

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

WWW.SUR.RU | № 3 (96) 2014

КТМС-2006

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КРУИНГОВ
ПЕРЕД МОРЯКАМИ –
ДЕЛО ВРЕМЕНИ

НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ

ЧЕРНОЕ МОРЕ ОСТАЕТСЯ
МОРЕМ ПОЗОРА

МФТ В РОССИИ

ДАЕШЬ КАЮТУ
ДЛЯ ЖАЛОБ!





Дорогие моряки,
коллеги и братья!

**С Днем
работников
морского
и речного флота!**

Крепкого вам
здоровья и спокойных
вахт, любви и радости
вам и вашим родным
и близким.
Пусть в ваших
домах царит мир
и благополучие.





Фото на обложке: Неделя действий «Черное море позора», Новороссийск

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
Наталья Субаева, Ольга Лукина

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

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

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

Тираж 3000 экземпляров.
Распространяется бесплатно.

**КТМС-2006
MLC-2006**

4 – 6 В КТМС внесут поправки

Ответственность круингов перед моряками – дело времени

**Международный переговорный форум
IBF**

7 Увеличение зарплаты будет

**НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ
ACTIONS WEEK**

16 – 17 Черное море остается морем позора

**ФОТОКОНКУРС
PHOTO CONTEST**

24 – 26 По морям, по волнам. Фотография с биографией

**ЛИЦА РПСМ
SUR FACES**

18 – 21 Евгений Хижняк: «Перед морем у меня долгов нет»



**НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ
SEAFARER'S MEMORY NOTE**

30 Осторожно – корвалол!

**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
HISTORY PAGES**

31 – 32 Капитан Штуккенберг – моряк и художник

33 – 36 Немецкий шпион на Севморпути

**АДРЕСНАЯ КНИГА
ADDRESS BOOK**



Ежегодный семинар старшего командного состава судов группы компаний ОАО «Совкомфлот»

стр. 22-23

В КТМС ВНЕСУТ ПОПРАВКИ

В середине марта 2014 года 10 членов экипажа теплохода «Ватан-1» (флаг РФ) оказались брошенными на судне без топлива, электроэнергии, продовольствия, с задолженностью по заработной плате за 3 месяца в порту г. Баку (Азербайджан). Представители компании «ВТС Транс» (г. Астрахань), которой принадлежит судно, предложили морякам покинуть судно за свой счет.

Как показывает статистика, такие случаи – не редкость. По данным Международной организации труда (МОТ), на март 2014 года насчитывалось 159 торговых судов, оставленных судовладельцами. Моряки могут надолго застрять на таких судах без заработной платы, не имея возможности вернуться домой, если судоходная компания окажется не в состоянии обеспечить работу судна.

Такая ситуация привела к необходимости конкретизировать некоторые вопросы, касающиеся материальной ответственности судовладельцев



перед членами экипажей. Поскольку судовладельцы считают возможным оставлять суда в порту и бросать экипажи на произвол судьбы, Международная организация труда (МОТ) начала борьбу против такого положения вещей. С 7 по 11 апреля 2014 года на заседании в штаб-квартире МОТ в Женеве (Швейцария) специальный трехсторонний комитет МОТ принял поправки, которые будут внесены в Сводную конвенцию МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС).

Представители моряков, судовладельцев и правительств рассмотрели поправки, разработанные совместной рабочей группой МОТ и Международной морской организацией (ИМО). Эти предложения для ознакомления были разосланы участникам ранее.

Новые стандарты требуют гарантированного обеспечения судовладельцем обязательств перед моряками в части организации репатриации и выплаты компенсаций пострадавшим от несчастных случаев.

Теперь государства, ратифицировавшие КТМС, должны и будут требовать, чтобы суда под национальным флагом имели на борту свидетельства, подтверждающее финансовое обеспечение указанных обязательств судовладельцев. Это либо страховка, либо государственное социальное страхование, либо банковская гарантия. В Российской Федерации страхование работников от несчастных случаев и профессиональных

заболеваний обеспечивает Фонд социального страхования РФ (ФСС РФ), в который работодатели отчисляют соответствующие взносы.

Копии свидетельств должны быть вывешены на судне на видном месте, где каждый моряк мог бы ознакомиться с ними. Кроме того, эти документы должны быть на английском языке или с приложением перевода на английский.

