

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

№ 6 (123) 2018

**УСТАНОВИТЬ ЕДИНЫЙ
ПРАВОВОЙ МЕХАНИЗМ КОНТРОЛЯ
ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ МОРЯКОВ
БЕЗОТНОСИТЕЛЬНО
К ЮРИСДИКЦИИ СУДОВ**

**ЮРИЙ СУХОРУКОВ:
«ВМЕСТЕ МЫ ВЫСТРОИМ УСТОЙЧИВОЕ
И СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ ДЛЯ ОТРАСЛИ»**

**«СПАСИТЕ НАС НА СУШЕ»:
«НИКОЛАЙ ОСТРОВСКИЙ»
ИДЕТ НА ТАРАН**



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

*С Новым годом
и Рождеством!*





ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:

Танкер-газовоз «Кристоф де Маржери», © «Совкомфлот»

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Редакционная коллегия:

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

Редакция:

Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация:

Ирина Устюменко
Наталья Куликова
Мargarита Якубенко

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

Дизайн, верстка

Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 20.11.2018

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

9 – 11 «Теоретически власть, которая избирается народом, должна быть на стороне народа и защищать интересы более слабой стороны – трудящихся»

ЛЖЕ-КРУИНГ

16 – 19 «Crewell» сообщает о мошенниках
Бдительность – наше оружие!



СТР. 12 – 14
Юрий Сухоруков: «Вместе мы выстроим устойчивое и светлое будущее для отрасли»



СТР. 4 – 6

ЛИЦА МОРЯ

23 – 24 Хранитель морских обычаев
«Семь раз отмерь, сто раз проверь и один отрежь»

Установить единый правовой механизм контроля по трудоустройству моряков безотносительно к юрисдикции судов

ВОПРОС-ОТВЕТ

25 Коротко о взыскании зарплаты

МОРСКИЕ КАТАСТРОФЫ

33 – 36 «Спасите нас на суше»: «Николай Островский» идет на таран



СТР. 20 – 22

«Трудовые споры у нас будут жить вечно, ибо профсоюзу нужны бойцы, а не попутчики»

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА



УСТАНОВИТЬ ЕДИНЫЙ ПРАВОВОЙ МЕХАНИЗМ КОНТРОЛЯ ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ МОРЯКОВ БЕЗОТНОСИТЕЛЬНО К ЮРИСДИКЦИИ СУДОВ

С таким предложением Российский профессиональный союз моряков обратился в Министерство транспорта и Межведомственную комиссию по подготовке к реализации в РФ Конвенции о труде в морском судоходстве после того, как Министерство внутренних дел (МВД) России вынесло на заседание рабочей группы Российской трехсторонней комиссии (РТК) по регулированию социально-трудовых отношений по развитию рынка труда и содействию занятости населения, состоявшееся 3 октября 2018, два вопроса: «О проекте федерального закона «О признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» и «О проекте федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

КОНТРОЛЬ НЕ ВХОДИТ В ПОЛНОМОЧИЯ

Если коротко, речь идет об отмене обязательного лицензирования деятельности по трудоустройству россиян за рубежом, включая моряков (МВД предложило отменить п. 35 ч. 1 ст. 12 ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»). И, как следствие, исключить административ-

ную ответственность за подобную деятельность, которая на сегодняшний день в случае отсутствия лицензии является незаконной, отменив статьи 18.13, 23.1 и 28.3 КоАП РФ.

МВД поясняет свои действия поручением Президента – якобы функция контроля по осуществлению подобной деятельности не свойственна полномочиям министерства, плюс Правительство РФ вообще предлагает отказаться от ее лицензирования как вида госу-

дарственного регулирования деятельности по трудоустройству российских граждан, включая моряков, на работу за рубежом.

При этом в МВД считают, что отмена лицензирования деятельности по трудоустройству за рубежом никак не скажется на невыполнении Российской Федерацией конвенционных требований в этом вопросе и не отразится негативно на правах трудоустраиваемых моряков, поскольку существуют другие формы

государственного контроля за посреднической деятельностью, например, регистрация юридических лиц.

Однако в Российском профессиональном союзе моряков (РПСМ) не разделяют эту оптимистическую позицию, как и ту, что в отношении трудоустройства на работу в качестве членов экипажей иностранных судов российских моряков может быть применен существующий механизм регулирования деятельности по трудоустройству моряков для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, где установлена система формирования и ведения в Федеральной службе по труду и занятости (Роструд) и ее территориальных органах реестра трудовых договоров, заключенных при посредничестве организаций по подбору и трудоустройству моряков, с российскими гражданами, иностранными гражданами и лицами без гражданства для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации.

НЕТ ПРАВА ПРОВЕРЯТЬ КРУИНГИ

Действительно, для круингов, трудоустройства моряков на российские суда, лицензия не нужна, они работают по другим правилам, хотя занимаются они тем же, что и круинги, предлагающие работу на судах иностранных владельцев. Эта система, несмотря на категорические возражения РПСМ о ее заведомой нежизнеспособности, была установлена в 2009 году предшественником Минтруда России – бывшим Минздравсоцразвития России, которое разработало форму трудового договора с моряком и положение о регистрации этих договоров в территориальных органах Роструда. По задумке

Внеплановую проверку, в данном случае – круингов, можно проводить только тогда, когда в жалобе моряка содержатся сведения исключительно о наличии грубых нарушений в его действиях. В свою очередь, к таковым законом отнесены только те действия, которые повлекли за собой возникновение угрозы причинения вреда жизни и здоровью граждан и иных подобных экстремальных последствий в виде человеческих жертв, например. Следовательно, только в случае подтверждения такого рода фактов лицензирующий орган вправе инициировать в отношении лицензиата (круинга) соответствующие меры административной ответственности, вплоть до приостановления действия лицензии.

круинги должны были взять этот трудовой договор за основу, оформлять его с моряками надлежащим образом, а затем нести на регистрацию. Но практически никто из круинга этого не делает, поскольку никакой юридической ответственности за неисполнение этой нормы не установлено. А Роструд, в свою очередь, не имел и до сих пор не имеет права контролировать круинги, потому что под его юрисдикцию попадает только работодатель, каким круинг не является. А значит, вся эта система контроля не работает, хотя на бумаге вроде бы все отрегулировано и хорошо.

Объективным подтверждением такого вывода служит тот факт, что Роструд по на-

думаным причинам отказался предоставить РПСМ сведения о количестве таких круингов, числе трудоустроенных ими моряков с указанием их должностей по судну, наименованиях и юридических адресах работодателей (российских судовладельцев), а также о наиболее типичных отклонениях (нарушениях) от установленной формы трудового договора.

Похожая ситуация и с наймом под иностранный флаг. Несмотря на то, что обновленная в декабре 2017 года редакция «Положения о лицензировании деятельности по трудоустройству российских граждан на работу за рубежом» вобрала в себя практически все требования Правила 1.4 КТМС, регламентирующего вопросы подбора и трудоустройства моряков, слабым местом в нем осталось отсутствие возможности иметь конвенционный механизм для оперативного рассмотрения жалоб моряков на невыполнение или ненадлежащее выполнение лицензиатом в лице круинга своих обязательств по трудоустройству перед моряком и необходимого реагирования на них со стороны лицензирующего органа. Ведь в силу действующего закона о лицензировании отдельных видов деятельности, в основе которого для целей проверок лицензиатов лежит закон о защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля, внеплановую проверку, в данном случае – круингов, можно проводить только тогда, когда в жалобе моряка содержатся сведения исключительно о наличии грубых нарушений в его действиях. В свою очередь к таковым законом отнесены только те действия, которые повлекли за собой возникновение угрозы причинения вреда жизни и здоровью





В Российском профессиональном союзе моряков не разделяют оптимистическую позицию, что в отношении трудоустраиваемых на работу в качестве членов экипажей иностранных судов российских моряков может быть применен существующий механизм регулирования деятельности по трудоустройству моряков для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации.

граждан и иных подобных экстремальных последствий в виде человеческих жертв, например. Следовательно, только в случае подтверждения такого рода фактов лицензирующий орган вправе инициировать в отношении лицензиата (круинга) соответствующие меры административной ответственности, вплоть до приостановления действия лицензии.

Вот и получается, что моряк по существу не может обращаться в лицензирующий орган в случаях, когда круинг направил его для работы к недобросовестному иностранному судовладельцу, регулярно задерживающему или вообще не выплачивающему заработную плату, не соблюдающему других условий трудового договора.


ОПРЕДЕЛИТЬ ОТВЕТСТВЕННОГО НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ

В ходе заседания рабочей группы РТК со стороны МВД также было заявлено, что Роструд готов и согласен осуществлять контроль за трудоустройством моряков как на суда иностранных владельцев, так и российских. Что, с учетом вышеизложенного, вызывает большие сомнения.

Однако в связи с возражениями ФПРМТ, представляющей на площадке РТК интересы РПСМ, рабочая группа РТК не поддержала представленные МВД России законопроекты, расценив их преждевременными ввиду того, что альтернативного, здравого и соответствующего КТМС организационно-правового механизма контроля за деятельностью организаций по трудоустройству моряков для работы на иностранных судах представлено не было.

Одновременно МВД России было предложено провести эту работу в формате Межведомственной комиссии по подготовке к реализации в Российской Федерации КТМС с участием, прежде всего, Минтранса России как координирующего федерального органа исполнительной власти согласно постановлению Правительства РФ от 08.11.2013 № 966 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве».

С этой целью в адрес председателя этой комиссии – стат-секретаря и заместителя министра транспорта Аристова С. А. направлено обращение о проведении ее внепланового заседания, где обсудить создавшуюся ситуацию и выработать принципиальные предложения в части определения федерального органа исполнительной власти, ответственного в полном объеме за выполнение конвенционного Правила 1.4 КТМС «Подбор и трудоустройство» и в отношении установления единого, безотносительно к юрисдикции судов, организационно-правового механизма контроля за деятельностью организаций по трудоустройству моряков.

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

КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ РФ

Статья 18.13. Незаконная деятельность по трудоустройству граждан Российской Федерации за границей

Осуществление деятельности по трудоустройству граждан Российской Федерации за границей без лицензии или с нарушением условий, предусмотренных лицензией (абзац в редакции, введенной в действие с 17 июля 2005 года Федеральным законом от 2 июля 2005 года № 80-ФЗ, – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двух тысяч до четырех тысяч рублей; на должностных лиц – от тридцати пяти тысяч до сорока тысяч рублей; на юридических лиц – от четырехсот тысяч до пятисот тысяч рублей (абзац в редакции, введенной в действие с 3 июля 2005 года Федеральным законом от 18 июня 2005 года № 66-ФЗ; в редакции, введенной в действие с 8 июля 2007 года Федеральным законом от 22 июня 2007 года № 116-ФЗ.

Грубое нарушение условий, предусмотренных лицензией на осуществление деятельности, связанной с трудоустройством граждан Российской Федерации за пределами Российской Федерации, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от сорока пяти тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от семисот тысяч до восьмисот тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток (абзац в редакции, введенной в действие с 8 июля 2007 года Федеральным законом от 22 июня 2007 года № 116-ФЗ. Часть дополнительно включена с 17 июля 2005 года Федеральным законом от 2 июля 2005 года № 80-ФЗ.

ПРИМЕЧАНИЕ.

Понятие грубого нарушения устанавливается Правительством Российской Федерации в отношении конкретного лицензируемого вида деятельности (примечание дополнительно включено с 17 июля 2005 года Федеральным законом от 2 июля 2005 года № 80-ФЗ).



«СОВКОМФЛОТ» И РПСМ ПОДПИСАЛИ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

25 октября в Москве судоходная компания «Совкомфлот» и Российский профсоюз моряков (РПСМ) заключили коллективный договор на 2019-2022 гг. Документ, гарантирующий российским морякам достойные условия труда и быта в рейсе, подписали менеджер по персоналу СКФ Михаил Коноплев и председатель РПСМ Юрий Сухоруков.

Как рассказал заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов, в колдоговор внесены поправки в соответствии с решениями Международного переговорного форума (IBF), важнейшие из которых – повышение фонда заработной платы экипажей на 2,5% и увеличение гарантированных компенсационных выплат. Кроме того, стороны договорились о проведении переговоров по заработной плате в течение 2020 года.

Российский профсоюз моряков и компания «Совкомфлот» – давние социальные партнеры. РПСМ выступает гарантом интересов плавсостава с 1993 года. За 25 лет сотрудничества с профсоюзом судовладелец зарекомендовал себя как надежный работодатель, чьи суда и условия труда моряков соответствуют международным требованиям.

Кроме того, «Совкомфлот» – одна из немногих отечественных компаний, которая регулярно обновляет и увели-

чивает флот, создавая новые рабочие места для россиян. Попасть в команду «Совкомфлота» – не просто возможность трудоустроиться на суперсовременное судно, но и получить гарантии на достойную занятость и жизнь.

НЕ ДОПУСТИТЬ СНИЖЕНИЯ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ


Профсоюзная конференция, прошедшая в Новороссийске, собрала вместе делегатов с флота немецких, голландских, норвежских, датских, греческих судовладельцев. Этим морякам объединяет членство в одном профсоюзе – Российском профсоюзе моряков. Они обсудили вопросы заработной платы и социального обслуживания на берегу, заслушали отчеты о работе первичной профорганизации в 2013-2018 гг., выбрали руководящие органы и дали своей организации новое звучное имя.

Делегаты единогласно постановили переименовать ППО компании «Новошип ЮК» Российского профсоюза моряков (РПСМ) в Новороссийскую первичную профсоюзную организацию Российского профессионального союза моряков «Морское единство». Это понятное и очень точно отражающее цели и задачи первички название. Организация объединяет моряков-членов РПСМ, трудовая деятельность которых осуществляется через новороссийские службы найма и трудоустройства плавсостава.

Николай Попов, 15 лет стоявший у штурвала организации, объяснил необходимость смены названия:

– Исторически сложилось так, что члены нашего профсоюза, работавшие под инофлагами, состояли на учете в ППО компании «Новошип ЮК» РПСМ. Назвали ее так в 2003 году прежде всего потому, что большинство людей там и работали. Время внесло свои коррективы: теперь моряки «Новошипа» вошли в организацию ПАО «Новошип» РПСМ. Те же, кто работает на других судовладельцев, в ней остались. Вот так и возникла мысль дать новое имя организации, которая крепко стоит на ногах, имеет свои традиции и материальную базу и готова и дальше представлять и защищать социально-трудовые интересы членов РПСМ.

Какие цели и задачи будут стоять перед профкомом «Морское единство», объяснил ее председатель Евгений Самула, путем голосования выбранный на эту должность:

– Морская отрасль переживает не лучшие времена. Глобальный экономический кризис, падение фрахтовых ставок и сильнейшая конкуренция на рынке подталкивают судовладельцев к снижению заработной платы моряков, – сказал Евгений Анатольевич. – Международная федерация транспортников (МФТ) и РПСМ категорически против этого. На страже интересов моряков и такой действенный инструмент, как коллективный договор, в котором зарплаты плавсостава – главное условие. Нарушить его нельзя. Но можно попытаться обойти за счет бонусных программ, которые судовладелец принимает в соответствии с рынком. Они могут существенно отличаться: мы уже сейчас встречаем абсурдные ситуации, когда в некоторых компаниях бонусы составляют более половины всех выплат. Но ведь бонусы – дело ненадежное, они всегда под вопросом, к тому же они не влияют на те выплаты, которые рассчитываются исходя из базовой ставки, например, больничный лист. Конечно, такое положение вещей не устраивает ни моряков, ни профсоюз. Наша задача, сохранив достойные рабочие места для новороссийских моряков, не допустить снижения заработной платы и уровня социальной защищенности. 

ЕСТЬ КОЛДОГОВОР НА «UTA»!

Международная федерация транспортников (ITF) в Санкт-Петербурге и турецкая компания «Wakes&Co» подписали коллективный договор общей стоимости экипажа (ITF/UNIFORM/TCC) для судна «Uta» (флаг Панамы, ИМО 8415691).

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

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

Коллективный договор на судне – это не только финансовая стабильность и комфортные условия труда, но и социальная защищенность. Как показывает практика, когда на судне есть справедливое соглашение, возникающие проблемы решаются быстро и эффективно.

