

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

№ 5 (122) 2018

РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ
МОЖНО ТОЛЬКО СООБЩА

МОРСКИЕ КАПИТАНЫ.
ОСОБЕННОСТИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

«БЛАГОДАРЯ КАПИТАНУ ОГАНОВУ
НАС ЗНАЛ ВЕСЬ МИР!»

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



WWW.SUR.RU



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Керчь

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
 Главный редактор
 Ирина Устюменко

Информация:
 Ирина Устюменко
 Дария Попкова
 Наталья Куликова

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

Дизайн, верстка
 Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 17.10.2018

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.

ФПРМТ

10 – 11 Решить проблемы можно только сообща

BLACK LIST

19 – 20 Вниманию моряков: проблемные суда и компании

КАПИТАНЫ

21 – 27 Морские капитаны. Особенности нашего времени

28 – 30 «В каждом рейсе ты должен доказывать свое мастерство»

СТР. 12



Ответы на часто задаваемые вопросы о поправках к КТМС

СТР. 32 – 36



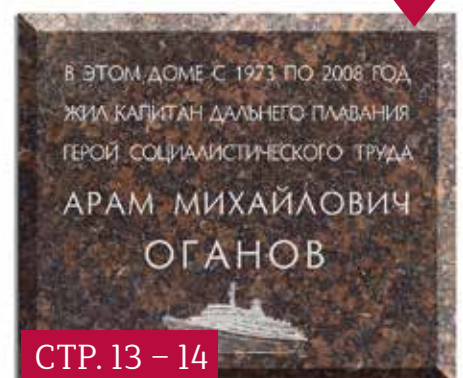
«Приключения четырех российских матрозов к острову Шпицбергену бурей принесенных, где они шесть лет и три месяца прожили»

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

31 Первый заграничный

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

«Благодаря капитану Оганову нас знал весь мир!»



СТР. 13 – 14



СОХРАНИТЬ ПРАВО НА ДОСРОЧНУЮ ПЕНСИЮ

3 октября был подписан закон об увеличении возраста выхода на пенсию. Поэтапное повышение, согласно документу, начнется с 1 января 2019 года – до 65 лет для мужчин и 60 лет для женщин. Льготники, в число которых входят моряки торгового флота, оказались пока в числе тех, кого законопроект не затронул. Однако нет никаких гарантий, что для этих граждан система не поменяется на следующем этапе «реформ».

Так, у моряков, работающих на российских судах, существует возможность досрочно выйти на пенсию. Согласно ФЗ «О страховых пенсиях» это право имеют «мужчины по достижении возраста 55 лет и женщины по достижении возраста 50 лет, если они проработали соответственно не менее 12 лет 6 месяцев и 10 лет в плавсоставе на судах морского, речного флота и флота рыбной промышленности (за исключением портовых

судов, постоянно работающих в акватории порта, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения) и имеют страховой стаж соответственно не менее 25 лет и 20 лет, а также при наличии величины индивидуального пенсионного коэффициента в размере не менее 30». Досрочное пенсионное обеспечение пока могут получить и члены машинной команды портовых, служебно-вспомогательных и вспомогательных и разъездных су-

дов, которые также имеют стаж работы в плавсоставе судов 12 лет и 6 месяцев (для мужчин) и 10 лет (для женщин) и общий страховой стаж соответственно 25 и 20 лет. Не удивительно, что многих сейчас волнует, не станут ли льготные работники следующими в списке тех, кто «попадет под раздачу». Однако помимо реформаторской деятельности Правительства и Госдумы РФ существуют и другие факторы, из-за которых можно лишиться права на досрочную пенсию.

В ЗОНЕ РИСКА

Например, многие российские моряки на сегодняшний день предпочитают работать под иностранным флагом. Вместе с тем далеко не каждый из морских специалистов задумывается о том, какая пенсия ждет его в будущем. Предположим, моряк трудился на флоте всю свою жизнь и уверен в том, что у него уже накопился необходимый стаж. Только вот работал он то на российского судовладельца, то на иностранного. И если местный работодатель платил все необходимые взносы, включая те, что отчисляются за вредные условия труда, то иностранная компания этим вопросом не занималась. Казалось бы, решить вопрос можно, добровольно вступив в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию. Однако такой вариант, как объясняет заведующая отделом социально-трудовых отношений Российского профсоюза моряков (РПСМ) Наталья Бологова, поможет члену экипажа сохранить лишь свою страховую пенсию:

– Как ни крути, а в льготный стаж периоды работы под иностранным флагом не войдут. Ведь по факту моряк, вступая в добровольные правоотношения с Пенсионным фондом, гасит только страховую часть пенсии. При этом если член экипажа не будет делать даже этого, рассчитывать он сможет только на социальную пенсию, которая по новому законодательству наступит только в 70 лет.

Чтобы избежать такого исхода, всем морякам, работающим на судах под иностранными флагами и желающим получить хотя бы страховую пенсию, необходимо добровольно вступить в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, в противном случае о выплатах можно будет забыть. Для этого им нужно обратиться в территориальный орган Пенсионного фонда РФ по месту жительства, представив паспорт или другой документ, удостоверяющий личность страхователя, подтверждающий его регистрацию по месту жительства на территории РФ; страховое свидетельство обязательного пенсионного страхования и документы, подтверждающие факт

работы за пределами РФ или факт приглашения, дающего право на осуществление частной предпринимательской или иной деятельности за пределами территории РФ.

Однако с мечтами о досрочном выходе на пенсию морякам, работающим под иностранными флагами, распрощаться придется в любом случае.

Порой даже членам экипажа, работающим под российским флагом, бывает сложно доказать свое право на досрочную пенсию несмотря на наличие всех необходимых документов. Так, в Дальневосточную региональную организацию (ДВРО) РПСМ в прошлом году обратился за помощью матрос Алексей Черепанов – моряк отчаялся биться с местным отделением Пенсионного фонда. Между тем его стаж, закрепленный в трудовой книжке, без сомнения позволял претендовать на досрочную пенсию – 28 лет он работал на морозильных траулерах. В итоге при помощи профсоюза Алексей подал заявление в Находкинский городской суд и после долгих разбирательств закон все же встал на его сторону.

Схожие риски возникают и при «серой» или «черной» занятости – недобросовестный работодатель, скрывающийся от уплаты налогов, не будет делать соответствующие взносы в Пенсионный фонд, а значит, и стаж работы в такой компании при расчетах учитываться не будет. Да и запись в трудовую книжку ему навряд ли внесут.

– В таком случае моряки будут выходить на пенсию в 65, а то и в 70 лет, как сейчас планирует правительство. Всё-таки 10-15 лет – большая цена за нехватку, например, пары месяцев до полноценного льготного стажа, – отмечает первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

НА ЧЬЕЙ СТОРОНЕ СОУТ?

Еще одной лазейкой для работодателей и государства стала Специальная оценка условий труда (СОУТ): существует возможность провести ее таким образом, что по некоторым должностям плавсостава вредность окажется ниже отметки 3.1. А это в свою очередь



Многие российские моряки сегодня предпочитают работать под иностранным флагом. Вместе с тем далеко не каждый из них задумывается о том, какая пенсия ждет его в будущем.

приведет к тому, что членам экипажа не будет идти «вредный» страховой стаж, и они не смогут выйти на пенсию по льготе в 55 лет.

– Уже сегодня для многих специальностей и профессий класс вредности понижен до допустимого, и теперь эти работники по новому закону пойдут на пенсию в 65 лет! – говорит заместитель председателя РПСМ Игорь Павлов.

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

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

По закону при проведении СОУТ должна быть создана комиссия, куда обязательно входят представители первичной профсоюзной организации. Однако работодатель зачастую создает свой профсоюз. Причем эта организация никуда не входит и действует только на конкретном предприятии. Если из 1500 работающих 500 – это управленцы, то они автоматом

становятся членами этого профсоюза. Потом под угрозой увольнения вступают и другие работники, и получаются необходимые 50%. Дальше вносятся изменения в коллективный договор и создается своя комиссия по СОУТ, которая без особых препятствий сможет занижить оценку вредности труда.


ЧТО ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ

При этом, по мнению многих медиков, в том числе доктора медицинских наук и специалиста по гигиене труда Николая Измерова, влияние вредных производственных факторов вызывает ускоренное биологическое старение организма. Потому снижение классов вредности вкупе с увеличением возраста выхода на пенсию ощутимо поднимет смертность трудоспособного населения, а она, по данным на 2017 год, в России и без того в 4,5 раз выше, чем в странах Евросоюза.

Профсоюзные организации в свою очередь уверены, что повышение пенсионного возраста приведет к переизбытку рабочей силы на рынке труда, сокращению реальных зарплат и отчислений в Пенсионный фонд и местные бюджеты, снижению рождаемости и ускоренному старению населения. В результате снизятся темпы роста экономики из-за отсутствия внутреннего спроса, и усилится демо-

графический кризис. Только почему-то власти все перечисленные доводы до сих пор игнорируют с завидным упорством.

В стране не созданы социально-экономические условия для реализации закона. И даже внесенные Президентом РФ поправки не предусматривают мер, которые изменят последствия возросшей безработицы. Правительству, в первую очередь, нужно мотивировать работодателей на создание новых рабочих мест, чтобы исключить конфликт поколений, поддерживать малый бизнес, обеспечивать выпускников работой и создать систему переподготовки кадров, повысить пособия по безработице для всех возрастных категорий, а также бороться с дискриминацией на рабочих местах. Только в этом случае можно «заикаться» о внедрении представленной властями пенсионной «реформы».

– Сначала необходимо повысить продолжительность и качество жизни и только после этого можно говорить об увеличении пенсионного возраста. Ведь по реальной статистике на сегодняшний день люди попросту не будут доживать до выхода на пенсию, многие не могут найти работу. Несмотря на то, что закон принят, мы и дальше будем бороться за права трудящихся, – говорят в Российском профсоюзе моряков. 



ПРИОРИТЕТ ДЛЯ «НАХОДКАТАНКЕР» – ЗДОРОВЬЕ И ЖИЗНЬ МОРЯКОВ

Первичная профсоюзная организация моряков Находки Российского профсоюза моряков (ППО РПСМ) и компания «Находкатанкер» подписали коллективный договор на 2018-2020 гг. Документ распространяется на членов экипажей, работающих на судах под российским флагом.

Как рассказал председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов, ежемесячная зарплата работников плавсостава состоит из фиксированного заработка. Она отвечает рекомендациям Международной организации труда (МОТ) и будет выплачиваться дважды в месяц. Так, на сегодняшний день зарплата матроса первого класса, установленная МОТ, не должна быть ниже \$614.

Что касается охраны труда, то приоритетное направление для «Находкатанкер» – сохранение здоровья и жизни моряков. При работе в зонах военного или пиратского риска судовладелец проинформирует экипаж о районе плавания судна. Коллективный договор гарантирует морякам право отказаться от опасного рейса. В случае же, если работник согласен, то судовладелец обязан выплатить тройную дневную ставку должностного оклада в рублях за каждый день пребывания в такой зоне.

Лидер ДВРО РПСМ подчеркнул, что в случае болезни или травмы компания репатрирует моряка за свой счет с выплатой всех причитающихся ему сумм. Страховая сумма в случае смерти – \$40 тысяч.

Добавим, что содержание, порядок заключения, изменения и расторжения коллективного договора полностью отвечает трудовому законодательству РФ.



РПСМ И «STOLT TANKERS B.V.» ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и судоходная компания «Stolt Tankers B.V.» подтвердили курс на обеспечение российских моряков достойными социальными гарантиями. Стороны подписали коллективный договор, отвечающий требованиям Международной федерации транспортников (МФТ), на 2019-2021 гг.

В переговорах участвовали заместитель председателя РПСМ Николай Суханов, инспектор Дальневосточной региональной организации (ДВРО) РПСМ Виталий Мирошниченко, со стороны компании «Stolt Tankers B.V.» – менеджер по персоналу Игорь Сегада и менеджер по флоту в Азиатско-Тихоокеанском регионе Валентинс Бабургс. На рабочей встрече присутствовал директор круингового агентства Примтанко Владимир Никитенко.

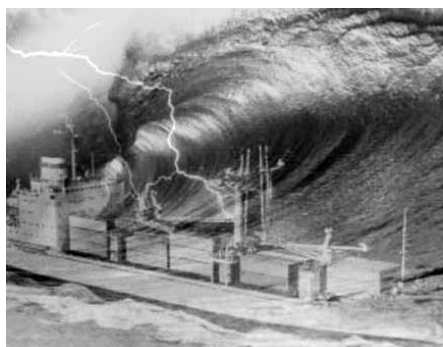
Во время переговоров стороны обсудили итоги выполнения ранее подписанного договора на 2015-2018 годы и пришли к обоюдному согласию, что он выполнялся без нарушения обязательств. Зарботная плата капитана превышает 13 тысяч долларов США, у матроса она составляет порядка 2 тысяч долларов. На сегодняшний день в компании «Stolt Tankers B.V.» работает более 400 моряков с Дальнего Востока России.

– Можно уверенно сказать что моряки, работающие по колдоговору «Stolt Tankers B.V.», защищены со всех сторон, – сказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Договор отвечает требованиям Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года. В нем также предусмотрены условия при работе моряков в зонах военных действий и пиратоопасных зонах. Так, страховая сумма удваивается, а к заработной плате прибавляется бонус в размере 100 процентов. Каждый моряк должен быть заранее предупрежден о плавании в зонах повышенного риска и каждый может отказаться от работы в этих зонах без каких-либо для себя последствий: это никак не повлияет на его трудоустройство на другие суда норвежской компании.

Николай Суханов отметил, что все моряки, работающие на «Stolt Tankers B.V.», являются членами Российского профсоюза моряков. На всех судах компании есть интернет, поэтому моряки, находясь в рейсе, независимо от района плавания, могут общаться с родными и близкими в любое время.

Напомним, Российский профсоюз моряков сотрудничает с компанией «Stolt Tankers B.V.» более 15 лет, за это время условия договора не нарушались ни разу. «Stolt Tankers B.V.» управляет крупнейшим в мире и самым сложным глобальным флотом глубоководных, региональных, прибрежных и внутренних танкеров и предоставляет безопасные, надежные и качественные транспортные услуги ведущим мировым производителям химикатов и других сыпучих грузов и жидкостей.

Срок действующего колдоговора истекает 31 декабря 2018 года.



25 ЛЕТ С ТРАГИЧЕСКОЙ ГИБЕЛИ Т/Х «ПОЛЕССК»

17 сентября, исполнилось 25 лет с трагической гибели теплохода «Полесск» Балтийского морского пароходства и его 29 членов экипажа. В день памяти представители Балтийской территориальной организации РПСМ приехали на Серафимовское кладбище в Санкт-Петербурге и возложили венок к мемориалу погибших моряков.

Теплоход «Полесск» затонул в одиннадцатибалльный шторм на переходе из Южной Америки в Африку в 1993 году. Из 30 человек, находившихся на борту, выжил только один – старший моторист Юрий Алтухов, который пережил своих товарищей всего на семь лет.

