заявления в Ленинградскую мореходную школу. И ведь из 27 человек поступил только я, – вспоминает Владислав. – Работал в Балтийском морском пароходстве до его развала, а с 2002 года – в «Юникоме». Сначала ходил на мелких контейнеровозах, потом на танкерах «Театральный бридж» и «Невский проспект», на нем и закончил фиттером. После ухода из СКФ устроился старшим мотористом на судно «Штурман Скуратов» в «Газпромнефть Шиппинг», и пока есть силы и здоровье, могу пройти медицинскую комиссию, буду трудиться.

Нашел работу на берегу и боцман теплохода «Василий Динков» Александр Тиханович: «Понимание того, что пора списываться окончательно

и бесповоротно, приходит к каждому моряку по-разному. Я вот шел с внуками гулять в Таврический сад, а там рядом больница Петра Великого. Решил: зайду, может, кто там требуется. Действительно, висит объявление: есть вакансия сантехника. А я с этим делом на ты, боцман все-таки. Потом сходил в рейс, вернулся. Снова зашел в больницу, объявление по-прежнему висит. Это как знак сверху: пора уходить. Думаю, в моем случае, когда за 60, в море уже тяжело, но есть желание не сидеть дома, такая возможность поработать – настоящая удача. Не буду распространяться, сколько там платят, но мне вполне на береговую жизнь хватает, если учесть, что пенсия порядка 15 тысяч».

А свою трудовую вахту Александр Александрович начинал матросом на «Сантьяго-де-Куба» в Балтийском морском пароходстве. Потом были лесовоз «Софья Перовская» и другие пароходы БМП.

– Хорошие, крепенькие тогда теплоходы были, хоть и не новенькие, но зато очень надежные, – вспоминает он. – Когда стало разваливаться пароходство, перешел на суда под иностранным флагом. В основном доводилось работать на танкерах. В общем, опыт, навыки у меня немалые. С 2006 года в СКФ. Если говорить о своих впечатлениях, то время, проведенное на судах «Совкомфлота», навсегда останется в моей памяти.

Практически вся моя трудовая деятельность связана непосредственно с судном «Василий Динков». Я на нем практически с самой приемки. Коллектив очень слаженный, очень многое зависит от капитана, имеющего опыт ледового плавания. У нас в этом плане – полный поряд-

док. Конечно, на Севере тяжело. Но работа есть работа.

Александр Тиханович из морской семьи. Правда, как говорится, получается что «последний из могикан». Его сын пошел в пожарные. Но каждый сам делает свой выбор, намекая, что внуки вполне могут пойти по его стопам.

Моряки не скрывали, что торжественные проводы на пенсию стали для них полной неожиданностью и вместе с тем большим событием. По их словам, действующая совместная программа РПСМ и СКФ – пример для подражания для других компаний. То, что так провожают на пенсию, – очень приятно и навсегда останется в памяти.

В завершение встречи заместитель директора «СКФ Менеджмент Сервисиз (Санкт-Петербург)» Дмитрий Кошечев поблагодарил всех за долгие годы добросовестной работы: «Своим отношением к делу вы доказали, что являетесь настоящими профессионалами. Вы успешно преодолели все трудности, которые являются неотъемлемой частью морской профессии. Желаю всем крепкого здоровья и пусть вам всегда сопутствует удача!»

«Не забывайте нас, а мы уж точно не забудем вас», – сказал ветеранам на прощанье Олег Степанов, директор департамента управления персоналом ПАО «Новошип».

Конечно, сложно привыкнуть к тому, что «ветераны» – это теперь и о них тоже. И все-таки новая страница в жизни уже открыта. Теперь есть возможность, в том числе и финансовая, заняться тем, что прежде откладывали до лучших времен. Кажется, они уже настали. 



Юрий Харитонов  
с женой



## РАСЧЕТ ПОСЛЕ СПИСАНИЯ – МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

Всем морякам прекрасно известно, что профсоюзы и МФТ в случаях задержки или невыплаты заработной платы настоятельно рекомендуют не покидать борт судна до полного расчёта. И это достаточно обоснованная рекомендация. Дело в том, что в подавляющем большинстве случаев задержки зарплаты после полного прекращения рабочих отношений, другими словами – после списания, моряк заработанных денег не увидит.

**К** сожалению, на сегодняшний день подобными случаями уже никого не удивишь. Невыплата заработной платы – обычный манёвр судовладельца, чтобы, так сказать, покрыть свои издержки и самому оставаться на плаву.

Понятно, что большинство судовладельцев так не делают, потому что берегут своё славное имя. Другие прибегают к подобным приёмам только в самых крайних случаях. Ну а третьи ставят подобную ситуацию на поток, совершенствуя с годами схему обмана, то есть экономию денег своего предприятия.

Про такие ситуации мы пишем регулярно и знаем, что моряки, нашедшие дорогу в профсоюз, давным-давно в курсе подобных вещей. Тем не менее довольно часто получаем звонки типа: «Я два месяца назад был в рейсе, мне деньги не заплатили...» или «Мне только что вручили билет на самолёт и дали полчаса на сборы, разумеется, без всякого расчёта ...»

Конечно, порт порту – рознь. Где-то моряку помогут, а где-то наглый работодатель может и полицией пригрозить. Мол, на самом деле он, работодатель – «белый и пушистый», только временно без денег, а парень на борту – экстремист, да и вообще малознакомый человек, которого нет в судовой роли.

Предлагаем на реальных примерах разобраться, каким же образом происходит, а точнее, может по счастливой случайности произойти расчёт после отъезда домой.

### ИТАК, СЛУЧАЙ ПЕРВЫЙ...

Этой весной в калининградский порт зашло судно «Patria», (флаг Либерии, IMO 9580053). Экипаж из Украины и Филиппин, судно коллективным договором МФТ не покрыто. Работодатель – печально известный «Blumenthal» (Мальта).

К слову, в этой компании очень лояльный подход к работникам, когда, например, босс, мистер Палетта заставляет моряков привозить с собой на борт десять тысяч долларов и отдавать





**« Пётр Дзензелюк, юридический отдел КРО РПСМ: «Про такие ситуации мы пишем регулярно и знаем, что моряки, нашедшие дорогу в профсоюз, давным-давно в курсе подобных вещей. Тем не менее довольно часто получаем звонки типа: «Я два месяца назад был в рейсе, мне деньги не заплатили...» или «Мне только что вручили билет на самолёт и дали полчаса на сборы, разумеется, без всякого расчёта ...»**

их капитану на нужды фирмы. Он так нам и сказал: «Это «кэш ту мастер», вы чего, не в курсе что ли?»

И потому интерес проинспектировать такое судно был просто неудержим. В ходе инспекции мы познакомились с капитаном, который убеждал, что на борту всё хорошо и с зарплатой, и с едой, и со всем остальным.

А через месяц этот же капитан стал бить во все колокола аж из самой Бразилии. Звонить нам и жаловаться, что с января он, старший механик и часть

филиппинцев денег не видят. Как так? Весной без денег всё было гуд, а теперь нет?

Но капитан попросил понять его и простить, так как весной он верил в «Blumenthal» и до конца надеялся, всё будет хорошо. Да и как тут не поверить: машина у трапа, билет выдали, смена уже на мостике. Предлагают тихо-мирно сдать дела и спокойно ждать зарплату дома...

