

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

WWW.SUR.RU | № 2 (95) 2014

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

В АРКТИКЕ БОЛЕТЬ НЕЛЬЗЯ

ПАМЯТКА МОРЯКУ

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ МОРЯКУ,
РАБОТАЮЩЕМУ НА СУДАХ
ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ

V СЪЕЗД РПРМТ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС –
ЭКЗАМЕН ДЛЯ ВСЕГО ОБЩЕСТВА,
В ТОМ ЧИСЛЕ
И ДЛЯ ПРОФСОЮЗОВ





V съезд РПРМТ

▲ стр. 10-11

ВРЕМЯ РПСМ

SUR TIME

7 – 9 Основа профсоюза – моряки
Ужесточить ответственность
за невыплату зарплаты

СЕВМОРПУТЬ

NORTHERN SEA ROUTE

12 – 15 В Арктике болеть нельзя

ЛОЦМАНЫ

PILOTS

16 – 17 Есть мотивация, чтобы
работать дальше



ПАМЯТКА МОРЯКУ

WHAT SEAFARER MUST KNOW

19 – 26 Памятка моряку,
работающему на судах
под российским флагом

ФОТОКОНКУРС

PHOTO CONTEST

27 По морям, по волнам.
Фотография с биографией

КАПИТАНЫ

CAPTAINS

30 – 33 Будить в капитане капитана

ПАМЯТЬ

MEMORY

35 – 36 В порт приписки
не вернулись

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

ADDRESS BOOK



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
Сиротюк В. М.,
председатель ЦС Российского
профсоюза работников морского
транспорта
Козаренко В. В.,
председатель Российского профсоюза
докеров
Кабанов В. А.,
председатель Межрегионального
профсоюза лоцманов
Кудишкин В. А.,
председатель ТПО «Мурманский
траловый флот»

Редакция:

Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация

Наталия Субаева, Ольга Лукина,
Роман Канунник

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.





ВЕРНИТЕ РАБОЧИМ ИХ ЕДИНСТВЕННОЕ И ГЛАВНОЕ ОРУЖИЕ – ПРАВО НА ЗАБАСТОВКУ

**Если профсоюзам и рабочим вернут их единственное
и главное оружие – право на забастовку, они сами
решат вопрос роста и легализации заработной платы!
Если его не вернут, то бульжник может оказаться
оружием пролетариата, как это уже было
в России 100 лет назад.**

ЛЕГАЛИЗОВАТЬ ЗАРПЛАТУ

Комитет Государственной думы по труду, социальной политике и делам ветеранов провел парламентские слушания на тему «Законодательное обеспечение конституционных гарантий по оплате труда». В нем приняли участие представители органов законодательной и исполнительной власти, Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), научных учреждений и профсоюзов, в том числе Конфедерации труда России (КТР). От КТР в слушаниях участвовали председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) Игорь Павлов и первый заместитель председателя Российского профсоюза моряков (РПСМ) Игорь Ковальчук.

Лейтмотивом обсуждения стала тема повышения и легализации заработной платы. К слову, данный вопрос является одним из основных в плане работы Госдумы и ее профильного комитета в 2014 году. Предметом особого внимания стало обеспечение роста минимального размера оплаты труда (МРОТ).

Сегодня МРОТ составляет 5 554 рубля. По официальным данным, из общей численности работников заработной платы ниже МРОТ у 30% трудящихся. В основном эта проблема актуальна для секторов образования и здравоохранения. По данным Росстата на 2013 год, доля работников с заработком ниже МРОТ варьировалась от 0,1% в Москве до 7,1% в Дагестане. Наиболее высокий показатель зафиксирован в Республике Калмыкия – 5,2%.

Так как же государство намерено исправлять сложившуюся ситуацию, когда зарплаты россиян не дотягивают ни до МРОТа, ни до минимального прожиточного минимума (МППМ), который в среднем по России составляет 8 014 рублей для трудоспособного населения? Для этого Комитет ГД по труду, социальной политике и делам ветеранов проводил заседания экспертного совета, чтобы выслушать мнения сторон по вопросам роста и легализации заработной платы,



Павлов И. Н. в интервью телеканалу:

«Что касается роста и легализации заработных плат, то для решения этой задачи существует единый общепринятый механизм трудовых отношений – колдоговорные отношения. Если на предприятии заключен коллективный договор – не фиктивный, а настоящий, то на предприятии нет проблемы серых зарплат, так как вся заработная плата – белая, и профсоюз самостоятельно договаривается с работодателем об уровне заработной платы и ее индексации».

и затем парламентские слушания, чтобы, возможно, в будущем использовать мнения участников в своей работе.

ЧТО ДЕЛАТЬ?

Практически все выступающие, включая депутатов – членов Комитета ГД по труду, социальной политике и делам ветеранов, высказывали единое мнение о необходимости выполнения законодательства и повышения МРОТа до уровня прожиточного минимума.

– Если ранее МРОТ лежал в основе единой тарифной сетки и на нем основывались штрафы, налоги, размер социальных выплат, другими словами, МРОТ являлся основой для системы оплаты труда, для налогов, сборов, штрафов,

то сегодня средняя заработная плата в России составляет 30 тысяч рублей, а МРОТ – 5,5 тысяч рублей, – отметил Игорь Павлов. – В связи с необоснованно низким размером МРОТ перестал выполнять свою функцию. Теперь система оплаты труда базируется на абсолютных числах. Штрафы, размеры взносов в фонды социальной защиты также находятся в абсолютных цифрах. Нужно повышать МРОТ до размера прожиточного минимума и возвращать ему его изначальную роль – базы для расчета размеров заработной платы, штрафов, налогов и прочего.

Кроме того, в каждом регионе существует свой прожиточный минимум, поэтому и МРОТ должен ему, как минимум, соответствовать, а значит, быть разным.

Например, на Севере стоимость жизни выше, чем в южных районах. Сегодня там, как и в советские времена, существуют различные надбавки в системе заработной платы: районный коэффициент, полярные надбавки. Во времена Советского Союза эти надбавки играли стимулирующую роль для привлечения рабочей силы на крайний Север и в отдаленные районы. Поэтому, например, заработная плата моряка в Мурманске была в 2,5 раза выше зарплаты коллеги из Новороссийска. Однако на сегодняшний день эти надбавки потеряли всякий смысл и стимулирующую роль. Сегодня новороссиец получает больше северянина, несмотря на наличие двухкратного коэффициента!

– Районный коэффициент и полярные надбавки перестали выполнять свою главную функцию, – подчеркнул И. Павлов. – На мой взгляд, их необходимо заменить на реальные льготы, например, отменить для работников северных и отдаленных регионов подоходный налог, такая практика существует в Норвегии.

ПЕРЕЙТИ ОТ «ПЛАМЕННЫХ» РЕЧЕЙ К ДЕЛУ

Председатель Комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов Андрей Исаев отметил, что вопрос включения или невключения в МРОТ стимулирующих надбавок, которые, по сути дела, являются частью заработной платы – тема, требующая отдельного внимания.



Профсоюз в процессе переговоров с работодателем должен договориться об уровне заработной платы и об условиях труда. Но часто в процессе переговоров профсоюз и работодатель не могут найти консенсус, переговоры заходят в тупик, и начинается коллективный трудовой спор. Сегодня силы сторон категорически не равны.

– Я скорее склонен поддерживать здесь позицию профсоюзов, но это предложение нуждается в обсуждении, – сказал он.

Кроме того, для легализации заработной платы Исаев предложил установить минимальный взнос

в Пенсионный фонд, размер которого примерно должен быть равен взносу с заработной платы, равной двум МРОТам.

– Приятно было слышать яркие и пламенные выступления депутатов, которые обосновывали необходимость повышения МРОТ до величины минимального прожиточного минимума трудоспособного населения. Но решение этого вопроса зависит от самих депутатов, от решения Комитета ГД по труду, социальной политике и делам ветеранов. Обладая парламентским большинством, партия «Единая Россия» может принять этот закон уже завтра, если депутаты и комитет перейдут от «пламенных» речей к делу, – говорит И. Павлов.

Что касается роста и легализации заработных плат, то для решения этой задачи существует единый общепринятый механизм трудовых отношений – колдоговорные отношения.

Андрей Исаев:

«Я скорее склонен поддерживать здесь позицию профсоюзов, но это предложение нуждается в обсуждении».





Если работникам и профсоюзам вернуть их главное оружие для цивилизованной борьбы с работодателем – право на проведение забастовок, отменить бюрократические препоны для их проведения, тогда работники смогут сами договариваться о своей заработной плате и об условиях труда.

Если на предприятии заключен коллективный договор – не фиктивный, а настоящий, то на предприятии нет проблемы серых зарплат, так как вся заработная плата – белая, и профсоюз самостоятельно договаривается с работодателем об уровне заработной платы и ее индексации. Поэтому для решения проблемы роста и легализации зарплат необходимо развивать колдоговорные отношения, то есть развивать рыночные механизмы в трудовых отношениях.

Профсоюз в процессе переговоров с работодателем должен договориться об уровне заработной платы и об условиях труда. Но часто в процессе переговоров профсоюз и работодатель не могут найти консенсус, переговоры заходят в тупик, и начинается коллективный трудовой спор. Сегодня силы сторон

категорически не равны. У работодателей огромные финансовые ресурсы, юридические службы и отделы, службы безопасности и поддержка властных структур. У профсоюза – финансы в размере 1-2% от фонда оплаты труда, поддержка и солидарность членов профсоюза и усеченное нынешним Трудовым кодексом право на забастовку.

ПРАВО НА ЗАБАСТОВКУ

В итоге получается, что в сегодняшних условиях организовать и провести законную забастовку – задача сложная и почти невыполнимая! Если работникам и профсоюзам вернуть их главное оружие для цивилизованной борьбы с работодателем – право на проведение забастовок, отменить бюрократические

препоны для их проведения, тогда работники смогут сами договариваться о своей заработной плате и об условиях труда. И Президенту РФ не нужно будет приезжать в Пикалево, на шахту «Распадская» для урегулирования трудовых споров, своим решением повышать на 10 тысяч рублей заработную плату участковым врачам, поручать губернаторам довести заработную плату учителей до средней заработной платы в регионе! Не президентское это дело!

– Если профсоюзам и рабочим вернуть их единственное и главное оружие – право на забастовку, то мы сами решим вопрос роста и легализации заработной платы! Если его не вернут, то булжнички может оказаться оружием пролетариата, как это уже было в России 100 лет назад и недавно в Украине, – сказал председатель ФПРМТ Игорь Павлов. 

ОСНОВА ПРОФСОЮЗА – МОРЯКИ

В начале марта Москве прошел Совет Российского профессионального союза моряков (РПСМ), в ходе которого акцент был сделан на главную составляющую профсоюза – моряков. Участники Совета обсудили положение дел в регионах. Как выяснилось, не везде они обстоят хорошо.

Я бы хотел обратить внимание, что в правительстве сложилась неправильная позиция по отношению к Архангельску. Такое чувство, что кто-то хочет поставить крест на поморской столице, – выразил обеспокоенность председатель Совета Северной региональной организации РПСМ Александр Красноштан. – Сначала мореходное училище имени Воронина присоединили к академии Макарова и сделали его подчиненным, а потом и саму «Макаровку» подчинили ЛИВТу. А ведь училище выпускало арктических капитанов. Теперь в Архангельске новая напасть – закрывают тренажерный центр, поскольку чиновники в Минтрансе считают нецелесообразным содержать его в Архангельске.

Между тем арктические капитаны – свои, российского происхождения, стране нужны уже сегодня в свете государственной программы освоения Арктики. Как заметил генеральный директор ОАО «Совкомфлот» Сергей Оттович Франк, посетивший по приглашению заседание Совета РПСМ, «борьба за Арктику идет нешуточная». Россия делает все возможное, чтобы выиграть битву за Арктику. Крупнейшая компания «Совкомфлот» постоянно переводит суда под российский флаг, их число через пару лет значительно возрастет. И тогда, очень вероятно, встанет вопрос об опытных арктических капитанах, которых традиционно готовили в поморской столице.

Однако далекие от моря чиновники не ведают, что основу флота составляют грамотные капитаны и квалифицированные моряки, иначе, чем объяснить такое повсеместное наступление на морское образование: взять то же присоединение ГМА им. С. О. Макарова в Санкт-Петербурге к Институту водного транспорта. – Создается впечатление, что чиновники хотят уничтожить все морское, все поморские корни, при этом правительство говорит: надо развивать Север. А проблем много, – заметил А. Красноштан.

