

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU

№ 6 (93) 2013

КТМС-2006: НОВЫЙ СТАНДАРТ
МОРЯКИ ДОЛЖНЫ ЗНАТЬ:
КОНВЕНЦИЯ УЖЕ ДЕЙСТВУЕТ

ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС
РАБОТА НА СОВЕТСКИЙ
ТОРГОВЫЙ ФЛОТ
ВКЛЮЧАЕТСЯ
В ПЕНСИОННЫЙ СТАЖ

МОРСКАЯ ИСТОРИЯ
КАК «МАРШАЛ»
ВОДУ ВОЗИЛ





стр. 10

КТМС MLC-2006

- 4 – 8 Моряки должны знать: конвенция уже действует
- 9 – 10 Меньше шансов обмануть моряков
- 28 «Я пишу тебе, Лотта, с Восточного фронта»
- 29 «Rohden Bereederung GmbH» – «оазис комфорта»: морякам лучше сюда не соваться

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПЕРЕГОВОРНЫЙ ФОРУМ IBF

- 12 – 14 Первый раунд. Хороший старт

ВРЕМЯ РПСМ SUR Time

- 17 – 18 Повышение зарплаты будет

ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС PENSION ISSUE

- 19 – 21 Работа на советский торговый флот включается в пенсионный стаж

МОРСКАЯ ИСТОРИЯ SEA STORY

- 32– 33 Как «Маршал» воду возил

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА ADDRESS BOOK



стр. 24-25

Журнал
Федерации профсоюзов
работников морского
транспорта

Редакционная коллегия:

Павлов И. Н.,
председатель Федерации
профсоюзов работников
морского транспорта
Сухоруков Ю. Ю.,
председатель Российского
профессионального союза
моряков

Бодня А. М.,
заместитель председателя РПСМ,
председатель совета
Балтийской территориальной
организации РПСМ

Фишов С. А.,
координатор Международной

федерации транспортников
в России

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
Наталья Субаева
Герман Петелин
Роман Канунник
Ольга Лукина

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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

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



Фото на обложке:
т/х «Сергей
Кузнецов»,
автор С. Портенко

Дорогие друзья, коллеги, братья и сестры!

Входящем году Российский профсоюз моряков, равно как и наши братья – независимые свободные профсоюзы:

Российский профсоюз докеров, Российский профсоюз работников морского транспорта, Межрегиональный профсоюз лоцманов, профсоюзная организация Мурманского тралового флота отстаивали и защищали права членов профсоюзов на достойную оплату труда и социальные гарантии. Не всегда все шло легко, не всегда проблемы решались быстро. Но мы шаг за шагом двигались вперед и добивались решения поставленных задач.

Российский профсоюз моряков брался за многие сложные дела и добивался восстановления справедливости в отношении моряков, брошенных недобросовестными работодателями на произвол судьбы, обеспечения условий труда, соответствующих международным стандартам. Со вступлением в силу Сводной конвенции Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве у нас появилось больше возможностей для защиты прав моряков. Мы с нетерпением ждали этого события и теперь возлагаем большие надежды на этот документ. Уверен, они оправдаются. РПСМ приложит все силы, чтобы в нашей стране, ратифицировавшей конвенцию в числе первых тридцати стран, соблюдались все ее требования.

РПСМ поддерживает статус полноправного члена Международной федерации транспортников и Европейской федерации транспортников, что позволяет нам оказывать помощь российским морякам практически в любой точке мира. Мы не прекращаем плодотворного сотрудничества с братскими профсоюзами.

Наша профсоюзная семья растет, и все, кто к нам присоединился, сделали правильный выбор. Сегодня уже никого не надо убеждать в том, что моряк вне профсоюза – незащищенный моряк.

Вступая в Новый год, от имени Российского профсоюза моряков и себя лично я желаю всем только добрых перемен, исполнения самых заветных желаний, успехов всегда и во всем!

Пусть в Новом году каждый труженик флота будет востребован, пусть ваш нелегкий труд приносит материальное и моральное удовлетворение.

Благополучия вам и вашим семьям, будьте здоровы и счастливы, живите в мире и согласии. С Новым годом и Рождеством Христовым!

Председатель РПСМ



Сухоруков Ю. Ю.





КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ ДЕЙСТВУЕТ

Моряки уже могут требовать от своих работодателей выполнения требований конвенции и обращаться к властям порта стран, ратифицировавших этот документ, если его стандарты не соблюдаются.

Вступление в силу Конвенции МОТ 2006 о труде в морском судоходстве (КТМС) стало главным событием 2013 года. Международный договор уже ратифицировали 53 государства. При этом Россия вошла в первую тридцатку стран, которые подписали договор и обеспечили ему юридическую силу (ратификация конвенции 30 государствами, общая доля валовой вместимости судов которых составляет 33 процента от валовой вместимости мирового торгового флота, было одним из условий для вступления в силу конвенции – прим. «МПВ»). Однако несмотря на то, что наша страна еще год назад ратифицировала документ, целый ряд вопросов до сих пор остается не урегулированным. В поправках нуждаются многие законы и подзаконные акты.

НЕВЫПЛАТА ЗАРПЛАТЫ— ПОВОД ДЛЯ ЗАДЕРЖАНИЯ СУДНА

В начале октября в Тихоокеанскую региональную организацию Российского профессионального союза моряков (ТРО РПСМ) обратился с жалобой моряк с судна «ANGEL-A», которое принадлежит компании «DALITORA PROJECTS LTD». Он рассказал, что трудоустроившись на должность моториста-ГЭС через Владивостокское круинговое агентство «NATIE CREWING» и по контракту должен был получать \$1500 в месяц (оклад 1000 плюс премия 500). Однако за 50 дней работы он не получил ни копейки.

По КТМС невыплата заработной платы считается грубейшим нарушением прав моряка. Судно, на котором есть задолженности перед членами экипажа, должно быть задержано до погашения долга.

Однако капитан порта Владивосток отказался выполнять этот стандарт КТМС, сославшись на статью 80 Кодекса торгового мореплавания. Мол, в ней говорится, что капитан морского порта имеет право запретить судну выход в море, когда речь идет о безопасности мореплавания, угрозе жизни членам экипажа, или есть предписания санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов федеральной службы безопасности, а о задержках зарплаты в статье ничего не сказано. Однако конвенция – это документ прямого действия, по своему статусу она выше внутригосударственных законов, и капитан порта должен был действовать в соответствии с ее положениями.

В РПСМ говорят, что еще на этапе подготовки к ратификации международного договора предлагали дополнить статью 80 КТМ соответствующей поправкой, чтобы не было никаких разночтений, или, как говорят юристы: «правовых неопределенностей, возникших вследствие коллизии правовых норм». Но чиновники заявили, что

дублировать положения конвенции в действующем законодательстве РФ не стоит. Более того, по мнению РПСМ, сам Минтранс, который должен координировать взаимодействие всех компетентных органов, очень вольно истолковал резолюцию 17 Морской конференции МОТ, которая была принята одновременно с конвенцией.

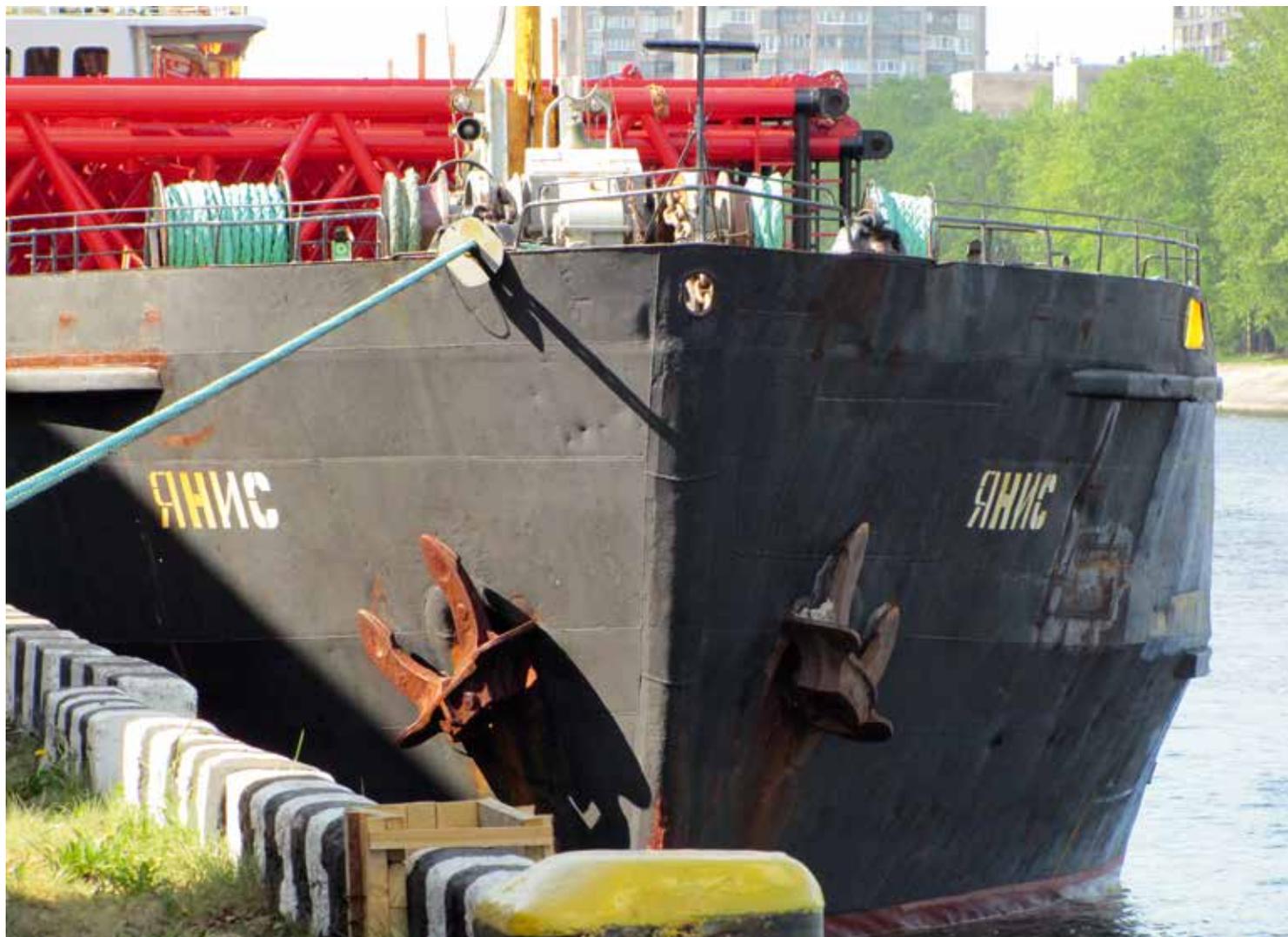
ВОЛЬНОЕ ТОЛКОВАНИЕ МИНТРАНСА

В частности, эта резолюция рекомендует в первый год действия конвенции не задерживать суда, на которых отсутствует свидетельство о соответствии положениям международного документа, если условия труда и жизни на судне соответствуют конвенции.

– Минтранс распространил письмо, в котором рекомендовал не применять такую меру, как задержание судов, если только пребывание на борту судна не несет угрозы жизни и здоровью экипажа, – поясняет первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

КТМС-2006

<http://www.sur.ru/news>



Судно может быть проверено на соблюдение трудовых норм не только той страной, под чьим флагом оно ходит, но и любой другой, ратифицировавшей договор, при заходе в ее порт.

— Хотя угроза жизни и условия труда — совершенно разные понятия.

Осознанно подменяют понятия чиновники или действительно чего-то недопонимают, но выполнять стандарты конвенции все равно придется.

КОНВЕНЦИЯ — это не декларативный документ. Договор ратифицировало 53 государства. Согласно Конвенции, на соблюдение трудовых норм судно может быть проверено не только той страной, под чьим флагом оно ходит, но и любой

другой, ратифицировавшей договор, при заходе в ее порт. При этом никаких поблажек никому не предполагается.

Поэтому даже если здесь, в России, должностные лица закроют глаза на явные нарушения на борту судна, потому что теплоходом владеет через офшор чей-то брат или сват, то это судно все равно задержат для устранения недостатков, но уже в другой стране.

Радует, что Россия вошла в первую тридцатку стран, которые подписали договор и обеспечили ему юридическую

силу. Омрачает этот факт лишь то обстоятельство, что целый ряд законопроектов, направленных на упорядочение родного законодательства, еще не принят, либо принимается с существенным запозданием и без учета мнения профессионального сообщества.

Например, проект постановления правительства № 996 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде в Морском судоходстве» был разработан еще в марте 2013 года. А в силу это постановление вступило только в ноябре, когда конвенция уже действовала целых три месяца.

КТО ЗА ЧТО БУДЕТ ОТВЕЧАТЬ

Согласно постановлению, обеспечивать соблюдение договора в нашей стране будут **Минтранс, Росморречфлот, Минтруд, МИД, ФМС, Минздрав и Роспотребнадзор**.

Так, на Минтруд возложены функции регулирования трудовых отношений на судах под российским флагом и контроля за трудоустройством на них моряков. В конвенции говорится, что у каждого моряка на руках должен быть трудовой договор с прописанными в нем условиями работы и размером заработной платы. Отдельной строкой в трудовом договоре прописывается право на репатриацию и медицинское обслуживание и страховку в случае травм.

Также Минтруд должен вести учет всех несчастных случаев, которые происходят на борту судов. До недавнего времени такая статистика вообще не велась на федеральном уровне. В сентябре 2013 года Минтруд выпустил приказ № 458 «О реализации положений КТМС 2006 в части сбора и оценки данных о несчастных случаях и профзаболеваний среди моряков».

По словам юристов РПСМ, документ соответствует требованиям КТМС, а именно Правилу 4.3 «Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев». Но необходимо, чтобы такая статистика была доступна и профсоюзам, и судовладельцам для выработки мер по снижению травматизма и профзаболеваний.

БРАТЬ С МОРЯКОВ ДЕНЬГИ ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО ЗАПРЕЩЕНО!