Из воспоминаний моряка: «11 сентября мы вышли из порта Буэнос-Айрес. Судно было загружено полностью: в трюмах костная мука, трубы. На палубе – генгруз: контейнеры, конструкции. Мы пересекали Атлантику сороковыми широтами, а это беспокойный район. В течение недели шли довольно спокойно. Судно вело себя очень хорошо, устойчиво. Ничто не предсказывало трагедии. Все резко изменилось 16 сентября, когда начался шторм, усиливающийся с каждой минутой. В районе 9.30-10.00 часов вечера судно вдруг получило резкую раскачку: на правый борт – на левый, на правый – на левый.

Потом ушло на правый и не вернулось на ровный киль. Крен получился градусов на 30. В общем, на палубе стоять было невозможно».

С тех пор прошло 25 лет, но близкие и родственники моряков до сих пор приходят к мемориалу, чтобы почтить память погибших. Балтийская территориальная организация Российского профсоюза моряков (БТО РПСМ) тоже не забывает о трагедии т/х «Полесск», ежегодно навещая место захоронения экипажа, чтобы возложить цветы. Только этим РПСМ не ограничивается: за мемориалом и прилегающей территорией ведется соответствующий уход.

МЕСТО ВСТРЕЧИ ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ

В ПАО «Новошип» прошли выборы в ветеранских общественных организациях: одна объединяет ветеранов берега, другая – флота. Конференции выбрали председателями Владимира Зайцева и Эдуарда Онегова соответственно. На практике они работают вместе, решая проблемы всех ветеранов ПАО «Новошип».

За годы работы пенсионеры сумели наладить ежегодный электронный персональный учет членов. Если кто-то до Нового года о себе не заявил, его обязательно разыскивают, ведь бывает, что пожилого человека просто подвела память. Нельзя, чтобы из-за этого он оказался «за бортом» корпоративной системы поддержки. Так, ветераны пароходства на льготных условиях проходят медицинское обследование и лечение в больнице моряков, а волонтерская группа «Милосердие» уже много лет посещает тех, кто болен.




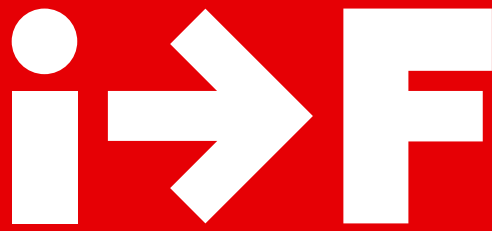
В прошлом году в честь 50-летия Новороссийского морского пароходства всем были разосланы праздничные поздравительные открытки с личной подписью президента ПАО «Новошип», большинство получили памятные альбомы, значки и календари. 150 членов ветеранских организаций приняли участие в торжественном юбилейном вечере. Накануне для всех ветеранов пароходства был устроен вечер отдыха, где их наградили Почетными грамотами ПАО «Новошип». Личные юбилеи здесь также не забывают.

В 2015 году Новороссийская городская общественная организация ветеранов войны и труда ПАО «Новороссийское морское пароходство» заняла почетное первое место в краевом смотре объединений и по сей день остается лучшей в крае. Среди членов обеих организаций немало выдающихся людей, а больше половины из них удостоены различных государственных наград.

Кают-компания ветеранов в пароходстве – место встреч и музей ветеранской организации компании «Новошип» одновременно. Моряк или работник берега, капитан или рядовой – сейчас все ветераны едины. Руководство пароходства регулярно встречается с бывшими работниками и откликается на просьбы о помощи. Ни одно обращение ветеранов не осталось без внимания и в профкоме ПАО «Новошип» Российского профсоюза моряков (РПСМ). Ежеквартальные корпоративные доплаты к пенсиям, адресная материальная помощь особо нуждающимся, в случае болезни ежегодная компенсация средств, затраченных на приобретение лекарств – все это действенная помощь и существенная прибавка к бюджету семьи.

– Нам выделили помещение, куда трижды в неделю могут обращаться наши ветераны, предоставили офисную технику и интернет, – говорит Владимир Зайцев, председатель Совета ветеранов берега. – Все это реальная помощь со стороны пароходства, а также первичной профсоюзной организации ПАО «Новошип» Российского профсоюза моряков.

Коллегу дополнил Эдуард Онегов, председатель Совета ветеранов флота: «Еще у нас появился собственный сайт veteran-tankerflot.ru, где публикуются наши новости. Так что теперь мы находимся в контакте с действующим флотом и всегда готовы помочь советом». 



CONGRESS 2018

14-20 OCT SINGAPORE

TRANSPORT WORKERS BUILDING POWER





РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ МОЖНО ТОЛЬКО СООБЩА

Пенсионная реформа, беспрепятственный доступ в порты и на суда, вмешательство полиции в работу профсоюзов, работа лоцманских служб, процедура проведения Специальной оценки условий труда на рабочих местах докеров-механизаторов, вопросы занятости в Крыму – вот лишь часть вопросов повестки дня, которые обсуждались отраслевыми профсоюзами на Совете Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ).

ДОСТУП В ПОРТЫ – ПО-ПРЕЖНЕМУ ПРОБЛЕМА

Мероприятие состоялось 18-19 сентября в Керчи. На нем присутствовали представители Российского профсоюза моряков (РПСМ), Российского профсоюза работников морского транспорта (РПРМТ), ТПО «Мурманский траловый флот», Профсоюза работников морского транспорта республики Крым и ряда территориальных организаций ФПРМТ.

Как выяснилось, проблем у каждой профессиональной группы предостаточно. Представители моряков отметили, что беспрепятственный доступ в порты и на суда – проблема, которая то и дело на протяжении последних лет возникает в разных местах, осложняет работу отраслевых профорганизаций и требует решения. Например, РПСМ и РПД не могут по-

сещать рабочие места членов профсоюзов в порту Архангельск. Чтобы переломить сложившуюся ситуацию ФПРМТ намерена продолжать работу по изменению ряда постановлений Министерства транспорта РФ: процедура оформления пропусков в российские порты должна стать максимально быстрой и простой.

Между тем пока профсоюзы не могут проверять условия труда транспортников, правоохранительные органы незаконно вмешиваются в работу профессиональных объединений. Так, год назад все в том же Архангельске сотрудники местного линейного отдела (ЛО) МВД России на транспорте при поддержке вооруженных людей провели изъятие документов и обыск в Северной региональной организации Российского профсоюза моряков. По мнению ФПРМТ, эти действия носили противоправный характер, и Федерация настаивает на рассмотрении

вопроса о незаконных действиях полиции на заседании Российской трехсторонней комиссии (РТК), чтобы в последующем подобные инциденты не повторялись.

Что касается процедуры проведения Специальной оценки условий труда (СОУТ) на рабочих местах докеров-механизаторов – это главный вопрос, который волнует РПД. Сегодня существуют общие правила проведения СОУТ, профсоюз же предлагает разработать особенности проведения оценки условий труда конкретно для докеров-механизаторов. Письмо об этом было направлено в Минтранс, когда его возглавлял Максим Соколов. Теперь же, когда руководство поменялось, все застопорилось. Однако РПД и ФПРМТ продолжают работу в этом направлении.

ВОПРОС № 1

Вопросом № 1 стало повышение пенсионного возраста. Подавляющее большинство членов профсоюзов не поддерживают решение власти. Как известно, закон затрагивает интересы миллионов россиян, в том числе транспортных рабочих. Сегодня он предусматривает возраст выхода на заслуженный отдых для женщин – 55 лет, для мужчин – 60 лет. Каждый год, начиная с 1 января 2019 года, пенсионный возраст будет повышаться на полгода. Переход будет поэтапным: предусматривается длительный переходный период. Весь процесс завершится к 2028 году.

Основное изменение коснется возраста пенсионеров: женщины будут уходить на пенсию в 60 лет, мужчины – в 65 лет. Члены ФПРМТ – моряки, докеры, лоцманы – сошлись во мнении, что законопроект не проработан, так как в России низкая продолжительность жизни, и люди просто не будут доживать до выхода на пенсию. Поэтому, считает ФПРМТ, сначала следовало бы повысить продолжительность жизни и только после этого можно говорить об увеличении пенсионного возраста.


Отдельно необходимо сказать о специфической ситуации в Крыму. И дело не столько в повышении пенси-

онного возраста, сколько в начислении пенсии. Так, крымчане могут подтвердить рабочий стаж записями в трудовых книжках, а получение зарплаты за период до 2014 года удостоверить не удастся, поскольку все необходимые для этого документы недоступны: они находятся в Киеве, в Пенсионном фонде Украины.

ПРОБЛЕМЫ И ВЫЗОВЫ

Остро стоит вопрос занятости в крымских портах. В прошлые годы грузооборот портов Крыма составлял до 15 миллионов тонн в год, теперь же в связи с введением санкций прекратились транзитные грузы, осталась практически только перевалка грузов через Керченский пролив. С введением в эксплуатацию Крымского моста грузопоток еще упал и продолжит снижаться с началом перевозок нового моста. «На наш взгляд, – объясняет зампреда Российского профсоюза моряков (РПСМ) Игорь Павлов, – паромную переправу необходимо обязательно сохранить как резерв, особенно в свете периодически поступающей из Украины информации о планах по подрыву Крымского моста.

Более того, правительство РФ обязано разработать концепцию развития полуострова. Сегодня Крым вошел в состав России, но Россией Крым не стал. Ни одна крупная российская компания не пришла в регион. Там нет крупных российских банков, нет российских сотовых операторов, нет сетевых российских автозаправок и прочее. Компании, опасаясь санкций, не хотят работать в Крыму, а значит, не инвестируют деньги в его развитие».

В заключение Игорь Павлов добавил, что сегодня во всех транспортных профсоюзах достаточно непростая ситуация. Перед ними стоят проблемы и вызовы, требующие совместной работы как с государственными органами, так и с социальными партнерами – работодателями. «Наступают сложные времена», – заключил он. 



ОТВЕТЫ НА ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ О ПОПРАВКАХ К КТМС

После введения в действие 18 января 2017 года новых поправок к Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС) у операторов судов возникли вопросы по их выполнению. В связи с этим Международная группа клубов взаимного страхования (International Group of P&I Clubs) опубликовала соответствующие разъяснения в виде новых FAQs – ответов на часто задаваемые вопросы по КТМС.

КАКОЙ ТРЕБУЕТСЯ СЕРТИФИКАТ?

С 18 января 2017 года все суда, на которые распространяется действие КТМС, должны иметь на борту два свидетельства (сертификата), подтверждающие наличие финансового обеспечения:

- обязанности судовладельца по репатриации экипажа, оплате расходов на питание, проживание и медицинское обслуживание, а также по выплате заработной платы брошенному экипажу за период до 4 месяцев в случае имеющейся задолженности (Правило 2.5, Стандарт A2.5.2, Параграф 9);

- выплаты установленных в контракте компенсаций в случае смерти или длительной нетрудоспособности, явившихся результатом профессиональной травмы или заболевания, перечень которых содержится в коллективном / трудовом договоре (Правило 4.2, Стандарт A4.2.1, Параграф 1(b)).

КАКИЕ СУДА ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ СЕРТИФИКАТЫ КТМС?

Суда должны иметь Сертификаты КТМС, если они зарегистрированы в государстве, где КТМС вступила в силу и действует; или заходят в порт, на который распространяется действие КТМС. Перечень государств, в которых действует КТМС, можно найти в базе данных КТМС Database, которая находится в ведении Международной морской организации (ИМО).

К КАКИМ КАТЕГОРИЯМ СУДОВ ПРИМЕНЯЕТСЯ КТМС?

КТМС применяется к судам, «обычно занимающимся коммерческой деятельностью, за исключением судов,

занятых рыболовным промыслом или аналогичной деятельностью, а также лодок традиционной постройки, таких как плоскодонки и джонки». Как правило, если какому-то судну ранее были выданы части I и II Декларации о соответствии требованиям КТМС (DMLC), а государство флага выдало ему Свидетельство о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, то такое судно должно иметь и Сертификаты финансового обеспечения. С другой стороны, если установлено, что действие КТМС не распространяется на то или иное судно, то нельзя от него требовать наличия Сертификатов, гарантирующих обеспечение финансовых обязательств его владельцев.

Государство не может подходить к этому вопросу избирательно – на судно распространяется либо вся КТМС со всеми ее поправками, либо ни одно из ее положений. Государства-участники КТМС уполномочены вносить уточнения, согласно которым КТМС не применяется к определенным категориям судов или другим плавсредств, включая суда водоизмещением менее 200 gt, не занятые в международных перевозках. Государства-участники обязаны уведомить Международную организацию труда (МОТ) о таких принятых ими уточнениях, чтобы внести их в соответствующую базу данных МОТ в разделе «Национальные определения».

КАКОВ СРОК ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТОВ КТМС?

Срок действия Сертификатов будет соответствовать принятому страховому периоду, который обычно начинается в 12.00 по Гринвичу 20 февраля и длится один год. Сертификаты на следую-

щий страховой год будут выдаваться после заключения соответствующего обязательного соглашения; или же Клубы могут выдать сертификаты до того, как будет подписано обязательное соглашение, при условии, что Клуб получит обязательство от участника продлить соглашение с ним или другим Клубом из IG.

КАКАЯ КАТЕГОРИЯ МОРЯКОВ МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ЭТИХ ФИНАНСОВЫХ ГАРАНТИЙ?

В положении КТМС говорится: «любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция». В общем и целом, КТМС предназначена для защиты лиц, основным местом работы которых является судно. К ним относятся и гостиничные работники на борту пассажирских судов, и курсанты. В случае возникновения сомнений в отношении того, применима ли Конвенция к какой-либо отдельной категории персонала судов, государства-участники КТМС могут сами вносить уточнения по данному вопросу. Государства-участники обязаны уведомить МОТ о таких принятых ими уточнениях, чтобы внести их в соответствующую базу данных МОТ в разделе «Национальные определения».

Несмотря на предпринятые усилия по разъяснению всех аспектов КТМС, некоторые неясности до сих пор остаются, особенно это касается поправок о финансовых гарантиях. Кроме того, некоторые государства по-разному реализуют на практике эти поправки.

ЦИА РПСМ

«БЛАГОДАРЯ КАПИТАНУ ОГАНОВУ НАС ЗНАЛ ВЕСЬ МИР!»



9 октября в Санкт-Петербурге открыли мемориальную доску Герою Социалистического труда, капитану дальнего плавания Араму Михайловичу Оганову. Памятный знак появился на доме, расположенном по адресу: Невский проспект, 184, литера А. Здесь до 2008 года жил прославленный моряк.

В торжественном мероприятии приняли участие председатель ЗакСобрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров, глава Центрального района Андрей Хлутков, председатель Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков (БТО РПСМ) Александр Бодня, представители бывшего Балтийского морского пароходства, ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, коллеги Арама Оганова, дочери Марина и Тамара и родной брат капитана – Борис.

Надо отметить, что Санкт-Петербург – морская столица России – до этого времени не имел ни одного памятного знака, установленного в честь моряков торгового флота. Теперь эта историческая несправедливость восстановлена.

– Сегодня мы открываем мемориальную доску человеку легендарной судьбы и героической профессии. Арам Михайлович командовал экипажами судов, выполнявших трансатлантические рейсы из Ленинграда в Монреаль и Нью-Йорк. Как настоящий капитан, он отличался тем, что всегда предвидел самые драматические и сложные ситуации и в такие моменты принимал взвешенные и единственно верные решения, – отметил Вячеслав Макаров.