Что же делать, мы поняли и простили капитана, тем более что он искренне осознал, как был не прав, и к чему это привело, да и пострадавших много. Кто же им ещё поможет?

За филиппинцев договорился их родной профсоюз. За стармеха нам тоже удалось договориться. А вот с капитаном возникли проблемы. После безуспешных попыток решить вопрос мирно, по переписке с господином Палеттой, мы передали дело международным адвокатам из Лондона.

Но в «Blumenthal» решили не сдаваться и для начала предоставили британским адвокатам поддельное соглашение «Об отказе от требований», якобы подписанное нашим капитаном. Затем материальные требования к капитану, что тот винт погнул и т. д. Закрутился «Blumenthal», да только напрасно. В скором времени «Patria» будет арестована в первом же удобном по юрисдикции порту захода, и нашему капитану выплатят всё до копейки.

### А ВОТ И ВТОРОЙ СЛУЧАЙ...

В профсоюз обратился бывший старший механик судна «Orestina» (флаг Гибралтара, IMO 9510589) с заявлением, что компания задолжала ему крупную сумму. Вот только с момента его приезда в родные края до момента обращения в профсоюз успела пройти пара месяцев.

Чего же ждал наш моряк? А ждал он чуда, но не дождался и пришёл в профсоюз. Мы заинтересовались его делом и выяснили следующее.

Некоторое время назад немецкий судовладелец резко ушёл в депрессию и задолжал всем, кому мог. Всего за полгода компания смогла обратить на себя внимание аж шести инспекторов ИТФ по всему миру. С недавнего времени судно стоит под арестом в Стамбуле, однако арест связан с требованиями кредиторов, а не работников.

Всем, кто в тот момент был на борту, помог местный инспектор ИТФ. Через местных адвокатов моряки быстро получили свою зарплату, разумеется, не бесплатно, за адвокатов пришлось платить.


Такой сценарий мог бы быть применим и к остальным работникам, в том числе и к нашему стармеху, если бы не одно «но»: все документы нужно было высылать через курьерскую почту в Турцию. При этом они должны быть соответствующим образом переведены, доверенность должна быть заверена апостилем. Это значит, моряку нужно было ехать в ближайшее консульство Турции и заверять там необходимые бумаги. Как вы понимаете, это отнюдь не бесплатные процедуры, плюс оплата адвокатов. И ещё не факт, что судья определит выплату зарплаты.

Но на счастье экс-членов экипажа «Orestina» борьба за их зарплату велась сразу с нескольких фронтов. Так как судно покрыто договором МФТ, имеется страховка, которая обязана покрывать убытки и в подобных ситуациях. И со страховым клубом этот вопрос практически решён. Поэтому, надеемся, в ближайшее время вопрос будет закрыт.

Выводы из этих случаев можно сделать разные. Кто-то и дальше будет думать, что всё обойдётся и надеяться на «авось». Кто-то решит, что в профсоюз можно обратиться в любую минуту и совершенно не обязательно заходить в РПСМ перед рейсом.

Да, положительный исход уже маячит на горизонте, но каких усилий и времени он потребовал. К сожалению, подобное развитие в вышеуказанных примерах – это настоящее чудо. Чаще всего, стоимость услуг и усилия, необходимые для взыскания, являются несоизмеримыми с суммой задолженности. Да и миллион других факторов может повлиять на негативный результат.

**Лучшим же способом предостеречь себя остаётся ряд простых действий:**

- ✓ быть членом РПСМ;
- ✓ перед рейсом зайти в профсоюз и навести справки о судне и судовладельце;
- ✓ в случае сомнительной ситуации обратиться в профсоюз за консультацией;
- ✓ следовать рекомендациям профсоюза;
- ✓ не уходить с судна без зарплаты. 



# НА ФЛОТЕ МЕЛОЧЕЙ НЕ БЫВАЕТ

Еще в школе у Сергея Ефремова, третьего помощника капитана танкера «Театральный бридж» Группы компаний «Совкомфлот», не осталось никаких сомнений в выборе профессии: только моряком. И, надо сказать, за 12 лет, отданных флоту, разочароваться не пришлось ни разу.

**Н**а практике во время учебы в Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова Сергей объехал полмира. Австралию, Кувейт и Мексику он открыл для себя, когда ему еще не стукнуло и двадцати, в статусе кадета компании «Columbia». Первые уроки по практической навигации ему давал тогда замечательный капитан Олег Александрович Котов – молодой кадет трудился под его командованием.

Не испугала его даже изнанка профессии, которая слегка приоткрылась уже на преддипломной практике, на этот раз в компании «Евронавик». Судно попало старенькое, снабжение с задержками, постоянные перебои с пресной водой и работа на коротком плече в режиме постоянного аврала. Бенин – Нигерия – Кот-д'Ивуар: Западная Африка как она есть, со всеми своими опасностями.

– Часто ходили в Порт Харкорт вверх по Бони Ривер, – вспоминает Ефремов. – Эта речка – настоящее «кладбище погибших кораблей», как в приключенческом кино. Запомнились остовы брошенных судов, торчащие из воды. Швартовались мы порой прямо к пальме, а сразу после наступления сумерек начинался комендантский час. Зато я получил хороший навык общения с портовыми властями в странах третьего мира. Поверьте, там нужны особые умения.

И в Африку, и в Австралию Сергею довелось вернуться много лет спустя. Но было это уже совсем по-другому.

Зимой 2017-го, работая в «Совкомфлоте» на теплоходе «Театральный бридж», он попал в Уолфиш-Бей, главный порт Намибии. Там судну предстояли плановые ремонтные работы, связанные с заменой деталей в дэйдвудном устройстве.

– Процедура эта сложная, проводится крайне редко, поэтому готовились

к ремонту долго и очень тщательно, – рассказывает Сергей Ефремов. – Танкер поставили к причалу судоремонтного завода, загрузив предварительно так, чтобы утопить нос, а корму и гребной винт наоборот поднять. Такое не каждый день увидишь! Дел хватало у всех. На палубе следили за швартовыми, в ЦПУ машинная команда во главе с нашим стармехом Максимом Чуприковым не спускала глаз с датчиков. Но настоящая магия в это время происходила на пульте управления грузовыми операциями. Балластные воды по команде старпома Сергея Сардаряна выкачивали из одних танков в носовой части судна и заполняли другие, в кормовой. В этих условиях просчитать крен и дифференциал – как решить опасную головоломку: ошибешься, и танкер может вообще переломиться. Да, это был бесценный опыт для всего экипажа, в том числе и для меня лично. После такой сложной многоходовки любая рядовая грузовая операция кажется заурядной.

И уж тем более приятно было всей команде, завершив свою часть работы и передав эстафету судоремонтникам, увидеть сам Уолфиш-Бей – лицо такой экзотической страны как Намибия:

– Это бывшая немецкая колония, по сравнению с остальной Африкой и даже ЮАР, здесь все чисто, ухоженно и как-то даже по-европейски. И особенно мы отметили безопасность, и, в первую очередь, отсутствие «темных» личностей, которые обычно сутками напролет трутся возле африканских портов.