Действительно, Архангельск исторически был первым и до начала XVIII века оставался единственным морским портом России. Условия жизни вынуждали поморов осваивать Белое, Баренцево, Карское моря. Из поколения в поколение они передавали практические знания моря, течений, ветров, ледовых условий, судостроения. И сегодня то, что нарабатывалось и приобреталось веками, создается впечатление, целенаправленно уничтожается.

Как практически уничтоженной оказалась морская медицина. Нельзя этого было делать, и Российский профсоюз моряков неоднократно

Франк С. О.:
«Борьба за Арктику идет нешуточная».



говорил и предупреждал, что последствия могут быть необратимыми. И что мы имеем на сегодняшний день?

Освоение Арктики стало приоритетной государственной задачей, это хорошо, но ее решение требует и возрождения морской медицины, иначе под удар ставятся моряки, их здоровье, а возможно, и жизнь. Ведь что такое Северный морской путь? Это более 6 000 км вдоль семи полярных морей России. Если в Западном секторе есть крупные многопрофильные больницы, которые могут оказать квалифицированную помощь в полном объеме, есть штатная санитарная авиация, вертолеты, которые могут доставить на борт судна врача или эвакуировать заболевшего, то Восточный сектор Арктики – полная противоположность Западному. Да, там есть больницы, но их состояние, оборудование и состав врачей оставляют желать лучшего. При этом самый больной вопрос – как доставить туда заболевшего моряка. В условиях высоких широт это возможно сделать только через ледокол, что занимает 5-6 суток, а ведь промедление в оказании своевременной медицинской помощи в прямом смысле смерти подобно.

– Моряки – это основа всего торгового судоходства, – заметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – И для нас, национального российского профсоюза, основу которого составляют моряки, приоритетной задачей было, есть и всегда будет, чтобы моряки всегда возвращались из рейсов живыми и здоровыми. Неважно, куда они ходят – в Арктику или пиратоопасные районы, профсоюз будет делать все возможное, чтобы их труд был безопасным и надежно защищен качественным коллективным договором. 



Совет РПСМ



УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕВЫПЛАТУ ЗАРПЛАТЫ

Министерство труда и социальной защиты РФ представило в правительство концепцию законопроекта об ужесточении ответственности работодателей за задержку выплаты заработной платы, сообщает Конфедерация труда России (КТР).

Документ предусматривает применение к нарушителям санкций уже в случае задержки зарплаты на срок более двух месяцев. При этом максимальный штраф для должностных лиц предлагается увеличить в шесть раз – до 30 тысяч рублей, а при повторном нарушении и вовсе дисквалифицировать (лишить права занимать руководящую должность) на срок до 3 лет.

Только за январь этого года, по данным Росстата, просроченная задолженность по заработной плате в России увеличилась почти на треть (27,6%), составив на 1 февраля 2,5 млрд рублей (без учета сегмента малого бизнеса).

Вовремя не произведена оплата труда 75 тысяч человек. Большинство из них (40%) являются работниками обрабатывающих производств (текстильное, швейное, производство машин, оборудования и пр.). Почти пятая часть (18%) специалистов работает в сельском хозяйстве, 13% – в сфере строительства, по 7% – в сфере транспорта и добычи полезных ископаемых. На долю работников, занятых в области культуры, образования, здравоохранения и предоставления социальных услуг, приходится около 1%.

К сожалению, плавсостав – одна из уязвимых категорий трудящихся, которые довольно часто сталкиваются с проблемой невыплаты зарплаты.

Как сообщили в Минтруде, чтобы повысить уровень защищенности работников от недобросовестных работодателей, министерство предложило внести изменения в Трудовой кодекс и Кодекс об административных правонарушениях, поскольку «законопроект направлен на усиление ответственности работодателей за нарушение законодательства в части оплаты труда работников».

Документ предусматривает, что задержка выплат более чем на два месяца при наличии у работодателя возможности осуществить их повлечет наложение административного штрафа: для должностных лиц – в размере от 10 тысяч до 30 тысяч рублей, для индивидуальных предпринимателей (ИП) – от 5 тысяч до 10 тысяч рублей, для организаций – от 30 тысяч до 100 тысяч рублей.

За повторное совершение данного административного правонарушения предусмотрена дисквалификация на срок от 1 года до 3 лет.

Сейчас нарушение законодательства о труде влечет наложение административного штрафа на должностных лиц и на ИП в размере до 5 тысяч рублей, на организации – до 50 тысяч рублей.

Также законопроект предусматривает увеличение до 1 года срока, в течение которого можно подать иск в суд о вызы-

скании с работодателя невыплаченной заработной платы. В настоящее время законодательством для этого предусмотрено лишь три месяца. Кроме того, предприятия могут быть подвергнуты внеплановым проверкам в случае установления факта невыплаты или неполной выплаты зарплаты.

Российский профсоюз моряков (РПСМ) поддерживает инициативу Министерства труда и социальной защиты РФ. К сожалению, плавсостав – одна из уязвимых категорий трудящихся, которые довольно часто сталкиваются с проблемой невыплаты зарплаты. Специалисты РПСМ особенно поддерживают идею об увеличении срока подачи обращения в суд по факту задолженности. Трех месяцев, как установлено сейчас, недостаточно, так как моряк не всегда может воспользоваться законным правом из-за длительного нахождения в рейсе. 

Только за январь этого года, по данным Росстата, просроченная задолженность по заработной плате в России увеличилась почти на треть (27,6%), составив на 1 февраля 2,5 млрд рублей.



СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ ОСТАНЕТСЯ В НАШИХ СЕРДЦАХ!

25 марта 2014 года ушла из жизни Татьяна Константиновна Семчук, председатель Магаданской региональной организации Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ) и председатель профкома Российского профсоюза докеров (РПД) порта Магадан.



Татьяна Константиновна родилась 11 марта 1945 года в Казахстане. Трудовую деятельность начала в Магаданском морском порту в качестве

тальмана, потом стала начальником грузового склада. Нелегкому северному труду Татьяна Константиновна отдала более 40 лет.

Ее знакомство с профсоюзной работой состоялось еще в училище связи, когда она была избрана профгором группы. В порту же Татьяна Семчук длительное время возглавляла цеховой комитет, позже была избрана членом профкома докеров. Татьяна Константиновна стояла у истоков создания РПД и была единственной женщиной в организации, занимавшей должность председателя профсоюзного комитета.

Именно после ее прихода на должность в 2000 году в порту Магадан был заключен коллективный договор, благодаря которому обстановка на предприятии нормализовалась: докеры стали регулярно получать заработную плату и работать в спец-

одежде, чего не делалось на протяжении многих лет.

Коллеги и друзья вспоминают Татьяну Константиновну как человека, преданного благородному делу защиты прав портовиков. Более 20 лет своей жизни она посвятила работе, направленной на благополучие работников и их семей и развитие профсоюза. Она всегда ответственно относилась к своему нелегкому, но нужному людям труду. Самое главное – она снискала уважение докеров и коллег: быстро приходила на помощь, оперативно реагировала на проблемы и прикладывала максимум усилий, чтобы их решить.

Российский профсоюз моряков приносит глубокие соболезнования семье, друзьям и товарищам по работе Татьяны Семчук и вместе с ними скорбит о ее безвременном уходе. Светлая память о ней навсегда останется в сердцах тех, кто ее знал! 



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

V СЪЕЗД
РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ
МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

21 марта 2014 г. Москва



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС – ЭКЗАМЕН ДЛЯ ВСЕГО ОБЩЕСТВА, В ТОМ ЧИСЛЕ И ДЛЯ ПРОФСОЮЗОВ

В то же время кризис – это время мобилизации сил и шанс для принятия инновационных решений. Мы не должны упускать этот шанс, – решили делегаты V отчетно-выборного съезда Российского профсоюза работников морского транспорта (РПРМТ), проходившего 21 марта 2014 г. в Москве.

Бесменный лидер профсоюза Валентин Михайлович Сиротюк, которого делегаты единогласно выбрали председателем Центрального Совета РПРМТ на следующие пять лет, обращаясь к участникам съезда, заметил: «Нам предстоят нелегкие времена. Глобальный финансовый кризис продолжается, он оказывает серьезное влияние на все стороны жизни нашего общества, негативно отражается на жизненном уровне трудящихся и членов их семей».

Действительно, из-за кризиса предприятия морского транспорта становятся банкротами, меняют владельцев, формы собственности. Как следствие, первыми от таких перемен страдают люди: их увольняют под разными «законными» предложениями или урезают заработную плату. Куда им идти за помощью и защитой в кризисной ситуации?

– Только в профсоюз, – убежден В. М. Сиротюк. – Работодатели пытаются сохранить прежний уровень прибыли за счет сокращения затрат на оплату труда и социальные обязательства. В таких условиях потребность работников в коллективной защите своих прав резко возрастает. Профсоюзы остаются реальной силой, способной противостоять попыткам работодателя переложить последствия кризиса на плечи трудящихся.

Почти за 20 лет своего существования (в октябре РПРМТ будет отмечать юбилей) профсоюз пережил многое, были победы и поражения, но всегда главной своей задачей, как бы ни было трудно, профсоюз ставил защиту интересов своих членов.

– От того, насколько грамотно профком отстаивает интересы членов профсоюза, зависят судьбы конкретных людей, – говорит председатель профсоюзной организации ОАО «Архангельский морской торговый порт» Юрий Маслов. – У нас в порту прошли значительные сокращения, и мы ставим для себя задачу помогать членам нашего профсоюза во всем, чем можно. Например, мы даже помогаем детям членов профсоюза устраиваться на работу.

Но при этом сила и влияние первички и всего профсоюза в целом зависят от активного и осознанного участия в жизни профсоюза самих членов профсоюза. И тут важно понимать: чем выше численность, тем проще решать многие проблемы, тем сильнее профсоюз может влиять на решение социально-трудовых проблем работников.

– Поэтому сегодня мы делаем ставку на увеличение численности членов профсоюза, чтобы она была больше 50 процентов от всех работников, тогда мы получаем право инициировать коллективные переговоры, – поясняет Ю. Маслов.

– Сокращение численности членов профсоюза ударило по среднему звену – баскомфлотам, – рассказывает В. М. Сиротюк. – Именно на них мы делали ставку в обеспечении координации первичек, участии в представительстве и защите трудовых интересов наших членов через законодательскую деятельность, заключении трехстороннего соглашения. Сегодня пришло время оптимизировать профсоюзную структуру.

При этом повышение численности на фоне давления работодателей на работников, являющихся членами профсоюза, высокого уровня безработицы – задача хоть и сложная, но решаемая.

– Работодатель плохо представляет, что такое профсоюз в современном мире. Профсоюз – не враг работодателя. Профсоюз – это, прежде всего, социальный партнер, – говорит Сергей Гуляев, председатель Санкт-Петербургской первичной профсоюзной организации моряков РПРМТ. – И когда мы добьемся этого понимания, решать многие вопросы станет проще, а некоторые отпадут сами. 

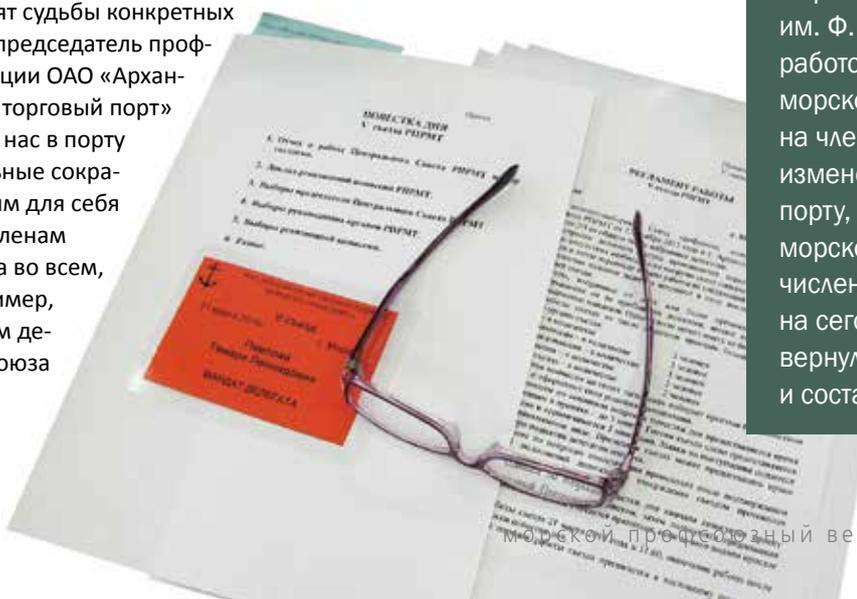
СПРАВКА:

В октябре 1994 года Северо-Каспийский и Тиксинский баскомфлоты, а также две первичные организации Махачкалинского и Ванинского морских торговых портов учредили Российский профсоюз работников морского транспорта (РПРМТ). Численность членов профсоюза составила 6000 человек.