«NORGAS CARRIERS» ПОГАСИЛА ДОЛГ

Компания «Norgas Carriers» погасила долг перед российским моряком в сумме около \$12 тысяч.

Как рассказал координатор Международной федерации транспортников в России Сергей Фишов, член экипажа «Norgas Creation» обратился в начале октября, после списания с судна без окончательного расчета по заработной плате за сентябрь и часть октября. Инспекция связалась с компанией, в которой подтвердили задолженность.

В прошлом месяце «Norgas» столкнулась с угрозой ликвидации после того, как банковский синдикат во главе с «Nordea» потре-

бовал у компании погасить кредит в размере \$34,9 млн. Официальный представитель компании Бенте Фло сказала, что экипажам судов «Norgas Invention» и «Norgas Creation» не заплатили зарплату из-за ареста судов кредиторами.

На газовозах начались волнения. Так, один из членов экипажа написал письмо в редакцию «TradeWinds», в котором говорилось, что более 30 моряков с «Norgas Invention» и «Norgas Creation» ждут заработную плату с сентября, что им нечем кормить семьи и платить за ипотеку и другие займы. Автор обращения добавил, что члены экипажа не смогли добиться ответа от работодателя.

На помощь пришла компания «Sveaas», взявшая контроль над компанией после введения в состав совета «Norgas» своих директоров. Бенте Фло подтвердила, что судовладелец изыскал средства и готов расплатиться с моряками.

Сергей Фишов добавил, что россиянин, работавший на «Norgas Carriers» и обратившийся за помощью, подтвердил выплату задолженности в размере около \$12 тысяч.

Согласно данным АИС, «Norgas Creation» стоит на якоре у порта Уэльва на юге Испании, а «Norgas Invention» – на рейде у берегов Сингапура.

ОСТОРОЖНО! «KD SHIPPING»

Украинская компания «KD Shipping» не платит российским морякам, работающим на судне «Данаприс 1» (флаг России) зарплату с мая 2018 года, а украинцам – с июля этого же года. В общей сложности набежал более 25 тысяч евро долга. Об этом сообщила инспектор Международной федерации транспортников в порту Новороссийск Ольга Ананьина.

Судно «Данаприс 1» находится на судоремонтном заводе в Тузле (Турция). На борту российские и украинские моряки. Компания не реагирует на запросы турецкого инспектора ITF Музаффера Цивелека, который пытался помочь морякам. На запрос Ольги Ананьиной о сроках выплаты задолженности генеральный директор компании А. Кравцов пообещал решить проблему, однако так и не предпринял каких-либо действий.

«Несмотря на явные нарушения требований Сводной конвенции о труде

в морском судоходстве 2006 года, на судне регулярно обновляется сертификат соответствия КТМС», – говорит О. Ананьина.

В связи с этим экипаж намерен направить обращение в Российский морской регистр судоходства, Министерство транспорта РФ и транспортную прокуратуру РФ с просьбой разъяснить, на каком основании выдается документ о соответствии конвенции, и разобраться в серьезных нарушениях российского законодательства со стороны украинского судовладельца.


Российский профсоюз моряков и Международная федерация транспортников настоятельно рекомендуют морякам обходить офис компании «KD Shipping». Судовладелец уже не первый год находится в поле зрения РПСМ и МФТ: моряки постоянно обращаются с жалобами на невыплату заработной платы.

ЭКИПАЖ ПОЛУЧИЛ \$324 ТЫСЯЧИ

Международная федерация транспортников в Дании добилась выплаты задолженности для российско-украинского экипажа судна «Natig Aliyev» (флаг Мальты). Моряки, а их 19 человек, получили в общей сложности \$324 тысячи.

В этом году это второй случай, когда ITF оказывает помощь команде танкера «Natig Aliyev», принадлежащего компании «Palmali». Первый раз инспектор Мортен Бах пришел на помощь в феврале 2018 года. На тот момент моряки не получали зарплату с ноября 2017 года. Долг набежал немаленький – \$250 тысяч. В результате датские власти арестовали судно по требованию бункеровочной компании, а затем ITF уведомила морские власти Дании о нарушении Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года в части оплаты труда моряков. Все это поспособствовало погашению долга перед экипажем.

Отметим, что долг в \$324 тысячи, набежавший уже с февраля 2018 года, оплатил новый фрахтователь судна – эстонская компания.

«Ужасно, что судоходная компания может так обращаться с моряками. Мне остается лишь предупредить недобросовестных судовладельцев, чьи суда идут в датских водах – ITF имеет прекрасные рабочие отношения с датскими морскими властями», – прокомментировал Мортен Мах. 



«ТЕОРЕТИЧЕСКИ ВЛАСТЬ, КОТОРАЯ ИЗБИРАЕТСЯ НАРОДОМ, ДОЛЖНА БЫТЬ НА СТОРОНЕ НАРОДА И ЗАЩИЩАТЬ ИНТЕРЕСЫ БОЛЕЕ СЛАБОЙ СТОРОНЫ – ТРУДЯЩИХСЯ»

XXIII Зимние Олимпийские игры в Пхенчхане, Южная Корея – отстранение от участия в ней российской сборной; предсказуемые на 100% президентские выборы; чемпионат мира по футболу ФИФА в России и главный гол в «народные ворота» в виде пенсионной реформы, – все это – яркие события уходящего 2018 года на уровне страны.

Они, как мы видим, разные, есть не самые приятные, но очень показательные. Однако и на профсоюзном уровне, увы, хвастать нечем, поскольку власть в уходящем году провела широкомасштабное наступление на права трудящихся, и профсоюзы, надо признать, эту неравную борьбу проиграли. Председатель Совета Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) Игорь Николаевич Павлов поделился своим мнением, почему так произошло, и рассказал о работе Федерации в уходящем году.

ПЕНСИОННАЯ РЕФОРМА

Для профсоюзов, пожалуй, главным и неожиданным событием 2018 года стала пенсионная реформа Правительства РФ, суть которой свелась к повышению пенсионного возраста мужчин и женщин

на 5 лет. Все профсоюзы, входящие в ФПРМТ: моряков, докеров, лоцманов, работников тралового флота, опираясь на мнение своих членов, высказались против повышения пенсионного возраста. Все они были участниками организованной КТР кампании «Народ против повышения пенсионного возраста».

От профсоюзов – членов ФПРМТ были направлены обращения в адрес Правительства, Государственной Думы, Президенту РФ; представители профсоюзов участвовали в организации и проведении митингов против пенсионной реформы. Но, как известно, закон о повышении пенсионного возраста спешно ►

и успешно приняли, несмотря на то, что по опросам общественного мнения, более 90% населения были против.

Такое отношение власти к мнению трудящихся, мягко говоря, удивляет. «Линия фронта» в противостоянии между профсоюзами, отстаивающими права и интересы работников, и работодателями в последнее время была достаточно стабильна. Власть в этом противостоянии формально до лета 2018 года соблюдала нейтралитет, хотя теоретически власть, которая избирается народом, должна быть на стороне народа и защищать интересы более слабой стороны – трудящихся.

Но «новое» Правительство, утвержденное в мае, в июне начало неожиданное, широкомасштабное наступление на права и интересы трудящихся.

Законодательная власть в лице Государственной думы мгновенно и безусловно поддержала Правительство – власть исполнительную. Президент, сохраняя интригу, некоторое время хранил молчание, затем 29 августа в обращении к гражданам России поддержал повышение пенсионного возраста, попросив народ «с пониманием отнестись к этому трудному, непростому, но необходимому решению».

ПЛЮС 5

В результате пенсионный возраст был повышен на 5 лет, что означает увеличение на 1/8 необходимого трудового стажа работников, что, в свою очередь, равнозначно увеличению на 1 час продолжительности рабочего дня.

Профсоюзы, трудящиеся, отдельные политические партии и движения не смогли организовать серьезного сопротивления наступлению на права и интересы трудящихся, в результате чего Правительство без особых трудностей одержало победу. И эта легкая победа может придать уверенности Правительству и спровоцировать его на новые антисоциальные инициативы в следующем 2019 году.

В уходящем 2018 году у профсоюзов, входящих в ФПРМТ, снова обострилась проблема с проходом на территории портов для посещения рабочих мест своих членов. Это старая проблема, с которой мы уже сталкивались и даже поднимали ее на встрече с российским президентом, когда эту должность занимал еще Д. А. Медведев. Он посоветовал «настучать» по голове тем работодателям, которые нарушают закон, препятствуя профсоюзным работникам посещать рабочие места членов профсоюза. После этого некоторое время проблем с доступом в порт не возникало, но сейчас приходится заниматься этим снова. Решать вопрос нужно не «ручным управлением», «настучав по голове» недобросовестным работодателям, а опираясь на закон – акт высшей юридической силы. Закон же четко говорит о праве профсоюзов беспрепятственно посещать организации и рабочие места с целью осуществления своей уставной деятельности по представительству и защите социально-трудовых прав и интересов работников.

ЗАПРЕТИТЬ ЗАЕМНЫЙ ТРУД

Весь год федерация помогала Российскому профсоюзу докеров (РПД) в борьбе с заемным трудом, к которому все чаще прибегают работодатели. Проводились встречи и консультации с Минтрудом и Минтрансом, где обсуждался законопроект о запрете применения заемного труда в отношении докеромеханизаторов. Однако, к нашему большому сожалению, ни ФПРМТ, ни РПД не получили поддержки со стороны названных ведомств. При этом особое неприятие вызывает позиция Минтранса России, первоначально в лице бывшего министра поддерживавшего



Игорь Павлов: «Профсоюзы, трудящиеся, отдельные политические партии и движения не смогли организовать серьезного сопротивления наступлению на права и интересы трудящихся, в результате чего Правительство без особых трудностей одержало победу. И эта легкая победа может придать уверенности Правительству и спровоцировать его на новые антисоциальные инициативы в следующем 2019 году».

усилия РПД в этом направлении, а позднее, после смены министра транспорта, отказавшегося от нее по мотиву приоритета интересов бизнеса.

Это один из многих вопросов, которыми занималась ФПРМТ наряду с проектом Правил по охране труда в морских и речных портах, подготовленным Минтруда России, и необходимостью принятия особенностей специальной оценки труда докеров-механизаторов.

ДАЕШЬ ЕДИНУЮ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ЛОЦМАНСКУЮ СЛУЖБУ!

Немало усилий прилагает ФПРМТ для совершенствования нормативно-правовой базы деятельности морских лоцманов и оказания в этом вопросе методической и практической поддержки Межрегиональному профсоюзу лоцманов (МПСЛ). В 2013 году при Минтрансе России была специально создана рабочая группа по вопросам лоцманской деятельности в Российской Федерации, предметом работы которой, с нашей подачи, стала работа над такими темами, как новая редакция Положения о морских лоцманах, максимально учитывающая соблюдение их трудовых прав, Правила по охране труда морских лоцманов, возможность работы вахтовым методом, и, наконец, создание Единой государственной лоцманской службы, которая должна положить конец жесткой конкуренции между государственными и негосударственными лоцманскими организациями.

ФПРМТ максимально использовала площадку РТК для оказания помощи Российскому профсоюзу моряков (РПСМ) в продвижении инициатив по совершенствованию правового регулирования трудовых и связанных с ними отношений моряков, а также недопущению тех правовых начинаний, которые могут ущемить их права. Так, в качестве примера можно привести скороспелое предложение МВД России отказаться от лицензирования деятельности по трудоустройству российских граждан, прежде всего моряков, на работу за рубежом, в то время как этому ведомству было предложено совместно с Минтрансом, Минтрудом России и Рострудом подготовить аль-



В 2018 году у профсоюзов, входящих в ФПРМТ, снова обострилась проблема с проходом на территории портов для посещения рабочих мест своих членов. Это старая проблема, ее поднимали на встрече с российским президентом, когда эту должность занимал еще Д. А. Медведев. После этого некоторое время проблем с доступом в порт не возникало, но сейчас приходится заниматься этим снова.

тернативный организационно-правовой механизм регулирования деятельности организаций, оказывающих услуги по трудоустройству моряков, а потом уже складывать с себя соответствующие полномочия.

НЕ ВМЕШИВАТЬСЯ В ДЕЛА ПРОФСОЮЗОВ

Для обеспечения нормальной деятельности своих членских организаций по представительству и защите трудовых прав объединяемых ими работников, чему порой препятствуют представители правоохранительных органов в лице полиции и транспортной прокуратуры (например, проводятся проверки финансово-хозяйственной деятельности по явно надуманным поводам с целью последующего возбуждения уголовных дел), ФПРМТ вышла в секретариат РТК с предложением рассмотреть вопрос о выполнении стороной Правительства России своего обязательства по действующему Генсоглашению о гарантировании соблюдения законодательных и общепризнанных международных норм и правил о недопустимости вмешательства в дела профсоюзов.

Так, на основе имеющихся материалов о незаконном вмешательстве правоохранительных органов в деятельность Первичной профсоюзной организации «Крымские морские порты» Профсоюза работников морского транспорта Республики Крым, Северной региональной организации РПСМ, РПД в целом и его первичных организаций на местах, ФПРМТ предлагает прекратить эту порочную практику. Правоохранительным органам в своих взаимоотношениях с профсоюзами следует строго руководствоваться не только положениями международных трудовых стандартов и национального законодательства о независимости профсоюзов (в частности, неподконтрольности их финансовой деятельности органам исполнительной власти), но и законодательством, регламентирующим их собственную деятельность, в основе которого лежит принцип соблюдения законности; требованиями УПК РФ, не позволяющими инициировать уголовное преследование в отношении негосударственных организаций по такого рода делам иначе, как с согласия этой самой организации. ⚓



CONGRESS 2018
14 - 20 OCT SINGAPORE

ТРАНСПОРТНИКИ УКРЕПЛЯЮТ ВЛИЯНИЕ

ЮРИЙ СУХОРУКОВ: «ВМЕСТЕ МЫ ВЫСТРОИМ УСТОЙЧИВОЕ И СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ ДЛЯ ОТРАСЛИ»

С 14 по 20 октября в Сингапуре проходил 44-й конгресс Международной федерации транспортников (МФТ), в работе которого приняла участие делегация Российского профсоюза моряков (РПСМ) во главе с председателем Юрием Сухоруковым. Впервые за 122-летнюю историю федерации конгресс МФТ проходил в Юго-Восточной Азии: здесь собралось более 2000 человек из 600 профсоюзов 140 стран мира. Все вместе они представляли интересы более 19 миллионов транспортных рабочих. 44-й конгресс МФТ запомнился и другими событиями.

ОПРАВДАЛИ ДОВЕРИЕ

В программе встречи значились самые актуальные международные вопросы, связанные с транспортной отраслью и деятельностью профсоюзов: сохранение рабочих мест, автоматизация ряда секторов, защита прав рабочих в связи с переходом на новые технологии, деятельность молодежного и женского комитетов МФТ и другие. Делегаты обсудили и подвели итоги работы федерации за прошедшие четыре года, утвердили план на следующий отчетный период и выбрали руководящие органы МФТ: Исполнительный комитет, генерального секретаря, президента и вице-президентов.

В первый день прошли церемония открытия и выборы генерального

секретаря федерации. Им стал Стив Коттон. Для него это второй срок, пост главы МФТ он занимает с 2014 года. Что касается состава морской секции МФТ, то ее председателем снова избрали Дейва Хейндела (Международный профсоюз моряков, США), первым заместителем – Марка Дикенсона (морской профсоюз «Nautilus International»), вторым заместителем – Конрада Оку (Филиппинский профсоюз моряков). Глава Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков выбран в руководящую группу Комитета справедливой практики (КСП) от России. Кроме того, РПСМ в лице его председателя удалось сохранить места во всех международных морских представительных органах: Исполкоме МФТ, группе по одобрению коллективных договоров при КСП, рабочих группах МФТ по круизным судам,

оффшорным судам и установкам, секции моряков МФТ, переговорной группе МФТ Международного переговорного форума (IBF) и других.

ОКНО В ЕВРОПУ И НЕ ТОЛЬКО

Один из главных итогов конгресса, затрагивающий интересы российских тружеников флота, – принятие резолюции по содействию глобальной визовой политике для моряков. Этот вопрос на рассмотрение делегатов вынес Российский профсоюз моряков.