В Австралию ему также довелось вернуться уже на судне «Театральный бридж». Крайний рейс Сергея как раз прошел между ней и Юго-Восточной Азией. Трафик в этом динамичном и быстро развивающемся регионе, как известно, просто зашкаливает.

Особенностям работы в регионе можно противопоставить тщательную подготовку офицеров. Капитан судна



Александр Дмитриевич Акулич сделал правилом на мостике регулярные штурманские занятия, даже если предстоит посещение знакомого порта. Осадки, мели, общение с властями, каким бортом швартоваться – все это на флоте не мелочи.

– У австралийцев пунктик по поводу экологии, – говорит Сергей. – Как-то раз портовые власти обнаружили у наших ребят на судне резные брелоки из Кении. Так они их несколько часов чуть не под микроскопом рассматривали, боялись, видимо, что мы каких-нибудь африканских жучков к ним на зеленый континент завезем.

А еще впервые в этом рейсе Сергею Ефимову пришлось работать без бумажных карт – только с электронными:

– Это, конечно, сильно облегчило работу штурмана в таком непростом регионе. Вспоминаю, как раньше бегал от ECDIS к радару, а потом к бумажным картам с линейкой и штурманским транспортиром в зубах. В условиях Южно-Китайского моря, кишущего вечными рыбаками, это была та еще нервозотряпка.

Профсоюзная морская газета



# «Я ЛЮБЛЮ СВОЮ ПРОФЕССИЮ!»

Несмотря на то, что количество женщин в торговом судоходстве по-прежнему не превышает 2% от общего числа моряков, а гендерные стереотипы мешают молодым девушкам строить карьеру на флоте, многие из них не сдаются, как, например, Мария Фарафонова, окончившая Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского (МГУ) в 2016 году по специальности «Судовождение». На последнем курсе Марии довелось войти в программу целевой подготовки кадров для ПАО «Совкомфлот». И преддипломную плавательную практику она проходила в экипаже танкера крупнейшей российской судоходной компании «Viktor Titov».

## ИЗ МАТРОСОВ – В «ПЛОТНИКИ»

**Т**о, что отзывы о девушке-практиканте были отличными, говорит тот факт, что капитан запросил Марию на работу в экипаж четвертым помощником капитана. В конце февраля молодой штурман Мария Фарафонова влилась в дружную семью моряков Совкомфлота. За время, пока была на берегу, Мария сдала экзамены за первый курс аспирантуры, где учится по специальности «Эксплуатация водного транспорта. Судовождение» (научный руководитель доктор технических наук, профессор В. Завьялов).

Надо отметить, что первые победы в профессии дались Марии и другим девочкам с судоводительского факультета совсем непросто. Как рассказывает она, на производственную практику на втором курсе пошла на старый рыбацкий рефрижератор. По словам Марии, капитан, скорее всего, согласился взять на практику девушку-курсанта от безысходности – рабочих рук на судне катастрофически не хватало. А дальше события на «рефке» развивались так: швартовый матрос, любитель выпить, чудом не упал с борта судна. Капитан его списал, а Марию Фарафонову зачислил в штат экипажа матросом второго класса. Работала отлично и руководитель повысил ее до «плотника» (старшего матроса).

Мария с юмором рассказывает о том, как по время выгрузки в Корею осадка судна уменьшалась, и изо всех «дыр» в борту хлынула вода... Как дошли на таком ржавом судне – сами моряки удивлялись!

## ЕСТЬ ИДЕЯ!

Но именно во время этой практики Мария обратила внимание, что во время швартовки третьего помощника капитана выставляли на бак, и он, совсем еще «зеленый» штурман, на глазок определял расстояние до причала и докладывал... Какая уж тут точность! А ведь именно человеческий фактор в мировом судоходстве – причина навалов

судов на причал. Вот тут-то и родилась у Марии идея использования при швартовке лазерных дальномеров.

Обратилась за консультацией к проректору по научной работе О. А. Букину. Он подсказал, какую литературу нужно почитать по теории устройства судна, по управлению судном. Но общее мнение преподавателей сводилось к одному: на сегодняшний день это флоту не нужно. Поддержал идею замдекана факультета А. Саранчин. Вместе собирали информацию по использованию лазерных дальномеров, а на пятом курсе он предложил подать заявку на патент. Подали, она рассматривалась два года...

Устройство девчат-судоводителей на преддипломную практику имеет свою историю. Началась она в Пусане, в 2014 году, когда там принимали новый газовоз «Псков». На торжественном мероприятии присутствовали курсанты МГУ им. адм. Г. И. Невельского с парусника «Надежда». На приеме у Марии Фарафоновой состоялась неформальная беседа с первым заместителем генерального директора ПАО «Совкомфлот» Е. Амбросовым. Она поделилась проблемами трудоустройства девушек на флот. А он вдруг предложил прийти на работу в компанию... Сразу решить вопрос не получилось.

Но в университет приехал Почетный президент и председатель Попечительского совета вуза, генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Оттович Франк. И в ходе встречи девушки-курсанты напрямую обратились к нему с просьбой помочь с практикой. Он поддержал. Уже в начале 2016 года была сформирована первая группа целевой подготовки для ПАО «Совкомфлот», в которую вошли курсанты судоводительского, судомеханического и электромеханического факультетов МГУ им. адм. Г. И. Невельского.

Дипломную работу Мария написала об использовании портативной лазерной дальномерной системы на борту судна. А на преддипломную практику вместе с А. Саранчиным собрали денег, купили лазер-дальномер и собрали экспериментальную модель.

В своей дипломной работе Мария также детально рассмотрела применение береговой системы лазерной швартовки судов (Berthing Aid System),

которая используется в портах, осуществляющих погрузку и перевалку опасных грузов – нефти, СПГ, сланцев, угля и др. Примером апробации таких систем в РФ является порт Новороссийск.

### ЭКСПЕРИМЕНТ УДАЛСЯ

Во время преддипломной практики на танкере «Viktor Titov» Мария провела экспериментальный анализ швартовочной операции судна к терминалу в японском порту Сакаи, оборудованном береговой системой лазерной швартовки. Действительно, оборудование причальных стенок стационарными лазерными дальномерами повышает уровень безопасности судов и портовых сооружений от повреждений в результате швартовочных операций. Но более опасна швартовка судов в море, постановка судна на бочки, буи, швартовка на необорудованный берег и т. п. В своей работе Мария делает вывод, что несмотря на значительный технический прогресс в судовождении, процесс швартовки судна остается слабо оснащенным технически и обеспечивается в основном мастерством, опытом и интуицией капитана. Вот она и предложила ввести в морской обиход портативную лазерную дальномерную систему на каждое судно (заявка на патент № 2015149447 принята к рассмотрению,

приоритет от 17.11.2015 г.). Это позволило бы более точно определять параметры сближения судна до объектов.