Арам Михайлович Оганов, будущий капитан, родился в азербайджанском городе Закаталы в 1925 году.

В 1945 году с отличием закончил судоводительский факультет Бакинского морского техникума и сразу пришел в Балтийское морское пароходство. С 1960 года его работа была связана с пассажирским флотом: капитан принимал первые суда-флагманы «Александр Пушкин» и «Михаил Лермонтов». Звания Героя Социалистического труда Арам Михайлович был удостоен за открытие и успешное освоение трансатлантических пассажирских линий.

В должности капитана Арам Оганов прослужил 35 лет, он воспитал 27 капитанов.

Инициатива увековечить память о моряке торгового флота принадлежит БТО РПСМ. Около года назад профсоюз обратился с этой идеей к городским властям. И хотя процесс согласования занял время, отрадно отметить, что начинание БТО РПСМ нашло поддержку на всех этапах, вплоть до губернатора Санкт-Петербурга.

И это неудивительно, если задуматься о том, что Арам Михайлович сделал для Советского Союза. Его имя неразрывно связано с историей Ленинграда, Балтийского морского пароходства и становлением пассажирских линий в СССР. Именно капитан Оганов стоял

у истоков организации пассажирских перевозок в БМП, когда начали работу знаменитые линии Ленинград-Нью-Йорк и Ленинград-Монреаль. Тогда слава о нем распространилась далеко за пределами Советского Союза, и фактически в то время Ленинград стал центром пассажирского судоходства страны.

– Мы присутствуем при важном событии: Арам Оганов сделал очень многое для нашего города и развития отечественного флота. Уже в 25 лет он занял должность капитана судна «Капитан Гастелло», в 27 лет получил свою первую государственную награду,

а в 35 – высший орден Советского Союза «Орден Ленина». И буквально в это же время принял под командование современнейший теплоход «Александр Пушкин», который стал конкурировать с 10-ю судами различных судоходных компаний канадской линии, – сказал Андрей Хлутков.

В то время к капитану из Советского Союза отнеслись достаточно скептически: никто не мог поверить, что советский торговый флот способен конкурировать на маршрутах через Атлантический океан. Уже через несколько лет Арам Оганов развеял все сомнения: наш теплоход не только был признан на трансатлантических линиях, но и стал единственным судном, работающим на маршрутах: мировые компании ушли с этого рынка, уступив место теплоходу под командованием капитана Оганова.

– Про т/х «Александр Пушкин» говорили, что это современное судно с высочайшим уровнем обслуживания, – продолжил А. Хлутков. – Но самое главное, о чем рассказывали пассажиры, – потрясающее гостеприимство на борту. Оно стало визитной карточкой теплохода и всю жизнь было визитной карточкой Арама Михайловича.

К сожалению, сегодня от пассажирского судоходства ничего не осталось. Об этом в своем слове сказал председатель БТО РПСМ Александр Бодня.

– Раньше пассажирские суда под флагом СССР ходили из Ленинграда и в Германию, и в Швецию, и в Финляндию, и в Канаду, и в США. Благодаря капитану Оганову нас знал весь мир! Но с исчезновением пароходства закрылись и все пассажирские линии. Сегодня на Балтике нет ни одного пассажирского парохода под флагом России. В Санкт-Петербурге построен пассажирский порт, но, например, в этом году у его причалов ошвартовались более 300 судов – сплошь под иностранными флагами. Это несправедливо. Мы надеемся, что открытие мемориальной доски в память о капитане, стоявшем у истоков создания пассажирских линий в СССР, станет началом возрождения флота: найдутся средства и люди, которые увидят перспективу в развитии пассажирского судоходства. 🇷🇺

ФИНАЛЬНОЕ МНОГОТОЧИЕ:

ПОЧЕМУ ДАЖЕ ПРОДАЖА СУДНА ЗА ДОЛГИ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ ПЕРЕД ЭКИПАЖЕМ НЕ ДЕЛАЕТ МОРЯКОВ БОГАЧЕ?

БОЛЬШЕ НЕ «СЕВАСТОПОЛЬ»

Паром «Севастополь», арестованный в Новороссийске в 2015 году за долги по заработной плате перед экипажем, успел стать для горожан привычной частью пейзажа. И вдруг на борту появилось новое название на турецком языке и другой порт приписки.

В Новороссийском городском отделе судебных приставов Краснодарского края сообщили, что паром купила турецкая компания. Новые владельцы через суд попытались снять с него арест.

Но судья Октябрьского районного суда Алексей Головин им отказал. Пока идут тяжбы, пока не будет погашена задолженность экипажу, арест снят не будет, – заверила Анна Макриевич, заместитель старшего судебного пристава. – Ведь в суде находится дело по 16 «зарплатным» искам моряков.

Напомним, что паромы «Севастополь» и «Новороссийск» были арестованы в конце

2015 года за долги по заработной плате, а также задолженностям по оплате услуг портовых служб и предприятий. Только морякам этих двух паромов собственник судна, компания «Nexus Maritime Services», задолжала более 90 млн рублей.

ДОЛГИ В НАСЛЕДСТВО

Подобных историй в Российском профсоюзе моряков (РПСМ) знают немало. Совсем недавно за 1,96 млн рублей было продано судно «Yeruslan» (флаг Камбоджи, ИМО 8867387), которое около двух лет стояло брошенным во Владивостоке. Неполные два миллиона продажной стоимости покрывают лишь 15-20% от всей задолженности перед экипажем. Однако в кредиторах – не только бывшие работники.

По данным Приморской транспортной прокуратуры, судно принадлежало компании «Claner Shipping Ltd». Оно было арестовано осенью 2015 года, когда долг судовладельца перед экипажем пре-

высил 200 тысяч долларов США. По ходатайству прокурора на судно был наложен арест, а в отношении владельца заведено уголовное дело. После двух лет отстоя на рейде в Амурском заливе «Yeruslan» стал причиной ЧП: на теплоходе возник пожар, он начал тонуть. Власти развернули спасательную операцию, после чего местные журналисты побывали на борту и рассказали, что экипаж давно покинул аварийное судно, а каюты разграблены. Сейчас «Yeruslan» находится в порту Славянка. Скорее всего, аварийный теплоход куплен «на гвозди», а деньги, полученные от продажи, в первую очередь пойдут тем, кто обеспечивал его безопасность и сохранность.

ПОЛУЧИТЬ ЗАРПЛАТУ, НЕ ОБРАЩАЯСЬ В СУД?

Ситуацию вряд ли изменит законодательная инициатива, с которой выступило Министерство труда России. Минтруд предлагает наделить трудовую инспекцию правом принудительного взыскания долгов по зарплате без решения суда. ►



– В случае невыплаты или задолженности по зарплате у моряков появится возможность добиться справедливости без долгих разбирательств в суде. Достаточно будет обратиться в Федеральную инспекцию труда, предоставив документы, которые подтверждают факт невыплаты или задолженности по зарплате, – говорят юристы Российского профсоюза моряков. – Рострудинспекция выдаст исполнительный документ, на основании которого Служба судебных приставов будет обязана возбудить исполнительное производство и произвести взимание денежных средств с работодателя в пользу моряка.

Только вот если у работодателя необходимых денежных средств на счетах не окажется, обманутым экипажам все равно придется ждать ареста и продажи судна в счет долгов компании, а этот процесс в России может длиться годами.

Долги по зарплате и обман моряков остается одной из главных проблем отрасли. Это обычный маневр судовладельца, который предпочитает бесплатно кредитоваться у своих же моряков. В 2017 году экипажи 1490 судов, работающих под удобными флагами, пожаловались инспекторам Международной федерации транспортников (МФТ) на невыплату заработной платы. В общей сложности по всему миру силами МФТ и морских профсоюзов за год удалось взыскать более 31,5 млн долларов США задержанных выплат. Из них 4 689 367 долларов вернули морякам инспекторы МФТ в России, проведя в общей сложности 521 проверку.

Чтобы сократить количество подобных инцидентов, были приняты поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC-2006), которые обязывают судовладельцев иметь финансовые гарантии по репатриации экипажа и выплате задолженности по зарплате. Новые требования вступили в силу 18 января 2017 года. Казалось бы, они-то и должны были разрешить проблемы таких экипажей, как «Yeruslan», только эти меры не распространяются на тех, кто пострадал от действий судовладельца до 2017 года.

– Ни один закон не может охватить буквально все инциденты, в особенности те, что произошли до вступления его в силу, – отмечают в Российском профсоюзе моряков. – Однако благодаря новым требованиям Сводной конвенции создается система, которая должна свести к ми-



нимуму случаи нарушения прав моряков, будь то отказ в выплате компенсации, репатриации или оставление моряков в чужой стране без средств к существованию, а порой даже без продовольствия.

Как показывает опыт борьбы морских профсоюзов за трудовые права моряков, универсальной страховкой от всех неприятностей может быть коллективный договор МФТ. Он гарантирует экипажу высокие зарплаты, страховые свидетельства, хорошие условия труда, налаженную систему снабжения и другие социальные гарантии. Надо ли говорить, что на паромах «Севастополь» и «Новороссийск», а также на судне «Yeruslan», договоров не было.

ИМЕЕТ ЛИ СРОК ДАВНОСТИ ДОЛГ ПО ЗАРПЛАТЕ?

В каждом государстве этот вопрос решается по-разному. В ряде стран закон не ограничивает по времени право работников обратиться в суд по вопросу взыскания оплаты за свой труд. В России рассмотрению трудовых споров по зарплате законом отведен предельный срок.

– Сроки рассмотрения индивидуальных трудовых споров в суде регулируются ст. 392 Трудового кодекса РФ, – комментируют юристы Российского профсоюза моряков. – Федеральным законом № 272-ФЗ от 03.07.2016 г. в эту статью внесены изменения, в соответствии с которыми, на-

чиная с 03.10.2016 г., для трудовых споров разных категорий устанавливаются разные сроки. За разрешением индивидуального трудового спора относительно выговора, замечания, взыскания или перевода на другую работу – в течение трех месяцев с того дня, когда моряк узнал (или должен был узнать) о нарушении своего права. В случае спора об увольнении – в течение одного месяца со дня вручения ему копии приказа об увольнении, либо со дня выдачи трудовой книжки (ч. 1 ст. 392 ТК РФ).

Индивидуальный трудовой спор о невыплате или неполной выплате зарплаты, или других выплат, причитающихся работнику, вынесен в отдельную категорию споров. Тут срок, в течение которого работник имеет право обратиться в суд, расширен до одного года со дня установленного срока выплаты указанных сумм (ч. 2 ст. 392 ТК РФ).

Отметим, что все вышесказанное относится к морякам, работающим под российским флагом. Что же касается плавсостава, работающего под флагом иностранных государств, в том числе и под удобным флагом, то их трудовые споры по невыплате или неполной выплате заработной платы регулируются законодательством этих стран.

Моряки, если у вас есть претензии к работодателю, не откладывайте их на потом. Как показывает практика, трудовые конфликты сами собой не урегулируются. [↕](#)

«Профсоюзная морская газета»

ГРОЗИТ ЛИ ВАШЕМУ ЭКИПАЖУ УЧАСТЬ БРОШЕННОГО?

ПРИЗНАКИ, КОТОРЫЕ ПОМОГУТ ЭТО ПОНЯТЬ:

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

МОРЯКИ, НЕ ЖДИТЕ УХУДШЕНИЯ СИТУАЦИИ!

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

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

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

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



Подробности на сайте:
www.itfseafarers-abandonment.org

РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ



ВОПРОС: Подскажите, пожалуйста. Являюсь гражданином Украины. Планирую получить гражданство России по программе переселения соотечественников. При переселении получу свидетельство соотечественника. Которое дает право на работу в РФ. (Иностраный гражданин (лицо без гражданства), являющийся участником Государственной программы, и члены его семьи, переселяющиеся совместно с ним в Российскую Федерацию, имеют право осуществлять в Российской Федерации трудовую деятельность без получения разрешения на работу или патента. При этом работодатель также освобожден от требования по наличию разрешения на привлечение и использование иностранных работников) Цитата из закона. Но в статье на сайте РПСМ «Моряки, получившие гражданство РФ, могут обменять морские квалификационные документы» от 16.04.2014 говорится, что рабочие документы я смогу получить только при наличии паспорта РФ. Смогу ли я работать на территории РФ по украинским рабочим документам моряка? Ведь согласно этого закона свидетельство дает эту возможность.

ОТВЕТ: Рабочий документ – это не то же самое, что и разрешение на работу, это квалификационный документ и его нужно либо подтверждать, либо обменять. Так как на практике Украина никогда не подтверждает квалификационные документы моряков, нужно получать гражданство и пройти МКК. Пройти МКК можно в ближайшем порту от места проживания.

Специально после присоединения Крыма добавили раздел в приказ № 62 где указана подробная процедура обмена рабочих документов, вот выдержка из него: «107.3. Лицу, имеющему гражданство Российской Федерации, обмен квалификационного документа, выданного государством – участником Конвенции ПДНВ, на квалификационный документ, предусмотренный настоящим Положением, производится при наличии международного договора Российской Федерации с государством, выдавшим подлежащий обмену квалификационный документ, о признании

Российской Федерацией квалификационных документов в соответствии с Конвенцией ПДНВ и подтверждения действительности подлежащего обмену квалификационного документа государством, выдавшим подлежащий обмену квалификационный документ в соответствии с Правилom I/10 Конвенции ПДНВ, или прохождения квалификационного испытания в МКК в соответствии с главой III настоящего Положения и пунктом 1.3 раздела А-I/11 Кодекса ПДНВ.

Для обмена квалификационного документа необходимо предъявить паспорт гражданина Российской Федерации, а также предоставить следующие документы:

- заявление на имя капитана морского порта об обмене квалификационного документа;
- фото черно-белое или цветное на матовой бумаге размером 3,5 x 4,5 см без уголков – 3 штуки;
- копию паспорта гражданина Российской Федерации;


■ квалификационный документ, подлежащий обмену.

Срок действия выдаваемого в соответствии с настоящим пунктом квалификационного документа должен соответствовать сроку действия подлежащего обмену квалификационного документа.

Обмен квалификационного документа уровня «эксплуатация» и уровня «управление» производится на равнозначный квалификационный документ, предусмотренный настоящим Положением, с указанием равнозначного уровня ответственности и имеющихся в подлежащем обмену квалификационном документе ограничений.

Обмен квалификационного документа вспомогательного уровня производится на равнозначный квалификационный документ, предусмотренный настоящим Положением, без указания срока действия выдаваемого квалификационного документа.

Подлежащий обмену квалификационный документ изымается и подшивается в дипломное дело.

Свидетельства о прохождении начальной подготовки по безопасности, подготовки специалиста по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, не являющимися скоростными дежурными шлюпками, подготовки к борьбе с пожаром, подготовки по использованию радиолокационной станции, подготовки по использованию системы автоматической радиолокационной прокладки, подготовки по использованию электронной картографической навигационной информационной системы, подготовки по охране, подготовки в соответствии с Правилom VI/4-1 Конвенции ПДНВ, выданные государством, гражданином которого являлся их владелец, до получения гражданства Российской Федерации признаются годными до окончания срока их действия или до окончания срока действия выдаваемого в соответствии с настоящим пунктом квалификационного документа в зависимости от того, что наступит раньше». 