ФМС будет контролировать трудоустройство моряков на суда под иностранным флагом через круинги, к которым конвенция предъявляет довольно жесткие, но совершенно справедливые требования.

Например, договор запрещает агентствам по найму собирать деньги за свои услуги (есть случаи, когда с моряков взимаются деньги за прохождение мифических подготовительных курсов и предоставление информации). Агентство по найму должно информировать моряка при трудоустройстве о его правах, условиях работы и знакомить с содержанием трудового договора до его подписания. Также конвенция требует, чтобы в службах найма была предусмотрена система защиты моряков в форме страхования в целях компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в случае невыполнения судовладельцем своих обязательств.

Условия проживания на судах будет контролировать Роспотребнадзор. В конвенции этой тематике посвящен отдельный раздел. В нем говорится, какими по размеру должны быть на судне каюты и другие жилые помещения. Также выдвигаются требования по шуму и вибрации, санитарно-гигиеническим возможностям и освещению.

За доступ моряков к социальным объектам на берегу будет отвечать Росморречфлот. Контроль же за медицинским обеспечением моряков соответственно возложен на Министерство здравоохранения.

Координировать взаимодействие всех уполномоченных органов будет Минтранс. Также в его компетенцию включены вопросы по подготовке и квалификации моряков, продолжительности рабочего времени и времени отдыха, укомплектованию судов экипажами. Кроме того, на Минтранс возлагается контроль за выполнением требований конвенции, предусмотренных правилами 4.2 «Ответственность судовладельцев», 5.1 «Обязанность государства флага», 5.2 «Обязанность государства порта».

РОСТРУД ОСТАЛСЯ В СТОРОНЕ

К сожалению, правительство не ушло предложение РПСМ о необходимости наделить полномочиями компетентного органа Роструд в части «Обязанность государства флага», хотя именно это ведомство занимается государственным надзором за соблюдением трудового законодательства.

Зампредседателя РПСМ Игорь Ковальчук считает, что принятие постановления — это только первый шаг к выполнению требований конвенции.

— Сейчас надо в срочном порядке разработать процедуры рассмотрения жалоб на судне и берегу, чтобы было понятно, кто и как будет рассматривать заявления моряков на нарушения их прав, — рассказывает Ковальчук. — Хотя Конвенция и предусматривает,

что большинство споров решается на судне, однако если конфликт не удастся уладить, то моряк вправе подать жалобу в любом порту.

По словам Ковальчука, процедура рассмотрения жалоб нужна как для моряков, которые работают на судах под иностранным флагом, так и на российских судах.

– При этом необходимо, чтобы жалобы рассматривались очень быстро, пока судно стоит в порту, – поясняет Ковальчук. – Но именно со скоростью рассмотрения жалоб в нашей стране есть проблемы. Переписка с ведомствами может длиться годами, а решения по конвенции должны приниматься незамедлительно.

По словам Ковальчука, РПСМ намерен предложить, чтобы жалобы направлялись не только в компетентный орган для разрешения, но в копии в профсоюз. Таким образом, будет обеспечен общественный контроль при их рассмотрении.

КРОМЕ ТОГО, в РПСМ отмечают, что до сих пор не приведено в соответствие с конвенцией законодательство в сфере медицинского обслуживания экипажей морских судов. По конвенции все моряки перед выходом в море должны проходить освидетельствование. Но приказ № 511 Минздрава СССР от 6 сентября 1989 года «Об улучшении организации медико-санитарного обеспечения морского, речного флота и рыбного хозяйства», где подробно описывался порядок освидетельствования моряков на пригодность для работы на судах в море, перечень медицинских противопоказаний к допуску моряков и список лекарств, которые должны быть на борту судов, был отменен.



Ковальчук И. В.:

«Минтранс распространил письмо, в котором рекомендовал не применять такую меру, как задержание судов, если только пребывание на борту судна не несет угрозы жизни и здоровью экипажа, – поясняет первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. – Хотя угроза жизни и условия труда – совершенно разные понятия».

Новый регламент прохождения медкомиссий до сих пор не принят. Застопорилось утверждение перечня лекарств, которыми должны быть укомплектованы судовые аптечки. Кроме того, Минздраву в кратчайшие сроки предстоит создать систему морских медицинских центров, которые могли бы оказывать помощь морякам как на берегу: обслуживание и медицинские осмотры, так и в море: медицинская помощь экипажам, медицинская подготовка командного состава, бесплатные радиоконсультации плавсостава по оказанию первой медицинской помощи.

Сейчас Минздрав совместно с Федеральным медико-биологическим агентством, в ведении которого находятся бассейновые больницы, ведет работу в этом направлении. Предполагается, что на ближайшем заседании Межведомственной комиссии эти ведомства озвучат свои предложения о совершенствовании законодательства в медицинской сфере.

Между тем простые моряки уже могут требовать от своих работодателей выполнения требований конвенции и обращаться к властям порта стран, ратифицировавших договор, если ее стандарты не соблюдаются. 

МЕНЬШЕ ШАНСОВ ОБМАНУТЬ МОРЯКОВ

Требования к судовладельцам, прописанные в Конвенции МОТ 2006, вероятно, будут ужесточены. Так, в правиле 4.2 «Ответственность судовладельцев» может появиться новый «стандарт», требующий от судовладельца финансового обеспечения его обязательств в отношении моряков. Об этом сообщил зампредседателя РПСМ Игорь Ковальчук, принявший участие в заседании секции по правовым вопросам и международным трудовым нормам в рамках Административного совета МОТ.

На совещании, по словам Ковальчука, рассматривался вопрос о ходе реализации Конвенции МОТ 2006 о труде в морском судоходстве, вступившей в силу в августе этого года. Представители государств, ратифицировавших документ, отчитались о проделанной работе и трудностях, которые возникают при выполнении положений конвенции. Например, как отметил Ковальчук, государства должны тщательнее следить за соблюдением юрисдикции флага на своих судах.

– В нашей стране также бывали случаи, когда в роли работодателя выступал не судовладелец, а иностранная круинговая компания, осуществлявшая найм на судно под российским флагом, – поясняет Ковальчук. – Круинг от своего имени заключал трудовые контракты с моряками, что противозаконно, а члены экипажа в итоге теряли свой страховой и пенсионный стаж, потому что круинг не делал отчислений в соответствующие фонды. При этом ни прокуратура, ни Роструд не могли оказать влияния на работодателя, находившегося за границей.

Ярким примером этому служит ситуация на теплоходах «Восточной судоходной компании», переложившей

с себя обязанности работодателя на заграничную контору, которая не только не делала отчислений в Пенсионный фонд и Фонд обязательного медицинского страхования (ОМС), но и месяцами не платила зарплату.

Вторая проблема – это выполнение резолюций Морской конференции МОТ, которые были приняты одновременно с конвенцией. В частности, резолюция 17 рекомендует в первый год действия конвенции не задерживать суда, на которых отсутствует свидетельство о соответствии положениям международного документа, если условия труда и жизни на судне соответствует конвенции.

– В России же Минтранс искажил суть резолюции и распространил письмо, в котором рекомендовал не применять такую меру, как задержание судов, если только пребывание на борту судна не несет угрозы жизни и здоровью экипажа, – говорит Ковальчук. – Хотя угроза жизни и условия труда – совершенно разные понятия.

Также на Административном совете МОТ было принято решение о проведении в апреле 2014 года специального трехстороннего комитета (представительный орган по вопросам выполнения положений Конвенции МОТ 2006,

состоящий из представителей правительств, судовладельцев и моряков – ред.), на котором будет рассмотрен вопрос о внесении поправок в конвенцию. В частности, есть предложение дополнить правило 4.2 «Ответственность судовладельцев» еще одним стандартом, который будет требовать обеспечения финансовой состоятельности моряков.

– В конвенции прописано, что судовладельцы несут финансовую ответственность и обязаны выплачивать компенсации в случае смерти моряка или получения им профессиональных травм, – рассказывает Ковальчук. – Новый стандарт обяжет судовладельцев иметь специальное свидетельство, удостоверяющее, что их ответственность финансово обеспечена с помощью страховки или банковской гарантии. Причем такое свидетельство должно будет располагаться на видном месте в жилых помещениях экипажа, моряки должны немедленно извещаться о прекращении действия такого финансового обеспечения. В основу этого предложения легла Резолюция ИМО А. 931 (22). Таким образом, у моряков будет меньше шансов быть обманутыми недобросовестными судовладельцами. 

Флаг поднять!

В Архангельске состоялась церемония освящения и поднятия флага РФ на теплоходе «Сергей Кузнецов», не так давно пополнившим флот Северного морского пароходства. В октябре, когда судно впервые зашло в родной порт, его встречало руководство СМП, моряки и представители Российского профсоюза моряков (РПСМ).

— Этот теплоход будет трудиться на перевозках генеральных грузов, в том числе пиломатериала, целлюлозно-бумажной продукции из портов Северной Европы, Балтики и нашего родного порта приписки — Архангельск, — рассказал генеральный директор пароходства Александр Брынцев.

Как отметил главный инспектор по труду Северной РО РПСМ Игорь Козьмин, не успел окончиться праздник, как буквально на следующий день на судне прошла проверка Роспотребнадзора. «Специалисты службы проверяли условия труда моряков, — сказал И. Козьмин. — Брали на замеры образцы воды, осматривали помещения и уточняли их размеры, чтобы все соответствовало нормативам. Однако эта проверка в корне отличается от той, которую будет проводить государственная аттестационная комиссия при участии представителей профсоюза. В наши задачи входит не только проверка условий труда и быта моряков, но и работа судна в целом, то есть всех его механизмов. Для этого теплоход будет специально выведен из порта».

Председатель первичной профсоюзной организации ОАО «СМП» РПСМ Сергей Портенко рассказал, что т/х «С. Кузнецов» управляет команда из 16 моряков, работающих на судах СМП не один год. Он добавил, что первый рейс судна запланирован на порт Саббета.

Отметим, что «С. Кузнецов» стал третьим теплоходом ледокольного класса, который будет активно работать на арктических маршрутах, обеспечивая доставку грузов по Северному морскому пути (СМП).



Церемония освящения т/х «С. Кузнецов»

Судно построено в 2001 году. Дедвейт — 7625 тонн, длина — 107 метров, ширина — 18,20 метра, контейнероёмкость — 375 TEU. Оборудовано двумя кранами, грузоподъёмностью 80 тонн каждый. Теплоход обладает высоким классом автоматизации и находится в хорошем техническом состоянии.

Новые рабочие места

В компании «Совкомфлот» произошли два важных события: состоялась церемония именнаяречения первого в истории российского торгового флота танкера типоразмера Very Large Crude Carrier (VLCC), который получил имя «Svet», а на верфи «STX Offshore & Shipbuilding Co.Ltd.» на воду был спущен газовоз ледового класса «SCF Melampus» типоразмера «Atlanticmax», сообщает пресс-служба СКФ.

«Svet» назвали в честь первого российского нефтеналивного судна «Свет» дедвейтом 1700 тонн. Поскольку строительство судов класса VLCC в России на данный момент невозможно (их дедвейт превышает 300 тысяч тонн), «Svet»

строился на верфи «Bohai Shipbuilding Heavy Industry» в Китае. Танкер будет эксплуатироваться в рамках долгосрочных тайм-чартерных соглашений о перевозке сырой нефти с китайской компанией «PetroChina International», которые предусматривают перевозку нефти флотом СКФ из стран Ближнего Востока, Западной Африки и Венесуэлы в Китай.

Стоит отметить, что за рубежом тип VLCC набирает популярность, интерес вызван возможностью экономии топлива до 35 тонн в сутки.

Что касается судна «SCF Melampus» типоразмера «Atlanticmax», оно также построено на китайской верфи. Оно станет первым из двух газовозов, заказанных в рамках долгосрочного соглашения с компанией Shell. «SCF Melampus» оснащено комплексом оборудования для работы в условиях низких температур.

Приемка первого судна запланирована на конец 2014 года, второго — на начало 2015 года.

Компания «Совкомфлот» — одна из немногих в России постоянно обновляет свой флот посредством строительства новых судов и создает новые рабочие места для моряков. СКФ является ответственным работодателем, строго соблюдающим права работников, поэтому попасть сюда — большая удача для любого моряка.

Офицеры — интересная аудитория

Компания «Eagle Bulk Shipping Inc.» совместно с круинговой компанией «RusAm» провела семинар для командного состава в Калининграде. Более 100 капитанов, судоводителей, старших механиков, механиков и электромехаников послушали выступления менеджеров компании и представителей Российского профессионального союза моряков (РПСМ).

Заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов выступил с докладом о договорах, подписанных Международной федерацией транспортников; председатель Калининградской территориальной организации РПСМ Вадим Мамонтов рассказал о взаимодействии компании «Eagle Bulk Shipping Inc.» с профсоюзом. Главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Хижняк поделился советами о том, как действовать морякам в случае получения производственных

Заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов выступил с докладом о договорах, подписанных Международной федерацией транспортников



травм, чтобы получить компенсацию за потерю трудоспособности.

Обсуждали самые разные темы: положение о дипломировании с учетом манильских поправок, Конвенцию МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве. А в неформальной обстановке говорили о том, как улучшить условия труда на борту судов. Отметим, что на 17 судах «Eagle Bulk Shipping Inc.» действуют договоры РПСМ.

«Активность командного состава потрясающая. Всегда интересно общаться с аудиторией, которая взаимодействует с докладчиком. Это была очень плодотворная и интересная работа», — рассказал после семинара Евгений Хижняк.

Компания «Eagle Bulk Shipping Inc.» задействована в перевозке широкого спектра навалочных грузов, среди которых железная руда, уголь, пшеница цемент и т. п. [↕](#)

Вечная память!

18 октября, на 64-году жизни скоропостижно скончался Валерий Крец, главный инспектор Российского профсоюза докеров (РПД), председатель профсоюзной организации РПД Архангельского морского торгового порта.



Валерий Никифорович родился в Молдавии. До определенного момента жизни никогда не был связан с профессией докера, все больше трудился на комсомольских стройках АВТОВАЗА. Но волею судеб Валерий Крец оказался в Архангельске: друзья позвали. Здесь он и освоил премудрости докерской

работы, дослужившись до бригадира докеров-механизаторов.