Этот вывод был подтвержден практически. Во время преддипломной практики на танкере «Viktor Titov» 12 мая 2016 года в южнокорейском порту Ёсу провели эксперимент с использованием вышеупомянутой установки по замеру изменения кратчайшего расстояния между судами, угла наклона лазерного луча, скорости сближения во время швартовочной операции к судну «Constitution Spirit». Так как экспериментальная модель не имеет сертифицированного одобрения для её использования на нефтеналивных танкерах, эксперимент проводился из закрытого помещения: застекленного крыла навигационного мостика, расположенного в кормовой части судна. Замер параметров сближения объектов при швартовке лазерным дальномерным устройством судовой системы лазерной швартовки судов не уступает подобным замерам параметров сближения объектов при швартовке береговой системой лазерной швартовки. Но судовая система превосходит береговую в том, что она может использоваться во всех необходимых ситуациях, когда присутствует риск повреждения судна при навале. 

По материалам [msun.ru](http://msun.ru)



Мария Фарафонова:  
«Я люблю свою профессию!»



# «МОРСКУЮ СОЦСЕТЬ» ПРИДУМАЛИ НАШИ ЛЮДИ НА КАРИБАХ

Можете ли вы себе представить жизнь без интернета и социальных сетей? Уже, наверное, нет. О том, как раньше ответы на вопросы по работе судна моряки находили «из воздуха» и о своей морской карьере рассказал Павел Репин, второй помощник капитана на нефтяном танкере «NS LION» (флаг Либерии, ИМО 9339313) ПАО «Новошип».

**П**авел в морях уже 13 лет. Свой первый в жизни «взрослый» рейс он запомнил хорошо. Еще бы, ведь тот контракт длился восемь месяцев: с августа 2005 до самой весны 2006 года! По нынешним временам – очень долго. Но Павел родом из флотской семьи и помнит годы, когда это было скорее нормой: в таком режиме, например, работал в «Новошипе» его отец.

– Мой отец – повар, много лет трудился на судах пароходства и с ножами на камбузе, кстати, управлялся не хуже Стивена Сигала из знаменитого фильма «В осаде», – с улыбкой рассказывает Павел. – Я и моряком стал благодаря ему. Вот только камбуз сменил все же на капитанский мостик.

На танкер «Хирург Вишневецкий» в 2005 году Павел пришел в должности четвертого помощника капитана. И там сразу же был «опознан» бывшими коллегами отца: оказывается, они когда-то работали с Репиным-старшим на одном «пароходе» и вспоминали о тех годах с теплотой. Конечно, это сразу сделало своей незнакомую прежде команду.

– Влиться в экипаж мне труда не составило. Гораздо сложнее оказалось перенести на практику академические знания, – вспоминает Павел.

Молодому офицеру повезло: он сразу получил тот набор «витаминов», который нужен начинающему штурману. Весь контракт теплоход ходил на Балтике в районе интенсивного судоходства. Пришлось стол-

кнуться с постоянными расхождениями и работой на коротком плече: не успели выйти из порта в Эстонии, а уже через час разгрузка где-то в Финляндии. Большая часть рейса выпала на зиму, так что южанину пришлось познакомиться и с условиями труда при экстремально низких температурах, когда столбик термометра опускался ниже 42 градусов по Цельсию. Ботнический залив порой замерзал так, что в некоторых портах «Хирург Вишневецкий» даже к причалу встать не мог.

– Моя вторая вахта начиналась в 16.00, а зимой в высоких широтах это сумерки, – говорит Павел. – Паршивое время для штурмана. Видимость уже плохая, а от фонарей толку еще мало, так как дневной свет не совсем рассеялся. Поэтому за эти восемь месяцев я получил лучшие в жизни уроки по практической навигации.

Благодаря длинному рейсу на «Хирурге Вишневецком» Павел Репин смог набрать необходимый плавательный ценз и уже в следующий рейс пошел третьим помощником на танкер «NS Concept». Штаты, страны Карибского бассейна, Мексиканский залив, переходы через Атлантику с неизменным возвращением в Новый Свет – вот обычные маршруты этого судна в те времена.

– На танкере мне повезло поработать со старшим помощником капитана Сергеем Мясниковым, – рассказывает Павел. – Я был еще неопытным третьим, у которого всегда очень много вопросов. Так вот Сергей не только знал все ответы на них. Он еще и просто очень дружелюбный человек: я ни разу не видел, чтобы он зашел на мостик в дурном расположении духа. Грузовая система судна, документооборот, связанный с грузовыми операциями, – я многому научился у него.

А еще в том регионе ответы порой можно было брать просто из... воздуха, точнее из эфира. В те годы на Карибах работало немало судов Новороссийского пароходства, на которых трудились однокашники Павла.

– Мы просто связывались по УКВ и советовались друг с другом, – вспоминает он.

– Если чего-то не знаешь, на другом конце Мексиканского залива обязательно найдется тот, кто с этой проблемой уже сталкивался. И пусть WhatsApp на тот момент еще не существовал, мы придумали собственную морскую социальную сеть – по радио.

Сейчас Павел работает вторым помощником капитана на танкере «NS LION». Навигационная проработка маршрута, обеспечение оборудования мостика, ведение многочисленных судовых документов – это лишь часть обязанностей навигационного помощника. К ним его готовил весь опыт предыдущих контрактов, когда младший офицер только присматривался к методам работы старших товарищей. Тот, кто руководит большим коллективом, отвечает и за психологический климат на борту. Тем более что этому в институтах как раз не учат. А вот на «NS LION» – учат. Здесь он наблюдал за тем, как стоит отношения в коллективе капитан Алексей Шунин.

– Он не только грамотный специалист, отлично разбирающийся в международном морском праве. Он также отличный психолог, – делится мнением Павел. – Алексей Ирнархович старается всегда быть в контакте со своим экипажем, интересуется потребностями и мнением людей.

Не менее важно в условиях замкнутого судового пространства и простое неформальное общение с коллегами. Когда у людей есть какие-то общие интересы, это сближает. Поэтому партия в домино или закинутые удочки где-нибудь на Карибах объединяют.

– На танкере я работал под началом старпома Алексея Кокорина, он тогда как раз тоже делал первые шаги в должности, – рассказывает Павел. – Оказалось, что в этот период жизни мы оба строили дома – и это стало отличной почвой для сближения. Обсуждая на досуге достоинства и недостатки ленточного фундамента, вскоре мы перешли на «ты», а впоследствии заметили, что работа от этого только выигрывает, да и время в рейсе начинает течь по-другому – быстрее.