Помощь в репатриации, обеспечиваемая системой финансовых гарантий, должна быть достаточной, чтобы покрыть не только проезд моряка домой, но при необходимости проживание, питание, медицинскую помощь, одежду и любые другие разумные расходы на моряков, оставленных без средств к существованию. Более того, в случае задолженности по заработной плате, она должна быть выплачена за счет финансовых гарантий, но за период не более 4 месяцев.

В новых стандартах также предусмотрено, что моряки должны получать уведомление в случае, если финансовое обеспечение судовладельца должно быть аннулировано или не подлежит продлению.

В соответствие с этими поправками моряк признается оставленным без средств к существованию, если судовладелец не в состоянии нести расходы на репатриацию или оставляет экипаж без необходимой поддержки в порту, или в одностороннем порядке разрывает трудовые отношения с моряком.

С такими изменениями согласились делегации всех присутствующих государств, кроме Швейцарии. Делегация этой страны от голосования воздержалась, сославшись на необходимость дальнейшего изучения документов.

Голосование стало важным моментом для всех участников отрасли, «за» дополнения в конвенцию было отдано 8890 голосов. «Это доказывает,

что профсоюзы, судовладельцы и правительства стремятся к полноценному осуществлению положений КТМС. Отказ от изменений бросил бы тень на отрасль, а поскольку поправки – самые что ни на есть реальные, это огромное облегчение для моряков», – отметил президент МФТ Пэдди Крамлин.

«Российская Федерация проголосовала за внесение поправок в КТМС, теперь нужно работать над их реализацией», – говорит проректор по учебно-методическому объединению по образованию в области эксплуатации водного транспорта Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Елена Александровна Лаврентьева, которая вошла в состав делегации от РФ.

Поправки были одобрены на ежегодной Международной конференции труда, которая состоялась в июне 2014 года. Теперь два года МОТ будет ждать, поступят ли обоснованные возражения по отношению к этим изменениям. Если никто из государств не станет оспаривать поправки, они будут утверждены на очередном заседании административного совета МОТ, после чего вступят в силу для всех стран, ратифицировавших этот документ.

– Разработка этих изменений в КТМС началась практически с момента принятия Конвенции в 2006 году в рамках рабочей группы ИМО-МОТ, в которой были представлены все три стороны социального партнерства. Поэтому поправки приняты фактически единогласно и не вызвали никаких возражений ни у судовладельцев, ни у представителей государств, – говорит первый заместитель председателя Российского профессионального союза моряков Игорь Васильевич Ковальчук. – Кроме того, указанные обязательства работодателей уже содержатся в Конвенции, теперь добавляется механизм обеспечения их выполнения. Уверен, что вступление в силу принятых поправок даст нам больше возможностей для защиты моряков и их семей от действий недобросовестных судовладельцев, позволит свести к минимуму случаи оставления моряков без средств к существованию в иностранном порту или в результате несчастного случая. 

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КРУИНГОВ ПЕРЕД МОРЯКАМИ – ДЕЛО ВРЕМЕНИ

Первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза моряков (ППО РПСМ) г. Владивостока инициировала несколько исков от имени моряков о взыскании заработной платы с круинговой компании, трудоустроившей моряков от имени судоходной компании, работающей по оффшорной схеме. Юристы ППО РПСМ, представляющие интересы моряков, получили положительное решение суда в первой инстанции, ссылаясь на международные конвенции. Правозащитники утверждали, что в силу Конвенций МОТ № 179 и № 186 круинговая компания обязана разрешать все вопросы трудового характера и иметь механизм, позволяющий морякам не остаться без заработной платы.

Представители круинга иск не признали, утверждая, что агентство оказывало услуги лишь по трудоустройству, и с момента прибытия моряка на судно действие договора прекращается. Кроме того, представители ответчика заявили, что трудовые споры должны разрешаться на территории судовладельца и не подлежат рассмотрению судами общей юрисдикции Российской Федерации (РФ).

В суде этот довод сочли необоснованным, поскольку в силу Гражданского процессуального кодекса суды РФ вправе рассматривать дела с участием иностранных лиц, если исполнение условий договора полностью или частично происходило на территории России.

Рассмотрев все обстоятельства дела, суд установил, что требования моряков о взыскании задолженности по заработной плате с круинга должны быть удовлетворены. В определении суда сказано, что страхование моряков в части заработной платы установлено Конвенцией МОТ № 179 «О найме и трудоустройстве моряков». Это же положение закреплено в Конвенции МОТ № 186. Оба документа ратифицированы РФ, а значит, их положения подлежат исполнению на территории России.