Эксперт по правовым вопросам РПСМ
Мадина Агба



Автор: Александр Лихацкий

ВНИМАНИЮ МОРЯКОВ: ПРОБЛЕМНЫЕ СУДА И КОМПАНИИ

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и Международная федерация транспортников (МФТ) в России подготовили список неблагополучных судов, работа на которых сопряжена с проблемами по выплате заработной платы, снабжению и репатриации. В него также включены судоходные компании, которые ведут антипрофсоюзную деятельность, запрещая капитанам пускать на борт представителей РПСМ и МФТ с проверками условий труда и быта экипажа, отказываются от подписания коллективного договора, практикуют двойную бухгалтерию и эксплуатируют труд моряков на унижительных условиях.

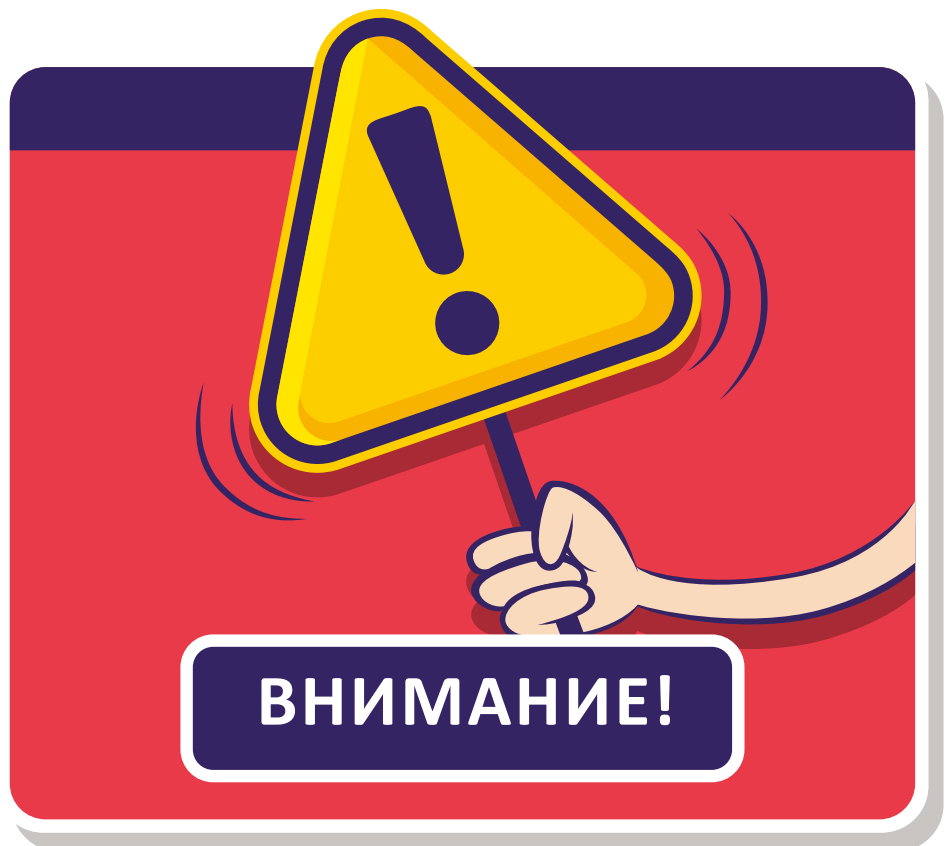
Список составлен по состоянию на 1 октября 2018 года. Все обращения моряков в РПСМ и МФТ документально подтверждены.

«PATRIA» (флаг Либерии, ИМО 9580053, компания – «Blumenthal JMK GmbH & Co KG», Германия): задолженность по зарплате капитану судна. Переписка профсоюза с компанией длится полгода. Кроме того, «Blumental Shipping» ведет активную антипрофсоюзную кампанию.

«WINTER BAY» – переименовано в «Azure Coast» (флаг Сент-Китс и Невис, ИМО 8601680, компания – «Platano Eesti OU», Эстония): невыплата зарплат, эпизодическое отсутствие провизии.

«STAR SKN-151» (флаг Сент-Китс и Невис, ИМО 8136300, компания – «Sea Energy Shipping Co.», Россия): полтора года бывшие члены нескольких экипажей судна ждут свою зарплату. Сначала ответственное лицо – А. Гуревич – удовлетворил требования некоторых моряков. Затем прекратил выплату задолженностей по зарплате и переписку с профсоюзом.

«SEA ALEXA» (флаг Танзании, ИМО 8421585, судоходная компания «Морконсервис», Владивосток): долги по заработной плате, экипаж обратился во Фрунзенский районный суд г. Владивостока.



«ТАНТАЛ» (флаг России, ИМО 8907670, судоходная компания «Примпортбункер», Владивосток): невыплата зарплат, подан иск в Приморскую транспортную прокуратуру.

«LARK» (флаг Того, ИМО 7525621, судоходная компания «Jessy Shipping», Находка): задолженность по зарплате, экипаж обратился к капитану порта Находка и портовому контролю Отару.

«ПАЛЛАДИЙ» (флаг России, ИМО 8129620, судоходная компания «Дальтранс», Владивосток): задолженность по заработной плате, команда судна обратилась в Приморскую транспортную прокуратуру.

«AVRASYA» (флаг Танзании, ИМО 7704617, компания – «Asya RoRo Turizm Nakliyat»): невыплата заработной платы, судно было задержано.

жано за нарушение Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС) в августе 2018 года в Новороссийске.

«STREAMLINE» (флаг островов Кука, ИМО 8866711, компания – «Vals Marine LTD»): брошено уже три экипажа, долги не выплачены.

«MILA» (флаг Маршалловых островов, ИМО 9266475, компания – «Agor Shipping LTD»): судно брошено судовладельцем в порту Дакар.

«CERES» (флаг Самоа, ИМО 8523266) и **«IRKUTSK»** (флаг Самоа, ИМО 7636767): суда бывшей компании «MD Shipping», несколько лет назад МФТ вела кампанию против судовладельца. В результате сменилось название компании, но мизерная зарплата и долги остались.

«FOM» (флаг Панамы, ИМО 8100624, компания – «Lefon Shipping Corp»): постоянные задержки по заработной плате. P.S. Когда верстался номер, судно получило крен и затонуло.

«SORMOVSKIY 1192» (флаг островов Кука, ИМО 8035154, компания – «Red to Red Denizcilik Tikaret»): мизерная зарплата, но даже ее работодатель умудряется задерживать.

«VOLGO-BALT 213» (флаг Панамы, ИМО 8841632, компания – «Orbital Ship Management»): мизерная заработная плата, задолженности.

«BORIS PEVKIN» (флаг островов Кука, ИМО 8971188, компания – «Marine Safety Management»): невыплата зарплаты.

«VOLZHSKIY 33» (флаг островов Кука, ИМО 8955641, компания – «Marine Safety Management»): судно брошено судовладельцем без провизии, воды и зарплаты на рейде Одессы.

«VOLGO BALT 207» (флаг Панамы, ИМО 8959178, компания – «Riverwind Trade LTD»): мизерная зарплата, долги.

«DANAPRIS 1» (флаг России, ИМО 8889373, компания «KD Shipping

Co LTD», Украина): в данный момент судно находится на ремонте в Турции, экипаж не получал зарплату три месяца.

«ST ELIAS» (флаг Панамы, ИМО 9138692, компания «Sealight Maritime Ltd-Mai»): судно брошено в Греции, долг по зарплате три месяца, вода и продовольствие отсутствуют.

«TOUR 2» (флаг Панамы, ИМО 9364112, компания «Marvin Shipping Services Inc»): брошено в порту Лимасол, задержка зарплаты – четыре месяца.

КОМПАНИЯ «CASPIAN BLUE ROSE CO» (Астрахань) хронически задерживает выплаты по зарплате. По контракту она указана в долларах, по факту выплачивается в рублях после вмешательства прокуратуры:

«KASRA 1» (флаг Ирана, ИМО 8888848) и «Arkanoor 2» (флаг Ирана, ИМО 8727848).

СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «INDERTON LIMITED S.A.» не платит заработную плату, моряки обратились во Фрунзенский районный суд г. Владивостока:

«SIDIMI» (флаг Белиза, ИМО 8501414), **«SAMARGA»** (флаг Того, ИМО 8501402), **«AMGU»** (флаг Белиза, ИМО 9113226), **«NEKSU»** (флаг Того, ИМО 8907606).

СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «INTERSEE», Германия: долги по заработной плате более полугодя, проблемы с репатриацией, по неподтвержденным данным, компания – банкрот:

«ORESTINA» (флаг Гибралтара, ИМО 9510589), **«OLESYA»** (флаг Гибралтара, ИМО 9510591), **«LUCINA»** (флаг Кюрасао, ИМО 9255622).

СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ «ГУДЗОН ШИППИНГ» из Владивостока: долги по зарплате, обращение в Приморскую транспортную прокуратуру:

«ПАТРИОТ» (флаг России, ИМО 9003550), **«СЕВАСТОПОЛЬ»** (флаг России, ИМО 9235127), **«ПАРТИЗАН»** (флаг России, ИМО 9113020), **«БОГАТЫРЬ»** (флаг России, ИМО 9085730),

«ДИАНА» (флаг России, ИМО 8810516), **«БЕЛЛА»** (флаг России, ИМО 8808264), **«НЕПТУН»** (флаг России, ИМО 8404991).

Судоходная компания «PALMALI»: задолженности по зарплате, проблемы с репатриацией:

«NATIQ ALIEV» (флаг Мальты, ИМО 9194000), **«RIROIL 1»** (флаг Мальты, ИМО 9175236), **«RIROIL 2»** (флаг Мальты, ИМО 9175200), **«RIRIOL 3»** (флаг Мальты, ИМО 9175224), **«RIROIL 5»** (флаг Мальты, ИМО 9175248), **«ADRIATIC MARINER»** (флаг Мальты, ИМО 9175157), **«BOZDAG»** (флаг Мальты, ИМО 9194012), **«SHIRVAN»** (флаг Мальты, ИМО 9368596), **«LERIK»** (флаг Мальты, ИМО 9575319), **«BAKHTIYAR VANABZADE»** (флаг Мальты, ИМО 9575345), **«SHOVKET ALEKPEROVA»** (флаг Мальты, ИМО 9633549), **«CAPTAIN NAGDALIYEV»** (флаг Мальты, ИМО 9575307), **«HUSEYN JAVID»** (флаг Мальты, ИМО 9383613).

Работать на таких судах или нет – дело личное и добровольное. Прежде чем уйти в рейс, убедитесь, что вы являетесь членом Российского профсоюза моряков. Только на этом основании РПСМ может вмешаться в трудовой конфликт и представлять ваши интересы.



МОРСКИЕ КАПИТАНЫ. ОСОБЕННОСТИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Во все времена фигура капитана была окружена ореолом таинственности, ведь не зря у моряков издавна существуют такие присказки, как: «Капитан – это последняя инстанция перед Богом» или «Моряк видит своего капитана чаще, чем Господа Бога, но разговаривает с ним реже, чем с английской королевой». Однако за всей романтичностью сложившегося образа лежит тяжелый и упорный труд, о котором порой мало кто задумывается. Евгений Климов, морской капитан, преподаватель-инструктор радиолокационного тренажера РЦ ДПО АМИ им. капитана В. И. Воронина в статье для газеты «Морские вести» рассуждает о роли капитана в современном судоходстве и излагает свой взгляд на различные факторы, влияющие на развитие судоходной отрасли.

« Особенности нашего времени состоят в том, что за последние десятилетия возросли темпы жизни человеческого общества, особенно в развитых странах. Одно из проявлений этого фактора в морской судоходной отрасли – это сокращение времени доставки перевозимых морем грузов. Достигнуто оно, с одной стороны, внедрением новых технологий обработки грузов, создания специализированных причалов и т. п., с другой стороны, изменились сами суда: их конструкция стала удобной и доступной для быстрой переработки перевозимых грузов.

Появились суда с высоким классом автоматизации машинного отделения и некоторых видов палубного оборудования. Появились и высокоскоростные суда-контейнеровозы с рабочими скоростями 25-27 узлов, а также суда на воздушной подушке и подводных крыльях со скоростями 30-50 узлов. Все эти меры, а также политика судовладельцев по снижению эксплуатационных расходов судна привели к сокращению численности экипажей судов.

Однако высокий производственный темп работы судна привел к увеличению психофизических нагрузок на экипажи судов.

ВРЕМЯ ТРУДА И ОТДЫХА

Режим труда и отдыха членов экипажей морских судов регулируется национальным законодательством,

однако несмотря на это страны – участники Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ-1978) сочли необходимым разработать специальные стандарты, регулирующие вопросы времени труда и отдыха некоторых лиц из состава экипажа судна. К ним, в частности, относятся вахтенные помощники капитана и рядовой состав, несущие вахту. По конвенции упомянутые члены экипажа должны иметь не менее 10 часов отдыха в течение 24-часового периода и 77 часов в течение любого 7-дневного периода.

Часы отдыха могут быть разделены не более чем на два периода, один из которых должен иметь продолжительность по меньшей мере 6 часов, а промежутки между периодами отдыха не должны превышать 14 часов.

В том случае, когда капитан вахту не несет, требование конвенции в отношении времени отдыха на него не распространяется. В тех же случаях, когда капитан несет вахту, как это происходит на судах прибрежного плавания, на него распространяются требования конвенции в отношении времени его отдыха, т. е. время его отдыха регламентировано.



По данным исследований Кардиффского университета, представленных в Международную морскую организацию (ИМО) в 1998 году, 63% опрошенных капитанов считают, что их режим труда и отдыха представляет угрозу для здоровья и безопасности. 56% считают, что существующий режим труда и отдыха несет в себе угрозу при выполнении работ на судне, 50% капитанов заявили, что они не в состоянии обеспечить 10-часовой ежедневный отдых лицам, на которых распространяются требования Конвенции ПДНВ-1978 в отношении установленного времени отдыха.

А какова реальная картина? Как обстоят дела с выполнением этого требования конвенции у капитанов?

Несмотря на то что со времени описываемых событий прошло 18 лет, во многом никаких изменений в лучшую сторону не произошло. Связано это, в том числе, и с увеличением так называемой бумажной работы (paper work). Даже ИМО заявляет, что флот тонет в бумажном океане.

Работой с бумагами на судне приходится заниматься по нескольким направлениям:

- заход судна в порт, выполнение всех формальностей для получения так

называемой «свободной практики». Аналогичные формальности требуются и для оформления отхода судна из порта пребывания. При этом необходимо заполнить бланки различной формы для иммиграционных властей, таможи, санитарных властей, капитана порта, пожарной инспекции и т.п.;

- погрузка и/или выгрузка грузов, перевозимых судном;

- прием продуктов и материалов, необходимых для жизнеобеспечения экипажа и поддержания судна в рабочем состоянии;

- учет, контроль и отчетность по своему заведыванию каждого судового офицера;

- отчетность перед судовладельцем как в общем по судну, так и по соответствующим подразделениям (палубное и машинное хозяйства);

- различного рода проверки, выполняемые как судовладельцем, так и администрацией страны, под флагом которой ходит судно, а также страны пребывания судна в соответствии с обязательствами, вытекающими из требований различных международных конвенций и локальных договоров.