Профсоюзная морская газета

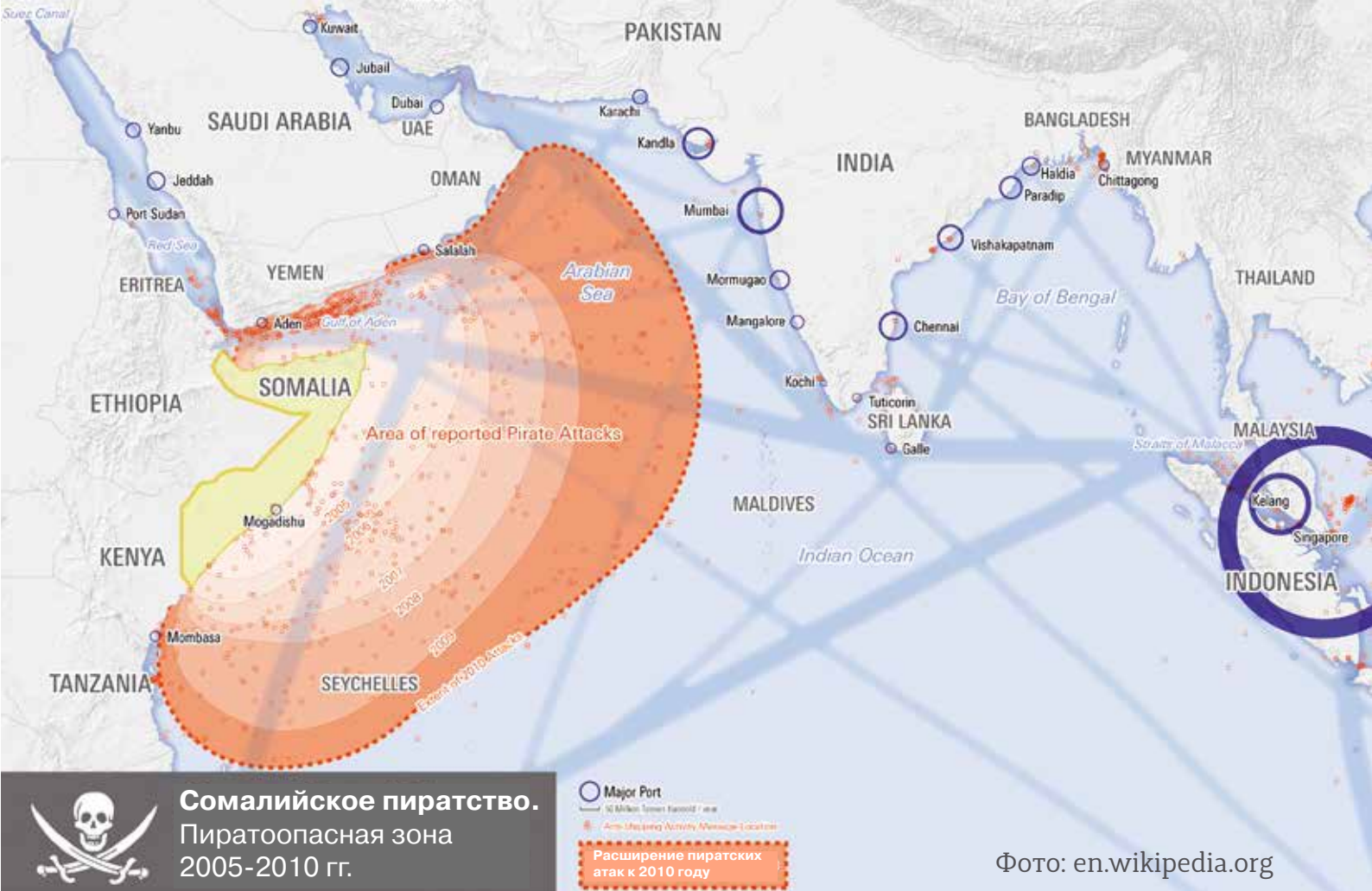


Фото: en.wikipedia.org

# КАК МЫ СОМАЛИ ПОМОГАЛИ

Размах пиратской деятельности таков, что ответ на эти вызовы вынуждены искать и судоходные компании, и правительства, и Международная морская организация (ИМО). А на линии огня в первую очередь оказываются моряки. Портал [morvesti.ru](http://morvesti.ru) опубликовал рассказ российского моряка Виктора. Он находился в плену 10 дней в начале 2000-х годов. Имя героя изменено, но за ним – реальный человек. Его историю записал капитан Александр Туваев.

## БЕЗЗУБЫЙ ЛОЦМАН

**И**нформацию о том, что пароход грузится гуманитарным грузом на Сомали, мы восприняли с тревогой. Уже все знали, что в прибрежной зоне пираты, и там небезопасно. Но достоверных сведений по ситуации не было ни из компании, ни из центра по сбору информации о пиратских нападениях в Куала-Лумпуре. Такие сводки экипажу доводились не всегда. В команде у нас были греки и филиппинцы, русский я один. По выходе

в море начали готовиться к предстоящей работе в зоне повышенного риска, хотя и не понимали, насколько это опасно. Это можно только на своей шкуре почувствовать. Те, кто на флоте длительное время, уже имели опыт встреч с грабителями в Нигерии, Индонезии, Бразилии, Малаккском проливе. Пираты, вооруженные пистолетами, мачете, большими ножами, поднимались на борт судна, грабили нас, выгружали судовое имущество и уезжали. При этом команда страдала редко. Наша подготовка заключалась в том, что при проходе опасной зоны

мы вывешивали за борт люстры, чтобы дополнительно осветить забортное пространство, вооружали пожарные шланги, чтобы поливать водой тех, кто попытается подняться на борт, налаживали патрулирование главной палубы и т. д. Сейчас, с моим опытом пребывания у них в «гостях», уже понятно – эти меры только для мелких воришек. Первый порт выгрузки был на юге Сомали. Лоцман, босой беззубый старик, приехал на обыкновенной весельной лодчонке. И долго нам доказывал, что он лоцман. Поверить было трудно. Завел наш пароход в бухту на якорную

стоянку, оказалось, что он говорит на русском. На вопрос «Какая обстановка в стране?» ответил коротко: «Все воюют со всеми». Прибыла вооруженная охрана с пулеметами, автоматами и РПГ, но такая же босая. Началась выгрузка судовыми кранами на обычные лодки. О технике безопасности речи нет: кому-то из лодочников гаком голову задело, кому-то руку ушибло. Утопили несколько лодок – шум, крики, полная неразбериха. Когда охране это надоедало, они начинали стрелять по верх голов лодочников, и тишина наступала на час. Экипаж давал пострадавшим бинты.

В трюмах грузчики рвали мешки с сахаром и ели его, не запивая водой. Несколько раз останавливали работу кранов из-за непонятных действий крановщиков. Оказалось, от голода у них кружится голова, приходилось давать им поесть, а потом допускать к управлению краном.

### ЗАХВАТ. «УРОКИ ВЕЖЛИВОСТИ»

Вторую часть груза повезли на север Сомали. Охрану с борта сняли: выяснилось, что южная часть Сомали воюет с северной. Но «гуманитарка» была не для какой-то из сторон, а для всей страны. Зашли в порт, встали к причалу сами. Представители грузополучателя и вооруженная охрана открыли трюмы и обнаружили... беглецов-южан. Охранники стали их избивать. Мы пытались было заступиться, но пара выстрелов в воздух и направленный ствол автомата сразу отбили желание проявлять гуманизм.

Выгрузка проходила медленно, но спокойно. Если не считать того, что на обед и ужин на судно приходили портовые власти, грузополучатели и еще неизвестно кто. Кормили всех: кто знает, что у них на уме? А на прощание власти дали рекомендации: «А теперь, братцы, как можно скорее уносите ноги!». С максимальной скоростью прямым курсом в режиме «самый полный вперед» уносим ноги. Но не тут-то было. Нас догоняет большая лодка с 10 вооруженными людьми. Мы видим abordажные лестницы и веревки с крючками, нам приказывают остановиться. Капитан начинает маневрировать, дру-

гие хватают пожарные шланги, но это до первых пуль над головами. Когда сомалийцы начали целиться в надстройку и мостик из ручного противотанкового гранатомета (РПГ), машина была остановлена, а трап спущен. На борт поднялись хмурые люди с оружием, покрытым ржавчиной. Приехали!