Ответчик с таким решением не согласился и попытался обжаловать его. Судебная коллегия, проверив материалы дела, оснований к отмене решения, вынесенного в суде первой инстанции, не нашла.


Суд удовлетворил четыре подобных иска в адрес круинговой компании, по двум из которых решения суда уже вступили в законную силу и получены исполнительные листы.

Конечно, выиграть суд – одно дело, и совсем другая задача – получить деньги. Ведь на счете компании может «случайно» не оказаться денежных средств. И, тем не менее, прецедент создан.

«Мы выиграли эти споры, но нужно учесть, что судьи, принимая решения, не ссылаются на положения КТМС, а стараются найти эквивалентную норму в российском законодательстве. Аналогичные трудовые споры – новая и неизведанная сфера. Решение в пользу моряков по нескольким таким делам еще не значит, что аналогичные иски также будут решаться в их пользу», – рассказывает председатель ППО РПСМ г. Владивостока Петр Осичанский.

Между тем Конвенция Международной организации труда 2006 года

о труде в морском судоходстве (КТМС), вступившая в силу 20 августа 2013 года, предусматривает ответственность перед моряками и для круинговых компаний. Стандарт A1.4.5 (с.vi) Конвенции требует, чтобы круинги «устанавливали систему защиты в форме страхования или в иной равнозначной форме в целях компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в результате невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств перед моряками или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором».

«Но судовладельцы не заинтересованы в том, чтобы моряки знали положения Конвенции, которая предусматривает механизмы защиты их прав. Обучение положениям КТМС становится обязанностью профсоюзов, – говорит Осичанский. – Думаю, постепенно положения Конвенции будут выполняться полностью. И в этом поможет практика задержания судов. Если на борту нарушают права моряков, арест – хоть и крайняя, но эффективная мера. Что же касается ответственности круингов перед экипажами, со временем будет реализовано и это положение». 

В Индонезии завершились переговоры по подписанию коллективного договора IBF на 2015-2017 гг. Международная федерация транспортников (ITF), представлявшая интересы моряков со всего мира, и Объединенная переговорная группа судовладельцев (JNG) достигли ряда договоренностей. Все они найдут отражение в новом рамочном соглашении.



Страна JNG : у нас – JNG и ITF – разное видение состояния рынка морских перевозок.

УВЕЛИЧЕНИЕ ЗАРПЛАТЫ БУДЕТ

Переговоры по заключению нового договора IBF на следующие три года оказались особенно сложными. И прежде чем прийти к консенсусу, стороны провели несколько этапов. Первый раунд стартовал в октябре 2013 года в Санкт-Петербурге, затем встречи прошли в феврале в Токио и апреле в Лондоне.

Тогда работодатели и профсоюзы изложили позиции, однако по ключевому вопросу повестки дня – повышению заработной платы членов экипажей – заметного прогресса достичь не удалось: у ITF и JNG было разное видение состояния рынка морских перевозок. Профсоюзы настаивали на повышении заработной платы и качественно новых улучшениях условий труда моряков, работодатели же, ссылаясь на кризисное время, надеялись оставить все, как есть, и говорили категорическое «нет» на все предложения.

Однако учесть требования моряков все же пришлось. По итогам переговоров обе стороны признали необходимость сохранения устойчивого и справедливого развития рынка занятости для моряков, работающих на судовладельцев из JNG.

– Главным пунктом нового соглашения стало повышение заработной платы, – сказал координатор ITF в России Сергей Фишов. – Она будет увеличена на 1% в 2015 году, на 2% в 2016 году и 3,5% в 2017 году. В текст документа внесены и другие немаловажные изменения. Например, введено понятие «пропавший без вести». По новому соглашению, семья моряка, исчезнувшего в рейсе, получит компенсацию, равную той, что выплачивается по смерти. Что касается других компенсационных выплат, все они сохранены и увеличены. Если оценивать работу морских профсоюзов на этих переговорах, то, безусловно, она удовлетворительная. В нынешних рыночных условиях профсоюзы добились максимального результата для моряков.