В связи с отсутствием в международной практике единых унифицированных стандартов для документации, связанной с выполнением формальностей, необходимых для пребывания судна в порту, в разных странах можно видеть большой диапазон различной документации в количественном отношении и содержательной части.

PAPER WORK

Решением проблемы большой бумажной работы для получения судном «свободной практики» решила заняться БИМКО (BIMCO) – Балтийский международный морской комитет. Эта организация провела проверку судна по установлению времени, необходимого для заполнения вручную всех отчетов, которые требуются при каждом заходе в порт, в рейсе Гданьск – Гетеборг – Лондон – Бремерхафен. Таких отчетов оказалось 32, на их заполнение в среднем требуется от 16 до 64 минут.

Вот что недавно сказал мне капитан 3. о ситуации с бумажным потоком на флоте. Он не один год отработал в не-

скольких европейских судоходных компаниях и хорошо знаком с проблемой:

«Кажется, что мир сошел с ума, погрязнув в неимоверном количестве распечатанных бумаг и их сканированных копий. Кому бы из судоводителей еще 30 лет назад пришла в голову мысль о том, что местному агенту потребуется предоставить всю судовую документацию, которая находится на борту?»

Судоводители вынуждены заниматься бумажной работой не только после вахты, но и во время вахты, потому что объем документации, которую необходимо представить, уже превышает разумные пределы. Копии с копий, регистрация каждого шага в нескольких журналах, сбор подписей после каждого инструктажа! Судовладелец, фрахтователь, система контроля за местом нахождения судна, береговая охрана, локальные СУДС, охрана порта: одни и те же данные, но в разной последовательности, так как каждая сторона придумала свои формы, файлы, приложения, мини-программы!»

В судоходную отрасль прочно вошли такие понятия, как «человеческий фактор» и «усталость». Анализ происшедших на море происшествий показал, что 80-85% всех происшествий связано с деятельностью человека. Аварии теперь случаются не из-за отказа судовой техники и различного судового оборудования, а из-за ошибок и упущения людей, которые, эксплуатируя судно, принимают управленческие решения.

Это совершенно новое явление нашего времени, которое требует научного и практического исследования. Однако уже теперь можно с уверенностью говорить о том, что большие психофизические нагрузки на моряков и, в частности, на судоводителей, включая капитана, являются одной из главных причин происшествий на море.

ПЛАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ

Капитан, как отвечающее за безопасность судна лицо, может быть востребован в любое время суток. По этой причине капитан обычно регулирует время своего бодрствования и отдыха в зависимости от условий плавания судна. Он может в течение суток не уходить с мостика, если обстановка плавания

является сложной и требуется его постоянное присутствие на мостике, чтобы в любое время он мог взять управление судном на себя. Он может в полдень лечь спать, зная, что к вечеру и на всю ночь он должен будет находиться на мостике из-за предстоящих сложных навигационных условий. Даже при стоянке судна в порту капитан может потребоваться в любое время суток при возникновении сложных вопросов эксплуатации судна или его безопасности.

Когда у капитана имеется в распоряжении три помощника-судоводителя, он в этом случае вахты не несет, но он всегда должен быть готов к ситуации, когда потребует его помощь или вмешательство. Особенно тяжелей в этом отношении ситуация на судах прибрежного плавания.

К судам прибрежного плавания относится довольно многочисленная категория судов, которые совершают непродолжительные (от нескольких часов до 1-2 суток) переходы между портами одного континента. Обычно такие суда имеют небольшую грузоподъемность (до 3-4 тыс. тонн).

К примеру, работа судов прибрежного плавания в Европе проходит в сложных навигационных условиях, сопровождающихся интенсивным движением, наличием большого количества навигационных опасностей, туманами, штормовой деятельностью и т. п. Кроме того, суда прибрежного плавания очень быстро обрабатываются в портах: время их стоянки исчисляется часами. На многих судах отсутствует научно обоснованный режим труда и отдыха. Все эти факторы самым губительным образом влияют на работоспособность моряков и в конечном итоге – на состояние их здоровья.

SIX ON – SIX OFF

Особенно это остро проявляется там, где в штате только два судоводителя – капитан и его старший помощник. На таких судах применяется режим труда и отдыха, известный на флоте как six on – six off (6 часов вахта на мостике – 6 часов отдых). Надо сказать, что это самый неудачный для безопасной эксплуатации судна вариант, так как из-за большой занятости этим двум старшим коман-



дирам всегда будет не хватать времени на отдых. Постоянные недосыпания при больших рабочих нагрузках приводят к усталости, которая со временем переходит в утомление и даже переутомление. Подмечено, что в таком состоянии у человека замедляется реакция на меняющиеся условия. В последние годы известно немало случаев, когда суда прибрежного плавания на полном ходу вылетали на берег по причине того, что капитан или старпом, исполняя обязанности вахтенных офицеров, впадали в глубокий сон и полностью отключались от наблюдения.

Очень образно о сменном шестичасовом режиме работы выразился старший инспектор Бюро по расследованию морских происшествий (МАИБ) Стив Клинч (Steve Clinch). Он заявил, что такой режим опасен настолько, что превращает суда в «управляемые боевые ракеты».

О том, с какой интенсивностью работают суда прибрежного плавания, говорит пример работы контейнеровоза одной европейской судоходной компании. Как поведал капитан такого контейнеровоза, их судно работало на перевозке контейнеров из порта Гамбург в порты Швеции. Скорость судна – 20 узлов. Так как в штате было только два помощника капитана (стар-

пом и 2-й помощник), то ему приходилось нести ходовую вахту. За период контракта 3 месяца и 3 недели (около 15 недель) в общей сложности было выполнено около 350 швартовок, 38 раз проходили Кильский канал. В Гамбурге, где стоянка не превышала 10 часов за один заход, проводили как минимум 4 перешвартовки, а однажды за 1,5 суток пребывания судна в этом порту было 12 перешвартовок!

Береговому человеку эти скучные и ничего не значащие цифры мало что говорят, а вот специалисты, знающие особенности района работы судна, хорошо поймут, какие нечеловеческие нагрузки пришлось выдержать капитану в этом контракте.

Привлечение капитанов к несению вахты – это последствия пренебрежения вопросами безопасной эксплуатации флота со стороны морского бизнеса. Хорошо развитые институты страхования позволяют судовладельцам компенсировать их расходы при возникновении аварий. Вероятно, для судовладельцев это более простой, удобный и выгодный способ компенсировать такого рода расходы. Если учесть тот факт, что подавляющее большинство происшествий на море происходит по причине человеческого фактора, то надо сказать,



Похоже, что за проблему «Роль человека в возникновении аварийности на море» возьмутся всерьез только после какой-нибудь катастрофы с чудовищными последствиями.

Наше время отличается тем, что престиж работы на море заметно упал. В благополучных странах граждане не рвутся работать на море, там нанимают морских «гастарбайтеров», готовых работать за значительно меньшие деньги. Уровень их знаний иногда не выдерживает никакой критики. Более того, есть немало компаний, где интересы бизнеса заслоняют все, включая и требования безопасности мореплавания, и работу судов курируют менеджеры (т. н. operating managers), весьма далекие от флота. Они никогда не работали на море. Эти чисто «сухопутные люди» поставлены решать оперативные вопросы эксплуатации судна. С ними трудно работать капитанам, так как они порой не понимают элементарных вещей. Создается впечатление, что эти люди «заточены» только на одно – экономить, экономить и еще раз экономить деньги, необходимые для обеспечения безопасной эксплуатации судна.

что со стороны судовладельцев это весьма циничная позиция. Знают, что происшествия на море теперь вызваны ошибками и упущениями людей, поставленных в такие условия, что эти ошибки и упущения являются неизбежными, но не принимают никаких мер. Надеются, что страховка все покроет!

Европейские судовладельцы, как в таких случаях говорят, «в погоне за прибылью» проводят политику сокращения численности экипажей судов: они переводят свои суда под удобные флаги, что дает им возможность уходить от более строгих правил комплектования экипажей своей страны, или же добиваются от своих правительств принятия соответствующего законодательства, что позволяет уменьшать численность экипажей. Это, в свою очередь, приводит к сокращению численности экипажей судов прибрежного плавания до 5-7 человек! На таких судах у капитанов в распоряжении только от двух до одного помощника-судоводителя.

В настоящее время положение капитанов российских судов прибрежного плавания значительно ухудшилось после того, как у нас перешли на западную модель комплектования экипажей судов.

Не может не удивлять позиция Международной морской организации, которая, судя по выступлениям ее руководства, понимает всю серьезность и актуальность проблемы, но никак не реагирует на сложившуюся ненормальную ситуацию с совершенно невыносимыми нагрузками на моряков, включая и капитанов, работающих на судах прибрежного плавания. В ИМО говорится много правильных слов, касающихся минимального состава экипажей судов и человеческого фактора, даже принимаются какие-то документы в этом отношении, но ситуация в лучшую сторону не меняется.

Как это уже не раз бывало в истории, и не только мореплавания, общество начинает реагировать на какое-либо несоответствие или противоречие только тогда, когда произойдет страшная по своим последствиям катастрофа с большим количеством человеческих жертв или с причинением непоправимого ущерба окружающей среде. Происшествия с незначительными последствиями не могут убедить людей в необходимости делать из них выводы и принимать меры по недопущению их в будущем.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ДИПЛОМА

Российским капитанам вместе с остальными командирами российских судов приходится нести такие нагрузки, которых нет у зарубежных коллег. Речь идет о такой процедуре, как подтверждение действительности рабочих дипломов.

Международная конвенция ПДНВ-1978, членом которой является и Россия, требует, чтобы капитан каждые 5 лет доказывал государству сохранение своей профессиональной пригодности в соответствии с требованиями Кодекса ПДНВ. Проще говоря, капитану надо доказать соответствующему государственному органу, что он (капитан) как специалист не потерял квалификации за отрезок времени, равный пяти годам. На тот случай, если у капитана были перерывы в работе на море, предусмотрено пять различных способов, используя любой из которых он может доказать государству свою профессиональную пригодность. Один из таких

способов требует наличия одобренного стажа работы на судне с выполнением при этом функций, соответствующих имеющемуся диплому. При этом установлена продолжительность стажа работы на судне или в общей сложности 12 месяцев из предшествующих пяти лет, или в общей сложности 3 месяца из предшествующих шести месяцев перед подтверждением действительности диплома.

Для тех, кто постоянно работает на море, самый простой способ продлить диплом – это представить справку о плавании, подтверждающую указанные выше периоды (12 месяцев или 3 месяца). Зарубежные капитаны так и делают, процедура продления рабочих дипломов занимает несколько дней при незначительных денежных затратах, если таковые требуются.

У нас установлен такой порядок продления срока действия рабочего диплома капитана, который требует значительно больше времени, чем у западных коллег. Эта процедура, кроме того, стоит немалых денег. Почему бы нам не воспользоваться их опытом?

ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА

Уже в этом году возникла идея приостанавливать действия рабочих дипломов у тех капитанов, суда которых были задержаны в иностранных морских портах по результатам проверки портовыми властями. Такие же меры должны применяться и по отношению к старшим механикам, если причиной задержания послужили несоответствия, находящиеся в их компетенции. При этом предлагается применять меры незамедлительно.

О каких задержаниях судов идет речь? Дело в том, что международное морское сообщество договорилось о том, что «каждое судно, находящееся в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим правительством...».

Проще говоря, у властей порта имеются такие полномочия, которые позволяют им производить проверки иностранных судов, посетивших данный порт.

Какие проверки имеются в виду? Здесь речь идет о проверках на соответствие судна требованиям международных конвенций и некоторых других важных нормативных актов. Международная морская организация разработала и утвердила 06.12.2017 специальную процедуру проведения проверки, опубликовав ее в своем документе – «Резолюция А.1119(30). Процедура контроля судов государством порта 2017 года». В ней упоминается 14 нормативных документов, о которых говорилось выше.

Требования упомянутых выше и других международных конвенций направлены на то, чтобы судно могло не только безопасно выполнять свою работу на море, но и не наносить при этом ущерба окружающей среде. Они касаются квалификации и принципов комплектования экипажа, конструкции судна, его механизмов, оборудования и снабжения и даже социальных вопросов и еще многого, многого другого.

Проверки, о которых говорилось выше, как раз и преследуют цель установить, все ли в порядке на судне в отношении выполнения требований конвенций. В Резолюции А.1119(30) вводится специальный термин – «несоответствие», который означает «состояние, не отвечающее требованиям конвенции».

При выполнении проверок могут быть обнаружены несоответствия различной степени значимости. Есть

такие незначительные несоответствия, которые устраняются сразу же. В других случаях предусмотрены определенные сроки устранения несоответствий. В этой ситуации эксплуатационная деятельность судна не прерывается.

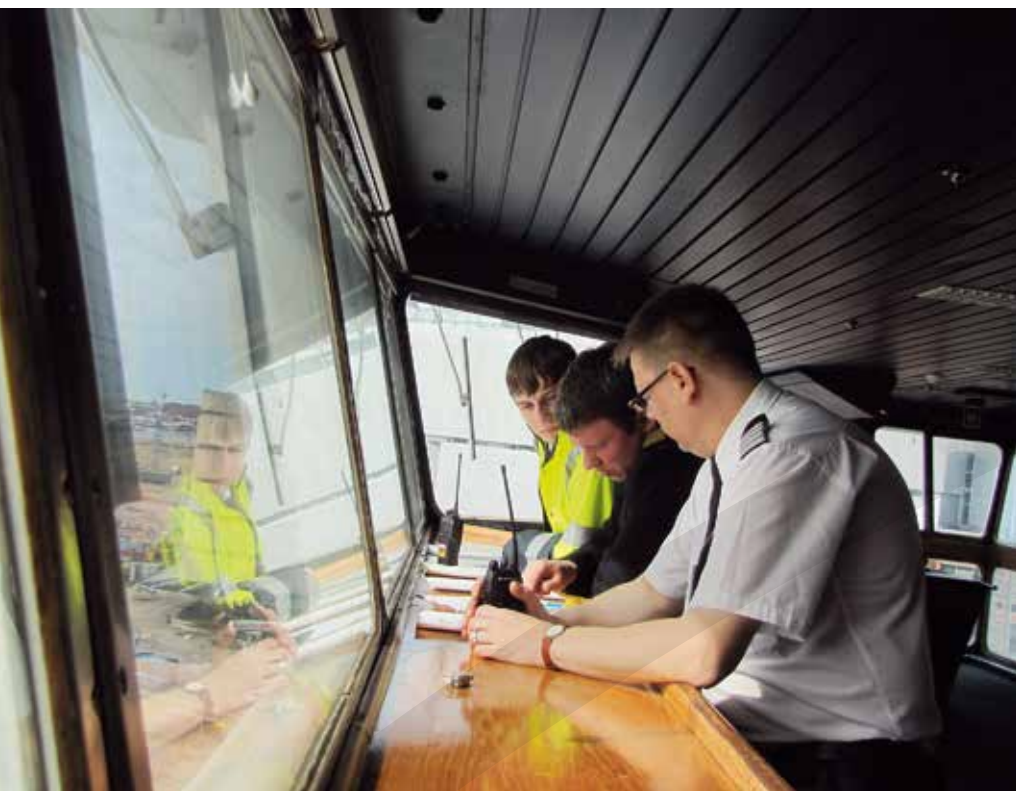
Однако встречаются такие серьезные и значительные несоответствия, которые создают угрозу безопасности самому судну, его экипажу и/или окружающей среде. В этом случае судно может быть задержано до устранения причин несоответствия.