### В ПЛЕНУ. НАВЕДЕНИЕ ПОРЯДКА

Пираты быстро заняли позиции на баке, корме и главной палубе с обоих бортов. Все роли у них были распределены, службу несли исправно, не спали и постов не бросали. Трое поднялись на мостик и приказали ложиться на обратный курс к берегу. Капитана избили прикладами автоматов, забрали судовую кассу, документы судна и экипажа, под угрозой расстрела увезли в своей лодке на берег. Нам приказали ошвартоваться, выйти на связь с компанией, доложить ситуацию.

На следующий день ко мне подошел пират и заговорил на русском. Оказалось, это бывший офицер сомалийской армии, учившийся когда-то в Советском Союзе. Что же, это шанс избежать хотя бы недопонимания, ведь на английском все пираты разговаривали очень плохо. Стало понятно, что они хотят какие-то портовые сборы и денег с компании за нелегальную торговлю в Сомали и недостачу груза. Судно, оказывается, не захвачено, а арестовано, а они охраняют нас от других «плохих» пиратов.

«Защитники» жевали свою травку, пили много воды, ели в основном рис. С каждым днем их взгляды становились все мутнее. Однажды на палубе возникла возня: пираты били матроса-филиппинца. Оказалось, что он пнул их мешок с травой и что-то сказал. Теперь уже экипажу захотелось «разобраться» с матросом: провоцировать-то зачем. Видимо, стало сказываться напряжение. Кое-как разобрались.

### ОСВОБОЖДЕНИЕ И УРОКИ ПЛЕНА

При любой возможности мы обсуждаем насущную тему выкупа и освобождения. Дни проходят в томительном напряжении. На десятый день к борту

подошла уже знакомая лодка, в ней только рулевой и наш капитан. Мы почувствовали: все закончилось. Вскоре пираты сели в лодку и отчалили. Капитан сказал, что компания перевела на их счета 80 тысяч долларов (дело было в 2000 году). Никто из нас не пострадал, судно тоже в порядке.

Конечно, после этого рейса я немало думал и сделал некоторые выводы о том, что было правильно, а чего делать нельзя.

Мы сами спустили трап, поняв, что захват неизбежен. Это правильное решение. Не надо провоцировать агрессию. Мы старались держаться вместе. Если пираты шли в каюту капитана, часть экипажа тоже шла туда, несмотря на запреты. Они шумели, размахивали оружием, но допускали наше присутствие. Это тоже правильно.

Большой ошибкой считаю высокомерие некоторых членов нашего экипажа. Они считали себя «выше» этих голодных, оборванных, «обжеванных» какой-то травой людей, забывая, что пираты тоже опасаются за свою жизнь и готовы к действию, а на любое высказывание в свой адрес они хватаются за оружие. Спокойное общение позволяет сгладить многие острые моменты.

В первые часы после захвата агрессию пиратов вызывали элементарные вопросы: кто вы? Кто у вас старший? Куда поведете судно? Можно ли пользоваться связью с берегом? Нельзя разговаривать между собой – они не понимают и боятся сговора. Нельзя быстро двигаться, покидать место сбора экипажа, находиться за спиной у пирата. Ваши руки должны быть пусты и всегда на виду.

В последнее время количество нападений заметно снизилось, а отрасль разработала рекомендации, позволяющие снизить опасности. Но все это до сих пор не гарантирует от захвата судна пиратами. Вооруженная охрана из трех человек не справится с большим количеством нападающих, а жертвы с их стороны неизбежно вызовут печальные последствия. Сегодня ставки выросли, переговоры стали более длительными, а пираты – более агрессивными. И если кто-то думает, что это ерунда, тот глубоко ошибается.

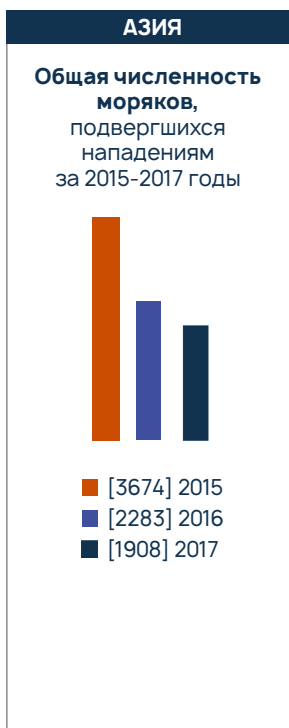
Профсоюзная морская газета



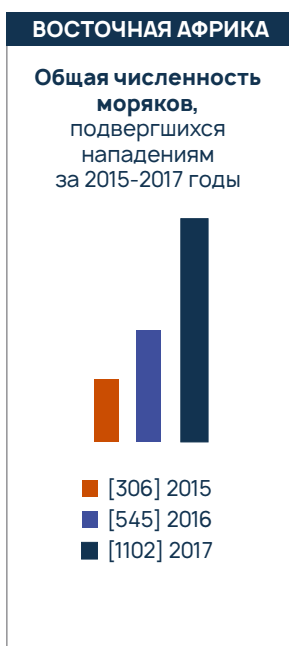
## ЖЕРТВЫ ПИРАТСТВА ЗА 2017 ГОД

### Азия

В 2017 году 1908 моряков пережили нападения пиратов в Азии, что значительно выше показателей 2016 года. Чаще всего члены экипажей становились жертвами ограблений и похищений. Кроме того, в регионе зафиксирована подозрительная активность и многочисленные попытки высадки злоумышленников на суда, которые так и не увенчались успехом.



### Восточная Африка



## ЖЕРТВЫ ПИРАТСТВА ЗА 2017 ГОД

### Западная Африка

По сравнению с 2016 годом, в этом регионе количество нападений уменьшилось: по общим подсчетам нападения пиратов и грабителей пережили 1726 моряков, что почти на 200 человек меньше предыдущего года.



### Латинская Америка и Карибский регион

В 2017 году количество моряков, переживших нападения на суда в этих регионах, возросло на 300 человек. Кроме того, увеличилось число зафиксированных неудавшихся попыток высадиться на борт теплоходов и грабежей судового и личного имущества.





## «ПОДДЕРЖКА ПРОФСОЮЗА ДЛЯ НАС ОЧЕНЬ ВАЖНА»

Курсанты Беломорско-Онежского филиала (БОФ) ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова заняли 5-ое место в большой гонке традиционных и современных лодок, проведенной в рамках двадцатого юбилейного Международного фестиваля традиционного судостроения и судоходства «Кижская регата». Их участие стало возможным благодаря поддержке Российского профсоюза моряков, который с 2016 года содействует программе Российского молодёжного центра традиционного судостроения и судоходства, являющегося организатором мероприятия.

**В** этом году в главной гонке «Кижской регаты» приняли участие 280 человек на 65 лодках, включая команды из девяти районов Карелии, Санкт-Петербурга, Москвы и Калининграда. Помимо соревнований будущие моряки участвовали в различных мастер-классах, общаясь к традициям судостроения, и получили навыки парусно-вёсельной практики.