К 2005 году профсоюз окреп, численность членов профсоюза выросла до 11 000 человек.

Созданы новые организации: Территориальная профсоюзная организация работников Московских организаций морского транспорта, первичная профсоюзная организация моряков в Санкт-Петербурге и профсоюзная организация работников ОАО «Мурманское морское пароходство».

Вследствие массовой реорганизации предприятий морского транспорта – Арктического и Мурманского морских пароходств, ликвидации Каспийского филиала Государственного морского университета им. Ф. Ф. Ушакова, давления работодателя – Администрации морского порта Архангельск – на членов профсоюза, изменений в Махачкалинском порту, банкротства Мезенского морского торгового порта численность РПРМТ на сегодняшний день вернулась к исходной точке и составляет 6034 человека.



В АРКТИКЕ БОЛЕТЬ НЕЛЬЗЯ

Работа моряка – нелегкий труд, сопряженный со многими рисками не только во время штормов или отказа двигателей, но и в штатных ситуациях. Вероятность получения травмы на борту судна значительно выше, чем в береговых условиях, и очень часто травмированному или внезапно заболевшему моряку требуется срочная медицинская помощь. В современных экипажах морских судов, как известно, отсутствует должность судового врача, и, как правило, морякам, которым нужна серьезная медицинская помощь, невозможная в условиях судового госпиталя, таковая оказывается в ближайшем порту, куда пострадавший доставляется либо самим судном, либо с привлечением спасательной авиации. А как быть, если судно следует трассой Северного морского пути? Какой порт в этом случае можно считать ближайшим, учитывая, что в нем должна быть полноценная больница, а в больнице – необходимые специалисты?



Вопросы обеспечения экстренной медицинской помощи для моряков в условиях Арктики далеко не риторические. Например, по официальной информации, предоставленной Администрацией Северного морского пути, за период с 22.04.2013 г. по 27.12.2013 г. Администрацией было выдано 635 разрешений на плавание судов по акватории СМП, и ожидается, что в 2014 году их количество увеличится. Таким образом, и количество моряков, работающих в Арктике, будет неуклонно расти. Так кто же возьмет на себя ответственность за их здоровье?

КТО ПОМОЖЕТ МОРЯКУ В АРКТИКЕ

Например, государственная программа «Развитие транспортной системы на период до 2020 года» одним из приоритетов государственной транспортной и энергетической политики России называет «интенсивную эксплуатацию трасс Северного морского пути для реализации транзитного потенциала Российской Федерации, вывоза энергоресурсов с шельфа Северного Ледовитого океана и устойчивое снабжение населения арктических территорий России». Здесь Северный морской путь рассматривается как «комплексный инфраструктурный объект, управляемый государством, где перевозчикам оказываются государственные услуги по обеспечению безопасных условий плавания». Программой четко расписаны роли служб и ведомств, призванных эти условия обеспечить. Например, государственные задачи по оказанию помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, а также по предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций и по выполнению международных обязательств России, выполняются Росморречфлотом и ФБУ «Служба морской безопасности». Навигационно-гидрографическое обеспечение, что, безусловно, является составной частью системы безопасности судоходства, осуществляется ФГУП «Гидрографическое предприятие». Защиту объектов морского транспорта от незаконных актов, направленных против безопасности судоходства, обеспечивает ФБУ «Служба морской без-

опасности». Однако не совсем ясно, как (и кем) должно осуществляться оказание необходимой медицинской помощи членам экипажей судов, работающих в российской арктической зоне, если таковую невозможно оказать непосредственно на борту судна. Об этом в государственной программе ничего не говорится.

СИТУАЦИЯ НА МЕСТАХ

Между тем доклад, опубликованный в «Вестнике Северного (Арктического) Федерального Университета им. М. В. Ломоносова» (авторы – к.м.н., врач Архангельской гидрографической базы филиала «Гидрографическое предприятие» А. Ю. Будиев, д.м.н., профессор кафедры мобилизационной подготовки здравоохранения и медицины катастроф Северного государственного медицинского университета В. В. Лупачев и д.м.н., профессор, заведующий кафедрой морской и подводной медицины медико-биологического факультета Северо-Западного государственного медицинского университета имени И. И. Мечникова К. В. Логунов), отражает проблему ограниченных возможностей береговых учреждений здравоохранения в арктической зоне в плане предоставления медицинской помощи морякам, а в некоторых случаях – полное их отсутствие.

Говоря о проблеме, авторы доклада основываются на том, что видели своими глазами. В 2011 и 2012 годах они совершили две рабочие командировки на гидрографических судах по всей

трассе Северного морского пути, и полученные ими наблюдения «ситуации на местах» просто обязаны послужить толчком к дальнейшей работе на государственном уровне по восстановлению, а то и созданию заново необходимой инфраструктуры экстренной морской медицины.

Отмечая довольно хорошо налаженную систему оказания медицинской помощи морякам в Западном секторе СМП, медики в своей публикации указывают на практически полное ее отсутствие в Восточном. На побережье от Мурманска до Карских ворот есть крупные многопрофильные больницы, оказывающие в полном объеме квалифицированную медицинскую помощь, а в портах Мурманск, Архангельск и Нарьян-Мар имеется штатная санитарная авиация, включая санитарные самолеты и вертолеты, которые способны доставить врача или эвакуировать заболевшего. Также в Западном секторе налажена связь «судно-берег-судно», получившая свое распространение еще в советские времена.

ЭВАКУИРОВАТЬ МОРЯКА НА БЕРЕГ – БОЛЬШОЙ ВОПРОС

Однако в Восточном секторе – от Дудинки до Providения – ситуация коренным образом отличается. Диксон, Хатанга, Тикси, Певек – порты, где теоретически моряку можно получить медицинскую помощь, но практически рассчитывать на нее не приходится. В Дудинке – порту,



<http://uritsk.livejournal.com>

Это все, что осталось от былого величия



<http://uritsk.livejournal.com>

Так встречают моряков арктические порты

расположенном на Енисее в сутках хода от моря, есть центральная районная больница, оснащенная современной медицинской техникой и способная оказать все необходимые специализированные медицинские услуги, но дальше «цивилизация» заканчивается.

В Диксоне, например, который находится в 680 км к северу от Дудинки, то есть, еще «ближе к морю», остался даже аэродром, но в местной больнице, рассчитанной на 12 коек, нет врачей-специалистов. Через сотни километров на восток – относительно крупная больница в Хатанге, но особенностью этого порта является малая доступность с моря: возможны заходы только мелкосидящих судов, ледоколу туда не зайти, а значит, порт доступен только летом. Еще через сотни миль к востоку – Тикси, где дела обстоят немногим лучше, там еще осталась санитарная

авиация, но ее работа ограничивается береговой линией, и как эвакуировать моряка на берег – большой вопрос.

В Певеке, до которого еще сотни миль, больница небольшая, но в этот порт хотя бы могут заходить суда всех типов без ограничений осадки и любые ледоколы. Конечный пункт Северного морского пути – порт Провидение. Там есть не только районная больница, но и связь с Большой землей: при необходимости больной может быть доставлен самолетом в Анадырь.

Авторы доклада с сожалением отмечают, что все упомянутые больницы были построены в 60-х годах прошлого века и сейчас требуют ремонта, оснащения современным оборудованием, а главное – укомплектования штатами специалистов. Но даже если будут устранены все эти недостатки, и больницы будут отремонтированы и снабжены супероборудованием и врачами,

острейшим вопросом остается эвакуация с борта судна нуждающихся в экстренной медицинской помощи моряков. Сейчас эвакуировать заболевшего или травмированного моряка с судна в условиях высоких широт возможно только через ледокол, что занимает по времени пять-шесть суток. Больные и травмированные поступают в береговые больницы зачастую уже в тяжелом состоянии, и оказываемая медицинская помощь становится малоэффективной. Да и дальнейшая транспортировка в специализированные больницы вглубь материка возможна только воздушным транспортом, а с ним сегодня на севере очень проблематично.

Таким образом, говоря о развитии Северного морского пути и о безопасности мореплавания, нужно говорить, прежде всего, и о способности государства создать в этом регионе безопасные условия для моряков, такие, при которых квалифицированная и своевременная медицинская помощь была бы не просто возможна, но гарантирована. А с этим пока ясности нет, что не может не беспокоить Российский профсоюз моряков.

ПОСТАНОВЛЕНИЯ, ПРИКАЗЫ

Постановлением Правительства РФ от 6 ноября 2013 г. № 996 в целях выполнения обязательств России, вытекающих из Положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, обеспечение соблюдения требований Конвенции, предусмотренных правилом 4.1 «Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу», возложено на Министерство здравоохранения.





<http://morehod.ru>

Возможно, с приходом военных береговая инфраструктура российской Арктики возродится.

Разработкой нормативно-правовых актов по медико-санитарному обеспечению на морских судах, отвечающих конвенционным требованиям, занимается ФГУП НИИ промышленной и морской медицины по заказу Федерального медико-биологического агентства Минздрава России, в ведении которого находятся окружные медицинские центры, осуществляющие медицинское обслуживание моряков. Принятие первых трех проектов нормативно-правовых актов, касающихся вопросов проведения освидетельствования моряков и оказания медицинской помощи на судах, а главное – их выполнение могло бы решить медицинские проблемы моряков если не полностью, то хотя бы в основной степени.

Проект одного из приказов – «Об утверждении нормативных правовых актов, регулирующих вопросы оказания медицинской помощи на судах», как раз предусматривает наличие судовых врачей, во-первых, на транспортных судах, осуществляющих переход по Се-

верному морскому пути, независимо от перевозимого груза и числа членов экипажа. Во-вторых, на любых атомных ледоколах и линейных ледоколах, осуществляющих проводку судов по Северному морскому пути. Кроме того, этот документ предусматривает создание отделений судовой медицины в медицинских организациях, осуществляющих обслуживание организаций-судовладельцев. Именно на них возлагаются такие функции, как организация оказания первичной медико-санитарной помощи людям, находящимся на морских судах, оказание методической помощи при оказании первой медицинской помощи на судах, на которых не предусмотрен медицинский работник, а главное – круглосуточное проведение медицинских консультаций по радиои или спутниковой связи при неотложных состояниях в случае болезни моряков в период нахождения в море.

При этом компетентный орган (в нашем случае – Минздрав) должен обеспечить создание такой системы, чтобы медицинские консультации предоставлялись бесплатно всем судам в море круглосуточно и независимо от флага.

В РПСМ уверены, что государством должен быть официально назначен Морской медицинский консультационный центр, который бы оказывал такую помощь и имел прямую связь с одним или более Спасательно-координационными центрами, поскольку медицинская помощь на море является составной частью операций поиска и спасания.

Благодаря тесному сотрудничеству РПСМ с ФМБА, ФГУП НИИ промышленной и морской медицины, профсоюз неоднократно принимал участие в работе совещаний, проводимых ФМБА с приглашением представителей окружных медицинских центров ФМБА России, судоходных и круинговых компаний, на которых обсуждались существующие проблемы медико-санитарного обеспечения моряков, а также предварительно рассматривались подготовленные проекты нормативно-правовых актов в сфере регулирования деятельности по организации медицинского обслуживания моряков. Такие совещания проводились в Архангельске, Мурманске, Ростове на Дону.

Несмотря на то, что первые проекты нормативных актов были озвучены еще на совещании в Мурманске, состоявшемся 6-7 июля 2013 года, они до сих пор проходят согласование в Минздраве России.

Учитывая, что подобные вопросы должны решаться посредством проведения консультаций с представителями судовладельцев и моряков, РПСМ настаивает на проведении встречи под эгидой Минздрава России, на которой все заинтересованные стороны обсудили бы подготовленные нормативы с учетом имеющихся у них замечаний и предложений. Но пока встреча так и не назначена, а проект приказа остается проектом. Так что морякам в Арктике болеть нельзя. 





ЕСТЬ МОТИВАЦИЯ, ЧТОБЫ РАБОТАТЬ ДАЛЬШЕ

19 марта 2014 года в Санкт-Петербурге состоялся IV съезд Межрегионального профсоюза лоцманов (МПСЛ). Представители профсоюзных организаций из Мурманска, Санкт-Петербурга, Выборга, Усть-Луги, Калининграда и Архангельска обсудили самые болезненные вопросы: необходимость внесения изменений в «Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы», сотрудничество с работодателями в рамках социального партнерства и нарушение трудового законодательства по отношению к специалистам по лоцманской проводке судов.