В Резолюции А.1119(30) дается такое определение термина «задержание»: предпринимаемое государством порта действие в случаях, когда состояние судна или его экипажа в значительной степени не соответствует требованиям применимых конвенций, для того чтобы это судно не могло выйти в море до тех пор, пока его плавание не будет представлять опасности для самого судна или для лиц на его борту, или угрозы нанесения вреда морской окружающей среде; повлияет или не повлияет такое действие на обычное время отхода судна.

КОГДА ЗАДЕРЖАНИЕ ОБОСНОВАНО

В качестве примера приведу случай, когда несколько лет тому назад российское судно типа «река-море» было задержано в одном из английских





медленно отзывается рабочий диплом капитана судна или старшего механика. Судовладелец в этом случае должен будет направить на судно, где бы оно ни находилось, другого капитана или старшего механика.

Однако юристы, имеющие отношение к работе флота, отмечают, что приостанавливать действие рабочих дипломов в таком виде, в каком это предполагается, недопустимо, так как при этом нарушаются процессуальные процедуры, предусмотренные нашим законодательством.

В частности, они говорят, что лишение специального права, включая и право управления морским судном, является одним из видов административного наказания, поэтому такой вид наказания не может быть применен без соблюдения процедур, установленных Кодексом об административных правонарушениях (КОАП РФ). По этому кодексу лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина. Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном КОАП РФ, и установлена вступившим в законную силу постановлением судьи, органа, должностного лица, рассмотревших дело. Из этого следует, что будет неправомерным приостанавливать действия рабочих дипломов сразу после того, как станет известен факт задержания судна.

Вопрос установления лиц, ответственных за задержание судна, и причин невыполнения требований конвенций является не простым делом. Не все здесь так просто, как это может показаться.

На самом деле, во-первых, в Резолюции А.1119(30) обращается особое внимание и предупреждается о том, что «следует осознавать, что любое оборудование может выйти из строя, а получение запасных частей или замена оборудования не всегда легко осуществимы».

В ряде случаев капитан заведомо не может знать о нарушении и предотвратить его. К примеру, в Резолюции указывается, что судно подлежит задер-

портов. Причина – пробоина в наружной обшивке корпуса, которую можно было визуально наблюдать с причала после того, как судно разгрузилось. Как потом оказалось, пробоина была получена при плавании в ледовых условиях в Финском заливе. Портовые власти запретили выход судна в море и потребовали произвести ремонт обшивки корпуса. После того как ремонт был выполнен, судну разрешили выход в море. Эта история является примером обоснованного задержания судна, так как судно с пробоиной в наружной обшивке корпуса считается немореходным.

Конечно, такие строгие меры административного воздействия понять можно, так как в связи с возросшим числом задержаний судов под российским флагом наша страна переведена ИМО из белого списка в «серый». Здесь надо напомнить, что в так называемый белый список внесены страны, которые, по мнению ИМО, выполняют самые современные стандарты и требования. Образно говоря, страны, у которых с выполнением конвенционных требований не всегда и не везде хорошо, переводятся в «серый» список. Есть и черный список, в который заносятся страны, где с выполнением конвенционных требо-

ваний совсем плохо. Грузовладельцы, брокерские и страховые компании и все те, кто связан с морским бизнесом, желают иметь дело с судовладельцами из таких стран, которые находятся в белых списках ИМО, придерживаются в своей работе принятых правил и не нарушают их.

Перевод России в «серый» список ИМО является очень неприятным для нас событием, и по этой причине не удивительна попытка выправить ситуацию в лучшую сторону. Более того, допускается возможность якобы даже таких необычных мер, как проверка задержанного в иностранном порту российского судна российскими специалистами, т. е. проведение инспекции со стороны государства флага судна. Для этих целей в порт, где находится задержанное судно, выезжают уполномоченный инспектор государственного портового контроля и представитель морского регистра РФ.

ВСЕ НЕПРОСТО

Если по результатам инспекции наших специалистов подтверждается факт несоответствия, установленный иностранными инспекторами, сразу же и не-

жанию в случае превышения нормативов содержания серы в любом жидком топливе. Как известно, перед бункеровой поставщик топлива предоставляет судну сертификат соответствия топлива действующим нормативам, а вот факт несоответствия может быть выявлен только путем лабораторного анализа проб топлива. Экипаж судна не имеет возможности самостоятельно выявить такого рода нарушения.

В других случаях портовый контроль проверяет части судна, недоступные контролю капитана этого судна, к примеру, внешнюю подводную часть обшивки судна.

Во-вторых, на практике может быть так, что капитан судна предвидит возможность появления несоответствия по той или иной позиции и извещает судовладельца о необходимости предупредительных мер, которые требуют денежных расходов. Судовладелец по каким-либо причинам затягивает решение этого вопроса, полагая, что все как-нибудь обойдется. Когда же его судну не удастся избежать предъявления несоответствия, то какие могут быть претензии к капитану в этом случае?

Наконец, нельзя не учитывать и политическую сторону рассматриваемого вопроса. Все мы знаем, что в настоящее время многие западные страны вводят различные санкции против нашей страны. По этой причине нельзя исключить, что проверки наших судов могут сопровождаться различного рода придирами и даже провокациями, а задержания могут носить необоснованный характер. Таким образом, в ряде случаев задержание судна может не означать наличия личной вины и/или ответственности капитана и/или иного члена экипажа судна.

ПРОБЛЕМА СУДОВЛАДЕЛЬЦА

Представляется, что по указанным выше причинам уместней спрос за задержания предъявлять судовладельцу, а не капитану. Судовладелец может располагать полной картиной положения дел на судне как через внутренний, так и через внешний аудит, и он должен, анализируя данные аудитов, контролировать работу администрации судна и предупреждать


ухудшение положения дел. Он несет необходимые в этом случае расходы. Он также может и должен реагировать на случаи ненадлежащего отношения судовой администрации к своим обязанностям. В конце концов судовладелец стоит над капитаном и, как со старшего по положению, спрос за задержание должен быть с судовладельца.

Только в этом случае возможно проведение тщательного расследования всех причин задержания и установление лиц, причастных к задержанию. Одним словом, если виноват капитан, надо наказывать капитана. Если же виноват кто-то из служащих компании, в т. ч. хозяин, наказывать их.

Судовладелец должен отчитаться перед государством о выполненном расследовании с указанием лиц, причастных к задержанию.

Задержание судна – это позорное явление, которое ставит под сомнение не только репутацию судовладельца, но и бросает тень на государство флага и его институты. Каждый случай задержания должен тщательно расследоваться государством, но делать это необходимо с соблюдением всех процедур действующего законодательства, не нужно искать простых решений.

Морские капитаны сегодня работают в сложных условиях: растет количество новых требований к оборудованию судов, квалификации экипажей, ужесточаются проверки. Появляются новые компетенции, которыми должны овладеть моряки. Для этих целей организуются все новые и новые виды дополнительных подготовок. Все эти меры преследуют благородные цели: обеспечение безопасности человеческой жизни на море и благополучие окружающей среды. Однако было бы несправедливо не сказать о том, что мореплавание используется человеком для достижения определенных целей, среди которых существенное место занимает коммерческая выгода, и объективно существует противоречие между соблюдением требований безопасности и достижением финансового успеха.

На острие этих противоречий находится капитан морского судна, которому трудно, а иногда и невозможно добиться гармонии этих противоречий, не выходя за рамки законности. В связи с этим при расследовании причин задержания судов нельзя замыкаться на оценке действий, повторюсь, только капитана задержанного судна». 





«В КАЖДОМ РЕЙСЕ ТЫ ДОЛЖЕН ДОКАЗЫВАТЬ СВОЕ МАСТЕРСТВО»

Капитаны «Совкомфлота» рассказали корреспонденту ТАСС, что нужно для успешной работы в море, и почему они выбрали свою профессию.

СЕРГЕЙ ЗЫБКО – кадровый военный, посвятил морю 35 лет. Служил на подводной лодке командиром боевой части связи, был начальником радиотехнической службы, награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Военную карьеру завершил в январе 1995 года в звании капитана второго ранга. Перешел работать на гражданский

флот. «Без знания английского языка в торговом флоте работать невозможно. Поэтому я начал изучать английский самостоятельно еще на военной службе», – отметил он. И это сработало: Сергей стал вторым штурманом на норвежском танкере-газовозе. «Было очень трудно, у меня был хронический недостаток», – признается Зыбко. Но уже через пять лет его назначили капитаном.

В 2006 году он получил приглашение на работу от «Совкомфлота». «Решение нужно было принять сразу, за неделю до Нового года. А я тогда только месяц на берегу был после четырехмесячного контракта. Но я согласился», – рассказывает бывший подводник. С осени 2016 года начались ледовые испытания первого в мире ледокольного танкера-газовоза «Кристоф де Маржери». Его капитанами назначили опытных моряков газового флота – Сергея Зыбко и Сергея Геня.

«У меня до этого не было опыта работы в условиях льда, я понимал, что это сложный проект. Но, как говорится, глаза боятся, а руки делают. Мы стали работать», – отмечает Зыбко. Уже в марте 2017 года по видео-конференц-связи он докладывал президенту РФ Владимиру Путину об успешной первой швартовке танкера к газовому терминалу в порту Сабетта на Ямале. За большой вклад в реализацию проекта создания газовоза «Кристоф де Маржери» Сергей Зыбко был награжден орденом «За морские заслуги».

«Многие думают, что моряки во время рейса частенько выходят на берег и осматривают достопримечательности.



Капитан танкера-газовоза «Кристоф де Маржери» Сергей Зыбко

Я иногда посылаю друзьям фотографии с терминалов, где одни грузовые резервуары. Порой это все, что мы видим», – говорит капитан.

СЕРГЕЙ ГЕНЬ, прежде чем стать капитаном «Кристоф де Маржери», прошел все карьерные ступеньки в торговом флоте. «Вся моя работа связана с компанией «Совкомфлот», куда я пришел на преддипломную практику матросом 22 года назад», – рассказывает капитан. – В 2004 году компания объявила набор желающих работать на газовозах. И хотя я тогда был старпомом на хорошем новом танкере, я тоже записался: газовозы мне были интересны. Стажировку проходили в Англии, в компании Shell, которая тогда являлась лидером в оперировании такими судами. В должности дублера старшего помощника я отработал там четыре месяца».

Сергей Гень работал капитаном на «СКФ Полар» и «СКФ Арктик», принимал участие в испытаниях танкера-газовоза «Великий Новгород», совершившего первый коммерческий рейс по перевозке сжиженного природного газа в начале 2014 года. После трех лет работы на «Великом Новгороде» вместе с Сергеем Зыбко участвовал в морских, газовых и ледовых испытаниях танкера-газовоза «Кристоф де Маржери». За большой вклад в реализацию проекта по его созданию был награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

По его словам, быть капитаном – значит, отвечать за экипаж, груз и само судно: «Когда впервые стал капитаном, получил такое напутствие: «Сергей, когда-то ты должен начинать». Ощущение же при этом было такое, будто пару мешков цемента на плечи положили. И я с этими мешками ходил месяца три, пока не свыкся с обязанностями».

Сын Сергея тоже планирует связать свою жизнь с морем. «Ему нравится «ковыряться» в железках», – говорит капитан. – Может, будет механиком. Это тоже мужская работа».

АЛЕКСАНДР КУШАКОВ в Новороссийском морском пароходстве (входит в группу СКФ) уже 30 лет, из них капитаном – 19.

«В каждом рейсе ты должен доказывать свое мастерство и подтверждать, что ты именно тот, кто нужен. Если допускаешь ошибки или не соответству-



© «Совкомфлот»

Капитан танкера-газовоза «Кристоф де Маржери» Сергей Гень

ешь требованиям компании – простят раз или два, но третьего раза уже не будет», – говорит он.

За 30 лет на флоте Александр Кушаков многое повидал, не был только в Японии и Австралии, но истории про пиратов и другие приключения не любит: «Фрахтователи ждут от нас стабильности и безопасности. Поэтому моя задача – продумать и сделать так, чтобы никаких историй просто не было. В том числе при выходе моряков в увольнение. По требованиям компании и в соответствии с Конвенцией КТМС капитан не должен препятствовать выходу моряков на берег. Но в США при этом могут такие условия поставить (к примеру, заплатить за услуги охраны), что вы сами не пойдете», – говорит Александр Кушаков.

Зато для моряков доступен такой бонус, как рыбалка в самых экзотических уголках планеты. Капитан признается, что у него самая лучшая рыбалка была в порту Канады: «Пока все были на берегу, я за пару часов ящик скумбрии натаскал. Причем на голые крючки».

АЛЕКСАНДР КУТЛУБАЕВ, капитан многофункционального ледокольного судна обеспечения добывающих платформ «Федор Ушаков», с детства мечтал стать моряком. «Я вырос на Дальнем Востоке, много времени проводил у моря. Видел в порту большие красивые суда, а друг нашей семьи, в прошлом моряк, работал на рейдовом буксирчике и иногда брал меня к себе на работу», – рассказывает он.



© «Совкомфлот»

Капитан Александр Кушаков



© «Совкомфлот»

Капитан многофункционального ледокольного судна обеспечения добывающих платформ «Федор Ушаков» Александр Кутлубаев

После окончания Морского государственного университета во Владивостоке Александр Кутлубаев девять лет работал в Дальневосточном морском пароходстве на балкерах и сухогрузах, дослужившись до старпома. А в 2013 году перешел на работу в «Совкомфлот» вторым помощником капитана танкера.

«Опыта работы на танкерах у меня не было, поэтому я и согласился на понижение в должности. Привлекали перспективы работы в развивающейся компании с «молодым» флотом, которая на фоне других судовладельцев, конечно, выделяется. Получил хорошие рекомендации от капитана и попал в программу подготовки судоводителей для данного типа судов», – говорит он.

После обучения Александр Кутлубаев пришел старпомом на ледокольное судно снабжения «Витус Беринг», в 2016 году стал капитаном на ледокольном снабженце «Алексей Чириков», после чего был направлен на прием ледокольного судна обеспечения «Федор Ушаков». В ноябре 2017 года во время перехода по Северному морскому пути (СМП) из Мурманска к месту своей постоянной работы на шельфе острова Сахалин оно показало превосходные результаты. 4063 км прошли за восемь суток и 10 часов при средней скорости 10,9 узла. При этом из четырех

двигателей использовались только два, и то процентов на 85.