Коллеги и друзья вспоминают его как человека, исключительно преданного благородному делу защиты прав портовиков. И это не просто слова. Валерий Никифорович стоял у истоков создания Российского профсоюза докеров. Больше 20 лет жизни он посвятил работе, направленной на благополучие работников и их семей и развитие родной организации.

Не понаслышке зная о нелегком труде докера, он всегда приходил на помощь членам профсоюза, оперативно реагировал на проблемы и прикладывал максимум усилий, чтобы быстро их решить.

Уход Валерия Креца стал полной неожиданностью абсолютно

для всех. «Это был крепкий, здоровый человек, с огромным количеством энергии, казалось, что она неиссякаема, — поделился председатель Северной региональной организации Российского профсоюза моряков (СРО РПСМ) Александр Красноштан. — Мы дружили очень много лет. На здоровье Валерий никогда не жаловался, у него было много планов и идей, но, к сожалению, его не стало. Я уверен, что в памяти товарищей он останется добрым и отзывчивым человеком».

Российский профсоюз моряков выражает глубокие соболезнования родным, близким и коллегам Валерия Креца и вместе с ними скорбит о его безвременном уходе. Вечная память! [↕](#)

ПЕРВЫЙ РАУНД. ХОРОШИЙ СТАРТ

Пока судовладельцы кивают на затянувшийся экономический кризис и значительное снижение своих доходов, моряки делают свое дело и по-прежнему доставляют по всему миру 90% всех грузов. Они также чувствуют влияние кризиса: инфляция «съедает» часть их зарплаты, а судовладельцы не спешат компенсировать ее обесценивание на уровень инфляции. А между тем у моряков тоже есть финансовые обязательства – надо кормить семьи, образовывать детей, платить за услуги ЖКХ, рост цен на которые в России превышает уровень инфляции как минимум в 2,5 раза. Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) держит руку на пульсе и не идет на соглашение с работодателями, которые предпочитают пережить кризис, а потом решать вопрос повышения зарплаты. Так было три года назад, так происходит и сейчас. Десятый – юбилейный Международный переговорный форум (IBF), проходивший в середине октября в Санкт-Петербурге, – наглядное тому подтверждение.



Перед началом заседания все присутствующие почтили память Яна Шервуда, спикера JNG и председателя IMEC IBF с 2003 года вплоть до своей печальной кончины в январе 2013 года.

Первый раунд переговоров для нового коллективного договора IBF, действие которого начнется 1 января 2015 года, можно сказать, закончился ничьей. Профсоюзная сторона во главе с Международной федерацией транспортников (МФТ) настаивала на увеличении зарплаты морякам на 15% в течение трех лет, представители судовладельцев в рамках Объединенной переговорной группы (JNG) категорически говорили «нет». Но это не значит, что повышения не будет. Стоит вспомнить предыдущие переговоры, когда представители работодателя также горячо уверяли морские профсоюзы, что кризис поставил их на колени, им тяжело оставаться на плаву, а повышение зарплаты может некоторые компании даже разорить. Тем не менее переговоры по ныне действующему договору IBF, срок которого истекает 31 декабря 2014 года, прошли

успешно, РПСМ вместе с братьями по цеху добился повышения зарплаты на 7,5% (2% – в 2012 г., 2,5% – в 2013 г., 3% – в 2014 г.).

Так что нет никаких сомнений, что условия по договорам IBF для моряков изменятся к лучшему.

– Впереди еще три раунда переговоров: в Токио, Индонезии и Лондоне, – говорит заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов. – За год мы их пройдем и обязательно добьемся положительного результата. Если даже бизнес работает плохо, моряки не должны быть крайними и терять в заработке.

НАХОДИТЬ ОБЩИЙ ЯЗЫК НЕПРОСТО

Разговор с Джэйлзом Хейманном (Giles Heimann), главой IMEC (International Maritime Employers' Council) также вселяет уверенность, что в итоге перегово-

ры завершатся положительно. За 10 лет совместной работы участники IBF очень хорошо научились понимать друг друга, и это главное достижение, по мнению г-на Хейманна. «Самое большое изменение, – говорит он, – это развитие взаимопонимания между представителями судовладельцев и профсоюзов. Мы также практически полностью изменили систему расчета заработной платы, сделали ее более открытой, более честной и прозрачной. Все эти годы процесс набирает обороты – в IBF включается все больше и больше участников, все больше судов имеют договоры IBF на борту. Идет тенденция роста. Сегодня 6130 судов в мире имеют на борту договор IBF».

При этом Джайлз Хейманн не скрывает, что находить общий язык с профсоюзами совсем непросто: «Мы исходим из разных позиций, но в процессе переговоров мы всегда находим почву для взаимопонимания. Очень важно, чтобы каждая сторона выражала свою позицию честно, чтобы у нас были открытые дискуссии, тогда, следуя таким путем, мы сможем всегда найти разумное решение».

Следуя этому принципу, сторона JNG на переговорах в Санкт-Петербурге честно предлагала заморозить повышение зарплаты на три года, настолько плохи дела в судоходстве. Но причем здесь моряки? Они продолжают работать, зарабатывают прибыль, в конце концов, инфляция растет...

«Разница в текущем кризисе, – поясняет г-н Хейманн. – Сегодняшняя тенденция такова, что судовладельцы вообще уходят из бизнеса. Некоторые не могут себе позволить повысить зарплату морякам, им проще закрыть компанию. На этом фоне лучше предпринять совместную попытку и не топить «эту лодку», подождать, пока отрасль выздоровеет, и постараться предотвратить уход судовладельцев из бизнеса. Если они не будут уходить из бизнеса, моряки не будут терять работу. Когда отрасль выздоровеет, у нас будет возможность и полное право говорить о повышении зарплаты».



Профсоюзная сторона: даже если бизнес работает плохо, моряки не должны быть крайними.

«Каждый год?» – попытались мы поймать г-на Хейманна на слове, но он только рассмеялся. Правда, очень хвалил российских моряков:

– Морская отрасль во многом зависит от российских моряков, как, впрочем, и от моряков других национальностей. У нас в IMES есть много компаний, которые предпочитают работать с российскими моряками, они счастливы с ними работать. И нам всегда нравится приезжать в Россию, в Москву и Санкт-Петербург, встречаться с РПСМ. Мы благодарны за ваш вклад, который вы делаете для российских моряков, работающих на наших судах.

НАША ЦЕЛЬ – ДОСТОЙНЫЙ ДОГОВОР

Стив Коттон, исполняющий обязанности генерального секретаря МФТ, тоже оптимистичен в прогнозах на будущее, и несмотря на отказ представителей

судовладельцев пойти на повышение, считает первый раунд переговоров хорошим стартом.

– Мы всегда очень трудно начинаем и расходимся в наших взглядах на текущую ситуацию. Но, в конце концов, мы приходим к решению, удовлетворяющему обе стороны. Для нас предложение заморозить повышение зарплаты на данный момент – не сюрприз, судовладельцы тоже ищут для себя определенные выгоды. Нам предстоит конкретная работа, чтобы процесс сдвинулся с нулевой точки, и в итоге произошло увеличение для представителей МФТ на национальном уровне.

– За 10 лет изменилось восприятие МФТ судовладельцами, – говорит Стив Коттон. – Если оглянуться назад, у нас не было комитета справедливой практики, не было каких-то эталонов по зарплате. Мы просто садились с работодателями и спорили о том,

какие нам нужны соглашения. За эти годы нам удалось установить тесные отношения, благодаря чему мы добились для моряков очень многого. Речь идет не только о зарплате, но и страховых выплатах, компенсациях, переподготовке моряков, об их безопасности.

Конечно, не всегда удается сохранять объективность, соглашаться с мнением противоположной стороны, но, в конце концов, наша цель – достойный коллективный договор с достойными зарплатами, равно для мужчин и женщин на разных категориях судов.

Что касается влияния Сводной конвенции о труде в морском судоходстве, недавно вступившей в силу, то в МФТ очень пристально наблюдали за ее внедрением в разных странах, как ведут себя государства флага, государственный портовый контроль, правительства.

– Мы наблюдали, как задерживали суда в Швеции, Канаде, Дании из-за несоответствия требованиям конвенции. И я думаю, конвенция предоставляет хорошую возможность национальным профсоюзам продвигать коллективный договор. Лучший способ соблюдения конвенции – иметь коллективные договоры с членскими профсоюзами МФТ. Конвенция дает возможность признать на законодательном уровне необходи-



Кризис в судоходстве – дела действительно плохи.

мость наличия коллективного договора, чтобы обеспечить защиту моряков.

Возвращаясь к результатам первого раунда переговоров по коллективному договору IBF на 2015-2017 годы, Стив Коттон заметил:

– Судоходство иногда зацикливается на больших деньгах, и когда происходит спад и снижение доходов в общем объеме, работодатели начинают утверждать, что не могут позволить себе дополнительные расходы. Но они признают профессионализм моряков, что очень важно, и понимают, что

от них также зависят результаты работы компании. Это дает нам возможность настаивать на нашем предложении.

О ближайших планах на будущее Стив Коттон говорит так: «Мы должны продолжать работать, поскольку до сих пор многие суда не имеют коллективных договоров. Наша задача в JNG – включить в процесс как можно больше судовладельцев, убедить их в необходимости работать с профсоюзами, иметь коллективный договор IBF. Добросовестный работодатель должен иметь коллективный договор, это наша стратегия». [📌](#)



Первый раунд завершён. Представители судовладельцев и профсоюзы играют на одном поле. Гранд отель «Европа», Санкт-Петербург, 17 октября 2013 г.

ОПЫТ РЕШАЕТ ВСЕ!

Российское морское образование нуждается в качественном реформировании. Такого мнения придерживаются архангельские капитаны. Свою позицию относительно Положения о дипломировании членов экипажей морских судов, завышенных национальных требований Международной конвенции по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты (ПДНВ-1978), слияния ГМА им. адм. С. О. Макарова и СПбГУ водных коммуникаций они изложили в письме, адресованном председателю морской коллегии при Правительстве РФ Дмитрию Рогозину.

По мнению 20 капитанов, подписавших под обращением, положение дел по затронутым темам показывает, что чиновники принимают судьбоносные решения без учета мнения моряков, что противоречит политике руководства нашей страны, которая требует широкого участия общественности в законотворческой деятельности.

В частности, капитаны просят председателя морской коллегии обратить внимание на требования ПДНВ-1978, которые слишком завышены по сравнению с установ-

ленными в документе нормами. К примеру, в отношении получения диплома старшего помощника капитана на суда валовой вместимостью 500 и более тонн. Согласно ПДНВ-1978 достаточно набрать 12-месячный стаж, чтобы получить диплом, наши же национальные требования – 18 месяцев.

Немаловажный аспект при продлении диплома – денежные расходы. Как известно, в советские времена государство несло это бремя, сегодня это головная боль судовладельцев

и моряков. Надо отметить, что расходы немаленькие, как в денежном эквиваленте, так и временном.

«На дороговизне курсов по продлению рабочего диплома проблемы не заканчиваются. В нашей стране отсутствуют единые требования к этой процедуре, – прокомментировал председатель Северной региональной организации Российского профсоюза моряков (Северная РО РПСМ) Александр Красноштан. – Например,



ПОЛОЖЕНИЕ О ДИПЛОМИРОВАНИИ

<http://www.sur.ru/news>

в Архангельске самые дорогостоящие курсы выльются в 70 тысяч рублей, их продолжительность – два с половиной месяца. Многие моряки работают в режиме два месяца через два. И как им быть? Ответ один – покупать необходимые бумажки, а это – коррупция. Моряков понять можно, иначе в противном случае они лишатся работы. Выход один – необходимо выработать единый подход к продлению диплома с учетом реалий и специфик работы в море.

Для сравнения скажем, что в Санкт-Петербурге цена курсов и получения сертификатов составляет 80 тысяч рублей, а по срокам они займут до полутора месяцев.

Что касается вопроса о необходимости иметь высшее образование для капитанов, старших помощников капитана, старших механиков и вторых механиков, то здесь авторы письма к Д. Рогозину занимают принципиальную позицию: «В морском деле решающее значение имеет не уровень образования, а опыт, который для всех один, и сравнивать их просто смешно.

По существующему Положению о дипломировании карьерный рост морских специалистов со средним образованием, поступивших в «мореходки» **после 1 июля 2013 года**, на примере судоводителя будет выглядеть следующим образом.

Выпускник среднего учебного заведения начинает карьеру в должности младшего помощника капитана. В лучшем случае через 3 года он сможет приблизиться к должности старшего помощника. Дальше его карьерному росту помешает «недостаток образования»: он должен поступить в морской ВУЗ с продолжительностью обучения 5,5 лет. Наверняка к моменту поступления у моряка будет семья. Может ли он позволить себе не работать в течение всех лет обучения в ВУЗе? Ответ очевиден.

Если же он поступит в ВУЗ на заочную форму, ему придется продолжать работать младшим помощником в течение тех же 5,5 лет. В общей сложности, чтобы стать старшим помощником капитана, моряк потратит на учебу

8,5 лет! Такого профессионального роста нет ни в одном флоте мира!

«В конечном итоге зарубежные коллеги будут быстрее занимать должности старших командиров, – считают капитаны. – Мы не являемся противниками высшего образования, но многолетний опыт на флоте показывает, что старшие командиры успешно работали и работают до сих пор, включая капитанов и старших механиков со средним образованием. Это факт. Нам небезразлична судьба провинциальных морских учебных заведений, куда с охотой всегда шли жители прилегающих приморских районов. Эти учебные заведения являются единственным шансом преуспеть в жизни детям из небогатых семей, так как учеба в ВУЗах им не по карману. В связи с этим мы предлагаем вернуться к действовавшему ранее Положению, которое давало право морякам работать на флоте в любой должности, как с высшим образованием, так и со средним. Только судовладельцы вправе решать, какого уровня специалисты им нужны».