В первую очередь это касается лоцманов из Архангельска, чей режим рабочего времени существенно нарушается. Их привлекают к работе в порту Сабетта, который находится на расстоянии больше 1 500 км от города.

Арктический порт Сабетта строится на западном берегу Обской губы (Карское море) в Ямало-Ненецком автономном округе. Это новое про-

странство для стоянки судов обеспечит навигацию газовозов и их проход по Северному морскому пути в течение всего года. Строительство порта должно быть окончено в 2017 году, но первые грузовые суда зашли в порт уже в конце прошлого года.

В связи с тем, что частично порт уже начал функционировать, потребовались специалисты по лоцманской проводке судов, которых в регионе нет. Поэтому

в Сабетту вахтовым методом отправляют работать архангельских лоцманов.

Напомним, работа вахтовым методом – это привлечение сотрудника к работе вне места проживания. В случае невозможности обеспечить ежедневное возвращение домой, работника отправляют трудиться по графику «15 через 15». То есть 15 дней работы, а затем 15 – выходные. Иногда график бывает несимметричным: когда работа

длится 2 месяца, потом – месяц отдыха. Но продолжительность работы на вахте не должна превышать 3 месяца. Кроме того, переработки свыше 12 часов при работе вахтовым методом суммируются и должны быть предоставлены в виде дополнительных дней отдыха.

Руководство Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» отправляет сотрудников лоцманской службы работать в Сабетту, «забывая», что «Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы», которое утверждено приказом № 61 от 14 марта 2012 г. Министерством транспорта Российской Федерации, не предусмотрена работа таким образом.

Для защиты своих прав специалисты из Архангельска в конце 2013 года объединились в первичную профсоюзную организацию МПСЛ.

«В первую очередь необходимо добиться проведения коллективных переговоров с администрацией ФГУП «Росморпорт», в состав которого входит наша организация. Работа вахтовым методом для лоцманов не предусмотрена. Конечно, работодатель оплачивает нам дорогу и обеспечивает место проживания, но при этом нарушается режим рабочего времени и времени отдыха. За переработки нам предоставляют выходные, но их можно отгулять только сразу, вернувшись в Архангельск, хотя законодательство не запрещает брать «отгулы» через некоторое время.



Председатель профсоюза лоцманов Владимир Кабанов: «Сегодня лоцман может привлекаться к работе в течение 24 часов практически без отдыха, несмотря на то, что накапливающаяся хроническая усталость может негативно сказаться на безопасности экипажа и судна, лоцманскую проводку которого осуществляет не отдохнувший человек».



Мы хотим, чтобы наши права соблюдались, и законными методами будем этого добиваться», – рассказал председатель ППО г. Архангельска МПСЛ Виктор Драчев.

МПСЛ совместно с Конфедерацией труда России (КТР) готовят обращение в Министерство транспорта России с предложением внести поправки в «Положение»: если Минтранс считает допустимым работу лоцманов вахтовым методом, необходимо урегулировать условия такой работы законодательно.

В официальном письме, которое подготовил председатель профсоюза лоцманов В. А. Кабанов, сказано: «МПСЛ обращает ваше внимание на то, что в приказе министра транспорта № 61 от 14 марта 2012 года «Положени-

ем об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха морских лоцманов и кандидатов в морские лоцманы» работа морских лоцманов вахтовым методом не предусмотрена. Следовательно, режим рабочего времени и времени отдыха при организации работы лоцманов Архангельского филиала вахтовым методом не соответствует нормам приказа № 61 Минтранса».

Кроме того, МПСЛ считает, что «Положение» о работе лоцманов нуждается и в других дополнениях. «Необходимо установить максимальную продолжительность времени работы и минимальную продолжительность времени отдыха лоцманов в течение суточной смены. Поскольку этот документ не устанавливает соответствующих ограничений, то сегодня лоцман может привлекаться к работе в течение 24 часов практически без отдыха, несмотря на то, что накапливающаяся хроническая усталость может негативно сказаться на безопасности экипажа и судна, лоцманскую проводку которого осуществляет не отдохнувший человек. Но это – уже следующий этап нашей работы», – комментирует Владимир Кабанов, вновь избранный председателем МПСЛ.

Подводя итоги съезда, он призвал коллег не пасовать перед трудностями: «Не всегда просто найти взаимопонимание с работодателями и не всегда легко отстаивать свои инициативы. Но постепенно профсоюз лоцманов растет, укрепляется, и эффективность его работы повышается. 📍»

Председатель ППО МПСЛ Виктор Драчев:

«Работодатель оплачивает нам дорогу и обеспечивает место проживания, но при этом нарушается режим рабочего времени и времени отдыха. За переработки нам предоставляют выходные, но их можно отгулять только сразу, вернувшись в Архангельск, хотя законодательство не запрещает брать отгулы через некоторое время».

ИСТРЕБОВАТЬ ИЗ БЮДЖЕТА

В Российский профсоюз моряков (РПСМ) обратился моряк, работающий в одной из крупнейших в России судоходных компаний, с вопросом об отчислениях в Пенсионный фонд Российской Федерации (ПФ РФ). По его словам, судовладелец уже два года не производил отчисления в ПФР.

– Я три года работаю в крупной и известной российской судоходной компании на судне под флагом России. Недавно я зашел в районное управление Пенсионного фонда, чтобы узнать о состоянии лицевого счета и произведенных работодателем перечислениях, и неприятно удивился. С января 2012 г. судовладелец не производил абсолютно никаких отчислений в ПФР. Я не думаю, что такой известный судовладелец, имеющий большое количество судов, нарушает законодательство, но факт налицо. Страховые взносы по настоящее время на лицевой счет в ПФР не поступали. Что делать в этом случае?

В проблеме разбирались юристы РПСМ: «Такая ситуация возможна в том случае, если судно, на котором работает моряк, зарегистрировано в Российском международном реестре судов (РМРС). Отношения, связанные с исчислением и уплатой (перечислением) страховых взносов в государственные внебюджетные фонды, регулируются Федеральным законом от 24.07.2009 N 212-ФЗ «О страховых взносах в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования».

В соответствии с данным законом организации, производящие выплаты и иные вознаграждения физическим лицам, признаны плательщиками страховых взносов. Для них также были установлены соответствующие тарифы страховых взносов.

Но в соответствии с Федеральным законом от 07.11.2011 N 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства», страхователи, производящие выплаты и иные вознаграждения членам экипажей судов, зарегистрированных в РМРС, на 15 лет освобождены от уплаты страховых взносов в ПФР, ФСС РФ и ФФОМС. С 01.01.2012 г. по 31.12.2027 г. для плательщиков страховых взносов установлен тариф 0%.

То есть в соответствии с последними изменениями к судовладельцам, производящим выплаты и иные вознаграждения членам экипажей судов, зарегистрированных в РМРС, применяются следующие тарифы страховых взносов:

- в ПФР – 0,0%;
- в Фонд социального страхования РФ – 0,0%;
- в Федеральный фонд обязательного медицинского страхования – 0,0%.

Несмотря на это, в силу установленного порядка, плательщики продолжают нести обязанность по предоставлению в вышеперечисленные фонды расчетов по начисленным и уплачен-

ным страховым взносам. Работодатели должны предоставлять сведения на каждого члена экипажа судна, зарегистрированного в РМРС, о сумме выплат и иных вознаграждений, о начисленных и уплаченных страховых взносах на обязательное пенсионное страхование и страховом стаже застрахованного. Получив данные сведения по начисленным взносам ПФР, должен разнести их на лицевые счета моряков.

В связи с установлением пониженных тарифов страховых взносов отдельным категориям плательщиков соответствующие доходы должны быть компенсированы за счет межбюджетных трансфертов из федерального бюджета в соответствии с п. 6 ст. 58 ФЗ «О страховых взносах в ПФР, ФСС РФ, ФФОМС РФ».

В случае обратившегося моряка страховые взносы на лицевой счет в ПФР не поступали в виду того, что судовладелец не предоставил сведений о заработной плате и взносах, подлежащих уплате. Поэтому федеральным бюджетом не компенсированы соответствующие выплаты.

В подобной ситуации нужно обратиться с официальным заявлением в районное Управление ПФР с просьбой разобраться в ситуации. В обращении нужно пояснить произошедшее и уточнить, что моряк работает на судне, зарегистрированном в РМРС. Моряки – члены РПСМ – могут доверить решение своих проблем профсоюзу, написав заявление. [↗](#)

ПАМЯТКА МОРЯКУ,

работающему на судах
под российским флагом



Среди моряков бытует мнение, что лучше работать на судах под иностранным флагом, так как там выше зарплата и лучше условия труда. Так и было какое-то время назад, однако все меняется, и сегодня мы встречаем все больше судовладельцев, оперирующих судами под российским флагом, условия работы у которых вполне конкурентоспособны. Есть даже определенные преимущества в виде постоянной занятости (бессрочного трудового договора) и обязательных отчислений судовладельца в Пенсионный фонд Российской Федерации и другие подобные фонды.

Если раньше суда под российским флагом были в составе флота в основном крупных компаний, образовавшихся на месте бывших еще советских пароходств, с которыми у РПСМ традиционно существовало социальное партнерство в виде коллективных договоров, то сегодня все больше небольших компаний используют российский триколор. Подталкивают их к этому налоговые льготы, которые предоставляются владельцам судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (РМРС).

Еще одним фактором, оказывающим серьезное влияние на условия труда моряков, является вступившая в силу 20 августа 2013 года Конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС). Конвенция предусматривает не только качественно новый подход к контролю условий работы моряков государствами, но и предоставляет морякам новые возможности защитить свои права. Обо всех несоответствиях условий труда требованиям КТМС и трудового законодательства моряк имеет право сообщить капитану судна, компании-судовладельцу, инспекторам портового контроля, а также может обратиться в профсоюз и Государственную инспекцию труда.

С учетом вышесказанного цель Памятки – дать морякам информацию, как можно и нужно защищать свои права на судне под российским флагом.

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ, УХОДЯ В РЕЙС НА СУДНЕ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ

Что же нужно сделать чтобы не попасть впросак при трудоустройстве на российское судно?

РЕПУТАЦИЯ – вот что в первую очередь нужно выяснить моряку о компании, в которой он собирается работать. Понятие это состоит из многих составляющих, но основное – это честность по отношению к своим морякам. Если известны случаи невыплаты заработной платы, оставления моряков без репатриации, некачественное питание на судне и тому подобные проблемы, – с такой компаний лучше дела не иметь. Для выяснения репутации компании можно воспользоваться морскими форумами, посмотреть новости на сайте www.sur.ru и, конечно же, зайти в любую организацию РПСМ, где вас смогут проконсультировать.



Даже убедившись в добросовестности компании-судовладельца, знайте, что при оформлении на работу с вами должны заключить трудовой договор в письменной форме. Один экземпляр трудового договора должен храниться у вас, второй – у работодателя. Если судно, на которое вы нанимаетесь, ходит в заграничное плавание, трудовой договор обязательно должен быть переведен на английский язык.

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О РАБОТОДАТЕЛЕ

Для членов экипажей морских судов работодателем является судовладелец – российское юридическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на другом законном основании, как указано в законе. Помните, **ДЛЯ ЭКИПАЖА НА СУДНЕ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ИНОСТРАННОГО РАБОТОДАТЕЛЯ**. Если вам предлагают заключить трудовой договор с иностранным партнером судовладельца, на такое судно лучше не ходить и обратиться в профсоюз. Поэтому в трудовом договоре должны содержаться исчерпывающие сведения о вашем работодателе.

СВЕДЕНИЯ О РАБОТОДАТЕЛЕ ДОЛЖНЫ СОДЕРЖАТЬ:

- ✓ полное наименование, включая организационно-правовую форму (ООО, АО, ОАО и т.п.);
- ✓ место нахождения, почтовый и юридический адрес организации;
- ✓ идентификационный номер налогоплательщика (ИНН);
- ✓ сведения о представителе работодателя, подписавшего с вами трудовой договор в качестве директора (генерального/исполнительного, другого уполномоченного лица): фамилия, имя, отчество и основание, в силу которого он наделен полномочиями подписывать трудовой договор: Устав, Положение, Доверенность и т. п.

Подписывая договор, убедитесь, что вас нанимает та компания, с которой вы ведете переговоры. Иначе в случае конфликта судовладелец может уйти от ответственности.