– Для ITF было важно обеспечить увеличение заработной платы моряков, – сказал председатель секции моряков ITF Дэйв Хэндэль. – Это происходило в 2012, 2013 и 2014 годах, и в следующие три года тенденция сохранится. ITF поняла задачи, стоящие перед членами JNG, и оценила их способность позволить себе повышение зарплаты. Несмотря на разные позиции по этому вопросу, нам уда-

лось завершить переговоры с пользой для членов экипажей.

– Последние несколько лет оказались особенно сложными для судовладельцев, – прокомментировал глава Международного морского совета работодателей (ИМЕС) Джэйлз Хэйманн. – И хотя мы видели признаки восстановления рынка, многие владельцы до сих пор испытывают трудные времена. JNG упорно трудилась, чтобы получить взаимоприемлемый результат, который, с одной стороны, поможет работодателям восстановить финансовые дела, а с другой – повысит уровень благосостояния моряков, которые на них трудятся.

Международный переговорный форум (IBF) был образован в 2003 году в качестве механизма для проведения коллективных переговоров между судовладельцами и морскими профсоюзами с тем, чтобы урегулировать вопросы о заработной плате и условиях занятости для моряков. Работодатели представлены на форуме IBF Объединенной переговорной группой (JNG), работники – Международной федерацией транспортников (ITF). IBF – это единственный пример международных коллективных переговоров в мире. 



КОГДА ПРОФСОЮЗЫ ОБЪЕДИНЯЮТСЯ – ЭТО РЕАЛЬНАЯ СИЛА

15 мая в Петербурге прошел VIII съезд Российского профессионального союза докеров (РПД), в работе которого приняли участие порядка 60 делегатов и гости съезда.

Обращаясь с приветственным словом к участникам VIII съезда РПД, Стивен Коттон, и. о. генерального секретаря МФТ, почетный гость съезда, сказал: «Мы очень ценим голос РПД в профсоюзном движении, и сегодня от имени всех членов Междуна-

ной федерации транспортников я желаю вам успешного съезда. Ежедневно докеры выполняют очень важную и ответственную работу, не сознавая, насколько она важна для российской и мировой экономики. Сейчас у вас трудный период. Докерам никогда не было так сложно, как сейчас. Работодатели ведут наступление на профсоюз, но у вас есть программа по усилению профсоюза, которая действует и дает положительные результаты. Помните, РПД – самый большой профсоюз докеров в России, у вас есть возможность присутствовать и работать в каждом морском и речном порту. МФТ очень заинтересована в вас. Мы хотим, чтобы ваш голос был услышан работодателями и правительством, чтобы он был очень громким».

– Работа докеров имеет значительное влияние на российскую

экономику, – продолжил приветствие от имени Российского профессионального союза моряков председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – И вам предстоит обсудить на съезде очень серьезные темы. При том, что работодатели ведут активное наступление на профсоюз и стараются всячески сломить вашу сплоченность, я рад отметить, что ряды РПД неуклонно растут, что очень важно для любого профсоюза. Моряки и докеры очень близки, без вашей поддержки РПСМ трудно было бы отстаивать права моряков, которые приходят в порты под выгрузку, не получая долгое время зарплату. Докеры и моряки – вместе мы действительно сила. Я желаю вам принять правильные решения.

В ходе работы съезда был заслушан отчет о работе Исполкома РПД, состоялись выборы руководящих органов профсоюза. Председателем РПД на период с 2014-2019 годов избран Василий Козаренко.

Из озвученного плана работы профсоюза на следующую пятилетку делегаты съезда сделали один вывод: работать придется, засучив рукава, что, в принципе, докерам не ново. Надо привлекать все больше членов в ряды профсоюза, укреплять его молодыми силами, создавать новые первичные организации. Работодатель не дремлет и всегда будет блюсти свои интересы, поэтому нужно хорошенько обучать профактив профсоюзному строительству, ведению переговоров в части заключения коллективных договоров, гибкости и умению находить компромисс.

Действительно, профсоюзу сегодня приходится нелегко, работодатель повсеместно ведет наступление, увольняет профактивистов, действует всеми доступными способами, чтобы раздробить и изжить профсоюз. Но докеры не сдаются, продолжают спланировать ряды и защищать права своих членов на достойный труд и оплату.