По мнению капитана, в морском деле теория важна не меньше практических навыков: «Все предметы, которые даются во время обучения, важны для будущей профессии. Но практика и теория должны идти рука об руку», – уверен он.

ВЯЧЕСЛАВ ГАФУРОВ, капитан арктического челночного танкера «Штурман Альбанов», рассказывает, что выбор профессии для него был предпринят, ведь Мурманск, где он провел детство, – портовый город. Морскую карьеру начинал на рыболовецких

судах: «Это была школа жизни, а также морская романтика, которой сейчас порой не хватает на современных судах. Они оснащены цифровыми устройствами, но штурман теперь смотрит больше на приборы, чем в окно», – поясняет он.

Работал на танкерах в Мурманском морском пароходстве, деятельность которого была связана с Арктикой, дослужился до старпома.

«На танкерах типа «Астрахань» мы занимались снабжением топливом северных территорий от Мурманска до Певека. Выполняли и коммерческие задачи – например, отгружали нефть в Обской губе до того времени, пока там не появился терминал», – отмечает капитан.

В «Совкомфлоте» Вячеслав Гафуров около двух лет отработал старпомом на танкере «Капитан Готский», на «Михаиле Ульянове» стал капитаном. Затем получил назначение на арктический танкер «Штурман Альбанов».

Арктика для Вячеслава Гафурова – это не просто место работы, но и источник неповторимых впечатлений о природе Севера. «Однажды шли в большом караване. Нормальная спокойная ледовая обстановка, ледокол идет по каналу, затруднений быть не должно. И вдруг приказ с головного ледокола: «Останавливаемся!» Без объяснения причин. Оказывается, на нашем пути оказалась медведица с двумя медвежатами, которые нас даже не заметили. Ждали, ждали, в конце концов ледокол гуднул, они подпрыгнули от испуга и убежали», – рассказывает Вячеслав Гафуров. 📍



© «Совкомфлот»

Капитан арктического челночного танкера «Штурман Альбанов» Вячеслав Гафуров

ПЕРВЫЙ ЗАГРАНРЕЙС

15 октября в Петрозаводске собрались ветераны флота Беломорско-Онежского пароходства по случаю знаменательной даты: 55-летия первого заграничного рейса т/х «Беломорский-14», они вспоминали всех тех, кто были первыми на этом пути и проложили курсы карельским теплоходам по рекам и каналам, озерам и морям с экспортно-импортными грузами.

55 лет назад теплоход «Беломорский-14» выполнил первый в истории Беломорско-Онежского пароходства (БОП) рейс в заграничном плавании. Это также был первый заграничный рейс судов класса «река-море» в истории Министерства речного флота.

Осенью 1963 года совсем новый теплоход «Беломорский-14» уходил в первый заграничный рейс. Конечно, порт Котка – это совсем рядом. Ближе, чем Хельсинки, ближе, чем советский Таллинн. Но это особый рейс.

Достаточно ознакомиться с историческим приказом начальника Беломорско-Онежского пароходства В. Л. Успенского. Помполитом идет заместитель начальника пароходства А. Г. Мерескин, опытный судоводитель В. А. Басаргин – рулевым-мотористом. В составе экипажа и заместитель начальника службы грузовой и коммерческой работы пароходства В. В. Петкель.

В сентябре 1963 года Управление лесной и деревообрабатывающей промышленности Карельской АССР «Кареллеспром» обратилось в управление БОПа с просьбой перевезти 4,5 тысячи кубометров пиломатериалов из Пудожского и Керетского лесозаводов в финский порт Котка для фирмы «Энсо Гутцайт» АО «Нурминен». Министерство речного флота РСФСР рекомендовало пароходству направить в порт Котка грузовой теплоход «Беломорский-14». 15 октября 1963 года, после соответствующей подготовки, «Беломорский-14» с пакетированными пиломатериалами на борту вышел из Петрозаводска в Финляндию. В трюмах и палубном караване судно приняло на борт 760 тонн груза. Экипаж из 17 человек возглавлял капитан Юрий Андреевич Антонов.

Первый рейс длился две недели. А в период с 28 октября по 9 ноября

Чистая вода

№5 31 мая 2000 года




Юрий Андреевич Антонов: 40 лет на капитанском мостике

1963 года теплоход «Беломорский-14» совершил второй рейс Шала – Котка – Петрозаводск. Всего за два рейса было перевезено 1 530 тонн пиломатериалов.

В течение 1963-1968 годов «Беломорский-14» работал на линии Шала – Котка, она была для теплохода постоянной.

Год 2000-й. Теперь уже – далекое прошлое. Пароходство работало как акционерное общество. Возродилась бассейновая газета, теперь она называлась «Чистая вода». 31 мая в ней появилась заметка о капитане, кто в очень далеком 1963 году впервые в истории БОПа повел грузовой теплоход в заграничный рейс. О капитане, стоявшем на мостике «Беломорских», «Балтийских», «Сормовских», «Волго-Донов» в течение 40 лет: Юрий Андреевич Антонов – один из капитанов эпохи расцвета пароходства, свидетель неудач и исчезновения БОП как крупного международного морского перевозчика.

О капитане Антонове часто рассказывала газета «Водник Карелии». А 21 июня 1986 года солидную статью на своих страницах разместило центральное издание – газета «Водный транспорт».

Непосредственными организаторами и участниками событий относящихся к началу заграничных перевозок 1963 года в БОПе были Васильев Е. О., Мерескин А. Г., Огибин И. А., Грунин А. В., Юдин Ю. Д., Нарин В. Н., Стрелков П. А. В числе первых капитанов заграничного плавания – Проккуев К. Г., Игошин С. А., Хотькин Л. Л., Сергеенков О. А., Клинов Н. П., Юшеев В. В., Лаврухин А. И., Булгаков С. П. Их десятки – специалистов высочайшего уровня, открывших эру освоения универсального флота «река-море» плавания, создавших школу мореплавания для новых поколений моряков и речников Карелии. 

По материалам книги «Беломорско-Онежское пароходство, 1940-2007 годы, от него до дальних морей». Составители: Ю. П. Лежнев, В. Д. Мерта

«ПРИКЛЮЧЕНИЯ ЧЕТЫРЕХ РОССИЙСКИХ МАТРОЗОВ К ОСТРОВУ ШПИЦБЕРГЕНУ БУРЕЮ ПРИНЕСЕННЫХ, ГДЕ ОНИ ШЕСТЬ ЛЕТ И ТРИ МЕСЯЦА ПРОЖИЛИ»

Арктика не дает покоя современным исследователям. Но и двести пятьдесят с лишним лет назад она, как магнит, притягивала к себе голландцев, шведов, англичан и, конечно же, россиян. Только тогда смельчакам не помогали ни техника, ни наука.

Они отправлялись в путь, не имея на руках и толику того, что доступно для изучения Севера сегодня.

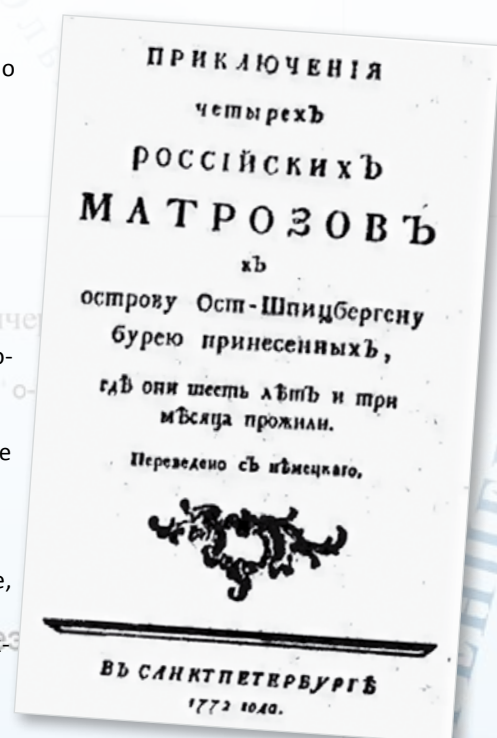
Но у них было мужество, выносливость и находчивость – качества, необходимые полярному мореплавателю во все времена. Только они дают шанс выжить и выстоять в самой, казалось бы, невозможной ситуации, в чем можно убедиться из истории штурмана Алексея Химкова и его сына, матроса Ивана Химкова, рассказанной 8 января 1750 года, когда они прибыли в Петербург по приглашению императрицы Елизаветы Петровны после успешного окончания шестилетнего арктического плена. А записал ее французский профессор истории и член Санкт-Петербургской Академии наук Петр Людовик Ле Руа. Именно по его настоятельной просьбе эта встреча и состоялась. Впоследствии он написал книгу на немецком языке, она вышла в 1760 году и мгновенно стала бестселлером. Спустя 12 лет «Приключения четырех российских матрозов к острову Шпицбергену...» перевели на русский язык, книга появилась в России. Сегодня она представляет большую библиографическую редкость. Мы пересказываем историю моряков, основываясь на раритетном оригинале.

ВЫНУЖДЕННАЯ ЗИМОВКА

В 1743 году Еремий Окладников, житель города Мезени Архангелогородской губернии, снарядил судно, на котором четырнадцать человек отправились на промысел китов и моржей к Большому Бруну – той части архипелага Шпицберген, где бойко шел международный промысел. Погода стояла хорошая, дул попутный ветер, но на девятый день обстановка переменилась. Вместо западной части, где обычно ловили китов, судно прибило к восточной стороне Шпицбергена, оно оказалось в ледовом плену. Остаться на нем означало верную смерть, посему штурман Химков и три матроса: Иван Химков, Степан Шарапов и Федор Веригин отправились на разведку – на поиски некоей хижины, о существовании которой они слышали от земляков-поморов, однажды зимовавших в этих местах. Чтобы не провалиться под лед, прихватили с собой только самое необходимое: «ружье, рожок с порохом на двенадцать зарядов и на столько же пуль, топор, маленький котел, двадцать фунтов муки в мешке, огнянку и несколько труту, ножик, пузырь с курительным табаком и каж-

дый по деревянной трубке. С сим малым оружием и запасом прибыли они на остров».

Они действительно нашли хижину в четверти миль от берега, продуваемую всеми ветрами, но с сенями и передней горницей, русской печью без трубы, чему очень обрадовались. Переночевав, с утра моряки пошли к судну забрать товарищей, вынести съестные припасы, оружие, порох, – в общем, все необходимое для зимовки. Но когда они вышли



на берег, не увидели ни льда, ни судна и никаких его следов. Вероятно, в бурю, разразившуюся ночью, его раздавило льдами, оно затонуло, а с ним и надежда вернуться домой. Опечаленные, моряки вернулись в хижину.

Но жизнь продолжалась, пора было браться за дело, если хочешь остаться в живых. Они залатали избу – сдвинули разъехавшиеся бревна, законопатили щели мхом, который на острове рос в избытке. Стали охотиться. На острове бродило полно оленей, а в их ружьях еще было достаточно пороха. Проблемы создавал жуткий холод и отсутствие деревьев на острове. Топить в доме печь попросту было нечем.

Мужики уже прощались с жизнью, замерзая от холода, но море пришло на выручку и подкинуло к берегу обломки погибших судов. На первую зиму с трудом, но этого хватило. И все следующие годы море преподносило им ценные и крайне необходимые «подарки», позволявшие выжить. Волны прибивали к берегу доски с вколоченными гвоздями, выкорчеванные с корнями деревья, и моряки не знали, откуда их принесло.

ГОЛОД – ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

Когда закончился порох, а все убитые олени были съедены, мореплаватели стали готовиться к голодной смерти. Но и тут выручило море, выбросив на берег ель с корнем, имевшим почти совершенную форму лука. Нужда побуждает обыкновенно к трудолюбию. Они быстро сообразили, какие возможности дает настоящий лук, и ловко орудуя ножом, превратили в него корневище. Но лук без тетевы – пустой звук, да только где же ее возьмешь не необитаемом острове. Пока решали эту головоломку, решили соорудить хотя бы две рогатины, чтобы обороняться от белых медведей, с которыми постоянно нужно было держать ухо востро: они ломались и в двери, и в окна, могли напасть на улице. Но для рогатин и стрел нужны наконечники, а чтобы ковать железо, нужен молоток. Вот как они его сделали, пишет Ле Руа: «Железный крюк, который, как я упомянул, утвержден был в найденной ими доске, имел нарочито длинную дыру, которая

находилась на два или на три дюйма от конца, противоположного шляпке; сия же головка или шляпка была круглая и толстая, как обыкновенно у таких крючьев бывает. Взявши сей крюк, расколотили пробитой уже его конец и, поставив в дыру самый толстый гвоздь, начали ее расколочивать; потом расширили ее топором более, нежели на пять дюймов, вбили обвостренную палку, которая им служила вместо черена, и так сделали они молоток. А чтобы в совершенство привесть свою кузницу, то сыскали они большой дикой камень, который служил им вместо наковальни; из двух оленьих рог сделали они клещи. Сими инструментами сковали себе два железца на рогатины, которые, выгладив хорошенько и выточив на камне, старались как возможно прикрепить вырезанными из оленьей кожи ремнями к палкам, толщиной в руку, которые доставали они от сучьев. С оными

рогатинами, которые можно назвать и копьями, приняли они намерение учинить нападение на одного белого медведя, которого и убили, но с великою опасностью».

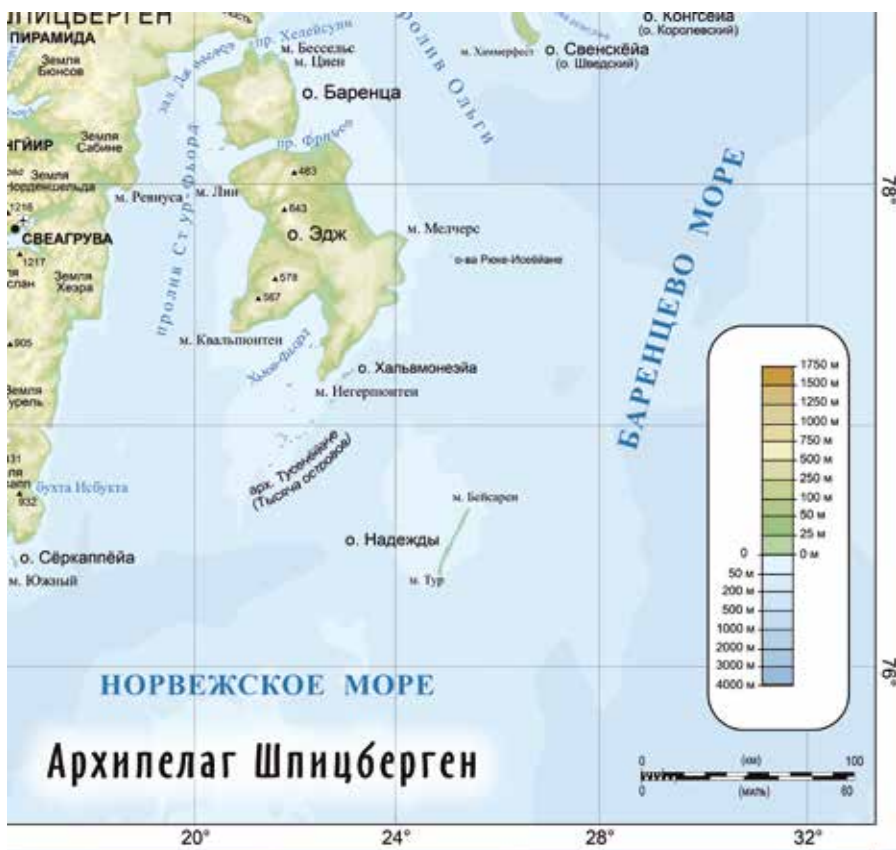
ПУСТИЛИ МЕДВЕДЯ НА ТЕТИВУ

Медведя моряки съели и обнаружили, что его жилы легко режутся на толстые или тонкие ремешки. Из них соорудили тетиву, стянули лук и все время пребывания на острове охотились из этого лука на оленей, черных и белых лисиц. Теперь у них всегда была еда и шкуры, спасавшие их от лютой стужи.