Сегодня мы встречаем все больше судовладельцев, оперирующих судами под российским флагом, условия работы у которых вполне конкурентоспособны.

Если сведения о судовладельце составляют коммерческую тайну, такой договор подписывать не стоит.

НЕ МОГУТ ВЫСТУПАТЬ В КАЧЕСТВЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ:

- ✓ не являющиеся судовладельцами;
- ✓ предоставляющие посреднические услуги по трудоустройству моряков (круинги).

ПЛАТА ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО

Международное законодательство запрещает брать деньги за трудоустройство (предоставление рабочего места). Однако закон допускает, что моряк может нести расходы за получение медицинского свидетельства, удостоверения личности моряка и иных аналогичных документов.

НАПРАВЛЕНИЕ НА СУДНО И РЕПАТРИАЦИЯ

Репатриация всегда происходит за счет судовладельца. По закону моряк не несет никаких затрат по прибытию

на судно или возвращению домой, за исключением тех случаев, когда член экипажа хочет покинуть судно по личным обстоятельствам.

Работодатель имеет право удерживать полностью или частично расходы по репатриации, только если причины, вызвавшие репатриацию моряка, возникли по его вине при исполнении им трудовых обязанностей.

ЛИЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

В РЕЙСЕ У МОРЯКА
ПРИ СЕБЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ
СЛЕДУЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ:

- ✓ паспорт; или
- ✓ паспорт (заграничный в заграничии) и удостоверение личности моряка (УЛМ);
- ✓ документ, подтверждающий профессиональную квалификацию (диплом или сертификат);
- ✓ медицинское свидетельство;
- ✓ оригинал трудового договора с приложением Процедур рассмотрения жалоб на борту судна.

ЧТО ОБЯЗАТЕЛЬНО ДЛЯ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА

Моряку стоит внимательно изучить условия трудового договора, прежде чем его подписать. Это поможет избежать недопонимания с работодателем в дальнейшем.

В договоре обязательно должны быть указаны место работы, трудовая функция, дата начала работы, срок действия договора, условия, определяющие характер работы, условия оплаты труда, условия об обязательном социальном страховании, гарантии и компенсации, режим рабочего времени и времени отдыха, условия и порядок репатриации.

В качестве приложения к трудовому договору моряку должен быть предоставлен экземпляр Процедур рассмотрения жалоб на борту судна.

СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА

С членами экипажей морских судов трудовые договоры заключаются, как правило, на неопределенный срок, это установлено Трудовым кодексом Российской Федерации (ТК РФ). Обязательным условием такого договора явля-

ется дата начала работы: число, месяц и год, с которого моряк обязан приступить к выполнению обязанностей.

Однако в случае, если трудовые отношения из-за характера предстоящей работы или условий ее выполнения не могут быть установлены на неопределенный срок, ТК РФ допускает заключение срочного трудового договора с указанием причин, послуживших основанием для заключения такого договора. В таком договоре обязательно должен быть указан конкретный срок действия – точная дата начала и окончания выполнения работ. Если трудовой договор заключается на один рейс, то в договоре должен быть указан порт назначения и время, необходимое для организации репатриации моряка в связи с окончанием договора.

Также есть особенности заключения трудовых договоров на судах, зарегистрированных в Российском международном реестре судов. Закон предоставляет возможность заключать срочный трудовой договор по соглашению сторон, т. е. только с согласия моряка.

Помните, работодатель не имеет права изменить срок действия трудового договора без вашего согласия в одностороннем порядке.

Проверьте, верно ли указана должность, в которой вы будете работать. От этого зависят трудовые обязанности. Если предстоящая работа по итогам соответствующей специальной оценки условий труда (аттестации рабочих мест) признана опасной или вредной, то в трудовом договоре должны быть указаны компенсации за работу в соответствующих условиях. Для получения положенных льгот запись об этом в договоре имеет принципиальное значение.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВЫПЛАТЫ

Трудовые договоры не всегда содержат конкретные указания на дополнительные выплаты. Например, может быть не указан размер компенсации за досрочное прекращение договора по вине работодателя. Поэтому все дополнительные договоренности с работодателем лучше зафиксировать в письменной форме в приложении к договору.

Также в трудовом договоре не всегда оговорена сумма компенсации за утрату или повреждение имущества в случае гибели судна. Тем не менее законодательство обязывает судовладельца возместить работнику причиненный ущерб.

Не стоит подписывать договор, в котором есть незаполненные графы, и если вам непонятны какие-либо условия, добровольно подписанный трудовой договор будет нелегко оспорить в суде.

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

В трудовом договоре обязательно указывается размер заработной платы, и каким образом она рассчитывается. Убедитесь, что в договоре прописана конкретная сумма должностного оклада (тарифной ставки). Исходя из суммы должностного оклада (тарифной ставки), оплачивается нормальная продолжительность рабочего времени в нормальных условиях.

Надбавки и поощрительные выплаты могут быть указаны в самом трудовом договоре, либо в договоре

За работу в особых условиях дополнительные выплаты устанавливаются в обязательном порядке.

может быть указана отсылка к соответствующему нормативному акту или коллективному договору, где предусмотрены основания и условия выплаты надбавок. В последнем случае моряка должны ознакомить с содержанием этих нормативных актов под роспись.

За работу в особых условиях дополнительные выплаты устанавливаются в обязательном порядке. К особым относятся вредные условия труда, а также работа в местности с особым климатом: это работа в районах Крайнего Севера и в некоторых других регионах.

Обязательно устанавливаются дополнительные выплаты за работу в условиях, отклоняющихся от нормальных: за совмещение должностей, за выполнение работ недостающего по штату члена экипажа, за работу в ночное время, за выполнение сверхурочных работ, аварийных и авралных, за работу в выходные и праздничные дни. Компания может предусмотреть и другие условия, отклоняющиеся от нормы. Эти условия должны быть прописаны в локальных трудовых актах или в коллективном договоре.

В трудовом договоре также должны быть оговорены условия выполнения и оплаты дополнительных работ, не входящих в круг прямых должностных обязанностей моряка (погрузо-разгрузочные работы, зачистка и мойка трюмов и танков, крепление и раскрепление грузов и др.).

Во всех случаях размеры доплат, которые оговорены в вашем трудовом договоре, не могут быть ниже установленных трудовым законодательством и другими нормативными актами трудового права (коллективными договорами и соглашениями, приказами работодателя и т. п.).

Работодатель должен соблюдать принцип равного вознаграждения за равноценный труд. Это значит, что моряки на одном и том же судне должны получать равную оплату за равный труд без дискриминации.



Срок обращения в суд по невыплате заработной платы составляет всего три месяца с того момента, когда моряку стало известно об этом.

ПОРЯДОК ВЫПЛАТ

Зарплата должна выплачиваться не реже, чем каждые полмесяца в день, установленный правилами внутреннего трудового распорядка организации, коллективным договором, трудовым договором. Оплата отпуска, которая должна быть предусмотрена в договоре, производится не позднее, чем за три дня до его начала.

При выплате заработной платы работодатель обязан в письменной форме извещать вас о ее составных

частях, размерах и основаниях произведенных удержаний, а также об общей денежной сумме, подлежащей выплате.

Удержания из заработной платы могут производиться только в случаях, прямо предусмотренных трудовым законодательством.

При прекращении трудового договора выплата всех сумм, причитающихся от работодателя, производится в день увольнения.



По заявлению моряка вся заработная плата или часть ее может перечисляться членам семьи или иным доверенным лицам.

Если выплата зарплаты задерживается больше, чем на две недели, моряк может обратиться в суд, в прокуратуру или в Государственную инспекцию труда.

Уголовный кодекс РФ предусматривает уголовную ответственность в случае полной невыплаты заработной платы более двух месяцев или частичной невыплаты (менее половины суммы) заработной платы более трех месяцев.

При нарушении установленных сроков выплат, причитающихся работнику, работодатель обязан выплатить их с уплатой процентов (денежной компенсации).

Если зарплату задерживают на срок более полутора месяцев, необходимо срочно обратиться за помощью в вышестоящие организации или в профсоюз: чем больше срок давности с момента невыплаты, тем сложнее будет помочь.

Например, СРОК ОБРАЩЕНИЯ В СУД ПО НЕВЫПЛАТЕ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ СОСТАВЛЯЕТ ВСЕГО ТРИ МЕСЯЦА С ТОГО МОМЕНТА, КОГДА МОРЯКУ СТАЛО ИЗВЕСТНО ОБ ЭТОМ.

РЕЖИМ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА

Нормальная продолжительность рабочего времени составляет 8 часов ежедневно с понедельника по пятницу, то есть 40 часов в неделю. Продолжительность рабочего времени в течение семи дней не должна превышать 72 часа или минимальная продолжительность отдыха не должна быть меньше 77 часов в течение последовательных семи дней.

На судах может быть установлен график вахт продолжительностью более 8, но не свыше 12 часов в сутки. Это максимальная допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа, включая время несения вахты, выполнение наряду со своими обязанностями авральных и сверхурочных работ, работы за недостающего по штату работника, а также работы, не входящие в круг прямых должностных обязанностей.

продолжительность
рабочего времени
в течение семи дней

**72
ЧАСА**

120 
календарных дней
между двумя
периодами отдыха

Максимальная продолжительность работы членов экипажа на судах между двумя периодами отдыха на берегу (нахождение в отпуске, использование суммированных дней отдыха) не должна превышать 120 календарных дней. В случаях затруднения со сменой членов экипажа судна в иностранных или российских арктических портах, задержки судна в рейсе, отсутствия транспортной доступности, она может быть увеличена до 150 календарных дней.

Моряк имеет право на ежегодный основной оплачиваемый отпуск, продолжительность которого должна быть не менее 30 календарных дней, из расчета 2,5 календарных дня за каждый месяц работы, а также дополнительные оплачиваемые отпуска, предоставляемые в порядке, установленном действующим законодательством РФ или коллективным договором.



ПАМЯТКА МОРЯКУ

ежегодного дополнительного отпуска для работников с ненормированным рабочим днем, конкретные условия оплаты за сверхурочную работу, а также условия оплаты труда за работу в выходные и нерабочие праздничные дни, размеры повышения оплаты за работу в ночное время и т. д.

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Прибыв на борт судна, перед началом судовых работ и несением вахтенной службы, необходимо получить инструктаж по охране труда у руководителя службы, то есть у старшего помощника капитана, старшего механика или офицера по охране труда. Нужно ознакомиться с конструктивными особенностями судна, районом плавания, родом перевозимого груза (его опасные производственные факторы), получить средства индивидуальной защиты, спецодежду и спецобувь. Прохождение инструктажа по охране труда фиксируется подписью моряка и лицом комсостава, производившим инструктаж, в журнале инструктажа или чеклисте.

Важно с самого начала пребывания на судне четко соблюдать требования инструкции по охране труда, разработанные судовладельцем для рядовых членов экипажа.

В трудовом договоре также должны быть оговорены условия выполнения и оплаты дополнительных работ, не входящих в круг прямых должностных обязанностей моряка.

В случае, если ежегодный отпуск предоставлен моряку не в том месте, в которое он должен быть репатрирован, работодатель (судовладелец) должен оплатить расходы по проезду к месту репатриации. Время, затраченное на такой проезд, не должно уменьшать продолжительность ежегодного отпуска.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

Устраиваясь работать, уточните, есть ли на судне коллективный договор. Именно в коллективном договоре детализируются многие условия труда. К таким вопросам относятся: определение продолжительности и размера оплаты





Важно с самого начала пребывания на судне четко соблюдать требования инструкции по охране труда, разработанные судовладельцем для рядовых членов экипажа.

Моряк обязан ознакомиться со своим расписанием по судовым тревогам и знать: где хранятся его личные спасательные средства, в какой шлюпке он должен покинуть судно, пути экстренной эвакуации из каюты, со своего рабочего места. Также стоит уточнить фамилию, имя и номер телефона назначенного лица компании по «Международному кодексу по управлению безопасностью» (МКУБ).

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ТРАВМЫ

Если моряк получил производственную травму, нужно сообщить непосредственному начальнику. В срок, установленный законом РФ, – не более трех суток, травма подлежит расследованию судовой комиссией под руководством капитана. Травмированный или его доверенное лицо имеет право принять участие в работе комиссии. По результатам расследования моряку на руки выдается один экземпляр акта формы «Н1».

Травмированный на производстве моряк должен знать, что по бессрочному трудовому договору ему полагается пособие по временной нетрудоспособности на протяжении всего периода болезни и до восстановления трудоспособности, или установления инвалидности. По срочному договору пособие выплачивается в течение 75 дней.