— Наши курсанты посещают фестиваль уже третий год подряд, и поддержка профсоюза в этом вопросе для нас очень важна, — говорит методист по связям с общественностью БОФ Ольга Коцуба. — Благодаря РПСМ молодое поколение специалистов не только изучает историко-культурное наследие нашей страны, но и постигает азы будущей профессии.


Как отмечает председатель Карельской территориальной организации РПСМ Михаил Давиденков, воспитание и развитие личности будущих моряков всегда было одним из главных направлений деятельности РПСМ:

— Мы делаем всё возможное, чтобы курсанты обучались, не только сидя за своими партами или планшетами, но и видели большой, интересный мир вокруг себя, стремились его познать.

**СПРАВКА:** «Кижская регата» стала первым в Российской Федерации событийным мероприятием по продвижению внутреннего и въездного водного туризма на основе возрождения традиционной крестьянской культуры судостроения и судоходства на Русском Севере.



Курсанты Беломорско-Онежского филиала (БОФ) ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова

Первый фестиваль прошел в 1999 году по инициативе Музея-заповедника «Кижь» и местного сообщества. За годы своего существования вырос до уровня федерального и международного «модельного» мероприятия, которое дало импульс развитию аналогичных фестивалей и праздников на воде по всей стране. Сегодня фестиваль включен в национальный календарь событий России и ежегодно представлен на крупнейших международных туристических выставках в России и за рубежом. 



# СОЛОНИНА С ВОДКОЙ: КАК ПИТАЛИСЬ МОРЯКИ ПАРУСНОГО ФЛОТА?

Сложно представить работу тяжелее, чем служба моряком на судне XV-XVIII века. Помимо прочих испытаний, которые были неотъемлемой частью любой длительной морской экспедиции, таких как отсутствие минимальных удобств, суровые шторма, разбой и пиратские нападения, экипажам приходилось мириться с весьма специфической пищей, которой кормили на борту.

## ВРЕМЕНА КОЛУМБА

**Н**а сегодняшний день о дневном рационе моряков парусного флота XV века сохранились только общие сведения. Как правило, его основу составляли сухари, весили они немного и могли долго храниться. Моряки обмакивали их в воду или

масло и ели со свиной и какими-нибудь овощами, к примеру – фасолью. По мнению историков, ежедневно член экипажа потреблял порядка 3900 калорий. Из них 70% приходилось на углеводы, 15% на жиры и 15% на белки. Не экономили и на вине: оно идеально подходило для плаваний, поскольку могло долго храниться. Например, в дневной рацион моряка, занятого

греблей на веслах, входило 700 г сухарей, пол-литра вина и 50 г фасоли. А вот пассажирам в те времена приходилось самим заботиться о своем пропитании в пути. Обычно в их корзинках для провизии было соленое или сушеное мясо, либо соленый угорь.

У историков не сложилось единого мнения и относительно того, как именно готовили пищу на судах в XV веке.



Однако все они уверены, что у каждого кока была небольшая переносная угольная печка. На ней готовили в ясную погоду или штиль, а также когда корабль стоял на рейде. Если погода портилась или море было беспокойным, то экипажу выдавали сухой паек. Определенные признаки подтверждают эту гипотезу, согласно которой в открытом море действительно готовили еду, если позволяли погодные условия. На это, в частности, указывает тот факт, что моряки занимались ловлей свежей рыбы с целью немного разнообразить меню и сэкономить запасы провизии. А так как ее вряд ли ели сырой, то на кораблях наверняка располагались печи.

Еще одним видом пропитания в плавании была вяленая и солено-сушеная рыба. Вяленая рыба очень удобна для транспортировки, она, как и сухари, долго хранится и мало весит. Потрошенная и высушенная треска прекрасно хранилась в кладовой в течение долгого времени и не теряла своих питательных свойств.

## ЧИН ПО ЧИНУ

Во все времена сложнейшей проблемой было обеспечить корабли пресной водой. Хранилась она в бочках по 25, 35 и 60 ведер. Они устанавливались в трюме поверх балласта. Через 10-15 дней вода портилась и начинала издавать дурной запах. Все попытки найти способ сохранить ее свежесть оставались безрезультатными. Воду приходилось расходовать очень экономно: матросам для питья выдавали ее только в присутствии офицера. Для личной гигиены пользовались забортной водой.

Ассортимент продуктов, употреблявшихся на кораблях парусного флота, был точно регламентирован морским уставом. Нормы пищевого довольствия по калорийности были по нынешним понятиям вполне удовлетворительными (в среднем около 3500 калорий). Однако питание отличалось крайним однообразием. Возмещающая основные затраты организма белками, жирами и углеводами, пища моряков того времени была бедна витаминами. Проблема хранения продуктов была не менее сложной, нежели хранение пресной воды. Небольшой запас «живой» провизии (свиньи,

бараны, куры) предназначался только для офицеров и больных. В остальном это были соленое мясо, различные сухари, овсяная крупа, кислая капуста. В плавании каждый член экипажа получал чарку вина или водки.

На русском флоте моряки снабжались продовольствием с учетом чина и должности, причем продукты выдавались на неделю и каждый мог со своей «пайкой» делать что угодно. Лишь в екатеринские времена эту самодеятельность отменили и ввели единое время приема пищи.

По некоторым данным на каждого матроса конца екатеринской эпохи полагалось в месяц: 5,5 кг говядины (в виде солонины или свежим), 18 кг сухарей, 4 кг гороха, 2,5 кг гречки, 4 кг овса, 2,5 кг масла, более 0,5 кг соли, полкружки уксуса и 28 чарок водки.

Долгое время личный состав кораблей питался поартельно. В состав артели входило несколько бачков, на которые приходилось 7-10 человек. Матрос, накрывавший на стол в порядке очереди, звался бачковым.

Моряки получали провизию на неделю и хранили ее в рундуках. Приготовление пищи производилось для каждой артели отдельно. Офицеры также заботились о своем питании самостоятельно. Впоследствии, для того чтобы избежать загрязнения, неизбежного при артельном питании, продукты перестали выдавать на руки, и пищу готовили в одном общем котле. Для офицеров были организованы кают-компании.

## ПОД БРИТАНСКИМ ФЛАГОМ

Пищевой рацион на судах торгового флота формировался и выверялся в течение многих веков. Впоследствии огромное влияние на этот процесс оказали традиции флота Великобритании, которая долгое время носила титул «владычицы морей». На судах туманного Альбиона существовала система, благодаря которой Королевский флот обеспечивал пайками более 100 000 человек при условии, что современных упаковок, холодильников и способов консервации тогда попросту не существовало. Но несмотря на эти неудоб-

ства, руководство флота с успехом обеспечивало моряков весьма разнообразным рационом.

В качестве примера можно взять судно «Arethusa», которое в 1800 году вышло из Портсмута с 280 членами экипажа на борту. Корабль состоял на полном обеспечении Адмиралтейства, и моряки ели блюда, приготовленные по специальной кулинарной книге. Для удобства все члены экипажа на этом судне были разбиты на «столовые» (группы, которые ели вместе), в которых существовала своеобразная «вахта»: старший по столовой помогал коку готовить и менялся каждую неделю. В свою очередь должность кока официально появилась в начале XIX столетия. Обычно им становился самый старый моряк, который имел огромный опыт за плечами, но уже не мог в силу возраста подниматься на мачты. Иногда должность вверялась матросу, который не мог выполнять свои обязанности из-за полученных во время службы травм и увечий.