Главное, что они не одиноки в своей борьбе, они всегда могут рассчитывать на поддержку братских профсоюзов. Когда профсоюзы объединяются в борьбе за свои права – это реальная сила! 📌

АГЕЕВ ИЗ НОВОРОССИЙСКА

29 апреля на 56-м году ушел из жизни Александр Евгеньевич Агеев, заместитель председателя Российского профсоюза моряков. Жизнерадостный и оптимистичный человек, замечательный друг и хороший семьянин. Родные и близкие потеряли защитника, коллеги – надежного товарища и профессионала, который почти всю свою жизнь посвятил благородному делу защиты моряков. Внезапный уход Александра Агеева ошарашил всех, и сейчас, вспоминая его, коллеги с трудом произносят «был».

*«Созвездья погаси и больше не смотри
Вверх. Упакуй луну и солнце разбери,
Слей в чашку океан, лес чисто подмети.
Отныне ничего в них больше не найди».*

*Wystan Hugh Auden «Funeral blues» (1940),
перевод Иосифа Бродского,
«Похоронный блюз»*



**Председатель
Балтийской
территориальной
организации РПСМ
Александр Бодня:**

«Выдающийся человек наш Сашка, эрудированный, любознательный, жизнелюб! Он был блестящим аналитиком и стоял у штурвала отдела информации нашего профсоюза. В 1994 году при профсоюзе было сформировано региональное информационно-исследовательское отделение, которое потом преобразовали в Центр информации и аналитики профсоюза. ЦИА РПСМ – его идея и его творение, и лучшего руководителя и вдохновителя для этого подразделения нельзя было представить.

Саша читал большинство изданий, освещающих события морской отрасли, чтобы быть в курсе всех происшествий. И не просто читал, запоминал и систематизировал. Он держал в голове множество фактов, помнил историю очень многих пароходов. В любой момент мог рассказать все про судно: владельцев, год постройки, порт приписки. «Кто владеет информацией, тот управляет миром», – его любимое выражение. И его феноменальная память иногда удивительным образом выручала нас в работе.

Помню, был такой случай: мы с ним общались с судовладельцем, который уверял нас, что условия труда на его теплоходах замечательные, и проблем у моряков не возникает. Сашка послушал все это внимательно, а потом, посмотрев на судовладельца, рассказал ему, где, когда и за что был арестован теплоход этой компании «с замечательными условиями труда»: полгода назад это судно было задержано за невыплату зарплаты членам экипажа. Назвал страну и город... После этого судовладелец понял, что с нами нужно общаться на равных.

Саша всегда работал с полной самоотдачей, мог ночами не спать. Когда в 2003 году в Нигерии был арестован танкер «Африкан Прайд» (флаг Панамы), моряков, в числе которых были и россияне, обвинили

в незаконной торговле нефтепродуктами, Саша делал все возможное, чтобы помочь экипажу. Эта изнуряющая борьба заняла несколько лет, и только в 2009 году удалось добиться справедливости: суд удовлетворил иски моряков и постановил взыскать невыплаченную зарплату и компенсацию за моральный ущерб в сумме 850 000 евро.

И все время, пока длилось разбирательство этого дела – с 2003 до 2009 года, Саша общался со СМИ и с родственниками членов экипажа. Жены моряков разве что не жили в профсоюзе. Все это параллельно работе по вызволению экипажа, не в ущерб остальным делам. Как у него на все хватало сил...

И вот больше нет нашего Сашки. Даже не верится».

**Председатель профкома
Новороссийской городской
территориальной
организации моряков
Черноморско-Азовской
территориальной
организации РПСМ
Андрей Еремеев:**

«Александр – человек с большим сердцем. Он всегда всем старался помочь и забывал беспокоиться о себе, о своем здоровье. Совсем себя не берег. Был замечательным руководителем, с заботой относился ко всем коллегам. А в последнее время Саша стал особенно мягким.

Он подхватил профсоюзное движение, когда РПСМ только начинал свою масштабную деятельность. Был первым координатором Международной федерации транспортников (МФТ) в России, в то время, когда внедрение политики МФТ только началось на постсоветском пространстве. Его профессионализм позволял нашему профсоюзу быть на шаг впереди. Саша мог по трубам вдали идущего парохода сказать название – так много он знал о российских судах. Уход Саши – невосполнимая потеря для всех нас».

**Инспектор МФТ
в Калининграде,
председатель
Калининградской
региональной
организации РПСМ
Вадим Мамонтов:**

«Моряки России знали его и всегда величали по имени его города-порта – Агеев из Новороссийска. В конце восьмидесятых, когда в тамошнем пароходстве появился независимый профсоюз моряков СССР, и даже ребята из Латвии и Эстонии вовсю участвовали, был в тех первых рядах Александр Агеев, старший механик океанского танкера.