Размер пособия по временной нетрудоспособности рассчитывается из средней заработной платы в зависимости стажа работы: до 5 лет – 60% среднего заработка, свыше 5 до 8 лет – 80%, свыше 8 лет – 100%. Также Фонд социального страхования (ФСС) обязан оплачивать расходы по лечению.

Если на судне моряком получена тяжелая травма, и его госпитализировали в зарубежном порту, то при выписке из медицинского учреждения для репатриации необходимо получить документы – эпикриз, рентгеновские снимки, результаты анализов и т. п. Вернувшись к месту жительства, моряк продолжает курс лечения, получив больничный лист и известив судовладельца.

После того, как курс лечения будет пройден, необходимо все документы предоставить в компанию работодателя.

Уважаемые моряки, РПСМ с благодарностью примет ваши замечания и предложения по уточнению содержания Памятки. Пишите нам на адрес: union@sur.ru





«Новый год 2007, костюм деда Мороза сделан из робы, а борода сплетена из остатков швартова. Веселье лилось, а в 24:00 был салют. Встречали у берегов Аргентины. Судно «Саре Валдер».



«Аденский пролив, на мушке».



«Первый опыт прохода Панамского канала. Паровоз 121-й».

ИГОРЬ ДЕШЕВЕНКО,
2-й помощник
капитана, «Columbia
Shipmanagement». Закончил
НГМА (Новороссийская
Государственная Морская
Академия им. Ф. Ф. Ушакова.)



«Рыбалка удалась! Русским морякам одинаково легко дается работа и отдых, можем палубу закатать. Можем макрель голыми руками ловить. 200 миль от берегов Нигерии».

ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ.

ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ.

ЧТО НАДО ЗНАТЬ О КРУИНГЕ

В середине марта 2014 года в порту г. Баку (Азербайджан) 10 членов экипажа теплохода «Ватан-1» (флаг РФ) оказались на судне без топлива, электроэнергии, продовольствия, с задолженностью по заработной плате за 3 месяца. Представитель судовладельца – компания «ВТС Транс» (г. Астрахань) – предложил морякам покинуть судно за свой счет. Теплоход пребывает в немореходном состоянии, представители портового контроля запретили выводить его за пределы акватории порта. А между тем, по словам одного из членов экипажа, за трудоустройство на «Ватан-1» моряки заплатили круинговой компании «Мистраль Шиппинг» (г. Астрахань) по \$1000 каждый...

ВЗИМАТЬ ДЕНЬГИ ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО НЕЗАКОННО

Следует напомнить, что по закону взимать деньги за трудоустройство запрещено. Устраиваясь на судно, моряк не должен ничего платить. Честные круинговые компании это требование соблюдают. Но находятся и такие, которые не отказываются от легких денег и предлагают различные дополнительные услуги, спектр которых – широк и удивителен. Например, моряку могут предложить доплатить за ... хранение документов в офисе фирмы, за внесение данных в базу.

Трудоустройство через круинговую компанию выглядит следующим образом: моряк узнает о соответствующих его должности открытых вакансиях и связывается с офисом, где соискателю предлагают заполнить анкету и смотрят наличие необходимых документов. После этого

компания проверяет квалификацию предполагаемого сотрудника. Как правило, это тест на английском и собеседование.

Если результаты теста и собеседования устраивают агентство, и фирма заинтересована в специалисте, предлагают работу: рейс на определенный срок. Если моряку предложение подходит, следует медкомиссия и подписание контракта. После чего – аэропорт – самолет – борт судна. При этом добросовестные агентства проинформируют моряка о правах и обязанностях, предоставят достаточное количество времени для ознакомления с документами.

Все это круинговая компания должна делать, не требуя никакой оплаты. Но законом не возбраняется оказание дополнительных услуг, которые могут повлечь за собой расходы. Например, круинг может организовать обучающий тренинг или курсы для своих моряков, может предложить какую-либо информацию за отдельную плату.

Под такие прибавочные бонусы недобросовестные фирмы маскируют поборы, поскольку на сегодняшний день открыто взятки стараются не брать. Однако круинговые агентства, которые дорожат своей репутацией, так не действуют и работают честно.



ПРОВЕРИТЬ НАЛИЧИЕ ЛИЦЕНЗИИ И СЕРТИФИКАТА

Обращаясь в круинг, стоит проверить наличие Лицензии Федеральной миграционной службы (ФМС) и Сертификата соответствия, без которых агентство не может осуществлять свою деятельность. Как правило, оба этих документа находятся в офисе компании в доступном для просмотра месте, и с ними может ознакомиться любой желающий.

Лицензию ФМС на трудоустройство за границей граждан Российской Федерации (РФ) круинг получает дважды на 5 лет, затем – бессрочно. Этот документ подтверждает легальный статус агентства. Сертификат соответствия выдает Автономная некоммерческая организация «Центр координации и сертификации услуг по найму и трудоустройству моряков на суда под иностранным флагом» или Регистр Судоходства. Наличие такого сертификата говорит о том, что фирма имеет возможности для оформления необходимых морякам документов и оказания информационных консультаций.

Кроме того, у круинговой компании должен быть генеральный договор с судовладельцем, где отражен весь предоставляемый моряку социальный пакет. Такой договор должен быть одобрен национальным морским профсоюзом той страны, где приписано судно. Это предусмотрено «Требованиями к услугам по найму и трудоустройству российских моряков на суда под иностранным флагом», которые утверждены Министерством транспорта РФ в 1998 году. Если фирма добропорядочная, то моряку позволят ознакомиться с основными условиями этого договора. Договоры личного найма в таких фирмах соответствуют международным стандартам и национальным требованиям, а копия такого договора выдается моряку на руки.

Сегодня почти все добросовестные круинговые компании имеют свой собственный сайт. И если раньше было не принято размещать список открытых вакансий в интернете, то сейчас ситуация несколько иная.

«Уважающие себя круинги – предельно открыты. Мы размещаем на своих сайтах лицензии и сертификаты, информацию о судоходных компаниях, с которыми сотрудничаем, список открытых вакансий», – рассказывает генеральный директор круинговой компании ООО «ВОЛДИНТЕР» Николай Вовненко.

КУДА ЖАЛОВАТЬСЯ

Контроль за деятельностью круинговых компаний осуществляет ФМС, и именно в эту службу на круинг можно пожаловаться. Однако для этого, скорее всего, не найдется повода.

«Привлечь к ответственности можно за «принимаемые служебным лицом материальные ценности», то есть – за взятку. А все свои услуги агентства оформляют соответствующим образом, всегда в наличие будут необходимые документы. И в случае возникновения претензий окажется, что моряк просто невнимательно ознакомился или неверно понял условия договора», – комментирует юрист БТО РПСМ Дмитрий Иванов.

Круинговая компания – посредник между судоходной компанией и моряками. Круинг отвечает за оформление необходимых документов, и по сути больше никакой ответственности, кроме моральной, перед экипажем не несет. То есть если у моряка возникнут проблемы, например, с выплатой заработной платы или с репатриацией, то решать ему их придется напрямую с судовладельцем, опираясь на трудовой договор.

В России не существует единого государственного реестра круинговых компаний. Найти соответствующие каталоги можно только на профессиональных форумах и сайтах, где никто не ручается за то, что лицензия фирмы – настоящая. Внести в список можно любые данные, где-то за деньги, где-то просто так.

Если же необходимо убедиться в подлинности лицензии, то нужно обратиться либо в ФМС, либо в профсоюз. В любой организации Российского профессионального союза моряков (РПСМ) вас подробно проконсультируют о надежных круингах и о компаниях, активно практикующих мошеннические схемы. Кроме того, информацию о социально-надежных партнерах РПСМ регулярно публикует на своем сайте www.sur.ru. 

БУДИТЬ В КАПИТАНЕ КАПИТАНА

25 февраля 2014 года Дальневосточной Ассоциации морских капитанов (ДВ АМК) исполнилось 25 лет. Эта общественная организация объединяет почти 1 000 профессионалов, простоявших на капитанском мостике не один десяток лет.

Петр Осичанский:

«Почти четверть века назад, формулируя главную задачу ассоциации капитанов, я сказал, перефразируя слова писателя Федора Абрамова: будить в капитане капитана. К сожалению, эта задача до сих пор свою актуальность не потеряла».



Основанная в 1989 году, ДВ АМК уже через год вошла в состав Международной федерации ассоциаций капитанов (IFSMA), которая объединяет профессионалов командного звена для обеспечения международного сотрудничества по широкому спектру вопросов в области мореплавания.

Основная цель Ассоциации – объединение усилий капитанов ради защиты прав и интересов каждого судоводителя. В случае возникновения чрезвычайной ситуации на море за консультацией сюда обращаются члены экипажей, судовладельцы, юристы, журналисты, освещающие морские события, – все, кто нуждается в профессиональном совете. Как помогает ДВ АМК, чем живет и работает, рассказал руководитель ассоциации Петр Иванович Осичанский.

– Петр Иванович, как на практике происходит защита прав и интересов капитанов?

– Каждый раз по-разному. Иногда нас приглашают участвовать в комиссиях по разбору аварий и инцидентов на море. Порой капитаны или судовладельцы просят дать профессиональную оценку событиям, связанным с эксплуатацией, страхованием или ремонтом судна. Но чаще правоохранительные органы поручают нам выполнение судебных технических экспертиз по серьезным авариям на море, приведших, как правило, к гибели людей. За годы существования ДВ АМК нашими капитанами было выполнено 70 навигационных, судоводительских, судебно-технических экспертиз по морским авариям и кораблекрушениям. И если в начале нашего двадцатипятилетнего пути главная задача была защитить капитана от уголовного преследования, уберечь его от скамьи подсудимых, установить причины происшедшего, то теперь на первом месте – установление истинных причин аварии. Даже при наличии вины капитан на скамью подсудимых не попадает. Это важное достижение всех клубов и капитанов бывшего Советского Союза. Именно капитаны способны дать принципиальную профессиональную оценку действиям своих коллег.

Сегодня капитаны, члены экипажей судов трудятся в очень сложных

и разных условиях. С одной стороны, возросла техническая оснащенность флота, с другой – как никогда велики претензии к техническому состоянию офшорного флота. В первом случае требуется очень высокий уровень профессионализма, дисциплинированности, а во втором, кроме этого, требуется сильный характер, чтобы противостоять безграмотным командам судовладельцев. Ведь большинство аварий зарождается на берегу, когда суда неправильно грузят или вообще перегружают, когда экономят на техническом обслуживании, подготовке экипажей, когда вообще не контролируют готовность судна и экипажа к плаванию в штормовых условиях. И здесь далеко не каждый капитан способен занять принципиальную позицию и отказаться, например, выходить в море на технически непригодном судне. Почти четверть века назад, формулируя главную задачу ассоциации капитанов, я сказал, перефразируя слова писателя Федора Абрамова: будить в капитане капитана. К сожалению, эта задача до сих пор свою актуальность не потеряла.

– Вы возглавляете организацию уже 20 лет. Никогда не возникало желание передать управление в другие руки?

– Возникало. Но в то же время есть четкое понимание, что общественная организация во многом держится на авторитете руководителя, на личных связях, а их за время работы появилось немало. Сложившиеся с годами отношения с судовладельцами, органами государственной власти, морскими администрациями не так просто передать в другие руки. Но я ишу и буду искать преемника, как когда-то сделал наш первый президент М. В. Соболевский, убедив меня в том, что я должен взвалить на себя это бремя.

Возглавлять общественную организацию, да еще такую, как капитанская – почетно, но это далеко не легкая ноша. Нет никакого финансирования, а все взносы уходят на текущую работу и на налоги. Долгие годы у нас был ответственный секретарь – капитан А. В. Смольков, работавший просто за смешные деньги. Сейчас он по состоянию здоровья не может выполнять обязанности, а другого такого фаната нужно еще поискать.

Небольшие доходы нам приносят наши независимые экспертизы, кото-



Основная цель Ассоциации – объединение усилий капитанов ради защиты прав и интересов каждого судоводителя.

рые заказывают и крупные судоходные компании, и страховые общества, и следственный отдел на транспорте. Но таких заказов совсем немного, и без спонсорской помощи нам было бы нелегко. Именно благодаря ей у нас есть средства на сохранение морского культурного наследия.

– Расскажите, пожалуйста, о сохранении традиций. Каким образом вам удается реализовывать это направление работы? Известно, что оно одно из приоритетных для ДВ АМК.