Вместе с тем капитаны считают, что в настоящее время морское образование нуждается в серьезном реформировании: «Нет никакой необходимости в течение 5,5 лет готовить специалистов для морских судов. Жизнь показывает, что специалисты со средним образованием, полученным за два года и десять месяцев (поступившие с образованием 11 классов), обеспечивают нормальную работу судна. Переход на обучение продолжительностью в четыре года может решить вопрос качественной подготовки морских специалистов. Об этом говорит и зарубежный опыт морского образования. Объективно – бакалавриат является той формой образования, которая необходима во всех морских учебных заведениях России».

О слиянии двух отраслевых ВУЗов – ГМА им. адм. С. О. Макарова и СПбГУ водных коммуникаций – сказано немало. Капитаны разделяют мнение большинства, что реорганизация – ошибочное и противоестественное решение. 



Архангельск, церемония поднятия флага РФ на теплоходе «Сергей Кузнецов», не так давно пополнившим флот Северного морского пароходства.



ПОВЫШЕНИЕ ЗАРПЛАТЫ БУДЕТ

В Санкт-Петербурге прошли переговоры между представителями Российского профессионального союза моряков (РПСМ) и Ассоциацией норвежских судовладельцев (NSA). В ходе напряженных переговоров стороны подписали итоговый протокол, в котором закрепили подписями достигнутые договоренности.

Как и на предыдущих переговорах, РПСМ настаивал на повышении зарплаты морякам командного и рядового составов с 1 января 2014 года. Сторона судовладельцев предложение профсоюза приняла не сразу, мотивируя свое нежелание тяжелой ситуацией в судоходной отрасли и особенностями современного экономического кризиса. Однако РПСМ хорошо подготовился к встрече, специалисты профсоюза тщательно изучили текущее положение дел и пришли к выводу, что у норвежских судовладельцев все не так плохо, и число российских моряков, работающих на судах второго норвежского регистра (NIS), несмотря на кризис, растет.

РПСМ мотивировал необходимость повышения зарплаты ростом уровня инфляции. Конечно, в каждой стране кризис проявляется по-разному, и соответственно, цены растут неодинаково. Если в благополучной Швейцарии процент инфляции составляет всего 2,5%, то в Японии он в три раза выше.



Йорген Ватне (Jorgen Vatne)

Если говорить о России, то официальная статистика выдает желаемое за действительное, утверждая, что инфляция в нашей стране составляет 7,5%. Однако независимые эксперты называют 12% инфляции, поэтому было бы справедливо проиндексировать зарплату.

В итоге стороны договорились о повышении зарплаты с 1 января 2014 года по обоим договорам (для судов второго норвежского регистра (NIS) и судов под удобным флагом (Model Agreement) на 1%. И это можно назвать победой РПСМ, поскольку изначально представители судовладельцев вообще отказывались говорить о повышении.

Страхование моряков, компенсационные выплаты также вызвали горячее обсуждение сторон. Так, РПСМ настаивал на изменении схемы компенсационных выплат, чтобы компания-судовладелец сама выплачивала морякам компенсации, а потом разбиралась со страховщиками.

Представители NIS предложили не менять схему страховых выплат, сославшись на проведенные переговоры с двумя крупнейшими страховыми компаниями. Они заверили, что с их стороны проблем быть не должно, а что касается работы страховщиков вообще, то всегда найдутся компании, которые будут стараться исказить формулировки договора, трактовать их по-своему, чтобы оттянуть или не платить положенные компенсации. В качестве примера они сообщили, что многие норвежские страховые компании приходится подталкивать и подгонять, когда речь идет о страховых выплатах.

Не обошли стороны вниманием и Сводную конвенцию о труде в морском судоходстве (КТМС), вступившую в силу в августе текущего года. Представители норвежских судовладельцев обсудили все связанные с ней вопросы и учли требования конвенции в коллективном договоре для всех норвежских судов и моряков, а не только судов второго норвежского регистра (NIS) и судов под удобным флагом (Model Agreement).

Подводя итог встречи, Йорген Ватне (Jorgen Vatne), глава Ассоциации нор-

вежских судовладельцев (NSA), отметил высокий уровень переговоров и переговорный профессионализм председателя РПСМ Юрия Сухорукова. Г-н Ватне честно признал, что испытывал сильное давление со стороны профсоюзной стороны, где помимо РПСМ были представлены и норвежские морские профсоюзы. Но несмотря на это, он доволен: давление было грамотным, основанным на знании положения дел в судоходной отрасли и правильно мотивированным, а иметь дело с профессиональными и грамотными переговорщиками всегда приятно.

– Тон переговоров был выбран верный, – отметил Йорген Ватне. – РПСМ очень ответственно защищал интересы моряков, но при этом показал, что уважает мнение NSA и понимает ситуацию, сложившуюся на рынке, что повышение зарплаты российским морякам, безусловно, важно, но также важно, чтобы оно не ухудшило ситуацию и было разумным. Что в итоге и сделано. Поэтому когда мы вернемся в Норвегию, я смогу спокойно рассказать членам NSA о результатах, я думаю, они будут довольны.

– Мы учли требования Сводной конвенции и внесли необходимые изменения в оба договора: для судов второго норвежского регистра (NIS) и судов под удобным флагом (Model Agreement), – добавил г-н Ватне. – Действующее норвежское законодательство практически ни в чем не противоречит нормам конвенции, поэтому небольшие дополнения в договоры не вызвали у нас никаких трудностей.

На сегодняшний день норвежские судовладельцы имеют 2000 судов под удобными флагами, число российских моряков, работающих по договору Model Agreement, составляет чуть меньше 2000.

Напомним, что год назад сентябрьские переговоры также увенчались успехом РПСМ. С начала 2013 года базовая часть зарплаты всех категорий плавсостава, работающих на норвежских теплоходах, увеличилась на 2%. Утвержденные ставки относятся к обоим договорам и действуют с 1 января 2013 года по 31 декабря 2014 года. 



РАБОТА НА СОВЕТСКИЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ ВКЛЮЧАЕТСЯ В ПЕНСИОННЫЙ СТАЖ

**Россия учитывает трудовой стаж,
заработанный в республиках СССР.**

ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС

<http://www.sur.ru/news>

В юридический отдел Балтийской территориальной организации РПСМ за консультацией обратился моряк, который в советские времена работал на различных судах в Эстонском морском пароходстве. После распада СССР он продолжил работу на флоте, но уже в других компаниях. В настоящий момент моряк занимается оформлением трудовой пенсии по своему месту жительства в Санкт-Петербурге. Суть его вопроса такова: включается ли в трудовой стаж, необходимый для назначения трудовой пенсии по старости, период работы в Эстонии? Правовой инспектор БТО РПСМ Дмитрий Иванов комментирует эту ситуацию так:

ВАЖЕН СТРАХОВОЙ СТАЖ

« Ответ на вопрос надо начать с того, что для назначения трудовой пенсии в сегодняшних реалиях важен только страховой стаж, т. е. период, в течение которого сам моряк или кто-то за него производил уплату страховых взносов в Пенсионный Фонд РФ. Кроме того,



Автор:
Н. Драчинский

надо дополнительно отметить, что в страховой стаж, необходимый для назначения трудовой пенсии, засчитываются те некоторые периоды, которые специально перечислены в законодательстве, независимо от того, перечислялись ли в течение них взносы или нет.

Замечу, что право на социальное обеспечение по возрасту относится к основным правам и свободам человека и гражданина и гарантируется статьей 39 Конституции Российской Федерации. Именно по этой причине государственные пенсии и социальные пособия устанавливаются законом.

Так, в соответствии с п. 8 Распоряжения правления Пенсионного фонда РФ от 22 июня 2004 года N 99р для определения права на трудовую пенсию по старости, в том числе досрочную трудовую пенсию по старости лицам, прибывшим из государств – республик бывшего СССР, не заключивших

соглашения с Российской Федерацией (Азербайджан, Латвия, Эстония), учитывается страховой (трудовой) стаж, исчисленный с учетом периодов работы в СССР до 1 января 1991 года, независимо от уплаты страховых взносов (Письмо Минтруда России от 15 января 2003 года N 88-16).

На этом можно было бы остановиться, однако вопрос, заданный моряком, является весьма специфичным, он будет интересен широкому кругу моряков. Именно по этой причине необходимо более подробно остановиться на юридическом обосновании ответа.

ПЕРИОДЫ ПЕНСИОННОГО СТАЖА

14 июля 2011 года между Российской Федерацией и Эстонской республикой был заключен договор о сотрудничестве в области пенсионного обеспече-

ния, который применяется с 16 октября 2011 года. Согласно ст. 5 договора при назначении пенсии в соответствии с настоящим договором учитываются периоды пенсионного стажа, приобретенные на территориях договаривающихся сторон, в том числе на территориях бывших РСФСР и ЭССР.

В частности, в данном договоре установлено, что: «Если право на назначение пенсии на основании законодательства одной договаривающейся стороны возникает в результате суммирования пенсионного стажа, приобретенного на основании законодательства обеих договаривающихся сторон, то при определении права на пенсию согласно законодательству договаривающихся сторон и при конвертации пенсионных прав согласно законодательству Российской Федерации учитывается пенсионный стаж, приобретенный на территориях обеих Договаривающихся Сторон».

Но если право на пенсию не возникает в результате трудовой деятельности по определенной специальности или на определенной должности, или в определенных условиях, то пенсионный стаж, приобретенный на территориях договаривающихся сторон, суммируется как общий пенсионный стаж.

Пунктом 9 ст. 30 Федерального закона «О трудовых пенсиях в Российской Федерации» предусмотрено, что при оценке пенсионных прав применяется порядок исчисления и подтверждения трудового стажа, в том числе стажа на соответствующих видах работ, который был установлен для назначения и перерасчета государственных пенсий и действовал до дня вступления в силу настоящего федерального закона.

ЧТО ГОВОРИТ ЗАКОН

Министерство труда и социального развития Российской Федерации по согласованию с Пенсионным фондом РФ Постановлением от 17 октября 2003 года № 70 утвердило разъяснения «О некоторых вопросах установления трудовых пенсий в соответствии со ста-

тьями 27, 28, 30 Федерального закона «О трудовых пенсиях в Российской Федерации», в соответствии с которым расчетный размер трудовой пенсии может быть исчислен по условиям и нормам, предусмотренным законодательством, действовавшим до принятия Федерального закона «О трудовых пенсиях в Российской Федерации».

Кроме того, согласно правовой позиции Конституционного Суда Российской Федерации, изложенной в Постановлении от 29 января 2004 года № 2-П по делу о проверке конституционности отдельных положений статьи 30 Федерального закона «О трудовых пенсиях в Российской Федерации», признано конституционным производить оценку приобретенных прав по исчислению трудового стажа и размера пенсии, приобретенных гражданином до 01 января 2002 года, по нормам ранее действовавшего законодательства.

В соответствии с пунктом 2 статьи 6 Соглашения стран СНГ от 13 марта 1992 года «О гарантиях прав граждан государств – участников Содружества независимых государств в области пенсионного обеспечения» для установления права на пенсию, в том числе пенсии на льготных основаниях и за выслугу лет, гражданам государств – участников Соглашения учитывается трудовой стаж, приобретенный на территории любого из этих государств, а также на территории бывшего СССР за время до вступления в силу настоящего Соглашения.

Указанное Соглашение Республика Эстония не подписывала. Тем не менее в соответствии с пунктом 2 Письма Министерства социальной защиты населения Российской Федерации от 31 января 1994 года N 1-369-18 при назначении пенсий гражданам, прибывшим на территорию России из государств, не являющихся участниками Соглашения от 13 марта 1992 года, учитывается трудовой стаж, приобретенный на территории бывшего СССР за время до 1 декабря 1991 года. Трудовой стаж, приобретенный на территории государств, не являющихся участниками

Соглашения от 13 марта 1992 года, после этой даты засчитывается в порядке, предусмотренном статьей 89 Закона РСФСР от 20 ноября 1990 года.

Решая вопрос о наличии у граждан, прибывших из государств – республик бывшего СССР, права на трудовую пенсию по старости, в том числе на досрочную трудовую пенсию по старости, необходимо учитывать также рекомендации, содержащиеся в Распоряжении Правления Пенсионного фонда РФ от 22 июня 2004 года N 99р «О некоторых вопросах осуществления пенсионного обеспечения лиц, прибывших на место жительства в Российскую Федерацию из государств – республик бывшего СССР».

Согласно данным рекомендациям, для определения права на трудовую пенсию по старости, в том числе досрочную трудовую пенсию по старости лицам, прибывшим из государств – участников Соглашения, учитывается трудовой стаж, приобретенный на территории любого из этих государств. При этом трудовой стаж, имевший место в государствах – участниках Соглашения, приравнивается к страховому стажу и стажу на соответствующих видах работ».



СПРАШИВАЕТЕ? ОТВЕЧАЕМ

Какая компенсация полагается моряку при продаже судна, если при контракте 4+1 он отработал только месяц. И сообщите общие положения по этому вопросу. Александр, VLCC «Golden Victory», V. Ships UK, BGI Novorossiysk.

При продаже судна не полагается никаких компенсаций, но согласно коллективному договору, вы имеет полное право получить зарплату за отработанный период, а также компания обязана вас трудоустроить на другое судно, так как списание происходит из-за продажи теплохода. Если примерно в течение одного месяца работодатель не трудоустроил вас на другое судно компании, то вы можете потребовать выплату двухмесячной базовой ставки. Все эти требования четко прописаны в коллективном договоре, копия которого должна быть на судне и в круинговом агентстве, и вы имеете право ознакомиться с его текстом.

Введены новые требования в отношении подготовки всех членов экипажа к действиям по обеспечению охраны судов и экипажей при плавании в водах действия пиратов. Предусмотрено, что все члены экипажа судна, на которое распространяются действия Кодекса ОСПС, должны пройти подготовку по охране судна и отвечать требованиям к компетентности, предусмотренным новым Правилom VI/6 Конвенции ПДНВ. При этом члены экипажа, которым не предполагается поручение каких-либо обязанностей по охране судна, должны быть ознакомлены с мерами по охране судна (security awareness training)

и подтвердить компетентность, требуемую Разделом A-VI/6-1 Кодекса. Члены экипажа судна, которым предполагается поручение специальных обязанностей по охране судна в районе действия пиратов или вооруженных грабителей, должны иметь соответствующую для таких лиц подготовку (training for designated security duties) и подтвердить компетентность, требуемую Разделом A-VI/6-2 Кодекса. Правомерно ли требовать такой сертификат не в зоне особой опасности? Александр, брат 3-го помощника капитана.