Поводом послужила сложившаяся за последние годы ситуация с оформлением виз для въезда, повторного въезда или транзита в разные страны. Например, члены экипажей вынуждены получать визы практически на тех же основаниях, что и обыкновенные

туристы. В особенности это касается стран Шенгенского соглашения и США. РПСМ выступил за то, чтобы морякам не приходилось делать визы. На сегодняшний день, по мнению профсоюзных экспертов, идеальный вариант – отказаться от виз и использовать исключительно УЛМ и судовую роль. За несколько месяцев до конгресса РПСМ подготовил текст резолюции и направил его в МФТ.

В результате конгресс признал нынешнее положение дел несправедливым и принял решение приложить все усилия для облегчения визового режима для моряков, чтобы они могли беспрепятственно репатриироваться и совершать посадку на судно по всему миру. Резолюция получила единогласную поддержку таких сильных и влиятельных членских организаций МФТ, как Норвежский профсоюз моряков, профсоюз моряков Хорватии, Всегреческая федерация моряков, профсоюз моряков Литвы, национальный профсоюз моряков Индии и немецкий профсоюз Ver.di. Текст резолюции представлен ниже:

ПРЕДЛОЖЕНИЕ 8: ОБЛЕГЧЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ВИЗОВОЙ ПОЛИТИКИ В ОТНОШЕНИИ МОРЯКОВ

44-й конгресс МФТ в Сингапуре, 14-20 октября 2018 года:

1. Ссылаясь на Конвенцию 2006 года о труде в морском судоходстве, которая устанавливает права моряков на достойные условия труда и обеспечивает всеобъемлющую защиту прав моряков во всем мире,

2. Учитывая, что труд моряков регулируется положениями других инструментов МОТ, включая Конвенцию (пересмотренную) об удостоверениях личности моряков 2003 года (№ 185), которой в удостоверения личности моряков были введены современные средства обеспечения безопасности, чтобы помочь разрешить первоочередную проблему отказа морякам в доступе на территорию стран, где находятся их суда, в целях схода на берег, транзита и переезда для прибытия на суда или смены судов,



3. Признавая, что моряки – это уникальный тип путешественников, для которых, в целях обеспечения их права на труд, возвращения домой по окончании контракта и увольнения на берег, процесс оформления и выдачи визы должен быть быстрым и гибким,

4. С обеспокоенностью отмечает, что в течение нескольких лет моряки из стран, являющихся поставщиками рабочей силы, на практике сталкиваются с серьезными трудностями в получении въездной однократной, многократной либо транзитной визы в разные страны, включая государства Шенгенской зоны, что является следствием процедурных трудностей, различий в толковании правил, которые вызывают серьезные административные и операционные проблемы для моряков и их работодателей,

5. Выражает сожаление по поводу нынешнего положения дел и считает его несправедливым.

6. Настоятельно призывает сделать все необходимое для облегчения визового режима, чтобы моряки могли прибывать на суда и покидать их в портах, расположенных по всему миру, а также обращается с просьбой ко всем заинтересованным аффилированным членам

Впервые в истории мирового профсоюзного движения одну из транспортных секций МФТ возглавил представитель России: председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков избран на пост главы секции внутренней навигации МФТ, его кандидатура получила единогласную поддержку делегатов конгресса.

плотнее работать со своими национальными администрациями и соответствующими международными организациями в целях претворения в жизнь Конвенции (пересмотренной) об удостоверениях личности моряков 2003 года (№ 185).



Это создаст условия для безвизовых поездок моряков и появления международно признанного удостоверения личности моряка (SID). Указанный документ с соответствующим образом оформленной судовой ролью должны стать достаточным основанием для поездок в порты, расположенные по всему миру.

ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ

Впервые в истории мирового профсоюзного движения одну из транспортных секций МФТ возглавил представитель России: председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков избран на пост главы секции внутренней навигации МФТ, его кандидатура получила единогласную поддержку делегатов конгресса.

«Возглавлять секцию внутренней навигации – большая честь и огромная ответственность, – сказал в ответственном слове участникам конгресса МФТ Юрий Сухоруков. – Я знаю, как непросто обстоят дела в речном судоходстве,

какие вызовы стоят перед ним из-за продолжающегося экономического кризиса, с одной стороны, и развивающихся передовых технологий, с другой. Но я уверен, что вместе мы выстроим устойчивое и светлое будущее для отрасли. Впереди – определение стратегии и тактики достижения целей, однако уже сейчас я четко вижу нашу основную задачу – сделать жизнь и труд наших членов, простых работников, немного легче и лучше. Спасибо всем за доверие».

В свою очередь делегаты съезда приветствовали избрание Юрия Сухорукова продолжительными аплодисментами. Они с одобрением отметили, что впервые за 122-летнюю историю МФТ одну из ее транспортных секций возглавил представитель профсоюзного движения России.

Генеральный секретарь Стив Коттон в свою очередь поздравил лидера РПСМ и отметил, что работа секции внутренней навигации МФТ имеет огромное значение для миллионов людей по всему миру, где существуют обширные сети природных и антропогенных рек, озер и каналов, используемых для перевозки грузов всех видов. МФТ представляет интересы членов экипажей и портовиков, занятых не только на торговых внутренних водных путях, но и в пассажирском туризме. Это 86 профсоюзов со всего мира, объединяющих около 560 тысяч членов. Под эгидой федерации они проводят кампании за улучшение условий труда для рабочих.

Стоит отметить, что секции внутренних водных путей, также как и другим транспортным секциям МФТ, предстоит решать серьезные задачи, такие как глобализация и дерегулирование в отрасли, образование и переквалификация, сохранение и создание рабочих мест, права женщин и молодежи, инновации и автоматизация и многое другое. Чтобы их успешно реализовы-

вать, нужна слаженная интернациональная команда. Поэтому над всеми этими вопросами под руководством Юрия Сухорукова и рука об руку с ним сообща будут работать также избранные путем голосования его заместители: генеральный секретарь Федерации профсоюзов Бангладеш Алам Чоудхури Ашикуль (Alam Chowdhury Ashiqu), генсек профсоюза рыболовства и каботажной Аргентины Хулио Гонсалес Инфран (Julio Gonzalez Insfran), национальный секретарь-казначей профсоюза внутреннего судоходства в США Терри Маст (Terri Mast), от женщин – представитель Французской демократической конфедерации труда Велари Латрон (Valerie Latron) и от молодежи – представитель профсоюза рыболовства и каботажной Аргентины Синтия Диаз (Cinthia Diaz).

КОРОТКО О ДРУГИХ ИТОГАХ

В рамках конгресса состоялось подписание соглашения между МФТ и Институтом труда Онг Тенг Ченг (OTCi), который является учебным подразделением Сингапурского национального конгресса профсоюзов. В их планах – проведение исследований, касающихся будущего транспортного сектора. Итоги этой работы лягут в основу рекомендаций для транспортных рабочих по улучшению навыков, переквалификации и обучению.

В рамках международной встречи было принято решение о проведении конгресса раз в пять лет, а не четыре года, как это происходило раньше.

Генеральный секретарь МФТ Стив Коттон сказал: «Этот конгресс показывает, что мощь транспортных рабочих всего мира – в проведении кампаний и растущем членстве. Продолжая объединять наши усилия, мы сможем добиться всего самого лучшего для транспортников». 📍

СПРАВКА: Международная федерация транспортников была **создана в 1896 году**. МФТ состоит из отраслевых секций моряков, железнодорожников, докеров, работников автомобильного транспорта, гражданской авиации, внутреннего водного транспорта, рыбного хозяйства и туристического сектора. Федерация представляет интересы **19,7 миллионов** транспортных рабочих **670 профсоюзов из 140 стран** мира и защищает их посредством проведения глобальных кампаний и акций солидарности. МФТ входит в Международную конфедерацию профсоюзов.

МИНЮСТ ПРЕДЛОЖИЛ УПРОСТИТЬ ВЗЫСКАНИЕ ДОЛГОВ ПО ЗАРПЛАТЕ

Министерство юстиции РФ приступило к разработке упрощенного порядка взыскания денежных средств со счетов недобросовестных работодателей.

Суть законопроекта «О внесении изменений в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» в части установления особенностей исполнения решения государственного инспектора труда по принудительному исполнению работодателем обязанности по выплате начисленных, но не выплаченных работнику заработной платы и (или) других выплат, осуществляемых в рамках трудовых отношений» сводится к упрощению правил взыскания долговых обязательств по заработной плате с работодателей.

На сегодняшний день любой гражданин России в случае невыплаты заработной платы имеет полное право в соответствии с действующем законодательством РФ обратиться в суд за взысканием причитающихся денег. В случае принятия решения в пользу работника по закону судебный пристав, прежде чем приступить к принудительному взысканию долга, обязан уведомить работодателя о решении суда и дать время на добровольное погашение задолженности. Если по каким-то причинам компания не произведет выплату, то должны быть приняты меры, например, арест счетов. Однако не факт, что работник получит окончательный расчет: к этому времени компания может объявить себя банкротом.

По данным Федеральной службы судебных приставов (ФССП), в январе-августе 2018 года на исполнении находилось более 331 тыс. исполнительных производств о взыскании заработной платы. В том числе в этом году возбуждено более 229 тыс. исполнительных


производств, исполнено 184,6 тыс. производств, взыскано более 5,3 млрд руб. Из этой суммы только 3,6 млрд руб. добровольно выплачены должниками.

Во избежание затягивания процесса погашения долгов Министерство юстиции приступило к разработке упрощенного порядка взыскания денежных средств со счетов недобросовестных работодателей. Как пояснил юрист Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков (БТО РПСМ) Дмитрий Иванов, «смысл предлагаемых нововведений сводится к тому, чтобы разрешить трудовым инспекторам без решения суда привлекать судебных приставов для принудительного взыскания долгов по зарплате.

Другими словами, в случае образования долга моряк может обратиться в Рострудинспекцию с соответствующим заявлением с приложением необходимых документов, подтверждающих изложенные факты. Естественно, будет проведена проверка, по результатам которой принято решение по взысканию задолженности».

Принудительное взыскание, как и раньше, планируется осуществлять через Службу судебных приставов. Такой подход в значительной степени может улучшить механизм погашения задолженности работодателей перед работниками. «Вместе с тем это не 100% гарантия того, что моряк сможет получить свои заработанные деньги, – уточняет Д. Иванов. – Свои коррективы здесь может внести проблема финансовой несостоятельности работодателя».

Тем не менее предлагаемый упрощенный порядок взыскания денежных средств со счетов недобросовестных работодателей – хорошая новость для россиян. Он в полной мере распространяется в том числе и на российских моряков.

«Морякам следует тщательно подходить к вопросу трудоустройства, чтобы не оказаться втянутыми в такие разбирательства, – рекомендует юрист БТО РПСМ. – Следует навести справки о судовладельце, узнать, есть ли на судах компании коллективный договор, с каким профсоюзом он заключен. Такой подход поможет предупредить появление проблем». 





«CREWELL» СООБЩАЕТ О МОШЕННИКАХ

Известный ресурс «Crewell», помогающий морякам найти работу, предупреждает о мошенниках, которые действуют от его имени. В социальных сетях представители компании разместили информацию о том, что некий мужчина, называющий себя агентом ООО «Crewell», предлагает кандидатам посреднические услуги по поиску работы в обмен на вознаграждение в размере \$500.

По информации компании, мошенник называет себя Сергеем Фроловым и осуществляет звонки с номера +79969138941. Он предлагает заполнить договор на оказание услуг по трудоустройству и выплатить «помощнику» гонорар в \$500. «Crewell» заверяет, что не имеет отношения к деятельности этого человека и призывает моряков к бдительности: «Такие действия могут осуществляться от имени любой крупной компании с хорошей репутацией. Пожалуйста, ищите информацию о компании и связывайтесь с ней напрямую, прежде чем отправлять какие-либо документы и тем более деньги за трудоустройство».

В сети даже есть образец договора на оказание услуг по трудоустройству моряка якобы от имени ООО «Crewell». Юрист Балтийской территориальной организации Российского профсоюза

моряков (БТО РПСМ) Дмитрий Иванов изучил документ и пришел к выводу, что «это филькина грамота», а указывает на это куча юридических ляпов.

Так, «документ» начинается следующей фразой (орфография и пунктуация сохранены – прим. ред.): «ООО «Crewell», именуемое в дальнейшем «АГЕНТСТВО» действующего на основании Устава, лицензии МВД РФ № 1820160123 и Сертификата

соответствия Министерства Транспорта РФ № 0502607, с одной стороны и гражданин(ка) оплата за трудоустройство на судно в размере 500\$ после заключения и подписания настоящего договора между моряком и работодателем, в случае отказа моряка от работы без уважительной причины, работодатель может подать договор в суд для взыскания оплаты без уважительной причины».

– Одна эта фраза в начале договора должна насторожить любого здравомыслящего человека, – комментирует Дмитрий Иванов. – Я даже не хочу акцентировать внимание на том, что это абсолютно безграмотная фраза, написанная к тому же с ошибками, – это и так видно, но здесь даже нет места для сведений о том, между кем заключается договор. В документах стороны должны именовать себя. С этого начинается любой договор об оказании услуг, который имеет юридическую силу.

Моряка, пытающегося найти работу через агентство, должна насторожить и другая фраза из раздела «Обязательства «АГЕНТСТВА». Например, «Ознакомить МОРЯКА с «Коллективным трудовым договором», покрывающем судно...».

– Фраза «договор, покрывающий судно» – разговорная, ее использование в официальном документе неуместно, так как подобного термина не существует, – обращает внимание моряков на эту деталь юрист БТО РПСМ.

В разделе «Изменения и Расторжения» тоже присутствует непонятная формулировка. Здесь указывается, что «настоящий ДОГОВОР прекращает действие в случае аморальных действий и вредных привычек».

Российский профсоюз моряков напоминает, что Сводная конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года объявила незаконным взимание платы с моряков за оказание услуг по трудоустройству. Необходимо помнить, что любое предложение подобной помощи за денежное вознаграждение является преступлением.



ДОГОВОР НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ МОРЯКА

«24» Октября 2018г.

ООО «CREWELL», именуемое в дальнейшем «АГЕНТСТВО» действующего на основании Устава, лицензии МВД РФ № 1820160123 и Сертификата соответствия Министерства Транспорта РФ № 0502607, с одной стороны и гражданин(ка) оплатив за трудоустройство на судно в размере 5005 после заключения и подписания настоящего договора между моряком и работодателем, в случае отказа моряка от работы без уважительной причины, работодатель может подать договор в суд для взыскания оплаты без уважительной причины. Именуемый(ая) далее «CREWELL», с другой стороны, заключили настоящий ДОГОВОР о нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА И СРОК ДЕЙСТВИЯ

1.1 Оказание услуг по подбору и трудоустройству МОРЯКА, удовлетворяющего всем требованиям Судовладельца/ Менеджера судна, именуемого в дальнейшем «РАБОДАТЕЛЬ». Во всех вопросах АГЕНТСТВО действует от лица и по поручению РАБОДАТЕЛЯ, который не делегирует АГЕНСТВУ прав управления экипажем судна и выплаты заработной платы;

1.2 Договор вступает в силу с момента его подписания сторонами и действует на протяжении всего срока работы МОРЯКА на судах РАБОДАТЕЛЯ, а также при последующем планировании АГЕНТСТВОМ его трудоустройства на суда РАБОДАТЕЛЯ. Договор прекращает свое действие в случаях, описанных в пунктах 4.2, 4.3 и 5.1 настоящего соглашения.

2. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА «АГЕНТСТВА»

2.1	Оказать содействие в трудоустройстве МОРЯКА на условиях, предусмотренных настоящим ДОГОВОРОМ на одно из судов, находящихся в кадровом менеджменте ООО «CREWELL».
2.2	При наличии заявки от РАБОДАТЕЛЯ предлагать МОРЯКУ вакансии;
2.3	Ознакомить МОРЯКА с данными судна;
2.4	Предоставить МОРЯКУ сведения об иностранном РАБОДАТЕЛЕ;
2.5	Предоставить МОРЯКУ информацию о предполагаемой дате прибытия судна, а также (страна), где будет произведена смена;
2.6	Ознакомить МОРЯКА: с условиями и сроком найма, спецификой работы на судах РАБОДАТЕЛЯ, размерами и сроками выплат заработной платы, режимами труда и отдыха, продовольственного обеспечения, ретрапирации по окончании срока найма, видами и условиями страхования, правами и обязанностями, как МОРЯКА, так и РАБОДАТЕЛЯ;
2.7	Ознакомить МОРЯКА с «Коллективным трудовым Договором», выданным судном или «Стандартным Трудовым Договором», действующим на судах РАБОДАТЕЛЯ до подписания «Контракта о найме МОРЯКА»;
2.8	Проверить наличие и срок действия паспорта моряка и квалификационных документов. Срок действия упомянутых документов должен превышать продолжительность контракта;
2.9	В случае согласия МОРЯКА с предлагаемой вакансией, организовать проверку его компетенции (собеседование) в соответствии с регламентом РАБОДАТЕЛЯ;
2.10	При положительных результатах проверки компетентности создать личный файл МОРЯКА, содержащий персональную информацию, результаты проверки, доложить и отправить эти данные на согласование и утверждение РАБОДАТЕЛЮ;
2.11	В случае положительного решения и подтверждения данной кандидатуры РАБОДАТЕЛЕМ оказать содействие МОРЯКУ в заключение «Контракта о найме»;
2.12	Оказать МОРЯКУ услуги, связанные с получением документов, требуемых Страной флага судна;

4.4 МОРЯК несет материальную ответственность в случаях, указанных в пункте 4.2

- Оплачивает ретрапирацию за свой счет
- Оплачивает расходы по доставке к месту назначения вновь направленного члена экипажа

5. ИЗМЕНЕНИЯ И РАСТОРЖЕНИЕ

5.1 Настоящий ДОГОВОР прекращает действие в случаях:

- Отказа МОРЯКА от заказанной услуги в течение действия настоящего ДОГОВОРА
- Отсутствия ответа от МОРЯКА о своем решении на предложенную вакансию в течение 4 часов
- Сокрытия МОРЯКОМ заболеваний или выявления фиктивного прохождения медицинского осмотра, вакцинации
- Выявления у МОРЯКА просроченных документов
- Аморальных действий и вредных привычек
- Сокрытия МОРЯКОМ достоверной информации о себе (не законченные судебные разбирательства и другое)
- Нарушений условий «ДОГОВОРА НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ МОРЯКА»
- Не прохождение с агентом (собеседования)
- Нарушения отказа выполнения договора по трудоустройству



6. ЗАКОН И АРБИТРАЖ

6.1 Все споры и разногласия, которые могут возникнуть при исполнении условий настоящего ДОГОВОРА, стороны решают путем переговоров.

6.2 Если стороны не придут к соглашению, споры рассматриваются в арбитражном суде г. Архангельск

6.3 Все споры, возникающие между МОРЯКОМ и РАБОДАТЕЛЕМ, разрешаются непосредственно между ними, согласно «Стандартному контракту о работе по найму» без участия АГЕНТСТВА.

7. ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ИСПОЛНЕНИЯ ДОГОВОРА НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ ОБЕИМИ СТОРОНАМИ

АГЕНТСТВО	МОРЯК
ФИЛИАЛ КОМПАНИИ: ООО «CREWELL» CREWING COMPANY Sergey +79969138941 Эл. почта: crewell@bk.ru	Ф.И.О
	Паспорт (серия, номер)
	Подпись (растифровка)

– Что подразумевает горе-представитель, непонятно, – продолжает Д. Иванов. – Какие аморальные действия? Какие вредные привычки? Каждый может интерпретировать подобные обтекаемые фразы по-своему, опираясь на личный опыт, взгляды, воспитание и образ жизни.

Что касается разрешения спорных ситуаций в суде, то тут сразу бросается в глаза, что документ составлен дилетантом. Так, агентство предлагает все разногласия урегулировать в арбитражном суде.

– Для сведения, арбитражные суды рассматривают споры между юридическими лицами, – поясняет юрист. – Здесь же договор заключается между юридическим и физическим лицом. Указание в данном случае на арбитражный суд – глупость.

Раздел, где в нормальных юридических документах указываются название, реквизиты, адрес, телефон – для юридических лиц, ФИО, адрес, паспортные данные, телефон – для физических


лиц, – вишенка на торте. Так, в договоре, который предлагает подписать некий Сергей, называющий себя «филиалом компании», он ничего из вышперечисленного не указывает, даже собственную фамилию.

Подобные детали, а в ряде случаев – грубейшие ошибки, должны насторожить моряка, которому подсовывают договор на оказание услуг по трудоустройству. Как правило, подобными вещами занимаются далекие от судостроительства или юриспруденции люди, подловить которых внимательному и образованному человеку не составит труда.

Добавим, что подобные случаи – не редкость в сфере трудоустройства на суда. В дело идут различные средства: и рассылка на почтовые ящики, и телефонные звонки, и связь через социальные сети. Помимо помощи в трудоустройстве мошенники могут предложить пройти платные курсы по повышению квалификации или услуги по восстановлению документов.

Они также могут прикрывать вымогательство денег необходимостью оформить визу или оплаты проезда до судна.

Проблема носит международный характер. Например, Филиппинское управление занятости за границей (POEA – Philippine Overseas Employment Administration) предупредило моряков о мошеннической e-mail-рассылке. Письма отправлялись от имени крупных круизных компаний, таких как «Carnival Cruise Line», «Royal Caribbean Cruise Line», «Disney Cruise Line». В них злоумышленники обещали гарантировать трудоустройство работников на суда.

Российский профсоюз моряков напоминает, что Сводная конвенция о труде в морском судоходстве в 2006 году объявила незаконным взимание платы с моряков за оказание услуг по трудоустройству. Необходимо помнить, что любое предложение подобной помощи за денежное вознаграждение является преступлением. 

БДИТЕЛЬНОСТЬ – НАШЕ ОРУЖИЕ!

Российский профсоюз моряков предостерегает от мошенников, выдающих себя за представителей компании «Europe Gas&Oil Co.» и страховую фирму «Goresbridge Assurance». Член РПСМ в поисках работы чуть не попался на заманчивое предложение преступников, однако вовремя проявил бдительность и вместе с профсоюзом обличил лже-круинг.

Вот такое письмо с предложением трудоустройства пришло ему на почту:

«Europa Oil & Gas (Holdings) plc

Офис в Великобритании

6 Портер Стрит

W1U 6DD

Дата: 23 октября 2018 года

Внимание:

«Europa Oil & Gas» (Holdings) является зарегистрированной на AIM нефтегазовой компанией с разнообразным портфелем активов, находящимся на различных этапах разработки, включая разведку и добычу в Великобритании и Ирландии. «Europa Oil&Gas» – ведущий исследователь в Атлантической Ирландии, у которого есть семь лицензий на разведку. «Europa Oil & Gas» находится под управлением высококвалифицированной опытной команды. Нам нужны профессиональные бурильщики, моряки, инженеры, техники разного профиля. Если вы заинтересованы, отправьте копию своего резюме для оценки...

Предложение на работу действительно в течение семи дней с даты получения настоящего письма.

С уважением,

Мисс Дженифер Кано

HR-команда

Оригинальная версия письма

«Europa Oil&Gas (Holdings) plc

UK Office

6 Porter Street

W1U 6DD

Date: 23rd October, 2018

Attention:

Europa Oil&Gas (Holdings) plc is an AIM listed oil and gas company with a diverse portfolio of hydrocarbon assets at various stages of the development cycle including exploration and production in the UK and Ireland. Europa is a leading explorer in Atlantic Ireland with seven high impact exploration licenses. Europa is run by a highly experienced management team with a proven track record in generating substantial shareholder value. We seek to have qualified drillers, Seafarers, Engineering/Administrative fields, technicians of various backgrounds to join our work force. On indication of interest, do forward a copy of your updated resume for evaluation...

The job offer will last till for 7 days from date of receipt.»

Regards,

Ms. Jenifer Cano

HR Team.

Морьяк заинтересовался данным предложением и написал в компанию. В ходе общения к переписке подключились представители адвокатской конторы, которая якобы занималась решением визовых вопросов, сообщив, что необходимо застраховать ответственность через «Goresbridge Assurance» в случае нанесения вреда имуществу компании и дисциплинарного проступка за счет моряка. Усомнившись в необходимости оплачивать чьи-то риски, моряк обратился в РПСМ.

Международный отдел профсоюза в свою очередь запросил коллег из Международной федерации транспортников на счет деятельности страховщика. В МФТ разьяснили: «Goresbridge Assurance» в Великобри-

тании не зарегистрирована, несмотря на информацию об этом на веб-сайте компании. Представители федерации рекомендовали не связываться с этой конторой, а морякам – в случае, если ее представители продолжают рассылать мошеннические письма, – сообщать в полицию в специальной форме по ссылке <https://www.met.police.uk/ro/report/fo/fraud/>.

– Такие фейковые объявления встречались и ранее, – говорит зампреда РПСМ Вадим Иванов. – Если есть сомнения, лучше обратиться в профсоюз для уточнения информации о деятельности круинга или компании».

Российский профсоюз моряков напоминает, что Сводная конвенция о труде в морском судоходстве в 2006 году объявила незаконным взимание платы с моряков за оказание услуг по трудо-

устройству. Необходимо помнить, что любое предложение подобной помощи за денежное вознаграждение является преступлением. Помните, что услуги лицензированного круингового агентства оплачиваются судовладельцами, а не моряками.

Перед тем, как начинать сотрудничество с тем или иным круингом, посмотрите список лицензированных агентств на сайте РПСМ или обратитесь за консультацией в профсоюзную организацию в своем регионе.

**SCAM
ALERT**

Как распознать мошенничество, если вам предлагают работу?

- ✓ вы получили предложение, но не отправляли свое резюме,
- ✓ увидели заманчивое объявление о вакансии в социальных сетях,
- ✓ вас просят заплатить комиссионные за трудоустройство, некие информационные услуги, оформление визы,
- ✓ купить за свой счет билет к месту нахождения судна,
- ✓ задают любые вопросы о вашем банковском счете,
- ✓ просят выслать копии личных документов (например, паспорта),
- ✓ все звонки идут только с мобильного телефона,
- ✓ адрес электронной почты компании зарегистрирован на бесплатных интернет-ресурсах, таких как gmail, globomail, yahoo,
- ✓ домен электронного адреса отличается от предполагаемого места расположения компании,
- ✓ в сообщениях много грамматических и орфографических ошибок.

Если хоть один из перечисленных признаков присутствует, то прежде чем откликнуться на предложение, Российский профессиональный союз моряков рекомендует сначала все тщательно **ПРОВЕРИТЬ**, ни в коем случае ничего **НЕ ПЛАТИТЬ** и личные сведения **НЕ ПЕРЕСЫЛАТЬ**.

Почему так следует поступить, даже если вы уверены в надежности круинговой компании?

Современные мошенники по найму моряков действуют хитро и изощренно. Обычно они создают сайт, дают ему название реально существующей компании, используют ее логотип и рассылают от ее имени личные сообщения через e-mail и социальные сети.

Как только вы согласитесь на **ФАЛЬШИВОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ** о работе, мошенники заявят, что вы должны возместить расходы на дорогу до судна, визу или административные расходы. Стоит заплатить – и вы попались!

ПОМНИТЕ КАК ДВАЖДЫ ДВА!

Конвенция о труде в морском судоходстве (MLC) содержит требование, чтобы «на моряков НЕ ВОЗЛАГАЛАСЬ прямо или косвенно ОПЛАТА полностью или частично комиссионных или иных издержек за подбор и трудоустройство, либо за предоставление рабочего места, за исключением расходов, которые моряк несет в связи с получением предусмотренного национальным законодательством медицинского свидетельства, национальной книжки моряка и паспорта или других аналогичных личных проездных документов, исключая, однако, расходы, связанные с получением виз, которые несет судовладелец».

Как минимум четыре варианта дальнейшего развития событий:

1. мошенники бесследно исчезнут вместе с вашими деньгами,
2. будут просить еще денег на возникшие непредвиденные расходы, без оплаты которых отправка на судно невозможна,
3. отправят на старое ржавое судно, которое давно стоит в ремонте и вряд ли когда-нибудь пойдет в рейс,
4. используют полученную информацию (имя, дату рождения, домашний адрес, копия паспорта, номер банковского счета и т. п. ДЛЯ ХИЩЕНИЯ личных данных.

Любой, кто гарантирует моряку работу на судне, но просит за это деньги – **МОШЕННИК!**

Мошенничество такого рода довольно безопасно для преступника и не требует больших затрат. В родных странах их не привлекают к ответственности.

ЧТО ДЕЛАТЬ?

Не вступать с мошенниками в контакт. Не общайтесь с ними, не сообщайте свои персональные данные, а если вы уже заплатили какие-то деньги – не платите снова!

Если у вас есть сомнения по поводу вакансии, вы всегда можете обратиться в свой профсоюз, задать вопрос на странице ITF Seafarers Support или в группе в Facebook.



«ТРУДОВЫЕ СПОРЫ У НАС БУДУТ ЖИТЬ ВЕЧНО, ИБО ПРОФСОЮЗУ НУЖНЫ БОЙЦЫ, А НЕ ПОПУТЧИКИ»

Основная задача профсоюзов – защищать профессиональные, социально-трудовые и связанные с ними экономические интересы и права членов профсоюза, – уверен Петр Осичанский, председатель Первичной профсоюзной организации моряков Владивостока РПСМ, инспектор Международной федерации транспортных (МФТ) на Дальнем Востоке. Для достижения этой цели ППО опирается в работе на российское законодательство, договаривается с судовладельцами путем переговоров или, когда это не удаётся, прибегает к проверенному методу: уведомляет недобросовестную компанию о возможном задержании судна в порту согласно Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве-2006 (КТМС), что отлично работает. «Поэтому приходится делить судовладельцев на порядочных, на условно порядочных, то есть тех, которых быть порядочными заставляет суровая необходимость, и упёртых, – поясняет Петр Осичанский.

– Эти не понимают ни доброго слова, ни «револьвера». По отношению к ним мы повсеместно применяем как нормы трудового законодательства Российской Федерации, так и нормы международного законодательства, то есть в первую очередь КТМС».

Председатель ППО подробно ответил на вопросы, как же удается добиться справедливости и отстоять права российских моряков.

– Через суд и в целом в правоохранительные органы. Например, за 10 месяцев этого года мы направили четыре обращения в транспортную прокуратуру по проблемам моряков, работающих на судах «East Star», «Sea Alexa», «Crystal East». Три обращения в следственный отдел на транспорте Следственного Комитета РФ по Приморскому краю по проблемам моряков, работающих на судах «Port May», «Majesty», «Skua», четыре исковых заявления в суд по искам членов экипажей, работавших на судах «Icha», «Port May», «East Star-1», «Crystal East».

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

– Многие моряки не верят, что в суде можно решить их застарелую проблему.

– Как раз застарелые проблемы лучше всего решать в суде. Если раньше срок исковой давности по невыплаченной зарплате был всего лишь 3 месяца, то теперь с иском можно обращаться в течение года. Кроме того, пропущенный срок исковой давности можно восстановить, если он был пропущен по уважительной причине – по болезни, например, или моряк срочно ушел в рейс на судне другой компании, или был в отпуске за пределами края и т. п.

Практически все наши обращения в суд не только были удовлетворены,

но и привели к положительному результату. Ведь не секрет, что далеко не все судебные решения исполняются.

Так, по судну «Crystal East», арестованному за долги перед банком, суд признал обязанность судовладельца частично удовлетворить требования по задолженности. В итоге моряки получили свои деньги в сумме 1 707 539 рублей. По делу экипажа теплохода «Icha» вступили в силу два решения по пяти истцам за разные периоды работы на судне. По первому решению на сумму 1 316 628 рублей выплаты состоялись через конкурсного управляющего, поскольку 4 декабря 2017 года решением арбитражного суда Камчатского края в отношении компании ООО ПО «Камагро» было введено конкурсное производство. Второе решение на сумму 526 000 рублей вступило в силу 17 января 2018, и до снятия ареста 20 февраля истцам были произведены все выплаты. Что касается судна «Port May», истцу было отказано в удовлетворении исковых требований по заработной плате в связи с недостаточной доказательной базой. У моряка, как часто бывает, к сожалению, не было всех необходимых для суда документов. По судну «East Star-1» в настоящий момент готовится исковое заявление к круинговому агентству.

Всего через суды удалось добиться возвращения задолженностей по зарплате моряков в сумме свыше 2,5 миллионов рублей.