– Я не открою секрета, если скажу, что в каждой работе, тем более общественной, должна быть какая-то изюминка, которая привлекает, и увлекает, и делает эту работу интересной. Для этого нужно периодически ставить перед собой, перед организацией новые задачи. Так появилась серия книг «Капитаны», созданием которой ставилась задача сохранить морские традиции, поделиться профессиональным опытом, передать интересные воспоминания бывалых капитанов. С 1998 года издано уже 16 книг, и все они вызвали читательский интерес.

От литературного творчества мы перешли к изобразительному, ведь настоящие капитаны – по сути своей люди талантливые. На Дальнем Востоке России хорошо известны имена капитанов-художников Н. М. Штуккенберга, П. П. Куянцева. Я лично был знаком с Куянцевым, даже работал под его командованием и мне очень хотелось познакомиться с его творчеством как можно больше людей.

Нам удалось собрать коллекцию его картин и организовать несколько выставок, в том числе и за рубежом, а к столетию со дня рождения издать полноцветный альбом с его работами.

Получилось издать и альбом, посвященный жизни Анны Ивановны Щетининой. Это первая в мире женщина-капитан дальнего плавания, удивительная личность.

Сейчас ассоциация капитанов тесно сотрудничает с МГУ им. адмирала Г. И. Невельского. В ближайшем будущем планируем провести совместную с ними конференцию по особенностям плавания в Арктике. Тема эта важная и актуальная, у нас есть хорошие специалисты. Известный ледовый капитан, Герой Социалистического труда В. И. Абоносимов написал две прекрасные книги по искусству плавания во льдах и очерки об известных ледовых капитанах.

Несколько лет мы собирали специальную литературу по мореплаванию. Член президиума ДВ АМК Ю. А. Пудовкин обратился к семьям моряков, уже ушедших из жизни, с просьбой передать такие книги нам, ведь многие издания советских и даже дореволюционных времен уже не переиздаются, но при этом они не утратили своей практической значимости. Сначала мы думали, что таких книг будет немного, но собрали целый шкаф. Сейчас эти редкие издания находятся в библиотеке МГУ им. адм. Г. И. Невельского.

– Этот вуз – одна из лучших кузниц морских кадров. Как складывается сотрудничество Ассоциации с университетом?

– Мы стремимся больше общаться с курсантами, чтобы объяснить, как важно с самого начала развивать в себе качества, необходимые для работы

в море. Нужно показать ребятам, что обучение дает перспективы. Учиться гораздо интереснее, чем сидеть и кое-как сдавать все предметы на тройки и потом идти работать, куда возьмут. Мы объясняем им, что квалифицированный специалист будет востребован, и хорошая подготовка вознаградится уважением и достойной зарплатой. И курсанты прислушиваются к нашим советам.

Пытаемся более творчески подходить к процессу обучения, чтобы приблизить будущих моряков к их профессии. В какой-то степени эту задачу решает и серия книг «Капитаны», которую мы предлагаем курсантам почитать.

Особое внимание мы обратили на слабое знание как уже состоявшимися моряками, так и курсантами Конвенции МОР-2006, вступившей в силу в августе прошлого года. Совершенно очевидно, что судовладельцы не заинтересованы в том, чтобы обучать членов экипажей своих судов этой конвенции, это становится обязанностью профсоюзов и... капитанов. И делать это надо всюду: на курсах повышения, на всевозможных семинарах, организованных профсоюзами. Нужно добиться введения спецкурса в морских учебных заведениях, чтобы курсанты изучали КТМС наравне с тремя другими международными конвенциями: СОЛАС, ПДМНВ, МАРПОЛ. Этой работой в МГУ мы также занимаемся.

Но все же главное, на что мы хотим нацелить будущих капитанов, – это ответственное, скажем, трепетное отношение к вопросам безопасности мореплавания. И для этого все средства хороши.

Совместно со специалистами университета мы провели обучающую игру: воспроизвели судебный процесс по делу о столкновении в 1986 году теплоходов «Адмирала Нахимова» и «Петра Васева». Происходит такая постановка следующим образом: сначала набираются участники, потом между ними распределяются «роли». Кто-то будет адвокатом, кто-то прокурором, кто-то судоводителем и так далее. Всем выдаются вопросы, к которым нужно подготовиться. И только потом происходит «игра». Это открытое занятие, на котором воссоздается процесс: выступают судьи, прокуроры, защитники. И все максимально приближено к реальным



«Адмирал Нахимов» – советский пассажирский пароход. В течение 29 лет совершал круизные рейсы по Крымско-Кавказской линии. 31 августа 1986 года в 23 часа 20 минут потерпел крушение в 15 км от Новороссийска и 4 км от берега. Погибло 423 из 1234 человек.



Петр Осичанский:
«Гибель каждого судна в советские времена была поводом для широкого и детального разговора о причинах катастрофы. Сейчас такого диалога нет и в помине. Анализируя причины тогдашних и нынешних катастроф, приходишь к выводу: ничего не изменилось».

событиям. Хочешь, не хочешь, приходится курсантам изучать весь комплекс проблем, а не только свои вопросы. Когда игра заканчивается, проявляется полная картина произошедших событий. Так участникам и слушателям легче понять, о чем идет речь. Такие семинары дают не просто знания о том, что была некая авария, а помогают понять ее причины. Ведь каждое происшествие на море уникально, и это возможность извлечь какой-то опыт, чтобы избежать ошибок в будущем.

К таким мероприятиям нелегко подготовиться и часто их проводить нельзя, иначе они утратят свою привлекательность. Мы проводим их раз в год, весной. Раньше судьями на таких занятиях были ваш покорный слуга и декан юридического факультета, а сейчас мы планируем все роли распределить между курсантами. Будем только наблюдать.

– **Петр Иванович, вы – председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ. Это помогает в работе в ассоциации?**

– Безусловно, одна работа переплетается с другой, и это очень помогает. Например, какой-нибудь экипаж обращается в профсоюз, капитан может быть против такого обращения, ведь он представитель судовладельца. В этом случае мы начинаем общение, как два капитана. И на этой волне мы быстрее понимаем друг друга. Как представитель судовладельца капитан не всегда может безоглядно поддерживать требования экипажа, главное – чтобы он не мешал. И в качестве руководителя ассоциации капитанов мне легче находить с ним общий язык.

– **Петр Иванович, скажите, есть ли разница между современными капитанами и капитанами, получившими образование еще в Советском Союзе?**

– В советское время все работали в государственных судоходных компаниях, и у всех были одинаковые условия. И программа подготовки была у всех одинаковая. И хотя уровень профессионализма капитанов был разный, но требования к работе были одинаковыми.

А сейчас у компаний стандарты работы отличаются, у крупных фирм – свой регламент и свои возможности этот регламент реализовывать. У небольших компаний такие возможности значительно ниже, и это не способствует росту профессионализма.

– **Пару десятилетий назад шли разговоры о том, что привлекательность капитанской профессии падает. Что можно сказать о престиже капитанской профессии сейчас?**

– Нельзя сказать, что упал престиж именно профессии капитана, скорее нужно говорить о падении престижа морской профессии в целом – ушла романтика. Если раньше стремились в море, чтобы посмотреть мир, испытать себя в трудностях, то сейчас в эту сферу идут в основном для того, чтобы заработать. Я не говорю, что это плохо. Но для нашей профессии этого мало. Когда я пошел учиться в Ленинградское мореходное училище, я курсантскую форму носил с гордостью. И форму моряка торгового флота тоже носил с гордостью. Капитан советского торгового

флота согласно уставу был представителем государства. И это накладывало на него совсем другие задачи и обязанности, другую ответственность.

Сегодня капитан – представитель судовладельца. И если владелец – человек авторитетный, профессионал и руководит достойной компанией, то и представлять его интересы не стыдно. А если компания так себе, если ею руководит человек случайный, если флот у него запущен, а моряки – быдло, то работать в такой компании непристойно. И это, конечно же, не может не сказываться на привлекательности профессии моряка, капитана.

– **Что, на ваш взгляд, необходимо молодым судоводителям, чтобы стать капитаном?**

– Мне кажется, самое главное в профессии моряка – это сильный характер. Если он есть, все остальное приложится. Даже если сначала человек не очень хорошо учился, он потом на практике может наверстать упущенное, если захочет. При наличии сильного характера можно решить любую задачу, которую сам перед собой поставишь.

– **Петр Иванович, вы – автор нескольких книг, посвященных морскому делу – «Требуется личность», «Русские под флагом», «Спасите нас на суше». Сейчас пишете что-нибудь?**

– Заканчиваю работать над новым учебным пособием для курсантов-судоводителей и студентов юридического факультета МГУ им. Невельского. На эту книгу возлагаются большие надежды, пособие – основа для сотрудничества с МГУ. Все дело в том, что меня пригласили читать лекции по морским авариям на юридический факультет МГУ. И хочется достойно, наглядно организовать занятия, так, чтобы они вызвали интерес. В книге будут приведены реальные аварии, а потом – две группы вопросов: судоводителям и юристам. Например, дать правовую оценку действиям капитана, или как можно было поступить в той или иной нештатной ситуации. Планируется, что это пособие будет полезно и курсантам судоводительского факультета.

– **Девиз Ассоциации капитанов – «Единство для безопасности на море». А какой девиз у вас?**

– Под лежачего бича вермут не течет. 

КАСПИЙСКОЕ МОРЕ БЫЛО ЧАСТЬЮ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

К 2018 году Международная морская организация (ИМО) обязала судовладельцев оснастить все морские суда электронно-картографической навигационно-информационной системой (ЭКНИС). Современные судоводители обучаются ей на базе учебно-тренажерных центров, где стоят комплексы реального судового оборудования с действующей коллекцией электронных карт. Удобные в использовании, они облегчают прокладку, постоянно отображают местоположение судна и вообще всячески способствуют безопасности мореплавания. Ими умело пользуется новое поколение моряков. Бумажные аналоги все еще хранятся в качестве резерва, но они постепенно становятся прошлым.

Представление о том, как выглядели самые первые карты, дают полинезийцы. Эти отчаянные смельчаки покорили Тихий океан на допотопных катамаранах. А единственным средством навигации для них были связки из прутиков и раковин, натянутые на пальмовых че-

ренках. Это и были первобытные карты. Масштабность они передать не могли. Но направление течений и ветров все-таки как-то обозначали.

Картография как наука зародилась в античные времена вместе с торговлей. Для того, чтобы купцы хоть как-то могли ориентироваться, нужны были карты. Первые древнегреческие ученые мужи, которые брались за их составление, были специалистами широкого профиля. Они разбирались во всем — от поэзии до философии, но лишь понемногу. Стоит ли удивляться, что их первые карты были чуть лучше полинезийских.

Только с развитием математики и геометрии карты стали более-менее правдоподобными. Одну из них более двух тысяч лет назад создал астроном, математик и отец географии Эратосфен. Она уже давала хотя бы примерное представление о местонахождении и взаимной удаленности портов и стран. Конечно, без «мелких» ошибок там не обошлось: Каспийское море, к примеру, у него было частью Северного Ледовитого океана. И все-таки это был передовой продукт. Он точно предсказал, что Земля имеет форму шара, и учел это при создании карты. Более того, это он впервые обозначил параллели и меридианы, что значительно облегчило ее чтение.

Еще несколько прорывных открытий в этой области было сделано уже в средние века. В Европе на смену церковным картам, практичность которых была под большим вопросом, пришли так называемые портуланы. Это были очень точные морские карты, которые создавались в Италии и Испании. Они отвечали нуждам европейских купцов, которые стремительно открывали для себя все новые и новые земли и рынки сбыта. Самое главное

их достоинство было в том, что создатели портуланов наплевали на церковные догмы, утверждавшие, что Земля плоская, на Востоке живут люди с песьими головами, а на Западе, сразу за Геркулесовыми столбами, начинается ад. По сути дела, именно создатели этих морских карт открыли европейцам дорогу в эпоху Великих географических открытий.

Примерно в это же время на другом конце света была создана и самая таинственная карта в истории мореплавания. Это карта турецкого адмирала Пири-реиса. Это был очень образованный для своего времени человек. Он собрал по всей Османской империи лучшие карты того времени, чтобы объединить их данные. Поначалу эта изготовленная из кусков газельей кожи карта привлекла внимание наших современников своей точностью. Потом выяснилось, что для ее создания применялись математические методы, которые будут разработаны и описаны лишь через двести лет после смерти турецкого адмирала (это как если бы в личных вещах Наполеона вдруг обнаружился... ноутбук).