Требование сертификата абсолютно правомерно, так как это норма конвенции ПДНВ, и ее действие распространяется на весь мировой океан. Однако обращаем ваше внимание, что связи между этим сертификатом и списком зон повышенного риска IBF нет, так как наличие сертификата обусловлено одним документом – конвенцией ПДНВ, принятой Международной морской организацией, а IBF устанавливает свои зоны, условия прохождения через которые отражаются в коллективном договоре. Если ваш брат работает на судне, где нет коллективного договора IBF, то на него не распространяется его действие.

До продления диплома у меня был диплом старшего механика до 3000 кВт, второго механика без ограничений. Последние пять лет я работал на газовозе до 3000 кВт. Поэтому мне ограничили функцию второго механика тоже до 3000 кВт. Эта функция зарабатывалась всю жизнь, а в МАПЕ обрезали. Никто толком не знает, как трактовать

приказ 62. Разберитесь, пожалуйста!!! Это касается не меня одного!!! Ржут всех: и капитанов, и стармехов!!! С уважением, Игорь.

Российский профессиональный союз моряков (РПСМ), рассмотрев ваше обращение, информирует, что в соответствии с приказом Минтранса России от 15.03.2012 № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов», ст.45 п. 3, стаж плавания на судах валовой вместимостью более 3000 кВт необходим при первичном получении дипломов. Так как вам необходимо продлить уже полученный ранее диплом второго механика без ограничений, и за последние 5 лет у вас есть необходимый стаж плавания, вы имеете право на продление диплома без ограничения. Однако этот момент не освещен подробно в приказе № 62. Согласно разъяснениям Минтранса России в случае, если отношения, предусмотренные в Конвенции ПДНВ, не регулируются указанным приказом Минтранса России, применяются нормы Конвенции ПДНВ.

Согласно разъяснениям Минтранса, в случаях, которые не рассматриваются в приказе, следует руководствоваться пунктом 3 Раздела B-I/11 Кодекса ПДНВ, в соответствии с которым для продления диплома в одобренный стаж работы на судах, указанный в пункте 1 Раздела A-I/11 Кодекса ПДНВ, засчитывается стаж работы на судне в должности командного состава ниже, чем выданный диплом.

Указанные разъяснения Минтранса России направлены в адрес Росморречфлота (исх. №ОВ-24/12274 от 19.10.2012), который должен был довести их до капитанов морских портов. 

«ВСЕГО ОДНА БУКВА, А ХЛОПОТ НЕ ОБЕРЕШЬСЯ»

Член Российского профсоюза моряков Анатолий Лукин поделился своим опытом оформления загранпаспорта. Эта информация особенно актуальна в свете недавних изменений, которые были приняты в Федеральной миграционной службе России. Смысл их состоит в том, что «Транслитерация кириллицы для русского алфавита» значитя следующим образом: А /А , Б/В, В/У, Г/Г, Д/ D, Е/Е, Ё/Е, Ж/ЖН, З/З, И/И, Й/И, К/К, Л/Л, М/М, Н/Н, О/О, П/Р, Р/Р, С/С, Т/Т, У/У, Ф/Ф, Х/ХН, Ц/ТС, Ч/СН, Ш/ШН, Щ/ШНСН, Ы/У, Э/Е, Ю/Ю, Я/Я.

Эти изменения дают о себе знать, когда приходит время менять загранпаспорт по истечении срока его действия.

И вот тут может возникнуть проблема. Скажем, моряк получает загранпаспорт, а там вместо SERGEY – так его имя писалось прежде – в соответствии с новым действующим регламентом написано SERGEI. Соответственно, ему придется менять выданные ранее документы: удостоверение личности моряка, свидетельства и сертификаты. Все, где значится имя SERGEY.

Многие моряки уже попались на эту удочку, потратив деньги, время и нервы при переоформлении документов. К слову, должностные лица ФМС России не вправе отказывать в мотивированной просьбе о сохранении прежней транслитерации по письменному заявлению гражданина, например, на основании имеющихся на руках морских свидетельств, сертификатов, банковских карточек.

Случай с петербуржцем Анатолием Лукиным, который обратился в территориальный орган ФМС за оформлением загранпаспорта, показателен тем, что он столкнулся с проблемой совершенно с неожиданной для себя стороны.

Моряку не повезло, поскольку оформлением его загранпаспорта зани-

малась сотрудница, которая по каким-то причинам была не в курсе всех нюансов новой транслитерации.

Приняв заявление от моряка, введя его данные в программу на компьютере, она объявила, что он отныне не ANATOLY, а ANATOLII. Моряк попробовал сохранить для себя имя ANATOLY, объяснив, что все документы, которые он имеет, выданы на имя ANATOLY. Ответ сотрудницы ФМС поставил его в тупик: «А что я могу сделать? Это же программа! Ничего изменить нельзя!»

Анатолий Лукин не стал спорить, полагая, что в ФМС лучше разбираются в данном вопросе. Да и некогда, поскольку надо было срочно вылетать по делам в Мурманск. Там он снова обратился в местную ФМС. Сотрудники управления Федеральной миграционной службы по Мурманской области удивились, почему их коллеги не пошли ему навстречу.

Что делать в подобных ситуациях? В данном случае «гражданин имеет право на обжалование действий (бездействия) должностных лиц ФМС России и ее территориальных органов в досудебном (внесудебном) порядке», что и сделал моряк. В конечном итоге справедливость восторжествовала: он получил загранпаспорт, где значилось

имя ANATOLY. Деньги за переоформление документа с него не взяли.

Так что если в ближайшее время соберетесь менять загранпаспорт, захватите с собой ранее выданные свидетельства и сертификаты. Если вдруг вам скажут, что должностное лицо вправе отказать в написании фамилии в паспорте в соответствии со старыми правилами транслитерации, то тогда в качестве неоспоримого аргумента сошлитесь на решение Верховного Суда РФ от 28 октября 2010 г. N ГКПИ10-894 «Об отказе в признании недействующим пункта 78 Административного регламента Федеральной миграционной службы по предоставлению государственной услуги по оформлению и выдаче паспортов гражданина РФ, удостоверяющих личность гражданина Российской Федерации за пределами территории РФ, и по исполнению государственной функции по их учету, утв. приказом Федеральной миграционной службы от 3 февраля 2010 г. N 26».

Суть данного решения сводится к следующему: «Написание фамилии и имени владельца паспорта заносится в соответствии с имеющимися документами по мотивированному письменному заявлению гражданина». 



Филипп Титов

У МОРЯ СВОЯ АРИФМЕТИКА

В жизни моряка своих плюсов и минусов больше, чем в любой другой. Главное – найти ту золотую середину, которая позволит привести их к гармонии. У Филиппа Титова, третьего механика т/х «NS Commander» СКФ Новошип, это получилось.

Конечно, когда месяцами видишь только работу и ничего кроме, – это плохо, – делится он своей «арифметикой». – Зато моя работа в море позволяет мне смело планировать свою жизнь на берегу: строить дом, готовиться к свадьбе, продолжать морское образование по своей специальности. Получается сразу три

плюса. И это – после нескольких первых контрактов.

Свой выбор он уже сделал. И выбор этот – в пользу той самой, непростой и опасной, романтической и прозаичной одновременно, работы в море.

Филипп Титов был в числе первых выпускников Государственного морского университета имени Ф. Ф. Ушакова,

прошедших обучение по новошиповской программе среднего профессионального образования.

НЕ СЛИШКОМ БОЛЬШАЯ ЦЕНА

– Только представьте: на начало 2007 учебного года в роте СПО насчитывалось

более шестидесяти курсантов, – рассказывает Филипп. – А закончили «вышку» в 2010 году по моей специальности только двенадцать человек. И чаще всего причиной отчисления были не трудности обучения, а проблема с дисциплиной. Я тогда только вернулся со срочной службы – так для меня это было как вторая армия: снова казарма, снова на всем казенном. Конечно, трудно. Но, с другой стороны, море было моей еще детской мечтой. Я ведь в Крыму рос и с малых лет наблюдал, как входят в порт торговые суда. Тогда и появилась эта мечта – работать в море. Так что еще три года на казарменном положении ради исполнения мечты – не слишком большая цена.

Первая же практика показала Филиппу, что работа судового механика рутинной быть не может. Танкер «Академик Верещагин», которому на тот момент было почти двадцать, подходил в качестве иллюстрации как нельзя лучше. Там все время что-то ломалось, причем такое, про что в учебниках не пишут. Подкрутить, подтянуть, а то и вовсе заменить кадету довелось многое.

Зато к концу обучения он оказался одним из двух судомехаников с красным дипломом. И отправился уже на «NS Champion» четвертым.

– Еще в самолете по дороге на судно я познакомился со своим старшим механиком, Виктором Павловичем Дзыгой, – вспоминает Филипп Титов. – Мне есть за что его благодарить: отношение было такое, что я в любое время мог к нему обратиться. И может, сначала даже злоупотреблял этим. Но именно благодаря его пониманию, терпению, профессиональному и жизненному опыту в курс дела вошел быстро.

ПЕРЕШЛИ НА «ТЫ»

В обширном заведовании молодого и «зеленого» четвертого механика оказался один строптивый механизм, который капитулировать никак не хотел, даже несмотря на наличие красного диплома.

– Было бы что-то солидное: котел или хотя бы опреснитель, – вспомина-

ет Филипп. – А то ведь – инсинератор, печь для утилизации отходов. Про него ведь никто и не вспомнит (конечно, пока он работает). В общем, пришлось мне его несколько раз разобрать и собрать, отремонтировать топку и форсунки, освоить даже кладку огнеупорного кирпича и шпатлевку. Но на «ты» мы с ним все-таки перешли.

К концу первого рейса молодой специалист уже чувствовал себя вполне уверенно: в его заведовании все работало как часы. И получил вполне заслуженный «промоушен». На второй контракт вернулся на «NS Champion» воодушевленным. Уже другой стармех, Владимир Олегович Твердов, стал понемногу поручать Филиппу работу по заведованию третьего механика. Так по завершении контракта Филипп снова получил самые лучшие рекомендации и направление на аттестацию уже в этой позиции.

– Надо сказать, что вообще-то в компании установка такая: надо сделать четыре успешных контракта, чтобы получить возможность перейти на следующую ступень. Так что для меня это стало сюрпризом, – рассказывает Филипп. – И даже успешно пройдя аттестацию, я не рассчитывал на скорое продвижение – знаю, что кто-то должности ждет годами. Решающую роль, я думаю, сыграли рекомендации обоих стармехов и то, что возвращался я на все тот же «Champion», только теперь уже третьим.

ТОЛЬКО ОПЫТ

Сейчас, оставив за плечами и этот контракт, Филипп рассказывает: в этой позиции инженерные вопросы – уже не единственные. Найти верный тон в работе с мотористами, многие из которых старше и опытнее, – вот что начинает выходить на первый план. Первые выводы молодого офицера таковы: задачу нужно всегда формулировать конкретно и, конечно, хорошо знать свою команду – кому что по силам.

В свой «крайний» рейс Филипп ходил уже на «NS Commander». Почти весь контракт – в Карибском бассейне:

– Для кого-то это, может, и тропический рай. А у нас в машине температура ниже сорока не опускалась, – вспоминает он. – И все равно мне больше запомнилось хорошее: океаническая рыбалка, к примеру. Для меня – первая в жизни. Представляете, тунец – по полметра, агрессивный, быстрый, сильный, настоящий боец. Поймать такого – значит победить, это уже само по себе удовольствие. Ну, и на камбуз его, конечно.

А еще я понял, что самое бесценное, что есть у любого профессионала, – это его опыт. Ведь на каждый болтик инструкцию не найдешь. Только годы, проведенные в море, могут адаптировать судового инженера ко всевозможным сюрпризам, которые подстерегают его во время рейса. 



Только годы, проведенные в море, могут адаптировать судового инженера ко всевозможным сюрпризам, которые подстерегают его во время рейса.

МАТЕРИАЛЬНЫЕ ПРЕТЕНЗИИ

Моряк списался с судна под иностранным флагом, с ним все в порядке, но его интересует, может ли иностранный судовладелец предъявить ему материальные претензии?

Может. Это право, которое принадлежит стороне отношений, в том числе и трудовых, которой был причинен ущерб, – поясняет Дмитрий Иванов, правовой инспектор Балтийской территориальной организации Российского профессионального союза моряков (БТО РПСМ). – Как правило, в подавляющем большинстве случаев, моряк, причинивший вред или ущерб судовладельцу, обязан их возместить. Это требование основывается на статьях, существующих практически в любом контракте о найме, и статьях законодательства практически всех государств. И это справедливо. Причиненный вред и ущерб должны быть возмещены, но только при наличии вины моряка, либо его материальной

ответственности, подтвержденной документально.

Любая работа сопряжена с определенными рисками, возможными убытками, которые обычно несет судовладелец (собственник судна) самостоятельно. Редко кому придет в голову требовать возмещения стоимости ремонта изношенного в процессе эксплуатации оборудования. Другое дело, если оно выведено из строя неграмотными действиями моряка, который попал на судно, «оплатив хорошему человеку свое трудоустройство», или благодаря умышленным противоправным действиям.

Требовать возмещения ущерба судовладелец имеет право также и тогда, когда ущерб причинен моряком, который в силу должностного положения на судне, либо в силу договора, является материально ответственным. Поэтому утрата таким лицом вверенного оборудования, инструмента, запасных частей предоставляет судовладельцу возможность предъявить претензии.