– Расскажите о задержании судов в рамках требований конвенции о труде в морском судоходстве.

– На Дальнем Востоке конвенция МОТ работает прекрасно. С момента вступления её в силу в августе 2013 года в дальневосточных портах было свыше 30 задержаний в основном по невыплаченным зарплатам. Этот механизм работает безотказно, и судовладельцы это учитывают, а главное, это их дисциплинирует, количество задержаний уменьшается. Если в 2015 году было 16 задержаний, то за 10 месяцев 2018 года всего лишь 4. Я связываю это с тем, как грамотно применяются нормы конвенции дальневосточными представителями служб капитанов портов – инспекторами Port и Flag State Control. В Морском государственном университете имени адмирала Г. И. Невельского на курсах повышения квалификации круглогодично проводится работа по изучению основных положений

КТМС. В прошлом году во Владивостоке прошло 12 таких семинаров, в них приняли участие 236 человек.

На этих семинарах, каждый из которых длился около 4-х часов, подробно обсуждались особенности трудового законодательства на морском транспорте, детально рассматривалась конвенция и поправки к ней. Как известно, 18 января 2017 вступили в силу новые поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве. Теперь судовладельцы обязаны будут подтверждать финансовое обеспечение обязательств по выплате компенсаций в случае смерти моряка или утраты трудоспособности. Такое понятие, как «брошенные экипажи», тоже уйдёт в прошлое, поскольку новые правила регулируют механизм оплаты репатриации моряков в случае проблем с судном. Поступило предложение от МГУ подготовить учебно-практическое пособие по особенностям трудового законодательства на морском транспорте с подробным рассмотрением КТМС. Будем работать и над этим.

За 10 месяцев 2018 года я провел 18 семинаров, общая продолжительность их составила 72 часа. Их посетили капитаны портов, представители Port и Flag State Control, уполномоченные лица судоводных компаний (заместители по безопасности мореплавания и назначенные лица), капитаны, старшие помощники и лоцманы. В семинарах приняли участие 227 человек.

– В секции рыбаков МФТ вы представляете Российскую Федерацию. Как на практике решаются проблемы российских рыбаков? В вашу первичную организацию рыбаки приходят со своими проблемами?

– Приходят. В иные годы рыбаков было даже больше, чем моряков. Но мы не делим их по профессиональному признаку. Для нас они такие же обманутые труженики моря. 40 миллионов мужчин и женщин, занятых в рыбном хозяйстве по всему миру, работают в очень опасной и по большей части нерегулируемой сфере. Ратификация Конвенции МОТ № 188 о труде в рыболовном секторе десятью странами, о которой так много говорили и так долго ждали, наконец состоялась. Как вы знаете, сейчас стран уже двенадцать. Конечно, ее нельзя сравнивать с Конвенцией о труде в морском судо-



**Петр Осичанский:
«Моряки приходят в профсоюз, когда им плохо. К сожалению, это иждивенческое отношение к профсоюзу сохранилось еще с советских времён».**

ходстве, которую ратифицировали уже 88 стран, но все же рыбакам она сможет помочь. К сожалению, Россия не входит в число ратифицировавших стран. Более того, не так много данных, которые бы свидетельствовали о том, что она вскоре будет ратифицирована.

Мне часто приходится общаться с лидерами четырёх крупнейших российских профсоюзов рыбаков Дальнего Востока. Лидер Камчатского профсоюза рыбаков о существовании конвенции услышала впервые от меня. А ведь в Камчатском регионе зарегистрировано свыше 100 рыбацких предприятий, на которых работает от 7 до 10 тысяч человек. Она в июне этого года приступила к выполнению обязанностей председателя профсоюза рыбаков Камчатского края и явно нуждается в организационной помощи. Лидер Сахалинского профсоюза о существовании конвенции узнал лишь в декабре 2016 года. Лидер Приморской краевой профсоюзной организации рыбаков знал о конвенции, так как довольно часто общался со мной, но о том, что ее ратифицировало квалифицированное количество стран, узнал от меня. Более того, на шестом съезде рыбаков, состоявшемся в мае позапрошлого года

в Москве, обсуждались вопросы строительства новых судов, низкой заработной платы, высокого уровня травматизма со смертельным исходом. Но о Конвенции № 188 не было сказано ни слова: ни в докладе лидера российского профсоюза рыбаков Круглова, ни в выступлении делегатов съезда. А ведь труд рыбака очень и очень опасный. Российские рыбаки постоянно сталкиваются с непрозрачностью своего труда: сколько рыбы поймано, сколько продано, по какой цене и т. д. А от этого зависит их зарплата.

– Низкая заработная плата – главная проблема у рыбаков?

– Основные проблемы на судах российского рыболовного флота – аварии, травмы и несчастные случаи со смертельным исходом. Так, за последние 8-9 лет только в Японском море потерпели крушение рыболовные суда:

1. Шхуна «Аронт-103», весь экипаж утонул – 13 человек.
2. Шхуна «Джи Вонг-1», весь экипаж утонул – 12 человек
3. Шхуна «Партнёр», весь экипаж утонул – 16 человек.
4. Траулер «Аметист», весь экипаж утонул – 23 человека.
5. Шхуна «Гинга» – умерло 3 человека.
6. Шхуна «Шанс-101» – 15 человек погибли.
7. БАТМ «Дальний Восток» – 69 человек погибли в море.
8. Шхуна «Адекс», весь экипаж утонул – 16 человек.
9. Шхуна «Норд», весь экипаж утонул – 16 человек.
10. Шхуна «Восток», в январе этого года, весь экипаж погиб – 21 человек.

Таким образом, погибло более двухсот человек!

– Куда смотрит Профсоюз рыбаков?

– Дело в том, что профсоюз рыбаков все пореформенные годы отличался крайней пассивностью, слабостью. Многие их члены даже не знают о том, что принята и уже вступила в силу Конвенция о труде в рыболовном секторе. 13 800 человек работает в рыбной отрасли Сахалинской области. Из них только 2100 являются членами профсоюза. Ситуация с членством в профсоюзе – одна из самых больших проблем в рыбной отрасли России. Лишь 15-20%, занятых в этой отрасли, являются членами профсоюза. При этом членство в профсоюзе не только не приветствуется, но работников под всеми возможными предлогами вынуждают выходить из профсоюза.

Рыбаков нередко переводят «по собственному желанию» с бессрочных трудовых договоров на срочные, что позволяет работодателю манипулировать работниками при перезаключении договоров. Еще одна большая проблема у рыбаков – это низкая заработная плата. При этом значительная часть зарплаты находится в тени. А та, которую в России называют белой, и о которой знает официальная статистика, составляет 62 000 рублей у командного состава и 48 000 рублей у рядового. Это данные по Сахалину. Примерно такая же картина на Камчатке и в Приморье. Но это данные о 15-20%, занятых в рыбной отрасли Дальнего Востока России. Зарплата остальных 80% работников непрозрачна и может варьироваться от 0 (это когда рыбаков обманывают) и до 200 000 рублей (это у тех, кто занят на лове особо ценных пород морских биоресурсов).

Большее половины всей рыбы и морепродуктов в Российской Федерации вылавливается в Охотском море. Если мы посмотрим на карту сайта global fishing watch, то увидим огромное скопление рыбаков в Охотском море, вокруг полуострова Камчатка и острова Сахалин. Порядка 25 000 человек – российских рыбаков – трудится в этом регионе. Российский профсоюз моряков хорошо знаком с проблемами российских рыбаков, знает о причинах возникновения этих проблем, и почему эти проблемы не решаются. Последние годы РПСМ активно помогает российским рыбакам, попавшим в беду. Поэтому наша задача – повсеместно оказывать помощь рыбакам – остается в силе. Труд рыбака не только почтен, он ещё и опасен. Не случайно у нас говорят: рыбак – дважды моряк.

– Вы нарисовали довольно мрачную картину в рыбной отрасли. Неужели всё так плохо? А как в других странах?

– У всех по-разному. В таких странах, как Исландия, Норвегия, Дания, зарплаты рыбаков на порядок выше, да и условия труда гораздо комфортнее. А, например, в Камбодже, в Таиланде, на Мадагаскаре зарплаты не достигают и ста долларов. Условия труда нередко просто рабские. Не случайно МФТ реализует специальный проект по Таиланду, который направлен не только на улучшение условий труда и заработной платы, но и на становление, развитие национального профсоюза.

– Как обстоят дела с членством в профсоюзе?

– Моряки приходят в профсоюз, когда им плохо. К сожалению, это иждивенческое отношение к профсоюзу сохранилось еще с советских времён. В этом году в профсоюз вступило 74 человека. Много это или мало? Если судить по общим цифрам – а у нас на учёте в первичке 1312 человек – это почти 6% от общего числа, вставших на учёт. Многие мои коллеги полагают, что подавляющее число из тех, кто пришел в профсоюз только со своей проблемой, а не осознанно, что называется, по зову души – это попутчики. С помощью профсоюза они решают свою проблему и снова забудут о нём. И с этим трудно не согласиться. Поэтому трудовые споры у нас будут жить вечно, ибо профсоюзу нужны бойцы, а не попутчики. 📍



ХРАНИТЕЛЬ МОРСКИХ ОБЫЧАЕВ

Капитан «СКФ Шанхай» (Новошип) Михаил Кулий получил нагрудный «Знак почета РПСМ». По возвращению из рейса председатель ЮТО РПСМ Николай Попов в торжественной обстановке в профкоме ПАО «Новошип» РПСМ вручил моряку его заслуженную профсоюзную награду.

За годы работы на флоте вам не раз приходилось сталкиваться с трудностями, но вопреки им вы всегда оставались примером для молодых моряков, хранителем морских обычаев, правил и традиций, – сказал Николай Яковлевич. – И одна из них – сотрудничество с профсоюзом. Мы рассчитываем на его продолжение, ведь это очень ценно для нас.

Капитанами случайно не становятся, потомственными капитанами – тем более. Отец капитана Кулия, Василий Кузьмич, успешно работал на танкерах «Рихард Зорге», «Капитан Е. Егоров» Новороссийского морского пароходства. Сын, закончив Новороссийскую государственную морскую академию, также пришел на работу в «Новошип». В 2005 году Михаил Васильевич стал капитаном. В этой должности он работал на танкерах «Тверь», «Маршал Баграмян» и «НС Коммандер».

Один из самых драматичных моментов в своей морской жизни он пережил как раз на последнем. 27 апреля 2009 года «Коммандер» подвергся атаке пиратов в Аденском заливе. Благодаря бдительности вахтенных в неприметном сейнере удалось вовремя распознать пиратскую лодку и увидеть, как от нее отделяются скоростные катера. Дальше экипаж действовал по четко отработанной на учениях схеме. Мостик во главе с капитаном осуществлял грамотное маневрирование, не позволяющее лодкам причалить к борту. Палубная команда под руководством боцмана Василия Виноградова «отстреливалась» от моторок с помощью пожарных пушек, мешая закинуть абордажные лестницы, остальные перетаскивали в румпельное отделение, где была оборудована цитадель, продукты

и питьевую воду на случай, если пираты все же смогут попасть на борт. После нескольких неудачных попыток абордажа бандиты осознали тщетность усилий.

Все закончилось удачно, и тем не менее Михаил Васильевич рассказывает об этом эпизоде неохотно. Это был серьезный риск. Но работа на «Коммандере» запомнилась капитану не только этим.

– На этом судне мы сделали не одну кругосветку, – вспоминает моряк. – В одном рейсе могли сначала сделать переход от Австралии до Лос-Анджелеса, а следом – от Карибов до Африки. Скушать было некогда.

В таком режиме работает далеко не каждое судно «Новошипа». С 2014 года Михаил Васильевич – на мостике «СКФ Шанхай», одного из двух крупнотоннажных танкеров компании. Судно предназначено для перевозки миллионов баррелей нефти с одного конца планеты на другой. 330 метров длины и надстройка с девятиэтажный дом: если поставить его на корму, «Шанхай» будет выше Эйфелевой башни. Вот за такое хозяйство отвечает сейчас капитан Кулий.

– В Малаккском проливе и других местах с оживленным трафиком чувствуешь себя КАМАЗом, пробирающимся по пробкам, – шутит капитан супертанкера «СКФ Шанхай». – Не удивительно, что мы редко заходим в порты. Порой за весь контракт всего три-четыре захода.

Вот и в крайнем рейсе было так же. Сначала выгрузка в китайском Циндао. Так как в это время там шел саммит Шанхайской организации сотрудничества, морякам из-за повышенных мер безопасности на берег сойти не разрешили.

После Китая супертанкер направился в Венесуэлу. В Пуэрто-Ла-Круз тоже никто не смог сойти на берег: здесь с каждым годом неспокойней.

Конечно, ситуация, когда на протяжении всего рейса нет возможности сойти



на берег, вызывает у моряков психологический дискомфорт. Справляться помогает правильная организация повседневного досуга. На такой громадине, как «СКФ Шанхай», есть и спортзал, и бильярд, и даже бассейн. Благодаря спутниковому ТВ на большей части планеты можно смотреть родные телеканалы. Почти у каждого моряка на «Шанхае» в каюте стоит телевизор с 32-дюймовой диагональю. Все это приобретается на средства культурного фонда.

Еще помогают морские традиции, следование которым капитан Кулий всячески поощряет и приветствует. Одна из них – праздник Нептуна. На «Шанхае» это почти святое.

– Но в этот раз он чуть не сорвался, – рассказывает Михаил Васильевич. – Экипаж у нас стабильный и опытный, экватор прошли все и не по одному разу: кого в моряки посвящать? А ведь на судне к прохождению экватора относятся очень серьезно – традиция. Хорошо, среди нас были двое практикантов. Они и стали героями дня. Боцман переоделся в Нептуна, матросы в чертей и прочую морскую нечисть – все как полагается. Напоили практикантов «морской» водой (газированной), поставили им печать на грудь и грамоту выдали с новыми морскими именами. Ребята тоже в долгу не остались: стенгазету сделали, клип о своем пребывании на судне сняли, и все с юмором. Отличный вышел праздник.

Кто-то скажет – «глупости». Но когда неделями не видишь берега, пересекаешь один и второй океан, то «глупости» вроде смешной стенгазеты и морского праздника становятся психотерапией. Они немного отодвигают на второй план однообразные будни, скрашивают бортовую жизнь и сплавляют людей: без взаимовыручки и командной работы в море просто невозможно. ⚓

«Профсоюзная морская газета»



«СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ, СТО РАЗ ПРОВЕРЬ И ОДИН ОТРЕЖЬ»

Кирилл Крысанов с 2011 года работает в компании «Новошип».

Судьба тесно связала его с афрамаксами «московской» серии: «Москва», «Московский кремль» и «Московский университет». Они были на особом счету в пароходстве из-за своей специфики: слабая автоматизация, паровая выгрузка, плюс на тот момент им было уже по 14-15 лет. Эти суда укомплектовывали самыми опытными стармехами и не допускали текучки кадров. Машинная команда должна была ориентироваться в своем заведовании, как рыба в воде: моряки, работавшие на «московской» серии, жили одной семьей, в которую и предстояло влиться Кириллу.



Выбор профессии перед ним не стоял: прадед, дед, отец и дядя – все моряки. Тревожил один вопрос – пойти в штурманы или механики?

В конце концов молодой человек решил, что навигация – это не его, а с «железом» возиться, разобрать-собрать, что-то смастерить – милое дело.

В первый рейс от компании он пошел в должности четвертого механика на танкере «Москва» (отработал на нем пять контрактов) и запомнил его надолго.

– Мое заведование – котлы, давление и высокие температуры. Пар шутки не любит. Паровой же свищ по закону подлости возникает в самом труднодоступном месте: вольно-неволью обжечься приходилось не раз, – вспоминает он.

Чтобы подготовить судно под выгрузку, надо было по 40 минут бегать по пяти этажам – открывать и закрывать клапаны. Для «зеленого» судового инженера это был еще тот пасьянс. Тогда молодому специалисту помогли освоиться сплоченный экипаж и превосходные старшие механики: Степан Доманин и Олег Грачев.