Но не это самая большая загадка карты Пири-реиса. На ней были изображены неизвестные на тот момент географические объекты: неоткрытые Фолклендские острова, горная гряда Анд, до которых конкистадоры в те годы еще не добрались, а самое главное — Антарктида, которую русским путешественникам еще только предстоит открыть через триста лет. Самое поразительное, что на карте Пири-реиса точные ее очертания даны... без ледяного покрова, хотя ледниковый щит на поверхности пятого континента образовался несколько миллионов лет назад, и с тех пор никогда не сходил. Как могла появиться подобная карта? Ответа нет. 

*Легко затеряться в соленом просторе,
Волна закипает, грохочет прибой.
И все-таки море останется морем,
И нам оставаться на вахте с тобой.*

И. Шаферан

В ПОРТ ПРИПИСКИ НЕ ВЕРНУЛИСЬ

Ушли в историю те времена, когда судно, корабль, шхуна или просто челн, отталкиваясь от земной тверди, уходили в морские дали, не оставляя на берегу никаких сведений о составе экипажа, целях и назначении предстоящего плавания, и связи с внешним миром полностью обрывались. Теперь другие времена, экипаж имеет устойчивую связь с берегом, все уходящие суда оставляют в порту отходную судовую роль. И если, не дай Бог, что-то случается с судном, то можно восстановить весь его путь и последнюю точку.

В архиве профкома плавсостава Балтийского морского пароходства до сих пор хранятся документы, связанные с трагическими событиями вокруг теплоходов «Механик Тарасов» и «Полесск». Судовые роли, портреты ушедших моряков, их профсоюзные билеты, заявления и просьбы родственников – все это память, и ее нельзя просто так взять и выкинуть. Но это касается судебных только двух судов. А сколько человеческих трагедий было в славной истории Балтийского морского пароходства! Но теперь предприятия не существует, госархивы закрыты, уходят из жизни ветераны флота, а с ними и история.

В других пароходствах ситуация с «памятью» складывается лучше – в Северном, Мурманском, Новороссийском пароходствах есть свои летописцы, которые хранят ценные документы, фотографии, киноплёнки. Но на голову выше всех оказалась работа ветерана Дальневосточного морского пароходства Алексея Александровича Михайлова, результатом которой стала книга «В порт приписки не вернулись». Книга вышла в конце прошлого года во Владивостокском издательстве «Русский Остров».

Хотя Алексей Александрович скромно оценивает свой труд и благодарит за помощь организации, в том числе Дальневосточное морское пароходство, Совет ветеранов ДВМП и профком плавсостава ДВМП Российского профсоюза моряков, а также десятки добровольных помощников, эта книга не могла появиться без его кропотливых поисков в многочисленных архивах, до нынешнего дня хранящих грифы «Для служебного пользования», «Секретно» и «Совершенно секретно».

Как пишет автор, «На протяжении почти полувека, увлеченно занимаясь изучением истории торгового мореплавания на Дальнем Востоке, я обратил внимание,

что несмотря на довольно значительное количество исследований и книг, посвященных этой теме, в них отсутствовала полная информация о судах Дальневосточного морского пароходства, в разные годы не вернувшихся из рейсов в порт приписки Владивосток. Решив заполнить такой весьма существенный пробел, я углубился в изучение архивных материалов и других, в том числе зарубежных, источников. В результате родилась эта книга».

«В порт приписки не вернулись» содержит сведения о семидесяти четырех судах ДВМП, погибших в разное время, начиная с 20-х гг. прошлого века и заканчивая уже нашим временем. Сведения включают краткое описание судна, его историю, технические характеристики, описание места гибели и карту с точными координатами. Но самое главное – автору удалось найти и судовые роли, а значит, все погибшие моряки теперь известны поименно.

Любопытно, что из всех судов, упомянутых в книге, двадцать три до перевода в ДВМП работали в Балтийском морском пароходстве. Например, участник полярных конвоев т/х «Ильмень», который погиб в Тихом океане в 1943 г., будучи «ошибочно» торпедирован американской подводной лодкой, т/х «Вацлав Воровский», в 1941 году затонувший в устье реки Колумбия из-за ошибки лоцмана. Или т/х «Антонина Нежданова», разбитая о причал японского порта Фукуси тайфуном Тогакэ в 2004 году.

Не менее интересна судьба самого автора книги. Алексей Александрович – коренной ленинградец, награжден знаком «Житель блокадного Ленинграда». Закончив Рижскую мореходную школу, начал свой морской путь с коচেгаара, затем работал машинистом, электриком, электромехаником, первым помощником капитана. Морю отдал большую часть своей жизни, с 1956 по 1997 годы работал на судах Дальневосточного морского пароходства.

Война опалила детство Алексея Александровича, он видел блокадный Ленинград, знал, что такое голод и артобстрелы. Придя работать на флот, застал тех моряков, которые работали в составе полярных конвоев и на судах, перевозящих грузы по ленд-лизу в беспокойных зонах Тихого океана.



И на его долю хватило опасной работы – послевоенных конфликтов было немало, и каждый рейс мог оказаться последним.

Очень напряженная обстановка была в пятидесятые годы, когда два года он работал на «каботажном» китайском направлении. В шестидесятые годы А. А. Михайлов участвовал в депортации, а проще говоря, в спасении от верной гибели десятков тысяч китайцев, которые подвергались репрессиям в Индонезии. Довелось ему поучаствовать и в кубинских событиях – работая на т/х «Туркмения», возил и вывозил наш воинский контингент. Затем были полные опасности рейсы во Вьетнам.

Но была и простая спокойная морская работа, «кругосветки», снабженческие рейсы на Крайний Север. Так что сама жизнь автора достойна описания, хотя сам про себя он говорит скромно: «Великих подвигов и высоких наград в моей жизни не было, а был труд моряка, в котором мало праздников и геройства. В те далекие времена для нас работа на море, куда бы нас не отправляли, была обычной нормой».

Что ж, была она «обычной нормой» и для сотен моряков, которые работали на судах, не вернувшихся в порт приписки. Возьмите эту книгу в руки и прочитайте их имена, они это заслужили.

Связаться с автором, а также написать свои отзывы и пожелания, можно по электронной почте: mikhaylovfes@hotmail.com

Михайлов А. А.





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

Михайлович

Петрозаводск, ул. Ригачина,

д. 8, офис 1

Тел.: (8142) 57-58-56,

факс: (8142) 57-73-10

E-mail: petrozavodsk@sur.ru

Почтовый адрес: 185005,

г. Петрозаводск, а/я 105

СЕВЕРНАЯ

региональная организация

Председатель Совета

КРАСНОШТАН Александр

Анатольевич

Архангельск, пр. Ломоносова,

д. 58, корп. 1, стр. 1

Тел./факс: (8182) 63-72-60

E-mail: srorspm@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
СУХОРУКОВ** 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
685000, Магадан, Портовое
шоссе, ОАО «Магаданский
МТП», профком докеров
Тел./факс: (4132) 69-21-49

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

**Председатель Совета
СУХОРУКОВ** 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
КРАШНОШТАН** 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@nvrsk.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

WWW.SUR.RU



ЗАРПЛАТА – НЕ САМАЯ ВАЖНАЯ ПРОБЛЕМА

Моторист Сергей Бусленко пришел в Балтийскую территориальную организацию РПСМ с заявлением о вступлении в профсоюз. Родился в городке Ржищев, что под Киевом. В свое время закончил Севастопольское профессионально-техническое училище имени Ю. А. Гагарина. В советское время оно считалось довольно престижным: здесь даже существовал конкурс для абитуриентов, которых обучали востребованным в те годы специальностям, в том числе и имеющим непосредственное отношение к морю. В дальнейшем это во многом предопределило судьбу Сергея Бусленко, который решил идти работать на флот.

Сергей живет в Севастополе.

– Сейчас у нас первоочередная задача – поменять украинские паспорта на российские, – говорит он.

Сам Сергей пока не успел это сделать. Однако намерен поменять паспорт после возвращения из рейса.

– Я работаю на судах компании «Афалина», – рассказывает Сергей. – Сейчас иду на т/х «Baltic Prince» в очередной рейс. Меня все устраивает. С начала года в компании повысили заработную плату, что очень радует.

На те деньги, которые я зарабатываю в море, в Севастополе прожить можно. Конечно, что произойдет с ценами в ближайшем будущем, трудно сказать, однако будем надеяться, нам будет полегче, нежели жителям украинских городов.

Сергей имеет в виду режим жесточайшей экономии, которым украинские власти «обрадовали» свой народ в конце февраля. Уже известно, что цены на газ для населения Украины с 1 мая 2014 года вырастут в полтора раза. Ожидается принятие и других непопулярных мер, которые заставят народ затянуть пояса потуже. В противном случае на кредиты Международного валютного фонда, выделяемые на жестких условиях, можно не рассчитывать. Но Крыму помогает Россия.

– Когда в новостях говорят о повышении зарплат бюджетников и пенсий жителям Крыма, то есть о том, что их доводят до российского уровня – это истинная правда, – рассказывает моторист. – У меня сын – военный моряк, капитан-лейтенант, служит в Севастополе. Могу сказать, что сейчас его зарплата выросла в несколько раз!

Но у гражданских моряков Крыма, которых насчитывается немало, свои проблемы, и зарплата – не самая важная из них.

– Нас очень волнует, куда нам обращаться за продлением рабочих дипломов. К сожалению, пока никакой информации на этот счет нет, – сетует Сергей. – У меня пока время терпит – еще год впереди. А что делать другим, у кого срок действия документов истек?

Действительно, ясности по данному вопросу пока нет. Однако 28 марта приказом Федерального агентства морского и речного транспорта в Крыму уже назначены капитаны морских портов: в Керчи – А. В. Бессонов, в Феодосии – А. В. Борыгин, в Евпатории – С. Б. Левченко, в Ялте – В. Б. Надеждин, в Севастополе – А. Н. Стрижак. В ближайшее

время эти порты должны влиться в российскую систему администраций морских портов и, соответственно, и с моряцкими документами тоже будет наведен порядок.

– Еще моряки-крымчане находят в подвешенном состоянии с точки зрения оформления шенгенских виз, – говорит моторист. – Слышал, что Евросоюз настаивает на том, чтобы жителям Крыма они выдавались только по украинским паспортам и только в Киеве! Ехать туда, честно говоря, страшно, ведь Крым для националистов – как красная тряпка для быка. Придется пока обходиться без визы: просто не буду ходить на берег в иностранном порту, да и все. Но это, безусловно, проблема.

Конечно, заявления официального Брюсселя о том, что ЕС не признает факт присоединения Крыма к России, не могут не вызывать у моряков тревогу. Еврочиновники угрожают, что дипломатические миссии стран ЕС в России не будут выдавать визы жителям Крыма с российскими паспортами именно на этом основании. На что министр иностранных дел России Сергей Лавров заявил, что намерение Евросоюза выдавать шенгенские визы жителям Крыма только по украинским паспортам является грубейшим нарушением прав человека: «Люди, которые живут в Крыму и выбрали российское гражданство, не имеют никакого отношения к геополитике».

Как бы то ни было, важные для крымских моряков вопросы, связанные с продлением ли рабочих документов, получением ли удостоверений личности моряка или оформлением виз, требуют скорейшего решения. Российский профсоюз моряков обязательно возьмет эти вопросы на контроль, а в случае необходимости будет добиваться их урегулирования с привлечением всех министерств и ведомств, в компетенции которых они находятся. 

Моторист
Сергей
Бусленко



ВНИМАНИЕ, ФОТОКОНКУРС!
«По морям, по волнам.
Фотография с биографией»



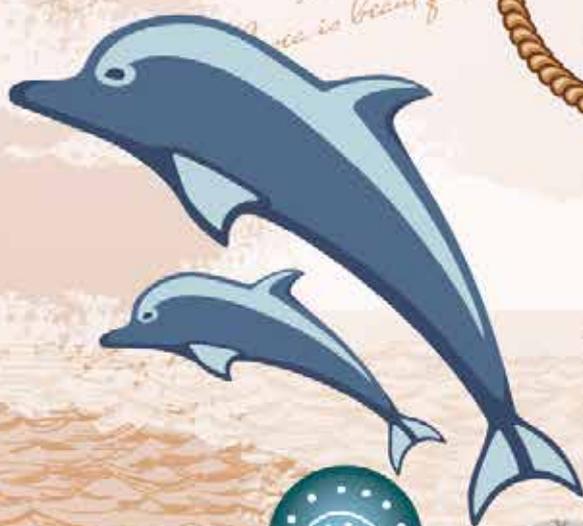
*The sea is beautiful
beautiful*

*The sun shines
the sea is beautiful*

brightly

The sea

the sea is beautiful



ПОДРОБНОСТИ НА WWW.SUR.RU