Процедура предъявления претензий моряку урегулирована законом. По общему принципу, исковое заявление о возмещении причиненного вреда или ущерба предъявляется самостоятельно судовладельцем либо его представителем в суд по месту регистрации моряка. Суд извещает все заинтересованные стороны, выслушивает их точки зрения, исследует предоставленные сторонами доказательства и выносит справедливое и законное решение, которое впоследствии может быть обжаловано сторонами спора в вышестоящий суд. Далее, если иски удовлетворены, выдается исполнительный лист, который также направляется взыскателем (судовладельцем) в Службу судебных приставов-исполнителей по месту жительства должника (моряка), которая

и производит взыскание присужденных судовладельцу денежных сумм.

Судовладелец также имеет право предложить моряку добровольно возместить причиненный вред или ущерб – если это, опять же, закреплено в контракте о найме или коллективном договоре.

Как ни странно, периодически встречаются случаи, когда отдельные судовладельцы, по-видимому, пытаются освободить компетентные органы от дополнительной нагрузки, считают себя потерпевшей стороной и самостоятельно «возлагают» на себя функции оценщиков, судов и судебных приставов одновременно. Такие судовладельцы пытаются компенсировать свои убытки за счет заработной платы моряка, нарушая существующие процедуры, игнорируя применимое законодательство, суды и прочие уполномоченные для этого органы.

Однако следует учесть, что при отсутствии согласия моряка на добровольное возмещение вреда или ущерба, а также при отсутствии соответствующих статей трудового договора, судовладелец не имеет право компенсировать причиненный вред или ущерб из заработной платы, начисленной моряку. Моряку в этом случае надлежит расписываться в платежной ведомости только за фактически полученные суммы. Удержанная судовладельцем сумма в этом случае будет являться его задолженностью по оплате труда моряка.

Как показывает практика, случаи обращения судовладельцев в суд за взысканием с моряков причиненного вреда или ущерба единичны. РПСМ рекомендует судовладельцам руководствоваться в этом вопросе применимым законодательством и не выходить за рамки правового поля, а морякам – не игнорировать претензии судовладельца и принимать своевременные меры для их урегулирования. 

ДЛЯ ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА – БЕСПЛАТНО

По окончании контракта в 2009 году иностранный владелец судна под флагом Панамы списал моряка, удержав при этом сумму около 7500 долларов за якобы имевшиеся к нему претензии за период работы. Вопрос классический: что делать, чтобы получить заработанные деньги?

Действительно, по условиям Приложения к контракту о найме, с которыми моряк согласился, подписав их, компания получила право, производя ежемесячные выплаты, удерживать 30% заработной платы у моряка, депонируя эту часть на его лицевом счете. Что фактически и происходило. К окончанию контракта найма общая сумма депонированных таким образом средств составила 7500 долларов США.

Как пояснил моряк, за период работы ни одного замечания от судовладельца не поступало, и ничто не предвещало такого финала. Коллективный договор на борту судна отсутствует. Абстрактные претензии прозвучали из уст судовладельца только перед

окончательным расчетом и не были оформлены официально.

Если бы моряк обратился в профсоюз до подписания контракта о найме и соответствующего Приложения к нему, здесь ему однозначно порекомендовали бы не подписывать документы в такой редакции. Моряки – члены РПСМ – по таким контрактам найма не работают.

Как показывает практика, желание сэкономить на моряке при его списании с судна возникает постоянно и у разных судовладельцев. Однако те судовладельцы, которые имеют коллективные договоры с РПСМ, находят другие способы экономии своих средств, которые никак не сказываются на материальном положении членов экипажа.

При этом представители судовладельцев, которые не считают наличие коллективного договора необходимым, искренне полагают, что они имеют право на «экспроприацию» у моряка депонированных средств, ссылаясь на пункт Приложения к контракту о найме.

Но! Денежные средства, размещенные на депоненте, – это составная часть заработной платы моряка, которую, по существу, судовладелец не имеет права депонировать по своему усмотрению, и уж тем более не выплачивать. Трудовое законодательство большинства государств возлагает на всех без исключения работодателей обязанность по своевременной и в полном объеме оплате труда своих работников.

Отвечая на вопрос моряка, РПСМ посоветовал ему обратиться в суд в общем порядке: по месту нахождения работодателя (что бывает сложно из-за его регистрации вне пределов РФ), либо по месту стоянки морского судна в порту.

Безусловно, если указанное судно зайдет в один из российских портов, то момент обращения в суд будет значительно упрощен. Обращаться же в иностранные судебные органы в поисках справедливости в данном случае вряд ли стоит: судебные расходы могут значительно превысить сумму, требуемую моряком.

Для тех же моряков, кто продолжает работать по контрактам с подобными условиями, РПСМ рекомендует не ждать окончания срока контракта и репатриации и при заходе судна в очередной порт обратиться к инспектору МФТ, который проанализирует ситуацию, соответствующие документы и даст рекомендацию о том, как поступить моряку. В случае необходимости он окажет практическую помощь.

ЗАМЕТИМ, что сроки исковой давности, установленные Трудовым кодексом РФ, на правоотношения по поводу оплаты труда на судне под иностранным флагом не распространяются, так как к таким правоотношениям применяется законодательство страны флага судна. 

«Я ПИШУ ТЕБЕ, ЛОТТА, С ВОСТОЧНОГО ФРОНТА»



Вадим МАМОНТОВ,
инспектор МФТ
в порту
Калининград

Это заметки на тему, как некоторые люди, как говорится, «падают». В смысле – находят работу, за которую им не платят, причем не платят постоянно, и, возможно, принципиально. Но почему наши люди даже справок предварительно не наводят – хотя есть, где, и места эти давно известны – этот вопрос мы оставляем открытым. Наверно, вечно открытым в нашей стране.

Начиная с 2010 года судно, сперва под названием «Glory», а потом – «Lotta» (ИМО №7614666, число Зверя и флаг РФ) – замелькало в сводках инспекции МФТ. Причина была одна: задолженность по зарплате за несколько месяцев и поток жалоб на скверное снабжение. С 2010 года суденышко типа «река-море» под управле-

нием оператора «Балтречфлот» из, разумеется, самого Санкт-Петербурга, ровно десять раз отметилось по указанным причинам. Причем, летом 2011 года в порту Калининград экипаж даже объявил забастовку, чтобы получить зарплату перед списанием и отъездом домой, в Астрахань.

Тогда мы пытались объяснить это хроническое «терпилово» тем, что страна такая большая, что порядка на всех не хватает, и рабовладельцы черпают себе кадры в местах отдаленных. С тех пор еще два года прошло, а «терпилы» не кончаются! И та же «Lotta» теперь в Зеебрюгге, Бельгия, со своим набором путешественника. Здесь и задолженность по зарплате, у двоих бедолаг закончилось терпение, и они наконец-то хотят списаться, и пресной воды на борту – на сутки, и какой-то провизии – на двое, и топлива – примерно на месяц. Судно арестовано по коммерческому иску партнеров из Латвии и, значит, все только начинается.

При этом в составе экипажа каким-то образом оказалась калининградская женщина Светлана С., по причине слабости репатриированная за счет МФТ самолетом до Калининграда.

Получается что МФТ, в лице бельгийской инспекции, зачем-то исполнила обязательства государства флага, в данном случае Российской Федерации. Не нагружая госбюджет РФ, взяла да и защитила жизнь и здоровье отдельно взятой гражданки и подписалась за права других «терпил», осеянных нашим флагом.

На фоне такой международной благотворительности интересно смотрятся наши государственные обязательства. Ведь администрация флага РФ с августа

сего года должна контролировать соблюдение Сводной конвенции о труде в морском судоходстве, как-то там строить судовладельцев своего флага. Но известно, что международные обязательства мы понимаем по-своему. Вечное противостояние смысла и понятий. Мол, а у нас в квартире газ, а у вас водопровод – вот. И вместо исполнения того, под чем мы подписались, наши портовые власти ссылаются на секретный циркуляр Минтранса РФ, где сказано о необязательности соблюдения конвенции (применительно к своим) еще где-то на годик. Мол, мало ли, под чем мы там подписались. Было дело и под Брест-Литовским договором, и под пактом Молотова-Рибентропа, ну и че?

В свете такой до сих пор сияющей истины про закон, который что дышло, спасение утопающих на просторах Евразии по-прежнему остается делом рук самих утопающих. Что, применительно к морякам, означает простейшее и упрямо до сих пор ими не усваиваемое: граждане, перед рейсом наводите справки, если не хотите кататься за чужой счет. Причем наша Светлана С., хоть и приехала домой, но пока что сидит без зарплаты. Из рапорта инспектора следует, что ей не заплатили за три месяца (из расчета обещанной зарплаты в сумме 10 000 рублей, это примерно 300 с лишним долларов США).

Опять же, по требованиям Сводной конвенции, минимальная зарплата на судне под национальным флагом – 900 с лишним долларов США. Это даже и не разница, а настоящая пропасть, прикрытая распоряжением Минтранса РФ в пользу разных там «балтречфлотов». Насчет людей по-прежнему глухо. 

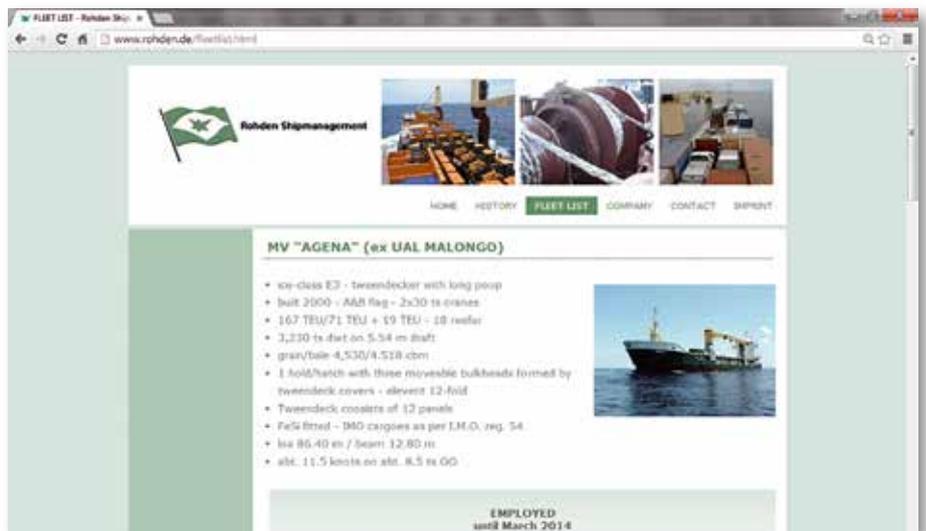
«ROHDEN BEREEDERUNG GMBH» – «ОАЗИС КОМФОРТА»: МОРЯКАМ ЛУЧШЕ СЮДА НЕ СОВАТЬСЯ

Германский судовладелец «Rohden Bereederung GmbH» выскочил из колдоговора с МФТ по судну «Agena» (ATG-9197430). Так сказать, отказался от профсоюзного контроля за условиями труда и оплаты моряков, ссылаясь на действующую Сводную конвенцию о труде в морском судоходстве (КТМС-2006).

По мнению шибко грамотного немца, КТМС не требует наличия коллективного договора. Хотя, по нашему мнению, это ему, судовладельцу, только кажется, если читать в тексте КТМС то, что лично тебе нравится и западает.

Ведь множество ссылок на «предварительное согласование условий труда и найма с представителями моряков» никуда не делись. Однако фильтр в классовом сознании эти понятия не пропустил. И соответственно вот что теперь наблюдается на борту «Agena».

В экипаже восемь человек: три русских офицера и пять рядовых филиппинцев. Теперь командиры оплачиваются процентов на тридцать пять выше «минимальной шкалы зарплаты ИТФ», что обычная практика на судах под договором, но зато по оплате просели филиппинцы. Например, «человек-тряпка», то есть, матрос в ранге Wiper получает \$958 в месяц (по шкале



<http://www.rohden.de/fleetlist.html>

ИТФ-Ver.di следовало \$1234 в месяц). Все рядовые, начиная от указанного и заканчивая титулом АВ, на борту работают одинаково, но теперь условия оплаты необъяснимо разные. Правда, на ставку МФТ в \$1597 в месяц не выходит никто.

Почему-то изменения в прежнем порядке стали для филиппинцев шокирующими. Круинг «MarNav» явно не подготовил людей к сюрпризам в этом рейсе.

Теперь наблюдается брожение, и озвучиваются мысли насчет «валить отсюда надо».

Но главная реформа заключается вот в чем. Если у филиппинцев все-таки остался хоть какой-то гарант соблюдения прав в лице государственной системы по трудоустройству РОЕА, то у их бледнолицых начальников нету ничего.

Например, условия труда и оплаты изложены в индивидуальном контракте, где местом разборок по трудовым спорам указан суд на Кипре, а местом

рассмотрения жалоб на неправомерные действия – какой-то почтовый ящик на солнечных «барбидуа-кенгуру» (теоретически, как в российской конституции, у моряков есть право нанять кипрского адвоката или купить билет на Антигуа, чтоб вручить жалобу, но практически, на персональном уровне, представьте сами).

Если «Rohden Bereederung GmbH» считает, что все это соответствует требованиям по условиям оплаты труда КТМС-2006, тогда надо закрывать лавочку Международной организации труда (МОТ) в Женеве.

Ведь на примере «Agena» наблюдается, что это теперь не просто удобный флаг, а тройное удобство в одном флаконе. Здесь к льготам по налогообложению прибыли добавились льготы по оплате труда и льготы по трудовым спорам.

Получился какой-то «oasis of convenience» (оазис комфорта), и морякам лучше туда не соваться. 

«У НАС НЕ БЫЛО СОМНЕНИЙ, ЧТО ВСЕ ЗАКОНЧИТСЯ ХОРОШО»

Моряки охранного судна «Myre Seadiver», которых военно-морские силы Нигерии в октябре 2012 года задержали по подозрению в незаконном ввозе оружия в страну, оправданы. Последние оставшиеся в г. Лагос (Нигерия) члены экипажа в октябре 2013 года вернулись домой. Наш корреспондент встречал их в аэропорту Пулково и задал морякам несколько вопросов.



На фото слева направо: Варлыгин Игорь Николаевич, Ников Игорь Владимирович, Олексюк Степан Романович; Пулково, Санкт-Петербург

Как уже не раз сообщалось, на «Myre Seadiver», предназначенном обеспечивать безопасность танкеров в пиратопасных районах, оружие действительно было. Информацию о его наличии на борту своевременно передали нигерийским властям через агента судна. Судовое имущество и арсенал, находящийся на судне, также задекларировали через нигерийского судового агента.