– Степан Владимирович – отличный психолог, – рассказывает Кирилл Крысанов. – Успех он видит только в командной работе. И меня к этой мысли приучил. Он на корню пресекал недопонимания между членами машинной команды, чтобы негатив не копился. Олег Владимирович – очень требовательный и строгий. У него чуть что – сразу пиши рапорт. Должен признаться, парочку пришлось написать. Благодаря работе с Олегом Владимировичем у меня появилась склонность все закрутить, подкрутить

и перепроверить. Семь раз отмерь, сто раз проверь и один отрежь – эта привычка меня еще ни разу не подводила.

Через несколько лет вместе с должностью третьего механика Кирилл Крысанов получил и «новое» судно: все та же «московская» серия. «Московский кремль» в те годы мотался между Техасом, Венесуэлой и Карибами. Грузовых операций много, маневров из-за интенсивного судоходства в этом регионе еще больше, так что расход горючего большой. Бункероваться приходилось часто: это было заведование новоиспеченного третьего механика.

– Бункеровались обычно в Штатах, – говорит он. – Топливо подвозили на баржах. Процессу заправки, как правило, предшествовали переговоры. Надо сказать, что американский английский, да еще с южным говором – сплошная каша, поэтому пришлось учить язык практически заново. После перепроверки всех клапанов топливной системы приступали к заправке. Здесь я также следовал принципу «семь раз отмерь – один отрежь». Вообще, к замерам топлива первое время относился очень деликатно: проводил их по-старинке – рулеткой. Причем делал это каждые 15 минут – так надежнее.

Надо сказать, что, как и на предыдущем судне, на «Московском кремле» Кириллу повезло работать в сплоченной команде. Вот она – семья «московской» серии.

– С настроением возвращаюсь на судно. Более того, мы, машинная команда, и после рейса продолжаем общение: у нас, механиков «московской» серии, существует для этого свой коллективный чат в WhatsApp – «Москва инженеринг».


Конечно, он создавался в первую очередь для решения производственных вопросов, но вырос в нечто большее.

Настоящей находкой для молодого специалиста стал старший механик Вячеслав Сидоров.

– Вячеслав Алексеевич оказался человеком академических знаний, – продолжает Кирилл. – Не секрет, что с годами любая теория выветривается, но только не у него. Вячеслав Алексеевич любому профессору фору даст. У него даже был свой своеобразный метод обучения: он мог послать меня на поиск какого-нибудь редко используемого клапана топливной системы. Такое приключение могло затянуться на всю вахту.

Последние годы Кирилл Крысанов работал на танкере «Московский университет». Это тот самый танкер, который в мае 2010 года захватили пираты, а после он был освобожден силами российского ВМФ.

– Я тогда заканчивал морскую академию. Вместе со всем миром, затаив дыхание, следил за развитием событий и переживал за своих будущих коллег, – вспоминает Кирилл. – Попав на танкер, я нос к носу столкнулся с живой историей. В кают-компании даже висит кусок обшивки судна с дырой от крупнокалиберного пулемета. В своей каюте я находил пулевые отверстия. Все это служит напоминанием, что наша профессия не только интересна, но и таит множество опасностей.

На смену постаревшей «московской» серии пришли новые суда, и снова поступают уведомления в чате «Москва инженеринг»: механики обсуждают проблемы и ищут решения. 

«Профсоюзная морская газета»

КОРОТКО О ВЗЫСКАНИИ ЗАРПЛАТЫ



ВОПРОС: Работаю на судне под российским флагом, членом профсоюза не являюсь. Как получить долг по зарплате? Как долго могут задерживать выплату зарплаты? Помогает ли РПСМ не членам профсоюза?

ОТВЕТ: Никто не имеет права задерживать заработную плату. Но как показывает практика, с моряками такое случается. Если вы являетесь членом профсоюза, вам следует обратиться в РПСМ, чтобы уладить трудовой конфликт. В том случае, если вы не являетесь членом профсоюза, советуем попросить от судовладельца гарантийное письмо с указанием сроков, когда деньги будут выданы. Если компания нарушит условия, вам понадобится помощь транспортной прокуратуры или адвоката, специализирующегося на морском праве. Для подтверждения задолженности у вас должны быть при себе все необходимые документы.

ИДИТЕ В ТРАНСПОРТНУЮ ПРОКУРАТУРУ

Для разрешения сложившегося трудового конфликта необходимо обратиться в транспортную прокуратуру по месту нахождения компании судовладельца с заявлением о возбуждении уголовного дела по факту совершения преступления, предусмотренного ст. 145-1 УК РФ «Задержка выплаты заработной платы». Дополнительно можно подать заявление о защите нарушенного права на заработную плату. Оба заявления могут быть написаны в произвольной форме, в них нужно подробно описать, когда заключен контракт, его реквизиты, условия оплаты труда, расчёт задолженности, дату списания с судна, какие меры приняты вами по урегулированию трудового конфликта с компанией мирным путем. Закончить заявление нужно просьбой о возбуждении уголовного дела или вынесении в адрес компании меры прокурорского реагирования, направленного на устранение нарушения сроков выплаты зарплаты.

ОБРАЩАЙТЕСЬ В СУД

В качестве альтернативы можно обратиться в суд по месту нахождения компании судовладельца или по месту нахождения судна с заявлением об обеспечении морского требования и аресте судна. В этом случае лучше заручиться поддержкой адвоката, специализирующегося на морском праве. Кроме того, если вы выберете вариант обращения в суд, нужно иметь в виду, что в соответствии с положением Трудового кодекса РФ установлен срок 1 год для обращения в суд с иском о взыскании заработной платы с момента образования задолженности.

ВСТУПИТЕ В ПРОФСОЮЗ

Также мы советуем вам не медлить с вступлением в профсоюз, поскольку в будущем, если что-то подобное повторится, за урегулирование трудового

конфликта возьмется профсоюзная организация. Кроме того, вы сможете получать и другие виды помощи, например – консультацию о потенциальном работодателе, круинговой компании или по конкретному судну. Найти территориально удобную организацию, чтобы вступить в профсоюз, можно в разделе «Территориальные/первичные организации» на сайте РПСМ.

Следует знать, что в соответствии с Уставом Российского профсоюза моряков, организация ведет свою деятельность и существует на взносы членов профсоюза, соответственно 99% времени тратятся на защиту трудовых прав и представление социально-экономических интересов людей, имеющих членскую карточку и платящих взносы. В исключительных случаях РПСМ оказывает помощь морякам – не членам РПСМ, когда они попадают в проблемную ситуацию вместе с членами профсоюза. [↕](#)

КРО РПСМ





АХИЛЛЕСОВА ПЯТА: СРОЧНО РАЗРАБОТАТЬ И УТВЕРДИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ МЕДИКАМЕНТОВ НА БОРТУ СУДОВ

В 2013 году «Международный журнал по морскому здравоохранению» опросил 420 тысяч членов экипажей с более 23 тысяч коммерческих судов и установил, что каждое пятое судно было вынуждено менять курс для оказания медицинской помощи. Исследование, проведенное в 2014 году, показало, что более четверти из 465 немецких морских офицеров, которые получали медицинскую помощь на борту судов с 2006 по 2013 год, были вовлечены в серьезные инциденты. И, наконец, в 2015 году Международная ассоциация морского судоходства обнаружила, что в среднем на судне происходит один серьезный медицинский инцидент каждые два года.

Подобная ситуация в ближайшие годы вряд ли изменится, поскольку судовая медицина и судовая врач на каждом судне для большинства судов с экипажем меньше 100 человек – это пережиток прошлого. Поэтому для оказания своевременной и более качественной помощи на борту нужно уметь использовать любой шанс, знать новые технологии, к которым дает доступ современное здравоохранение, и, конечно же, уметь их применять в экстренной ситуации. Речь идет о дистанционной консультации на борту и электронной медицинской системе записи данных о состоянии моряков, которые могут быть доступны нужному специалисту, где бы ни находился больной моряк или врач.

Д-р Шарплс, старший медицинский директор United Healthcare Global

Medical, озвучил четыре идеи, как современные технологии могут изменить ситуацию с медициной на борту.

Но для начала, чтобы понять, как технологии могут применяться в морских условиях, нужно знать, как часто происходят чрезвычайные ситуации в море.

ВИДЕОКОНСУЛЬТАЦИЯ С ДОКТОРОМ

В 2014 году во всем мире между медицинским работником и пациентом было проведено менее 20 миллионов видеоконсультаций. Ожидается, что в 2020 году эта цифра составит около 170 миллионов. Одним из пионеров предоставления таких услуг является компания Mainstream Healthcare, которая проводит видеоконференции для оказания медицинской поддержки, используя современные

интеллектуальные устройства. Консультации с врачами по видео могут проходить не только в момент чрезвычайных ситуаций, но и для обеспечения связи моряка с врачом по вопросам хронических заболеваний, например, высокого кровяного давления или диабета.

К слову, ежегодно отрасль платит \$760 миллионов за отклонение от курса с целью организации эвакуации моряка вертолетом.

ЭЛЕКТРОННАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ЗАПИСЬ

Такая инициатива позволила бы хранить данные обо всех визитах моряка к врачу, а в экстренном случае доктор мог бы ознакомиться с историей болезни пострадавшего и рекомендовать лечение. Предоставление членам экипажа до-

ступа к системе электронных медицинских записей (EMR) возможно в любом месте, где есть Wi-Fi.

ДИСТАНЦИОННОЕ МЕДИЦИНСКОЕ ОБУЧЕНИЕ

Исследования, проведенные специалистами в области здравоохранения, показывают, что взрослые люди, прошедшие тренинги по оказанию первой помощи, через 6-12 месяцев после обучения теряют приобретенные навыки. Например, умение оказывать сердечно-легочную реанимацию ухудшалось до такой степени, что они не смогли бы адекватно отреагировать на остановку сердца. Это лишь один пример доказательств того, что любой человек, который потенциально может столкнуться с ситуацией, когда нужно будет оказать помощь пострадавшему, обязан постоянно проходить тренинги. Учитывая зарегистрированную частоту чрезвычайных ситуаций на борту судна, пятилетний интервал обязательной медицинской подготовки без какой-либо формы переподготовки, кажется слишком длинным, чтобы гарантировать адекватное оказание первой помощи. Использование учебных видеороликов, доступных с любых носителей, помогло бы в борьбе с потерей навыков. К тому же в современном мире это несложно: медицина давно использует преимущества дистанционного обучения.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГАДЖЕТОВ И ПРИЛОЖЕНИЙ

Этот рынок растет не по дням, а по часам. В 2016 году появилось более 300 миллионов новых устройств. Ожидается, что к 2020 году будет продано 830 миллионов девайсов. То есть каждый седьмой человек на планете будет пользоваться новейшими технологиями. Самая интересная особенность гаджетов заключается в том, что в скором времени они будут собирать всю информацию о здоровье своих владельцев: контролировать сердечный ритм, кровяное давление и даже уровень сахара в крови. И это важно, так как с 2015 года основной причиной смертности являются болезнь коронарных артерий, инсульт и высокое кровяное давление. Вряд ли в ближайшем будущем что-то изменится. Использование устройств с приложения-

ми о здоровье позволит контролировать общее состояние человека.

Так судоходная отрасль может использовать технологии в целях здравоохранения моряков. Компаниям внедрение этих мер могло бы помочь обеспечить более широкий доступ к медицинским услугам, а также соответствовать требованиям Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC) по здравоохранению на борту судна. Использование современных технологий может снизить затраты за счет совершенствования управления хроническими заболеваниями. Но самое главное – прибегая к инновациям, можно спасти жизнь.

АХИЛЛЕСОВА ПЯТА

Российский профсоюз моряков (РПСМ) всегда поддерживает рекомендации и нововведения, направленные на улучшение качества жизни моряков на борту судна, а по вопросам здравоохранения тем более. Однако стоит отметить, что судовая медицина начинается с аптечки – и это ахиллесова пята российского морского здравоохранения. Институт судовых врачей в нашей стране давно ликвидирован, и экипажи морских судов теперь полагаются лишь на знания и умения одного из своих сотоварищей, ответственного за оказание первой медицинской помощи и уход за больными и пострадавшими. Так, MLC предусматривает медицинскую подготовку одного из моряков, если в экипаже не предусмотрено место для врача. Для этого члены экипажей (обычно второй помощник или старпом) проходят специальные курсы, где их учат методам оказания первой помощи, ряду медицинских процедур: таких, как внутримышечные и внутривенные уколы, а также подробно разбирают содержимое судовой аптечки.

Вот тут и возникает серьезная загвоздка. Согласно MLC, судовая аптечка должна комплектоваться и пополняться с учетом типа судна, количества моряков на борту, характера района плавания и продолжительности рейса. Только изданные Минздравом РФ приказы по комплектованию судов лекарствами (Приказы № 499н и № 984н) были настолько несовершенны, что их пришлось отменить. И до сих пор ведомство не создало ни одного нормативного документа, регулирующего формиро-

1

Ежегодно отрасль платит \$760 миллионов за отклонение от курса с целью организации эвакуации моряка вертолетом.

2


Исследования, проведенные специалистами в области здравоохранения, показывают, что взрослые люди, прошедшие тренинги по оказанию первой помощи, через 6-12 месяцев после обучения теряют приобретенные навыки.

3

В 2014 году во всем мире между медицинским работником и пациентом было проведено менее 20 миллионов видеоконсультаций. Ожидается, что в 2020 году эта цифра составит около 170 миллионов.

ние судовых аптечек, из-за чего в сфере царит полнейшая неразбериха: например, судовладельцы не имеют права закупать на судно сильнодействующие обезболивающие средства, поскольку в нашей стране отсутствует порядок использования таких препаратов на борту.

Между тем в соответствии с международными нормативными документами в аптечке эти лекарства обязательно должны присутствовать. Такие упущения могут грозить проблемами при проверках PSC. Зачастую из-за существующих запретов морякам, нуждающимся в определенных медикаментах, приходится искать альтернативные выходы, расфасовывая лекарства в баночки из-под витаминов.

Правительству необходимо в срочном порядке разработать и утвердить перечень медикаментов, который будет соответствовать требованиям конвенции о труде в морском судоходстве и рекомендациям Всемирной организации здравоохранения. Это станет первым шагом к восстановлению медицинского обслуживания на российских судах. 

СИНДРОМ «ПЕРВОХОДА», ИЛИ О МЕНТАЛЬНОМ ЗДОРОВЬЕ МОРЯКОВ



По данным британского P&I Club, с 2014 года случаи суицида среди моряков по всему миру выросли более чем втрое. В процентном соотношении эта цифра выросла с 5% от общего количества смертей до 15%. Конечно, ее нельзя воспринимать категорически. Во-первых, цифра средняя по всему миру, то есть это как у одного больного температура 40,2 С°, у другого 33 С°, а средняя по палате – 36,6 С°. Во-вторых, определением «акта суицида» прикрываются страховщики, называя так большую часть случаев исчезновения моряков без вести с борта судна в открытом море.

НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ

Таким образом страховые компании пытаются уйти от ответственности и не выплачивать родственникам немалую денежную компенсацию. Тем не менее о реальных случаях мы узнаём несколько раз в год, и это только про моряков из Калининграда, – рассказывает Пётр Дзензелюк, правовой эксперт Калининградской региональной организации (КРО) РПСМ. – Да и сами компании в случае, если у моряка «съезжает крыша», стараются полюбому разрешить проблему и по-тихому распрощаться с таким работником.

Их понять можно и осуждать здесь не за что. Но без сомнения, проблема психического и психологического здоровья моряков крайне остра. Она носит весьма драматический характер.

Особенно остро эта проблема сказывается на рыболовных компаниях, можно даже сказать прямо – они тихо кричат о ней, ведь гласно – нельзя, и вот почему... На сегодняшний день чуть ли не каждый десятый собирается пойти в море за перспективным финансовым благополучием. Естественно, отправной точкой в карьере моряка подавляющее большинство выбирает рыболовный флот. Оно и понятно...

Однако работа на рыбопромысловых судах всегда имела некоторые особенности. Например, длительный период рейса – десять месяцев и больше без захода в порт, тяжелейший физический труд, работа-отдых восемь через восемь, а то и шесть через шесть, не лучшие погодные условия, не лучшие условия проживания, а ещё качка, вибрация, шум, нарушенный сон и т. д.

При этом моряку-рыбаку по долгу службы приходится быть частью однообразного социума – каюты совместного проживания. Коллеги, приятели, собеседники, имеющие совместный период отдыха в небольшом и ограниченном пространстве, – это одни и те же люди. И так почти год изо дня в день.