Для лука они сделали стрелы с железными наконечниками, «привязали их тоненькими ниточками, из жил медвежьих сделанными, к еловым палочкам, которые обвязали оными же жилками с чаечными перьями.



Ложечная трава (Cochlearia). Свежие зелёные части растения очень богаты витамином С. Ложечница арктическая, к примеру, обладает исключительными противцинготными свойствами. В давние годы её солили на кораблях бочками как лучшее средство, предупреждающее заболевание цингой. В скандинавских странах и сегодня ложечница употребляется в свежем виде как салат, заготавливается она и на зиму (солится). По вкусу она несколько напоминает хрен.



Ост-Шпицберген, к которому прибило судно Алексея Химкова, по-старопоморски – Малый Брун, известен на современных картах под названием о-ва Эдж. Этот остров был открыт в 1614 г. голландцем Каролусом (Каролем). Название «остров Эдж» (Edes Island) впервые встречается на карте Московской компании 1625 г. Остров назван по имени известного английского мореплавателя Томаса Эджа, служившего в Московской компании и девять лет подряд плававшего на Шпицберген (1611–1619).

И сие им так благополучно сделать удалось, что они во все свое пребывание на том острове убили сими стрелами 250 оленей, не считая великого множества черных и белых лисиц».

Белых медведей люди убивали редко, уж больно сильны и опасны они были, и всегда нагоняли на моряков «несказанный страх, так что они, какая бы нужда им ни была, не смели выходить из избы по одиночке и без рогатин, коими они обороняться могли от сих злых зверей, коих хищности беспрестанно должны были опасаться».

Постепенно моряки научились делать запасы еды. Готовить на печи горячую еду из-за недостатка дров они не могли,

поэтому ели сначала преимущественно сырое мясо, потом сообразили, что его можно вялить. Они развешивали мясо на палочках под потолком хижины – так, чтобы медведь не мог его достать, просунув лапу в окно, и когда топилась печь, дым, лезший во все стороны, неплохо делал свое дело. Все лето мясо висело на «вольном завсегда воздухе», хорошо высыхало и использовалось вместо хлеба. Что было очень кстати, поскольку основную еду составляло сырое мясо, которое очень плохо усваивалось. Метод сушки позволил хорошо пополнить продовольственные запасы.

Пили моряки летом воду из ручья, зимой – талый снег.

ДВИЖЕНИЕ КАК ПАНАЦЕЯ ОТ ЦИНГИ

Из-за отсутствия растительной пищи моряков настигла цинга. Однако Иван Химков, много раз зимовавший на западном берегу Шпицбергена, знал, как с этой напастью можно совладать, и советовал своим товарищам есть сырое и мерзлое мясо, предварительно нарезав его на мелкие кусочки, пить теплую оленью кровь, заниматься спортом («делать сколько можно движения телу») и есть сырую ложечную траву *Cochlearia* (растение семейства капустных – примечание редакции), поскольку только эта трава на острове и росла.

Врачи, конечно, могут поставить под сомнение рецепт Ивана от цинги, однако выжив, люди доказали, что это работает. Лишь один моряк – Федор Веригин, заболевший первым, – наотрез отказался пить оленью кровь и заниматься физическими упражнениями, «был ленив и непроторен». В итоге цинга победила его, он целыми днями лежал, и его спутники кормили его, «как новорожденного младенца» до самой смерти зимой 1748 года.

Если вы помните, матросы принесли с собою на остров небольшой мешок с мукою, весом почти в двадцать фунтов. Сначала они ее варили с оленьим мясом, истратили почти половину, потом сообразили, что муку можно использовать более разумно. А что может быть более разумным в условиях полярной ночи и жуткого холода? Только огонь, чтобы его не надо было постоянно разводить и добывать. У моряков «были огниво и кремень, но недоставало им труту», поэтому когда они обнаружили на острове жирную глину, решили сделать из нее сосуд типа лампы, а качестве «топлива» использовать жир убиваемых зверей.

ДА БУДЕТ СВЕТ!

Сосуд они сделали, но оказалось, что глина протекает – впитывает и пропускает жир. Тогда-то и пошла в ход мука. Они сварили ее в жире, подсушили, обмазали внутри «лампаду». Мука образовала тонкую твердую корку, которая не пропускала жир. Но чтобы было наверняка, моряки пропитали лоскуты от своих рубах

ОСТРОВ

в вареной муке и обернули ими «светильник». У них все получилось, проблема хранения огня была успешно решена. Однако, опасаясь, что с изобретенной лампой что-то может случиться, сделали еще несколько таких про запас. А фитиль они мастерили из того, что тоже приносило море: канатов, веревок, крайне редко пеньки. Когда этого ничего не было, рвали на полоски свои рубахи и нижнее платье. «Всякому, кто русских знает, известно, что между ими весьма мало находится таких, которые бы не носили порток, а почти все мужики штанов не носят. Таким образом свивали они светильники из сей пакли и из исподнего платья, которое простой народ носит из весьма толстой холстины сделанное. И с того времени как сделали они первый ночник, немного спустя по прибытии своем на сей остров, не переводился у них огонь в жилище до тех пор, когда они, взошед на судно, отъехали в свое отечество».

Раз тряпичная одежда шла на фитили, матросы научились делать ее из звериной кожи. Меха оленьих и лисьих у них было предостаточно, они спали на них, укрывались ими. Время пришло научиться выделке. Сначала шкуры несколько дней вымачивали в пресной воде, затем соскабливали шерсть, долго мяти кожу руками, пока она не становилась сухой, смазывали растопленным оленьим жиром и снова мяти, добиваясь мягкости и гибкости материала. Для шуб мех вымачивался только один день, затем с ним происходил тот же процесс, только мех оставляли.

Затем им потребовались швейные иглы и шило, которых, понятное дело, на острове не было. Они выковали проволоку, раскалили ее и прокололи игольные ушки кончиком ножа. Затем иглы обточили, закруглили и заострили. Но ушки не получались ровными и гладкими, жилы (нитки) то и дело рвались при шитье. Вместо ножниц моряки использовали хорошо наточенный нож. В итоге они приспособились делать ту одежду, которая им нужна. Летом носили штаны и рубахи из голой выделанной кожи, зимой – длинные шубы из невыделанных оленьих мехов с капюшоном.

В общем, как ни странно все складывалось неплохо, только штурман Алексей Химков очень тосковал по дому, где у него осталась жена любимая да трое детей.

Остров, на который судьба привела моряков-поморов, был довольно большой: 150-170 верст в поперечнике, между 77°25' и 78°45' северной широты и «между концом третьего и началом четвертого климата». Его покрывают горы с постоянно снежными вершинами, с которых текут ручьи горной воды, из растительности – только ложечная трава, мох, карликовые кустарники.

Время на острове моряки определяли по солнцу и звездам и делали это довольно точно. Когда 15 августа (по старому стилю), в день Успения Пресвятой Богородицы, к острову подошло судно (на нем они и вернулись домой), матросы-пленники, всегда свято чтившие большие церковные праздники, считали, что праздник был двумя днями раньше. Несмотря на такую маленькую погрешность, которая могла получиться по природным причинам, включая ненастную погоду и туман, снег и дождь, скрывавшие звезды, удивительно, каким образом моряки, не имея часов, солнечного или лунного квадранта, определяли время. Ле Руа не преминул спросить их об этом, на что штурман

ответил ему с негодованием: «Какой же бы я был штурман, если бы не умел снять высоты солнца, ежели оно светило видно? И ежели бы не знал поступать по течению звезд, когда солнца не видно будет, и сим способом не мог бы определить суток. Я сделал для сего употребления палку, которая сходствовала с оставленною на нашем судне. Сей инструмент употреблял и для учинения наблюдений».

Это был так называемый посох Якова, или градшток, примитивный угломерный инструмент, применявшийся моряками (вплоть до конца XVIII века) для определения времени суток.

Полярный день на острове длился четыре месяца. Зимой над ним часто вспыхивало красочное северное сияние, что делало их мрачную жизнь немного ярче.

Со слов матросов Ле Руа рассказывает и о природных условиях острова. Он доказывает, что Шпицберген представляет собой твердую землю, а не скопление льдов, но грунт там вечно мерзлый. В центре острова находятся пласты глины. Он думает, что там есть железная руда. Рек на острове нет, а ручьев, ключей и источников много. Берега покрыты песком и галькой.



Зверья на острове было великое множество.



Примерно так медведи обхаживали хижину мореплавателей

Начиная с середины ноября и до начала января, или, как говорили поморы, от начала поста святого Филиппа до праздника крещения, шел обычно непрекращающийся дождь. В это время погода стояла довольно мягкая, без сильных холодов. Но зато потом начинались нестерпимые морозы, особенно при южном ветре с материка. Снег на острове выпадал в огромнейших количествах. Хижину заносило так, что выбираться из нее приходилось через кровлю.

Медведей, сайгачей, песцов было великое множество. Летом прилетали тысячи птиц. Море было богато рыбой. Поморы пробовали ее ловить, опуская в воду мешок из оленьей шкуры, но безуспешно. Крючков, удочек, других рыболовных снастей у них не было. Иногда моряки видели приближающихся к берегу китов, очень много у острова водилось тюленей и моржей.

ОСВОБОЖДЕНИЕ

15 августа 1749 г. к острову подошло российское судно. Принадлежало оно купцу-староверу. Судно шло из Архангельска к западной части Шпицбергена, но по

счастливой случайности для плененных на острове моряков ветер переменился, и судно прибило к их части острова.

Увидев судно, моряки забегали, разожгли костры на возвышенных местах, а на берегу воткнули копьё, на котором как флаг развевалась сайгачья кожа. Они очень волновались, что их не увидят. На судне этот знак заметили и пришли к выводу, что на острове находятся люди и просят у них помощи.

Когда судно причалило, радости поморов не было предела. Они тут же вступили в переговоры с главным на судне и сторговались, что за 80 рублей тот доставит их со всем накопленным богатством в родное отечество. На чем и сговорились. На борт погрузили 50 пудов сайгачьего сала, шкуры белых и черных песцов, десять шкур белых медведей. «Они не позабыли взять с собой свой лук, стрелы, копыя и рогатины, также негодный топор, испорченный нож, шилья, иглы, которые лежали в косяной коробке, ими искусно с помощью ножа сделанной, жилы белых медведей и сайгачей, словом, все свои пожитки».


Архангельские мореходы благополучно прибыли на родную землю

28 сентября 1749 года спустя шесть лет и три месяца. Возвращение штурмана домой едва не погубило его жену. В момент, когда судно причаливало, она стояла на мосту, и узнав своего мужа, которого она давно считала мертвым и горько оплакивала, от нетерпения и желания скорей обнять его прыгнула в воду и чуть не утонула.

В заключение хочется добавить, что моряки по возвращении с острова, где они все время жили без хлеба, на большой земле не смогли его есть. Они жаловались, что «онный тяжело раздувает брюхо». То же самое они говорили о разных напитках и пили только чистую воду.

Вещи, оборудование, привезенное с острова, попали к некоему Вернезоберу – управляющему архангельской конторой сального торгова. А торг принадлежал фавориту императрицы Елизаветы Петровны, графу П. И. Шувалову. Вернезобер отправил полученные им от матросов вещи Шувалову, а тот передал их в Петербурге Ле Руа.

Историей русских моряков, прошедших шесть с лишним лет на необитаемом северном острове, заинтересовались профессора Российской Академии наук. Специальная комиссия расспрашивала матросов об их пребывании на острове. Некоторые сомнения, возникшие было у членов комиссии о достоверности рассказанного, Алексей Химков сумел рассеять. Комиссия уточнила местоположение острова. Было твердо установлено, что поморы находились на Шпицбергене. Это убедительно доказывали отмеченные ими даты первого появления солнца после полярной ночи и его исчезновения, когда полярный день закончился. Последующие экспедиции подтвердили точность всего рассказанного поморами и даже нашли избу, в которой они жили.

Ле Руа говорит, что испытания, выпавшие на долю русских моряков, оказались гораздо труднее тех, что пережил герой книги Дэфо – Робинзон Крузо. Поморы оказались в плену у полярного острова, и испытания, выпавшие на их долю, отсюда, спустя столько лет, кажутся абсолютно непреодолимыми. Но с таких человеческих историй каждый раз открывается новая яркая страница в истории изучения и освоения Арктики. 

АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) Председатель СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная организация
Председатель ПАРШЕВ Павел Юрьевич
183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: pav7222@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

АРКТИЧЕСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация Председатель Совета СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

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



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

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

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

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

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная 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
КРАШНОШТАН 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)

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА -
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

О НАС
СОЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ
ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ
НОВОСТИ
ДЛЯ МОРЯКОВ
ITF
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
ЖУРНАЛ ИМП
ФОТОГАЛЕРЕЯ
КОНТАКТЫ

09.10.2018
Колдоговор – сила, способная защитить интересы моряков

Вчера инспекторы Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) посетили с проверкой теплоход «LIMWIN». Он стоял в рыбном порту Находки в ожидании рейса на Китай. Судно работает под флагом Белиза (ИМО 9107241). Владелец – компания «Sinounion Shipping Service Ltd», Гонконг.

Как рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов, в экипаже – 16 моряков: китайцы, бангладешцы и бирманцы. Коллективного договора Международной федерации транспортников (IMDT) на борту нет. Базовая ставка матроса составляет всего \$555. Страховые свидетельства, согласно требованию Сводной конвенции о труде в

НОВОСТИ »

- 09.10 Как справиться с суицидальными мыслями в рейсе
- 09.10 Минимум 20% работников хотя бы раз сталкивались с домогательствами
- 09.10 Хранитель морских обычаев
- 08.10 Моряки компании «Совкомфлот» получили награды
- 08.10 Экипаж т/х «Ромогу» вернулся на Родину
- 08.10 Т/х «Палладий»: заседание суда состоится 17 октября
- 08.10 Бывшие школьники стали курсантами
- 03.10 Панические состояния можно предотвратить
- 03.10 Как моряку правильно составить резюме
- 03.10 РПСМ за достойный труд без гендерного неравенства и домогательств
- 03.10

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ
AFFILIATED WITH ITF
WANGU IVAN
0000 0002 4567 8910
ИНТЕРНЕТ-ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО МОРСКОМУ ТРАНСПОРТУ на 2018-2020 годы

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ
Задай свой вопрос