«Myre Seadiver» находилось на рейде порта Лагос около месяца, когда внезапно представители военно-морских сил Нигерии произвели арест судна и задержали экипаж. Пока власти Нигерии проводили расследование, родственники уверяли, что моряки в ближайшее время вернутся на родину. Но в январе 2013 года были предъявлены обвинения в незаконном хранении оружия, и экипаж отправили в тюрьму. После этого дело продолжили разбирать полицейские.

Оно растянулось еще на долгие месяцы: выдвигались новые обвинения, слушания переносились. Потребовалось вмешательство круинговой компании и компании судовладельца,

Министерства иностранных дел Российской Федерации, Российского профессионального союза моряков (РПСМ), прежде чем 8 октября 2013 года суд г. Лагос вынес оправдательное решение экипажу.

Все это время Посольство Российской Федерации (РФ) в Нигерии и компания «Moran Security Group», которой принадлежит судно, не оставляли моряков: экипаж обеспечивали едой, оказывали медицинскую помощь и моральную поддержку.

«В тюрьме мы оказались в одном блоке, нас каждый день снабжали продуктами, а если возникала необходимость, к нам приезжал врач. Мы могли позвонить близким. И все это благодаря усилиям нашей компании. Полтора месяца мы провели в заключении, а потом нас перевели жить на территорию посольства. Там мы занимали 4 квартиры, все денежные расходы взяла на себя «Moran Security Group». Конечно, нелегко жить, ожидая решения суда, но у нас не было сомнений, что все закончится хорошо», – рассказывает капитан «Myre Seadiver» Андрей Желязков.

«Конечно, мы сейчас говорим о произошедшем спокойнее, но и в Нигерии мы не паниковали. Знали, что компания нас не бросила и контролировала ситуацию. В тюрьму привозили еду, нам предоставили возможность общаться с родственниками по телефону. Постоянно на связи с нами был руководитель компании Алексей Бадилов, за что ему огромное спасибо», – говорят моряки.

«Myre Seadiver» – бывшее спасательное судно, приобретено в Норвегии. Судно прошло дополнительное переоборудование в Калининграде, прежде чем стало возможно использовать его для вооруженной охраны. Работа здесь требует соблюдения железной дисциплины, поэтому охранная группа набирается из людей со специальной подготовкой. Многие бывали в «горячих точках» и имеют опыт охраны судов у берегов Сомали и в Персидском заливе. Эти пиратоопасные районы хорошо известны, но мало кто знает, что в Гвинейском заливе не ме-



В аэропорту моряков встречали с теплыми вещами. Степан меряет новую куртку.

нее опасно. Моряки прошли антипиратские учения, после чего судно было направлено в Гвинейский залив.

«Возможно, в этой истории есть политическая подоплека. «Moran Security Group» вышла на новый для России рынок охранных услуг. Нигерийские власти хотели бы сами обеспечивать безопасность судов, но они работают только днем. Очевидно, что этого недостаточно», – комментирует директор круингового агентства ООО «ВОЛДИНТЕР» Николай Вовненко. Именно эта фирма набирала экипаж для «Myre Seadiver».

Агентство активно участвовало в судьбе моряков. Пока велось расследование, Николай Иванович лично общался с экипажем, оказывая моральную поддержку: «Это была и наша обязанность тоже – вытащить ребят оттуда. Круинговая компания наравне с судовладельцем имеет право обращаться в государственные органы, что мы и делали».

На вопрос о том, стоит ли продолжать работать в Нигерии, Николай Иванович отвечает, что это необходимо: «Клиенты «Moran Security Group» – крупнейшие компании, в числе которых «Совкомфлот», так что работать в этом районе безусловно нужно. Сейчас руководство компании находится в Нигерии,

на переговорах о дальнейшей работе и об освобождении судна, поскольку оно до сих пор находится под арестом».

В настоящее время не ясно, в каком состоянии находится судно, год простоявшее без работы и без должного обслуживания. Какие затраты потребуются для восстановления его работоспособности, тоже пока не известно. Но «ВОЛДИНТЕР» уже набирает команду, которая пойдет в новый рейс на «Myre Seadiver».

Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) тоже принимал активное участие в освобождении ребят «Myre Seadiver». Председатель РПСМ Юрий Сухоруков направил обращение к правительству Лагоса и в Федеральный верховный суд Нигерии с просьбой снять обвинения с российского экипажа. Балтийская региональная организация РПСМ провела одиночный пикет на набережной Морского канала, региональные организации профсоюза также направили в адрес посольства Нигерии в Российской Федерации письма протеста против заключения наших соотечественников в тюрьму. И пусть процесс освобождения проходил непросто и очень медленно, моряки вернулись домой живыми и здоровыми. Наконец в этом деле поставлена точка. 

КАК «МАРШАЛ» ВОДУ ВОЗИЛ

Экипажи торгового флота часто приходят на помощь тем, кто в беде – таков закон моря. Но не всегда это жертвы морской стихии. Капитан Новороссийского морского пароходства Николай Васильевич Иванов вошел в историю города, участвуя в рейсах, которые 44 года назад сам считал, мягко говоря, непрестижными: несколько месяцев его танкер «Маршал Бирюзов» возил... воду.



Николай Васильевич Иванов – капитан и почетный водовоз.

В Новороссийске всегда были перебои с водой: подходящих артезианских источников вблизи города нет. Но в 1969 году случилась просто катастрофа – опустело единственное водохранилище. Где брать воду? Начали возить машинами из озера Абрау, однако очень скоро этот вариант пришлось признать бесперспективным – изумрудный водоем таял на глазах. Городская власть искала выход, и он нашелся: доставлять воду танкерами из Туапсе и Сочи. Нестандартную идею использовать танкеры в роли водовозов на одном из совещаний предложила заместитель председателя горисполкома Алла Шиловская. Говорят, правильные решения часто лежат на поверхности, надо только уметь их разглядеть. Так и тут: есть Новороссийское морское пароходство, у которого большой флот, есть задача доставлять из пункта А в пункт В большие объемы дефицитного груза. Вот всё и сложилось.

О том, как моряки выполняли эту важную задачу, «Профсоюзной морской газете» рассказал Николай Васильевич Иванов, который в общей сложности 16 лет был капитаном на разных судах, а затем еще 30 лет преподавал на кафедре судовождения в морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова.

– Николай Васильевич, как вы стали первым морским водовозом? Почему именно «Маршал Бирюзов», а не другой танкер?

– У нас были крашенные танки, в которых можно было транспортировать любые масла, они легко моются. Этот фактор стал решающим. Я тогда только принял «Маршал Бирюзов», и первый рейс за водой, конечно же, запомнил навсегда: на дворе декабрь, задувает норд-ост, а мы везем в Новороссийск 21 тысячу тонн воды. К пассажирским причалам морвокзала были протянуты две трубы, чтобы воду сбрасывать прямо в городские сети. Но как швартоваться в такую погоду? И примут ли нас? На мои запросы начальник пароходства и начальник морской инспекции (как сговорились!) отвечают: может, возьмешь ответственность на себя? Позже осознал, чего могла стоить мне эта швартовка в штормовых условиях, но тогда молод был и решился. Рискованная операция удалась, хотя танкер получил пробоину в несколько сантиметров, причем ниже ватерлинии. Еле заделали.

– И сразу в следующий рейс?

– Да, так и ходили вперед-назад. Новороссийцы дни считали до нашего возвращения, потому что тогда, раз в четыре или пять дней, у них в кранах появлялась вода. Команда хоть и сознавала жизнен-

ную необходимость таких «челночных» рейсов, но радости от этого не испытывала, ведь каботажные рейсы, в отличие от заграничных, валютой не оплачивались. Город вошел в положение, компенсировал экипажу потери в зарплате из бюджета. Но мы все равно просились в море. В итоге «Маршал Бирюзов» ушел в заграничное плавание, а за водой стали по очереди ходить другие суда. Вернувшись в Новороссийск, я был назначен капитаном танкера «Николай Подвойский» и опять отправлен на водную эпопею. Кофе ей положили только весенние дожди – Небердзай наполнился, и собственное водоснабжение наладилось. И это очень хорошо, потому что Туапсе и Сочи были не в восторге от такого потребителя, как Новороссийск – их запасы воды тоже не безграничны.

– Ваш вклад в решение городской проблемы был как-то отмечен?

– Грамот много, наверное, есть и за это. Запомнилось другое: после первой швартовки, закончившейся пробоиной, я ждал нагоняя. А меня вызвали в горком партии, председатель горисполкома сильно благодарил, руку пожал и спросил: что-нибудь лично вам нужно? Телефон, – сказал я. К следующему рейсу в нашей квартире уже стоял телефон.

Николай Васильевич видел засуху 1969-70 годов с борта судна, а его супруга Валентина переживала это многомесячное испытание на берегу. На бульваре, где находилась капитан-



Скульптурный фонтан «Дарящая воду» – своеобразная визитная карточка Новороссийска.

ская «хрущевка», был источник, в котором жители округа набирали воду и ведрами носили по домам. «Но эта вода годилась только для стирки, а питьевую подвозили машинами. Ждали танкер, – вспоминает жена капитана. – Мне больше нравилась вода из Сочи, она была голубого цвета. Набережь в ванну и любуешься. У меня в памяти один эпизод остался: разгулялась бора, занятия в школах отменили, детсады закрыли, а по графику в этот день танкер

с водой должен был прийти. Мы с соседями посоветовались и решили, что воду ждать не стоит. Утром машинально открываю кран, а оттуда течет эта голубая вода. И первая мысль о муже: ужас, как же он швартовался при такой волне?!»

Вода появлялась в кранах раз в несколько дней всего на пару часов. Как приурочивались к такому графику? «Сначала были в шоке, потом привыкли, – говорит Валентина Дмитриевна. – И даже не очень-то унывали. Или просто мы были молоды и легко находили другие поводы для радости».

Этот опыт водоснабжения большого города путем танкерных перевозок остается единичным фактом в истории отрасли. А в истории Новороссийска его художественным воплощением стал скульптурный фонтан «Дарящая воду» – своеобразная визитная карточка города. Он появился на набережной в районе морского вокзала, вблизи от места, где танкеры НМП отдавали городу живительную влагу. В начале 70-х методом народной стройки горожане протянули из соседнего города Троицкий групповой водопровод: вода пришла в Новороссийск. ⚓



Несколько месяцев танкер «Маршал Бирюзов» возил новороссийцам воду.



«...Многие парни плечисты и крепки,
Многие носят футболки и кепки.
Много в столице таких же значков.
К славному подвигу каждый готов!»

С. Маршак,
«Рассказ о неизвестном герое»

«К СЛАВНОМУ ПОДВИГУ КАЖДЫЙ ГОТОВ!»

Французский лайнер «Жорж Филиппар» погибал от пожара в Аравийском море 16 мая 1932 года.

Танкер «Советская нефть» под командованием капитана Алексеева А. М. следовал из Владивостока на Черное море. В начале третьего ночи вахтенный штурман «Советской нефти» В. Шабля увидел слева по курсу пламя, а радист А. Свирский принял сообщение с маяка Гвардафуй: «На горизонте горящее судно. На мои сигналы оно не отвечает». Танкер шел в балласте, его танки после сдачи бензина еще не были дегазированы, но капитан принял решение следовать к горящему судну. Не считаясь с опасностью, которой подвергались сами, советские моряки спасли тогда 438 человек из 767, находящихся на борту пассажирского судна. Этот случай вписан в историю мирового судоходства, и не было в СССР ни одного курсанта, который не знал бы про него из учебников по морской практике и борьбе за живучесть.

Но спасение людей с лайнера «Жорж Филиппар» – не единственный случай, когда моряки советского торгового флота помогли французским коллегам. Мало кому известен факт, о котором мы собираемся рассказать, но ветераны флота, которым выпала удача проходить плавательскую практику на учебно-производственном судне «Зенит», должны помнить историю о том, как экипаж судна самоотверженно тушил пожар во французском порту Сен-Луи дю Рон. История превратилась в легенду и пересказывалась вновь пришедшим на судно практикантам в течение не одного десятилетия – наши моряки действительно вели себя геройски и проявили морскую солидарность и взаимовыручку.

... «Зенит» представлял собой идеальное место для получения начальных навыков морской профессии. На борту судна могли разместиться 140 практикантов. Для обучения курсантов были оборудованы штурманская рубка и машинное отделение, где проводились плавательские семестры. Будущие моряки жили в огромных кубриках с двухъярусными кроватями, теорию слушали в учебных аудиториях и, кроме того, на судне был бассейн. Курсантские будни были заполнены до предела: учебные и ходовые вахты, теоретические и практические занятия. Курсантов приучали спускать шлюпки, ликвидировать пробоины, правильно вести себя при взрыве атомной бомбы, ну и, конечно, бороться с пожарами. «К славному подвигу каждый готов» знал любой советский школьник, воспитанный на стихах Маршака, а уж курсант – будущий моряк – вообще не сомневался, что если возникнет пожар, нужно спешить на помощь.

Когда горит 700 тонн сухой травы, это зрелище не для слабонервных. Но наши моряки, готовые противостоять даже ракетным бомбардировкам, ни минуты не раздумывая, «приняли бой». Тем более, у них был пример – танкер «Советская нефть». И в тот момент им было совершенно

безразлично, какой во Франции политический строй – капиталистический или социалистический.

Огонь угрожал не только другим грузам, но и многим судам и зданиям, а значит, и людям, находившимся на территории порта. Почти вся команда «Зенита», включая практикантов, бросила все силы на тушение пожара, навсегда оставшись в памяти местного населения настоящими героями. Капитан судна Н. Шайхутдинов, старший помощник П. Папаев, боцман Л. Полетаев и моторист А. Поздняков, а также Ленинградское мореходное училище, Архангельское мореходное училище и ЛВИМУ были удостоены благодарности и награды от Французской Республики.