А если с коллегами не сложатся здоровые товарищеские отношения? Не говоря уже о личной неприязни или прямой вражде. Как правило, мудрые капитаны разруливают подобные ситуации. Но капитаны не все мудрые, да и вообще всё видеть и всё уметь невозможно. Кроме того, людям свойственна скрытность, они стараются не выносить сор из избы. Да и сам конфликт может быть между тем же капитаном и подчинённым.

К чему это приводит, догадаться несложно... Долгая тихая вражда из-за не туда положенной тряпки может стремительно перерасти в прямые оскорбления или рукоприкладство, а может, и в действия криминального характера.

На первый год профсоюзы по всему миру борются с так называемым «буллингом», другими словами – «дедовщиной». Помимо неё на судах бывает дискриминация по абсолютно любым вещам, а также разные покушения на сек-

суальную и любую другую свободу и неприкасаемость – «харасмент», короче.

Кроме того, на голову моряка может из дома свалиться какая-нибудь радостная или совсем не радостная весть. С такой новостью моряк практически ничего не сможет сделать, кроме как принять ее или же смириться из-за невозможности что-то изменить.

Длительная разлука с близкими, родственниками, женой или мужем тоже ничего хорошего с психологической точки зрения не несёт. Уже не говоря о такой важной составляющей здоровой и счастливой жизни, как регулярная сексуальная связь. Все негативные факторы описывать не станем, их слишком много, остановимся на основных. Эти факторы не просто влияют на жизнь рыбаков и моряков, они могут сильно изменить их, а некоторых, к сожалению, даже уничтожить.

Такая резкая смена привычного и комфортного быта не просто хронически портит настроение, но может перерасти в психологические проблемы. У моряка даже может возникнуть временное психическое расстройство, которое в свою очередь плавно переходит в депрессию. В более запущенных ситуациях моряк может уйти в психоз и стать опасным не только для окружающих, но и для себя самого.

«КОТОРЫЙ ЧАС?» – «СЕГОДНЯ, НАВЕРНОЕ, БУДЕТ ДОЖДЬ. ЗЕЛЁНЫЙ»

Этой историей из личного профессионального опыта с нами поделился Гордеев Владимир Владимирович, врач-хирург медучреждения «Хорошая поликлиника». В этом году Владимира Владимировича дважды привлекали для сопровождения одного и того же моряка с борта судна до дома. Оба раза обстоятельства были аналогичными.

Моряк спустя примерно месяц с начала рейса начал как-то странно себя вести – стал необщительным, замкнутым, подолгу закидывался на созерцание моря и звёзд. И это совсем не по романтическим или медитативным причинам. Позже он перестал выполнять свои должностные обязанности. Потом вообще стал неадекватно общаться с коллегами. Например, его спраши-



Пётр Дзэндзелюк, юридический отдел КРО РПСМ: «Сами компании в случае, если у моряка «съезжает крыша», стараются полюбовно разрешить проблему и по-тихому распрощаться с таким работником. Их понять можно и осуждать здесь не за что. Но без сомнения, проблема психического и психологического здоровья моряков крайне остра».

вают: «Который час?» А он отвечает: «Сегодня, наверное, будет дождь. Зелёный». Потом он начал теряться во времени и пространстве, не понимал, где вообще находится, а потом и вовсе стал кидаться на коллег с кулаками, бранью, ножом и вилкой.

Сойдя на берег, этот моряк приходил в себя, ему становилось лучше, он



был спокоен и адекватен, – отмечает Владимир Владимирович. Через некоторое время моряк устроился на судно уже другой компании. И история повторилась, но уже с новыми деталями.

ЧТО ГОВОРЯТ ИССЛЕДОВАНИЯ

Согласно исследованию, опубликованному университетом Суонси в 2013 году, в период с 2001 по 2005 год моряки заняли второе место по самоубийствам среди всех профессий, на первом – шахтеры. А по данным Международной морской организации (ИМО), сегодня уровень самоубийств среди международных моряков в три раза превышает береговых работников.

Стоит обратить особое внимание, что кратковременные и тяжелые психические расстройства в основном случаются у новичков.

Люди старой закалки, привыкшие к двухъярусным кроватям и каютам на 15 человек ещё со времён училища, не обращают особого внимания на некоторые негативные факторы. К тому же система советского воспитания сама по себе часто носила однозначный характер. Но современное общество другое. Сегодня мы свободны в своих мыслях, есть возможность обращать внимание и анализировать свои поступки, принимать решение изменить своё поведение, привычки и т. д. Естественно, современные люди глубже ощущают свои проблемы, они более чувствительны. Но дело не только в молодых.

Среди зрелых моряков тоже есть группы риска. Например, некоторых людей окружающие воспринимают как вспыльчивых, с тяжёлым характе-

ром. Однако опытный психолог в этом человеке может определить типичного психопата или социопата.

Работать им, конечно, можно и нужно, да только не в море. Для таких людей нахождение в море послужит катализатором их психических болезней, которые перейдут из спящих или хронических в острое состояние. Но всё не так уж плохо, и с каждым днём становится лучше.

Например, при обследовании медицинский психолог легко определит кто перед ним, даже задав обычный вопрос, типа – чем отличается самолёт от птицы? Также действующее законодательство с недавних пор обязало все крупные бюджетные медицинские, образовательные и прочие соответствующие учреждения иметь в своём штате психолога. Более того, уже действует единая система «БАРС», в которую вносятся все медицинские данные о гражданах, когда-либо обратившихся к врачу, в том числе и по психиатрической части. Однако не всё так гладко.

СНЯТЬ НЕУДОБНЫЕ ТУФЛИ

Квалификация и понимание своего предназначения у психологов разные. Система «БАРС» доступна не всем медучреждениям, к тому же в ней имеются данные лишь о тех, кто проходил лечение или состоял на учёте. Да и ставка психолога в штатном расписании может быть, а самого психолога – нет, причём чаще всего эту ставку занимает какой-нибудь привилегированный работник и расценивает её как дополнительное стимулирующее поощрение, совершенно не понимая всю свою ответственность и необходимость.

И это не удивительно. В нашей стране до сих пор услуги психолога для мно-


гих являются дикостью. Да и сами психологические проблемы и травмы люди, в большинстве своём, стараются держать в себе и жить с ними всю жизнь, как в неудобных туфлях. В этих людях с детства заложено чувство стыда за какие-то вещи, но вместо того, чтобы обратиться за психологической помощью, они предпочитают жить «как все».

Также далеко не все правильно понимают, что это за специалист – психолог?

На рынке психологических услуг существует множество ушлых любителей подзаработать на обеспеченных людях, которым просто скучно жить. Они тоже называют себя психологами, однако их деятельность на самом деле называется «коуч» или «тренер». Такие специалисты обычно находят в вас жемчужину или учат думать, как миллионер, тем самым убеждая, что вскоре «миллионы сами потянутся к вам из вселенной». Благодаря им наш человек не всегда правильно понимает, кто такой психолог и чем он занимается.

В развитых государствах, например, в США, люди регулярно ходят к психотерапевту, как в душ. С помощью профессионала они снимают свои «неудобные туфли» и живут дальше легко и счастливо, при этом повысив свой рабочий психологический ресурс.

Людей ещё с образовательных учреждений диагностируют, предупреждают о возможных рисках и выявляют психические патологии. Благодаря такому подходу, человеку из группы риска настоятельно порекомендуют изменить профиль работы, например, не ходить в море. Он же, в свою очередь, отнесётся к этой рекомендации серьёзно в силу развитого чувства социальной ответственности, а также высокой стоимости медицинских услуг. Ведь если его предупредили, а он не принял меры, то сам будет виноват. И если что, страховая таких спасать не станет. В противном случае, если психолог не выявил нарушений, а они были, пострадавший вправе привлечь психолога к материальному ответу через суд.

Конечно, у нас, в России это тоже есть, но пока только в теории. В настоящее время тема психологии покрыта мраком и является недопустимой в нашем менталитете, судовладельцы продолжают тратить огромные деньги, а моряки из группы риска сходить с ума и погибать. 

ЕДИНСТВЕННЫЙ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Международный морской клуб Находки отпраздновал 60-летие. За все годы существования его посетили около 1 млн иностранных членов экипажей. Для небольшого приморского городка с населением порядка 150 000 это внушительная цифра. В годы советской власти центр рассматривался как средство идеологической борьбы против империалистической пропаганды, являлся штаб-квартирой Находкинского отделения Общества Дружбы «СССР-Япония» и «СССР-КНР», а после развала Советского Союза – как муниципальное учреждение культуры. Однако всегда, несмотря на политическую обстановку в стране, основной задачей клуба было создание домашнего уюта для моряков.

Находкинский Интернациональный клуб моряков (сегодняшнее название – «Международный морской клуб») начал свою работу 3 ноября 1958 года, – рассказал Роман Ермаков, директор клуба. – Он был создан по инициативе Профсоюза рабочих морского и речного флота страны и по сей день остается единственным центром моряков на всем Дальнем Востоке России.

Необходимость создания Интерклуба была продиктована временем: Находка стала международным портом, сюда начали заходить иностранные суда. Первым «гостем», ошвартовавшимся в 1946 году у причала Находкинского морского торгового порта, был японский пароход «Иосиногава-мару». Только в 1958 году, после ратификации советско-японского торгового договора и соглашения о товарообороте и платежах, Находку посетило 62 иностранных судна, из них 55 – под флагом Японии.

Сначала Интерклуб работал как Интернациональный сектор Международного морского клуба в городе Находке, он размещался в двух комнатах общежития порта. После завершения строительства Дворца культуры моряков в 1959 году Интерсектор перевели в новое здание, где под нужды моряков выделили первый этаж правого крыла. В 1968 году в связи с увеличением количества иностранных судов, посещающих порт Находка, Интерсектор

преобразовали в Интернациональный клуб моряков и выделили под него уже два этажа.

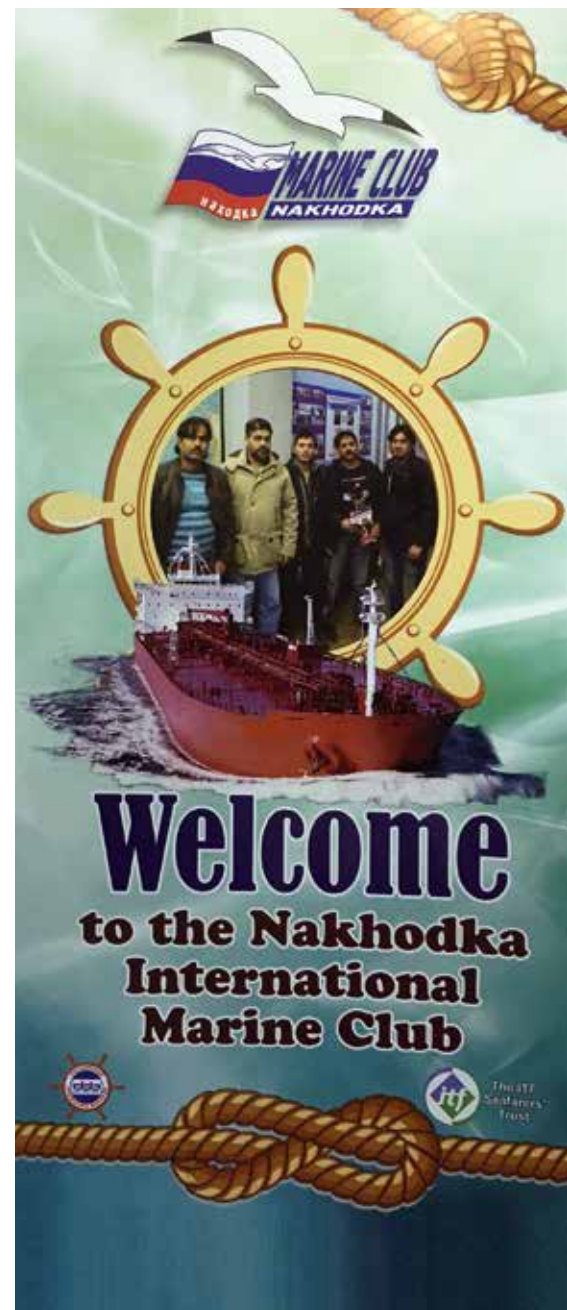
ГЛАВНОЕ – ДОМАШНИЙ УЮТ

Основной задачей клуба всегда было и остается создание уютной «домашней» обстановки для моряков. Сегодня здесь они могут воспользоваться всеми современными видами связи, «погулять» по сайтам интернета, программам спутникового телевидения, посидеть в баре за кружкой пива, послушать концерт, почитать книги и журналы, поиграть в спортивные игры, с помощью переводчиков клуба совершить экскурсию по городу, принять участие в пикнике на природе и т. д.

За время существования клуба порт Находка посетило более 50 тысяч судов под 46 флагами разных стран, многие их экипажи были гостями клуба. Это моряки из Греции, Турции, Индии, Польши, Германии, Франции, Англии, Сингапура, Гонконга, Филиппин, Индонезии, КНР, Кубы, Канады, Южной и Северной Америки и многие другие.

Более 30 лет Интерклуб являлся штаб-квартирой Находкинского отделения Общества Дружбы «СССР-Япония», с 1984 года – «СССР-КНР».

За 60 лет в клубе были проведены сотни международных встреч, приемов, семинаров. Самые запоминающиеся из них, с 1974 по 1985 годы, – Междуна-



родные семинары молодых исследователей по проблемам мира и сотрудничества в бассейне Тихого океана, в которых приняли участие представители 29 стран мира. Незабываемы приемы делегаций из городов-побратимов, российско-японские и российско-американские переговоры по сотрудничеству и культурным связям Находки.

ГДЕ ВЗЯТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ

До 1992 года финансирование клуба осуществлялось за счет Профсоюза рабочих морского транспорта из фондов социального страхования, но после того, как государство отняло социальное страхование у профсоюзов, финансирование клуба прекратилось. Встал вопрос о закрытии и расформировании находкинского Интерклуба, он мог разделить судьбу практически всех Интерклубов России.

В этой ситуации был найден единственно правильный выход: создать на базе Интерклуба муниципальное учреждение культуры, сохранив его основной вид деятельности – культурное и сервисное обслуживание моряков. Непосредственную помощь в этом оказала администрация Находки. 18 июля 1994 года постановлением № 949 главы администрации города Виктора Гнездилова Интерклуб был преобразован в муниципальное учреждение культуры «Международный морской клуб». В августе 1994 года был зарегистрирован

новый устав клуба, финансирование стало осуществляться из средств местного бюджета.

Однако это не решило всех проблем. Основные средства, оборудование, транспорт были полностью изношенными, требовался капитальный ремонт помещений. Городской бюджет не мог выделить денежные средства еще и под эти задачи: он обеспечивал заработную плату сотрудникам клуба и оплату коммунальных услуг.

Интерклуб получил международное признание, его работу высоко оценили на международных семинарах по социально-бытовому обслуживанию моряков в 1995 году в Санкт-Петербурге, в 1997 году в Ялте, в 1999 году в Новороссийске, в 2001 году в Хельсинки, в 2002 году в Одессе, где обсуждались пути улучшения социально-бытового и культурного обслуживания моряков на берегу.

Международная федерация транспортных рабочих (МФТ), базирующаяся в Лондоне, в 1995 году оказала клубу финансовую помощь в размере 600 тысяч долларов, что позволило значительно улучшить материальную базу, приобрести автотранспорт, обновить игровое и музыкальное оборудование. Финансовая помощь Фонда моряков МФТ в 1999 году дала возможность провести капитальный ремонт и реконструкцию помещений клуба, расширить его площади. Сегодня клуб располагается на трех этажах общей площадью около 900 квадратных метров. В клубе имеется концертный зал, комната

переговоров, бар, комната капитанов, спортивно-игровой зал.

До распада СССР Интерклуб был закрытым учреждением, он рассматривался как средство идеологической борьбы против империалистической пропаганды, являлся проводником идей социалистического строя среди иностранных моряков. Через горком комсомола в актив клуба с трудом пробивались единицы молодых жителей Находки, изучающих иностранные языки. Среди них были уникальные полиглоты. Художник Сергей Пименов знал итальянский, греческий, испанский, английский и все славянские языки. Его жена Наташа, преподаватель музыки, говорила на пяти иностранных языках.