Утро на борту начиналось с нагревания печей. В 8 часов утра моряков ждал простой, незамысловатый, но сытный



Кок. Английский флот

завтрак: миска овсянки с каким-либо наполнением. Традиционная каша, как правило, замачивалась заранее. Нередко ее подслащали патокой, сахаром или медом, в зависимости от того, что было в наличии. Трапеза длилась ровно 45 минут, по истечении которых моряки приступали к своим обязанностям.

Сразу после завтрака начинались приготовления к следующему приему пищи. На обед, как правило, подавали мясо, и стоит отметить, что в те времена его хранение было настоящей проблемой. Как уже упоминалось, единственным способом хранить продукты месяцами было соление в дубовых бочках, которые имели свойство «вытягивать» излишки соли. Но что и говорить, назвать такой продукт съедобным можно было с очень большой натяжкой. Согласно сохранившимся документам, каждому моряку полагался один фунт свинины в воскресенье и в четверг. Для членов экипажа это было почти праздником, поэтому судовой кок был обязан приготовить свинину как следует.

Кок несколько часов отмачивал мясо в пресной воде, которая постоянно менялась. В результате продукт становился более-менее съедобным, хотя и очень соленым. Затем мясо варили или жарилось. Многие предпочитали тушить мясо с картофелем и луком. Обычно команда любила это блюдо и с нетерпением ждала его. Блюдо подавалось со специальными бисквитами, по сути ставшими прообразом современных галет. Диски из твердого теста, весом в четверть фунта запекались 2-3 раза, до тех пор, пока не становились совершенно сухим. Моряки ломали их на мелкие части и сыпали на рагу и мясо, чтобы твердые бисквиты впитали сок из блюда. Помимо них

на судне подавалось печенье. Впрочем, оно тоже было твердым, требующим дополнительного вымачивания. Самым лучшим считалось печенье, привезенное из Лондона. В целом обед длился полтора часа.


К трапезе нередко подавался алкоголь, ведь в те времена пиво или эль являлись одним из способов получить необходимые калории. На судне «Arethusa» морякам подавалось пиво. Матросу, например, разрешалось выпивать галлон в сутки (порядка 4-х литров).

На ужин каждый день подавался пудинг, сделанный из муки, сала/масла и изюма. Моряки могли добавить в него фрукты, купленные в порту, или мясо, оставшееся от пайка. Кок лепил пудинги в форме шариков, а затем помещал их в льняные мешочки для варки. В тесто добавлялся сахар, патока или мед. Так оно получалось мягким и сладким. Как и завтрак, ужин длился 45 минут.

В целом моряки королевского флота употребляли порядка 5000 калорий в день, что почти в два раза выше средней современной суточной нормы взрослого мужчины. Но и нагрузка у этих людей была гораздо выше: каждый день они выполняли тяжелейшую физическую работу. Моряки на флоте работали по 12 часов в сутки, в том числе и в ночные смены. В течение рабочего дня матрос много раз поднимался на мачты, чтобы отрегулировать паруса, пользуясь при этом очень тяжелым и неудобным снаряжением. Кроме того, немалая часть калорий уходила на то, чтобы согреться. Ведь зачастую погодные условия были очень непростыми, а одежда – недостаточно теплой. Описанная диета продержалась в Великобритании почти все XIX столетие, до тех пор, пока новое паровое оснащение флота не позволило сделать рацион моряков более разнообразным.

## ВСЕ ЗАВИСИТ ОТ КОКА?

Современные технологии хранения сильно облегчили участь моряков – теперь мясо замораживают, а не солят в бочках, молочные продукты могут храниться неделями, а с помощью артелки, если таковая на борту есть, в любое время дня и ночи член экипажа может самостоятельно докупить желаемые продукты.

– Сегодня на судах под российским флагом придерживаются рациона, принятого постановлением Правительства РФ в 2001 году. Он весьма разнообразен и содержит необходимое количество калорий. Но многое зависит и от кока – если он готовить вкусно не умеет, то даже самые хорошие продукты моряков не спасут. Совершенно другое дело – суда под удобным флагом. Если на них действует коллективный договор ИТФ, то закупки происходят в соответствии с его требованиями. А там написано, что питание должно быть организовано в «достаточном количестве». Хоть объемы и не уточняются, моряки, в случае если их что-то не устраивает, всегда могут обратиться в профсоюз. А вот если коллективного договора нет, экипаж полностью зависит от воли судовладельца, – отмечает председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня. – Чаще всего компании организуют питание моряков на 5-10 долларов в день. При таком раскладе, например, в заграничных рейсах многое будет зависеть от района плавания – где-то продукты дешевле и разнообразия на столе будет больше, где-то – как в Японии – намного дороже и на разносолы рассчитывать не придется. 







# АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов  
работников морского транспорта  
[WWW.FPRMT.RU](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto:pav7222@yandex.ru)

### ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

### АРКТИЧЕСКАЯ территориальная организация

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

### 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](mailto: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](mailto: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](mailto:ugmor@nvrsk.ru)



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

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

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

### **БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация**

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

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

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

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

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

**СЕВЕРНАЯ**  
региональная организация  
**Председатель Совета**  
КРАШОШТАН Александр  
Анатольевич  
Архангельск, пр. Ломоносова,  
д. 58, корп. 1, стр. 1  
Тел./факс: (8182) 63-72-60  
E-mail: srorspsm@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 плавсостава РПСМ  
**Председатель профкома**  
КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич  
Москва, Большой  
Коптевский проезд,  
д. 6, 4-й этаж  
Тел.: (495) 229-91-19  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: moscow@sur.ru  
Почтовый адрес: 125315,  
г. Москва, а/я 61

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО  
РПСМ**  
в г. Нижний Новгород  
**Представитель**  
ГОРИН Сергей  
Вениаминович  
Тел./факс: +7 831 422 02 60,  
моб.: +7 920 257 94 24

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

**КРАСНОДАРСКОЕ**  
региональное общественное  
учреждение «Центр информации  
и аналитики РПСМ»  
**Директор**  
ЕРЕМЕЕВ Андрей  
Михайлович  
Новороссийск, наб.  
им. адм. Серебрякова, д. 15  
(Международный центр  
моряков)  
Тел./факс: (8617) 61-33-55  
E-mail: cia@sur.ru  
Почтовый адрес:  
353922, г. Новороссийск,  
а/я 439





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ  
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО  
ТРАНСПОРТА

**В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ  
КОМАНДЕ!**



**FPRMT.RU**



# ИНФОРМИРОВАТЬ И ЗАЩИЩАТЬ

WWW.SUR.RU

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

МОРЕК ВНЕ ПРОФСОЮЗА - НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЕК

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

**В Находке проверили условия труда филиппинских и турецких моряков**

27.11.2017

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

**НОВОСТИ**

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

ИВАНОВ ИВАН  
0000 0002 4567 8910  
ЭЛЕКТРОННЫЕ ПРОФСОЮЗНЫЕ БИЛЕТЫ

**VIII съезд РПСМ**

**ПРЯМАЯ ЛИНИЯ**  
Задай свой вопрос!

**ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РПСМ**