О событиях полувековой давности нам рассказал заслуженный балтийский капитан Нариман Тахаутдинович Шайхутдинов:

«Я тогда был капитаном на «Зените». На борту у нас были курсанты морских учебных заведений Ленинграда и Архангельска, проходившие производственную практику. 2 июня 1963 года мы стояли в порту Сен-Луи дю Рон – это к западу от Марселя, в устье реки Роны. Я уж не знаю, по какой причине на причале загорелась большая партия



СПРАВКА

- Учебно-производственное судно «Зенит» построено в 1961 г. в ГДР
- Порт приписки – Ленинград
- Списано в 1987 году

травы эспарто – сырья для бумажной промышленности. Увидев пожар примерно в ста метрах от нашего судна, мы объявили общесудовую тревогу «пожар на причале». Аварийную партию возглавили старший помощник П. Папаев и боцман Л. Полетаев.

Фактически на судне осталась только вахта, все свободные моряки, в том числе и курсанты, были брошены на борьбу с пожаром. Так получилось, что мы чуть ли не первыми развернули аварийные работы. Мы проложили вдоль причала шланги и дали давление забортной воды пожарными насосами.



Нариман
Тахаутдинович
Шайхутдинов

Вскоре к нам присоединились бойцы местной пожарной дружины. Но с их приходом мы не ушли, тушили вместе с ними пожар до конца, а он длился несколько часов.

Вечером того же дня мы уходили в Неаполь на погрузку с назначением на Феодосию. Перед отходом на судно пришел командир пожарной дружины порта с благодарностью за тушение пожара. Портовые власти тоже очень горячо нас благодарили, а компания «Ф. Серрис и Ко» сообщила в Москву, в «Совфрахт», о случившемся пожаре и его тушении. В письме отмечалась самоотверженность, хладнокровие и мужество членов экипажа и практикантов учебно-производственного судна «Зенит».

А через год мы снова зашли в Сен-Луи дю Рон, и встречали нас, как настоящих героев. При заходе в порт мы увидели массу людей на причале – чуть ли не все жители этого небольшого городка вышли с цветами. Лоцман говорит, мол, это вас встречают, поэтому надо, чтобы во время швартовки все было сделано аккуратно, торопиться не будем. Попросить всех встречающих отойти на безопасное расстояние – нельзя, нас не поймут, ведь у жителей праздник, такой случай выразить свою благодарность. Ну, мы без спешки ошвартовались, приняли встречающих. Люди шли целыми семьями, с детьми. У нас потом все судно утопало в цветах.



Курсанты тушат пожар.



Прием советских моряков в мэрии города Сен-Луи дю Рон. Капитан УПС Н. Т. Шайхутдинов (в центре) говорит приветственную речь.

Нас пригласили на официальный прием в мэрию. Как потом написали во французской «Юманите», «искреннее проявление советско-французской дружбы развернулось в порту Сен-Луи на Роне». И французы не были бы французами, если бы не написали, что «завершил церемонию аперитив». Смех смехом, а французы действительно сказали нам очень много теплых слов, мэр города и президент Коммерческой палаты вручили нам памятные медали от Генерального совета департамента Нижней Роны и от Коммерческой палаты».

Нариман Тахаутдинович любезно предоставил нам материалы из своего личного архива – он бережно хранит и фотографии, и вырезки из газет. Про-

шло пятьдесят лет, но он до сих пор с гордостью говорит о своем экипаже – и об опытных моряках, и о практикантах, которые в том рейсе были на «Зените». Конечно, бросившись на тушение пожара, никто из них не думал о наградах и не считал себя героем. Просто так было принято. ЛВИМУ, Ленинградское мореходное училище, Архангельская мореходка... Те мальчишки давно стали седыми, но, может, это и правильно, что их лучшим качеством дано было проявиться в первом рейсе. Ведь для моря не существует ни политики, ни национального вопроса, важно только, человек ты или нет. 

Все фотографии предоставлены капитаном Н. Т. Шайхутдиновым



Памятная медаль Торговой палаты судоходства

Памятная медаль департамента Нижней Роны



АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная организация Председатель совета

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

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация Председатель совета, заместитель председателя РПСМ

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ
территориальная организация
Председатель совета
СТАХОВ Игорь Степанович
Ростов-на-Дону,
ул. Социалистическая,
д. 184, 3-й этаж, офис 3
Тел./факс: (8632) 63-39-12
E-mail: rostov@sur.ru

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

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

КАРЕЛЬСКАЯ
территориальная организация
Председатель совета
ДАВИДЕНКОВ Михаил
Яковлевич
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: srprpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ
региональная организация
Председатель совета
ЗАДОЯНОВ Николай
Григорьевич
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15
Тел./факс: (4232) 49-54-06
E-mail: vladivostok@sur.ru

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

**ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО-
СИБИРСКАЯ**
территориальная организация
Председатель совета
АНОХИН Вячеслав Сергеевич
Самара, ул. Горького, д. 82,
оф. 18
Тел./факс: (846) 221-24-11
E-mail: samara@sur.ru
Почтовый адрес: 443099,
г. Самара, а/я 2969

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

МОСКОВСКАЯ
первичная профсоюзная
организация плавсостава РПСМ
Председатель профкома
КНЯЗЕВ Андрей Евгеньевич
Москва, Большой Коптевский
проезд, д. 6А, стр. 1, 4-й этаж
Тел.: (495) 229-91-19
факс: (495) 234-43-68
E-mail: moscow@sur.ru
Почтовый адрес: 125315,
г. Москва, а/я 61

КАМЧАТСКАЯ
первичная профсоюзная
организация РПСМ
Председатель профкома
МОСКАЛЕНКО Анатолий
Иосифович
Петропавловск-Камчатский,
пл. Щедрина, д. 1
Тел./факс: (4152) 42-51-73
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес:
683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ
в г. Астрахань**
Представитель
СОЛОПОВ Алексей Петрович
Астрахань, ул. Белгородская,
д. 15а, литер строения А,
пом. 5
Тел./факс: (8512) 30-72-35
E-mail: astrakhan@sur.ru

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ
в г. Нижний Новгород**
Представитель
ГОРИН Сергей
Вениаминович
Нижний Новгород,
пр. Ленина, д. 16Б, оф. 516
Тел./факс: 8 (831) 240 00 20,
моб.: +7 920 257 94 24

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





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, КАК НАС НАЙТИ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ПОМОЩЬ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Председатель Федерации
ПАВЛОВ Игорь Николаевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

Председатель профсоюза
СУХОРОКОВ Юрий Юрьевич
Москва, Большая Коптевский проезд, д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж.
Тел.: (499) 151-24-78,
151-24-90, (495) 229-91-19,
факс: (495) 234-43-68
E-mail: union@sur.ru
Почтовый адрес: 125315,
Москва, а/я 61

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

Председатель ЦС
профсоюза

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

территориальная организация

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

КАМЧАТСКАЯ

региональная организация

Председатель совета
МОСКАЛЕНКО Анатолий
Иосифович
Петропавловск-Камчатский,
пл. Щедрина, д. 1
Тел./факс: (4152) 42-51-73
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес:
683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

МАГАДАНСКАЯ

региональная организация

Председатель совета
СЕМЧУК Татьяна Константиновна
685000, Магадан, Портовое
шоссе, ОАО «Магаданский
МТП», профком докеров
Тел./факс: (4132) 69-21-49

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная)
организация

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

СЕВЕРНАЯ

региональная организация

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

региональная организация

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

«ЮГМОР»

Территориальное объединение
организаций профсоюзов
Юга России

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

ПАВЛОВ Кирилл Игорьевич
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



БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА РАБОТУ

Губернатор морской столицы выразил благодарность группе работников судоходной компании «Совкомфлот». Среди тех, кто получил благодарственную бумагу с гербом Санкт-Петербурга и подписью Георгия Полтавченко, оказался и повар Игорь Пантелеймончук (на снимке внизу).

«За что благодарили?» – задали мы вопрос награжденному. Игорь Валерьевич не смутился: «За работу!»

Шутки шутками, но хороший кок – это третий человек в экипаже после мастера и «деда». Сегодня, когда экипажи не превышают двух десятков человек, повар-кок по сути дела сам себе и начальник, и подчиненный: продукты заказывает, меню составляет, еду готовит.

Игорь Валерьевич свою работу любит, хотя, как сам признается, сомнения – остаться на флоте или уйти на берег – были. «Знаете, кто меня уговорил на флоте остаться, когда Балтийское пароходство рушилось, и у меня был один вопрос – что делать дальше? Председатель профкома Александр Бодня. У нас на судне была встреча экипажа с профкомом плавсостава. Бодня, не скрывая правды, отвечал на трудные вопросы, в том числе и о судьбе БМП. «Не уходите с флота – вы там будете нужны!» – сказал он нам тогда».

До этого Игорь закончил знаменитую «Академию Грязнова» – ПТУ, которое целенаправленно готовило хороших специалистов «кухонного» профиля для работы в море. Сделал несколько рейсов на лесовозе «Красноборск», попал в ряды Советской Армии, достойно отслужил и вернулся в пароходство. А пароходство тем временем попало под пресс «перестройки» – дела становились все хуже и хуже. Но рядом с пароходством уже появились первые круинговые компании, которые набирали моряков под удобные флаги. Конечно, не всех подряд – нужны были хорошие рекомендации. С этим у Игоря Пантелеймончука проблем не было. Он пришел в круинговую компанию «Юником», а другими словами – на суда



В Арктике Игорю Валерьевичу нравится: длительность контракта удобная и условия работы отличные.

«Совкомфлота», и ни на минуту не пожалел, что остался «в морях».

Сейчас он работает на т/х «Тимофей Гуженко» под флагом России, с полным, как сейчас говорят, социальным пакетом и, конечно, коллективным договором Российского профсоюза моряков.

Изменилось ли что-нибудь в его работе по сравнению с советскими временами? Безусловно. Но Игорь Валерьевич не скрывает, что при составлении меню на судне следует заведенным еще в БМП традициям: в определенные дни недели подаются определенные блюда, например, куриный бульон с пирожками или щи. И, конечно, компот, без которого нет морского судна.

Сейчас на питание члена экипажа положено 310 рублей в сутки. Достаточно этого или все же мало? Все-таки судно работает в Арктике, а здесь цены на продукты отличаются от питерских. Этот вопрос пусть останется для переговоров по контролю за выполнением коллективного договора. Игорь Пантелеймончук говорит, в Арктике ему очень нравится.

И длительность контракта удобная, и условия работы отличные. Да и в самой природе Баренцева моря есть свои плюсы. Мелочь, а приятно: моряки, кто не на вахте, используют стояночное время танкера для рыбалки. Она здесь отменная! Особенно хорошо идет треска, а уж любителей и половить, и поесть на судне хватает.

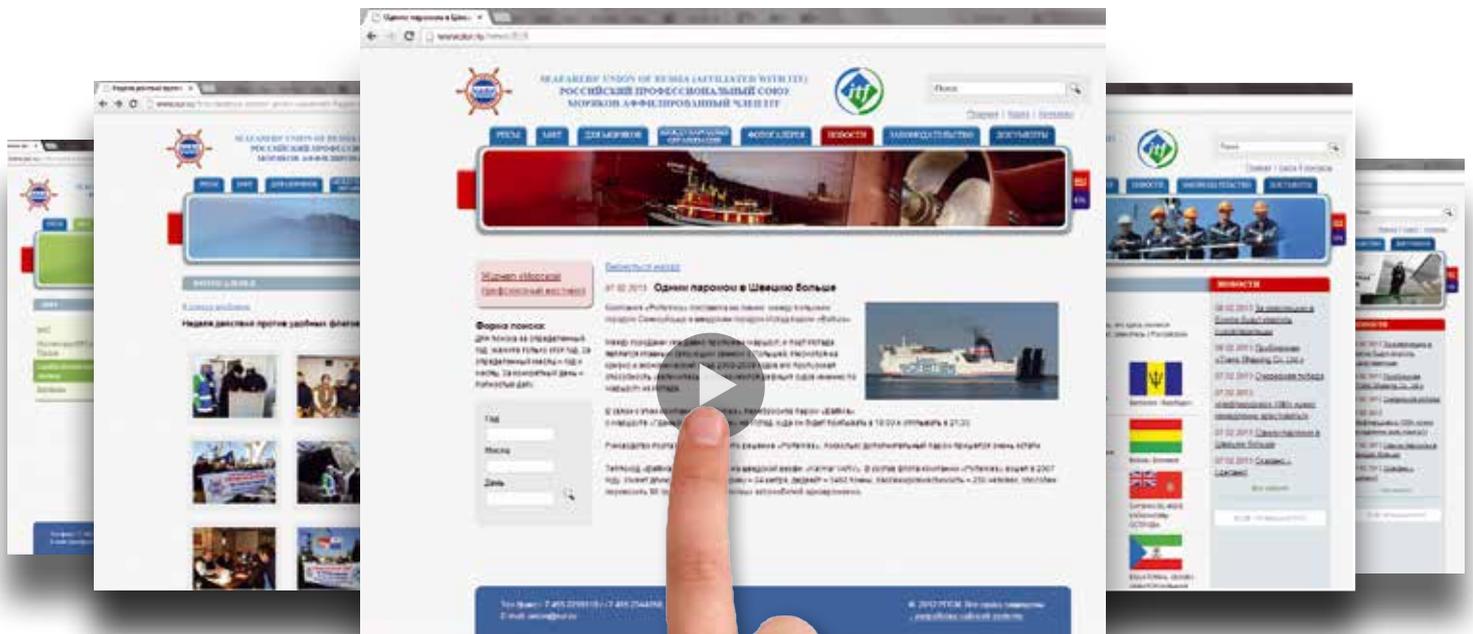
Вот так и живет наш герой. Любит семью, профессию, свой экипаж, флот. Не ошибся в выборе награжденных наш губернатор! 🇷🇺



WWW.SUR.RU

На сайте **WWW.SUR.RU** вы можете:

- найти полезную информацию для себя;
- узнать морские новости;
- посмотреть видео;
- задать вопрос нашим специалистам.



- Также на сайте:
- архив журнала «Морской профсоюзный вестник»;
 - прямая линия РПСМ.