ИНТЕРКЛУБ ОТКРЫЛ ДВЕРИ ДЛЯ ВСЕХ

С 90-х годов двери клуба открылись для всех жителей и гостей города, ежегодно клуб посещают 3 тысячи иностранных моряков и 12 тысяч россиян. В клубе регулярно проводятся мероприятия по линии администрации города, вечера, семинары, встречи с депутатами, приемы, совещания, презентации, переговоры, литературные вечера, концерты творческих коллективов города.

В 1998 году работники клуба вступили в ряды Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ). Представители РПСМ – частые гости в клубе. Здесь они встречаются с моряками, помогают решать их проблемы, в конфликтных ситуациях отстаивают их права. В том же 1998 году Международный морской клуб стал членом Находкинской Транспортной Ассоциации, тесно сотрудничает с судовладельцами и морскими агентствами. Все усилия клуба направлены на повышение уровня культурного и социально-бытового обслуживания моряков с судов, заходящих в порт Находка, что способствует укреплению международного авторитета города, края и в целом России как великой морской державы.

Для расширения сферы деятельности Международный морской клуб Находки при помощи Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков установил дружеские отношения с центром моряков в филиппинском городе Давао. 🇵🇭



Николай Суханов, председатель ДВРО РПСМ, Роман Ермаков, директор клуба, инструктор Владимир Козорез (слева направо)



«СПАСИТЕ НАС НА СУШЕ»: «НИКОЛАЙ ОСТРОВСКИЙ» ИДЕТ НА ТАРАН

Столкновение теплохода «Николай Островский» с танкером «Амбарчик» прогремело в свое время на весь Советский Союз. О нем узнала не только широкая морская общественность, среди которой, как правило, и было принято обсуждать подобные трагедии, но и центральная пресса уделила этой аварии немало внимания. Самая авторитетная в советские времена газета «Известия» как минимум трижды обращалась к ней в своих очерках «Авария» и «После аварии». И вовсе не профессиональные ошибки судоводителей обоих судов интересовали уважаемую газету, и не последствия столкновения. Газета заинтересовалась новыми внедряемыми методами труда на флоте, организацией режима труда и отдыха моряков, которые очень скоро стали негативно отражаться на безопасности мореплавания. Моряки со стажем хорошо помнят так называемый «щекинский метод», получивший свое название по имени Щекинского химкомбината, где внедрялась система работы с сокращёнными коллективами: шла борьба за повышение производительности труда. Бездумное перенесение этого метода на флот нередко заканчивалось трагедией.

А погоня за рекордами? В семидесятые годы широкое распространение получило движение за увеличение провозной способности лесовозов. Социалистическое соревнование судов-лесовозов «Электросталь», «Березиналес» и других частенько заканчивалось сброшенным караваном. Надо отдать должное, большинство моряков уже тогда прекрасно понимали надуманность и опасность всех этих новаций и критиковали их меж собой, но в открытую делать это стало возможным лишь с наступлением гласности. ►

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВЕСНЫ 1983 ГОДА

Так что же произошло с этими судами ранним утром в первый день весны 1983 года?

Теплоход «Николай Островский» принадлежал Дальнево-сточному пароходству и в ту ночь находился в Японском море на пути в Находку. Судно было построено в Бельгии в 1955 году, вместимость – 1849 тонн. В пароходстве было несколько судов этой серии: «Николай Добролюбов», «Николай Некрасов», «Николай Чернышевский».

1 марта в четыре часа утра судно следовало истинным курсом 283 градуса со скоростью 12,5 узлов в своей полосе разделения движения. На вахту заступили старший помощник капитана и матрос-рулевой. Судно не относилось к разряду современных и авторулевым оборудовано не было, поэтому управление осуществлялось вручную. Море было спокойное, видимость – хорошая.

Старший помощник, знакомясь с окружающей обстановкой при помощи радиолокатора, обнаружил несколько це-

лей на экране на расстоянии 15-16 миль. Но так как расстояние до целей было значительным, да и видимость неплохая, старпом не стал вести за ними радиолокационное наблюдение. И это была его первая оплошность.

Спустя некоторое время он увидел огни встречного судна, идущего слева на пересечку курса. Старпом рассудил: ситуация стандартная, стало быть, оно и должно уступать дорогу. Докладывать капитану о пересекающем курс судне он тоже не стал, а лишь совместил визир радиолокатора с эхосигналом этого судна. Наблюдения показали, что пеленг на обнаруженные огни почти не изменился: существует опасность столкновения. Но и здесь он ничего не сообщил капитану. И это была его вторая ошибка.

Суда сблизилась до 3,5 миль, но никаких действий по уклонению от опасного сближения встречное судно не предпринимало. Вахтенный помощник «Николая Островского» начал волноваться, он попытался установить связь по радиотелефону с опасным судном, но на нем словно вымерли.

– Спит, что ли, гад, – выругался старпом, даже не предполагая, насколько он близок был к истине. Как судно приви-

«Ни один мореплаватель в здравом уме не будет доходить до момента последнего маневра умышленно».

Ричард А. Кейхилл

легированное, «Николай Островский» должен сохранять курс и скорость, «пока для него не становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующих действий, после чего оно может предпринять действие, чтобы избежать столкновения только собственным маневром». Так говорит морская практика, воплощенная в правилах предупреждения столкновения судов в море.

А ЧТО ЗНАЧИТ «ОЧЕВИДНЫМ»?

Определения этого понятия нет, все зависит от конкретных условий плавания. Правила рекомендуют еще погудеть, обратить на себя внимание, и если встречное судно не отреагирует – вот она и очевидность. Но, думается, для старпома «Николая Островского» эта очевидность наступила еще раньше, когда он безуспешно пытался связаться с судном по радиотелефону и зря терял время. Именно тогда он должен был предпринять решительные меры против опасного сближения. Он этого не сделал, и это была его третья ошибка.

А суда тем временем сблизались, дистанция сократилась до 6 кабельтовых. Что такое 6 кабельтовых?! Это то расстояние, когда предпринимать какие-либо действия уже поздно. Через две минуты они столкнутся. И вот здесь возникает вопрос: можно ли было избежать столкновения действиями лишь одного судна – «Николая Островского»?

Помнится, как судоводители жарко спорили тогда по поводу предпринятого старпомом маневра. Расчеты показывали, что если бы старпом дал



«Николай Островский»



Танкер типа «Аксот» («Амбарчик», «Абакан»...)

команду «Лево на борт», то мог бы, не снижая скорости, чисто пройти по корме у «Амбарчика» и избежать столкновения. Даже если бы он вообще не предпринимал никаких действий, то и в этом случае «Островский» прошел бы по корме танкера в дистанции около 200 метров. Но чиф выполнил классический маневр: «Право на борт» и «Полный назад». И это была его четвертая и главная ошибка, которая привела к тому, что в 04:40 утра в точке с координатами 42°36'12" северной широты и 133°30'42" восточной долготы «Николай Островский» почти под прямым углом ударил форштевнем танкер «Амбарчик» в правый борт, отчего произошел взрыв и танкер загорелся.

Да, это была роковая ошибка, но, честное слово, язык не поворачивается судить старпома за эту ошибку строже, чем за три предыдущих. Ибо до самого конца он надеялся на то, что на встречном судне все-таки примут действие для безопасного расхождения и этим действием будет отворот вправо. Ну не верил старпом в то, что можно уснуть на вахте через полчаса после ее начала.

А что же в эти драматические минуты перед столкновением происходило на танкере «Амбарчик»?

«АМБАРЧИК»

Танкер «Амбарчик», небольшое судно, построенное в Финляндии в 1966 году, вместимостью 3360 регистровых тонн, принадлежал Приморскому пароходству, которое за двенадцать лет до этого образовалось, отпочковавшись от Дальневосточного пароходства. В составе пароходства было около 50 танкеров малых и средних размеров, в основном обеспечивающих топливом районы Крайнего Севера, Камчатки и Чукотки. 28 февраля судно возвращалось в Находку после длительного рейса и предполагалось, что экипажу дадут немного передохнуть, за время стоянки будут выполнены ремонтные и профилактические работы, получено снабжение и т. п. Моряки строили свои планы на стоянку, но... На подходе капитан получил радиogramму от судовладельца: «Учитывая крайнюю необходимость вашего отхода в рейс 28 февраля, прошу взять погрузку под ваш личный контроль, провести



необходимую работу с экипажем». Социалистическая система хозяйствования – это, прежде всего, планы, планы любой ценой, и еще раз планы. Если руководитель обеспечил выполнение и перевыполнение плана грузоперевозок, то его и коллектив ждут премии, награды и прочие прелести победителя соревнования. А если нет, то и с работы могут попросить. Все это толкало руководителей на всякие авантюры вроде внедрения чуждых, а порой и опасных на флоте методов. Соревнование превратилось в кампанейщину со всеми присущими ей пороками.

«ЩЕКИНСКИЙ МЕТОД»

Капитан взял под козырек, «провел работу» с экипажем, и зомбированный экипаж, придя в порт Находка, приготовился к подвигу: когда нормальная организация труда отсутствует, всякая работа превращается в подвиг. А ее хватало всем. Но больше всех досталось старпому. «Щекинский метод» забрал у него 4-го помощника капитана, и ему приходилось не только нести все вахты, но и выполнять свои старпомовские обязанности: швартовка, оформление прихода, предъявление судна портнадзору, пожарным, получение продуктов, снабжение и еще множество всякой

текучки, от которой никуда не денешься. Отдохнуть после ночной вахты не довелось, весь день нужно было крутиться, а вечером из другого города приехала жена с двумя ребятишками. На свидание с семьей – два часа, проводил семью – и снова в работу до самого отхода. До постели удалось добраться лишь после двух часов ночи, а в 4 надо заступать на ходовую вахту.

Итак, 4 часа утра, старпом танкера «Амбарчик» после кошмарной стоянки в базовом порту поднимается на мостик на ходовую вахту. Курс – 66 градусов,

«... самый верный способ избежать столкновения – именно в сведении до минимума возможности подпасть под Правила плавания и маневрирования судов, находящихся на виду друг у друга».

Ричард А. Кейхилл,
«Столкновения судов
и их причины»

скорость – 11 узлов, танкер следует в разделительной полосе движения. Судно на авторулевом, вахтенный матрос здесь же, наблюдает за окружающей обстановкой. Капитан тоже на мостике: ведь только недавно вышли из порта. Заглянув в тубус радиолокатора, старпом обнаружил на экране несколько судов, но, посчитав, что все они не опасны, не стал вести за ними радиолокационное наблюдение, направился к лобовому иллюминатору: сил стоять там не было, а там можно облокотиться на планширь и смотреть вперед. Капитан не мог не видеть состояние старпома,


но он и сам всю стоянку крутился, как белка в колесе, не спал свыше 22 часов, да и на мостике простоял уже несколько часов и сейчас дожидался, когда на вахту заступит более опытный судоводитель, чтобы передать ему управление судном. Отдав распоряжение внимательно следить за обстановкой, и в случае чего вовремя предупредить его, он спустился к себе в каюту.

Старпом решил взбодриться чаем и послал матроса на камбуз приготовить крепкого чайку. Сам же, переместившись к теплой колонке машинного телеграфа, облокотился на него и... уснул. С этого момента судно осталось без наблюдения.

авария случилась, легко впоследствии просчитывались другие, безаварийные варианты действий. Как у Руставели, помните: «Каждый мнит себя героем, видя бой со стороны». А люди были в реальных обстоятельствах и поступали так, как диктовало им их понимание ситуации, психофизическое состояние в тот момент и многие другие факторы, которых у экспертов нет в связи с тем, что они воссоздают искусственные обстоятельства, виртуальные, как сейчас модно говорить. Аналитики ситуацию моделировали, а люди в ней жили.

ТАК РАБОТАТЬ НЕЛЬЗЯ

Но, с другой стороны, можно допустить, что и капитан, и матрос тоже могли уснуть, забыться, отключиться на время, так как и у них была тяжелая стоянка без необходимого и прописанного трудовым законодательством, Уставом службы непрерывного восьмичасового отдыха. Поэтому наиболее вероятным представляется следующее предположение: не будь этой гонки за планом, а ведь ради него танкер так спешно загрузили топливом и вытолкнули в рейс в последний день месяца, чтобы приплюсовать эти тонны к плану, экипаж нормально отдохнул бы. И на вахте стояли бы вменяемые люди, готовые воспринимать, анализировать поступающую информацию и принимать важные решения. И вот здесь-то уж аварии точно бы не было. Ибо причиной аварии, выражаясь суконым языком протокола, явилось отсутствие надлежащего визуального и радиолокационного наблюдения на каждом из судов. На самом же деле на «Амбарчике» не было вообще никакого наблюдения, а на «Островском» это наблюдение скверно анализировалось.

Состоялся суд. На скамью подсудимых посадили обоих старпомов. Старшего помощника капитана танкера «Амбарчик» приговорили к пяти годам лишения свободы, старпома с «Николая Островского» – к трем. Старпом с «Амбарчика» держался на суде достойно, не выгораживал себя, полностью признал свою вину, и лишь в последнем слове просил суд обратить внимание на порочную организацию труда в Приморском пароходстве, добавив, что так работать нельзя. 

ОДНА БОЛЬШАЯ ОШИБКА

Проснулся он от взрыва, который произошел от удара «Николая Островского» своим форштевнем в правый борт «Амбарчика». Старпом объявил тревогу по борьбе с пожаром, и только экипаж приступил к тушению, как танкер обесточился, пожарный насос остановился, а огонь начал быстро распространяться по судну. Дальнейшая борьба с пожаром теряла всякий смысл. Появилась угроза взрыва танкера. В этих условиях капитан принял решение оставить судно. Экипаж покинул судно на единственной неповрежденной шлюпке номер 4. Без жертв не обошлось: выяснилось, что отсутствует старший матрос. Вероятно, вернувшись за чем-то в каюту, он не смог выбраться обратно и задохнулся у трапа, где его и нашли спасатели несколько дней спустя. Танкер горел 36 суток и за это время был так разрушен огнем, что восстановлению не подлежал.

Нет смысла перечислять ошибки, допущенные судоводителями «Амбарчика», а если точнее – старпомом. У него была одна большая ошибка, граничащая с преступлением – он уснул на вахте. Конечно, скажи он капитану о своем состоянии, и трагедии не было бы. Капитан что-нибудь придумал бы: сам бы еще на часик задержался или, выйдя из зоны разделения, лег бы в дрейф или встал на якорь и дал экипажу отдохнуть. Не отправь старпом матроса за чаем, и в этом случае трагедии, скорее всего, не было бы. Но все это из области предположения. Когда



АВТОР – ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ – капитан дальнего плавания, работал на судах Дальневосточного морского пароходства и греческой судоходной компании «Адриатик танкерс». С 1994 года – Президент Дальневосточной Ассоциации морских капитанов, с 1995 – инспектор Международной федерации транспортников на Дальнем Востоке России, лучше известной морякам по аббревиатуре ИТФ. Член ученого совета ОИАК, старшина Владивостокского морского собрания. С 2002 года – вице-президент Международной федерации ассоциаций капитанов (IFSMA). Основатель серии «Капитаны», в которой вышло уже 12 книг, в том числе под авторством Петра Осичанского: «Требуется личность», «Русские под флагом», «Спасите нас на суше».



АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

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

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

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация **Председатель Совета**

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная организация **Председатель Совета**

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

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация **Председатель Совета**

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

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация **Председатель Совета**

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавстава РПСМ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ в г. Нижний Новгород

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

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ **Председатель**

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

КРАСНОДАРСКОЕ региональное общественное учреждение «Центр информации и аналитики РПСМ»

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА

**В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!**



FPRMT.RU

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 ИПВ
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 «UNWIN». 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 (IMF) на борту нет. Базовая ставка матроса составляет всего \$555. Страховые свидетельства, согласно требованию Средной 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 «Ромгоу» 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 насилия и домогательств!
- 03.10 Моряки т/х...

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ
ИТАЛЬЯНСКИЙ СОЮЗ МОРЯКОВ
NANOV I/AM
0000 0002 4567 8910
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОННЫЙ СЛУЖБ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО МОРСКОМУ ТРАНСПОРТУ на 2018-2020 годы

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ
Задай свой вопрос!

ОПРОС:
ПОЛН...