Когда-нибудь мы расскажем, может быть, в книге, о том времени, хотя и кино получилось бы увлекательным. Суда под флагом СССР уплывали в офшоры вместе с экипажами и советской зарплатой. Под «флагами» же получали и по-чёрному, и по-серому. Народ уплывал в капитализм под управлением советских начальников, что и вызвало конфликт. Начались первые забастовки, первые попытки солидарности и первые идеалистические надежды на солидарность международную. Заговорили о каком-то всемогущем международном профсоюзе, о котором кто из нас тогда что-нибудь знал?

И я сегодня с усмешкой вспоминаю, как примерно в то время работал на судне под нигерийским флагом. И в компании с такими же советскими недотепами писал на коленке жалобу на деревню дедушке.

Но ведь у нас тогда все получилось! И Саша Агеев стал самым первым инспектором МФТ в России, базируясь в порту Новороссийск. Потом появились инспекции в Ленинграде-Питере и Владивостоке. Хотя отдельно взятые деятели не делали погоду на фоне всероссийского движения моряков от Камчатки до Калининграда.

Инспекторы помогали отдельно взятым экипажам. Но в девяностые годы в практике любой «регионалки» РПСМ забастовки моряков случались по нескольку раз в неделю, полистайте хронику в интернете...

А Агеев из Новороссийска был мотором движения, вечным и круглосуточным двигателем. И дело не только в дельных советах и добрых пожеланиях, доступных для каждого из нас круглосуточно.

Саша был еще трибуном, агитатором и главарем, как сказал поэт, в одном лице. И не горлодером с трибуны. Именно при Агееве появились технические инспекции РПСМ в порту, специальные юристы и система обмена опытом.

Саша в этом жил и мог поссориться с другом, если тот просто не успел помочь какому-нибудь неизвестному моряку. Например, не оказался вовремя на телефоне или не приехал на судно. Для Саши всё было серьезно.

Еще ему нравилась аналитика. Получал наслаждение, процеживая специализированные издания, чтобы докопаться до стапеля в истории какого-нибудь ржавого коастера. В судостроении он разбирался, в мировом флоте тоже и был своим в международном морском сообществе.

Еще такой штрих. Перед мореходкой Агеев поступил в МГУ, чтобы выучиться на астронома. Звезды он любил с детства.

Саша говорил, что по родословной он чех. Хотя по жизни и темпераменту это настоящий «ширный кубанец», прямо из фильма про послевоенных казаков.

Помните песню, «Каким ты был, таким ты и остался»? Вот и Агеев среди тех мужиков смотрелся бы естественно.

В его южном крае принято рассказывать об умершем что-нибудь радостное что ли, чтобы оттенить фактуру жизни, глубину характера.

И вот о Саше. Когда мы впервые встретились в тысяча девятьсот девяносто пятом году в гостинице «Пекин», большой Алекс уже спасал экипажи из «Андриатик Танкерс», компании-банкрота. По словам «Комсомолки» тех дней, именно он легко дирижировал судами, профсоюзами всех стран и портовыми властями, направляя одних к другим и заставляя включаться в помощь третьих.

И вот эта звезда международно-го уровня вводила нас в курс дела до поздней ночи в ресторане. После закрытия дискуссия продолжалась в номере до утра. После чего калининградцы выбыли, а Агеев взял портфель

с жалобами и поехал в Шереметьево, чтобы лететь в какой-то порт.

Мы будем помнить его таким всегда».


Координатор МФТ в Канаде Питер Лахэй (Peter Lahay):

«Ушел из жизни Александр Агеев, прекрасный человек, чей уход стал для всех невосполнимой потерей. Александр Агеев был мудрым, смелым и добрым другом, которого никто и никогда не сможет заменить. Он был борцом за гласность на постсоветском пространстве. Когда российские моряки впервые оказались на мировом рынке труда, где царила ожесточенная конкуренция, судовладельцы смотрели на них, как на дешевую рабочую силу. Но длилось это недолго. Александр Агеев и команда Российского профсоюза моряков проделали громадную работу, и уже через несколько лет россияне стали одними из лучших в мире среди экипажей судов под удобным флагом.

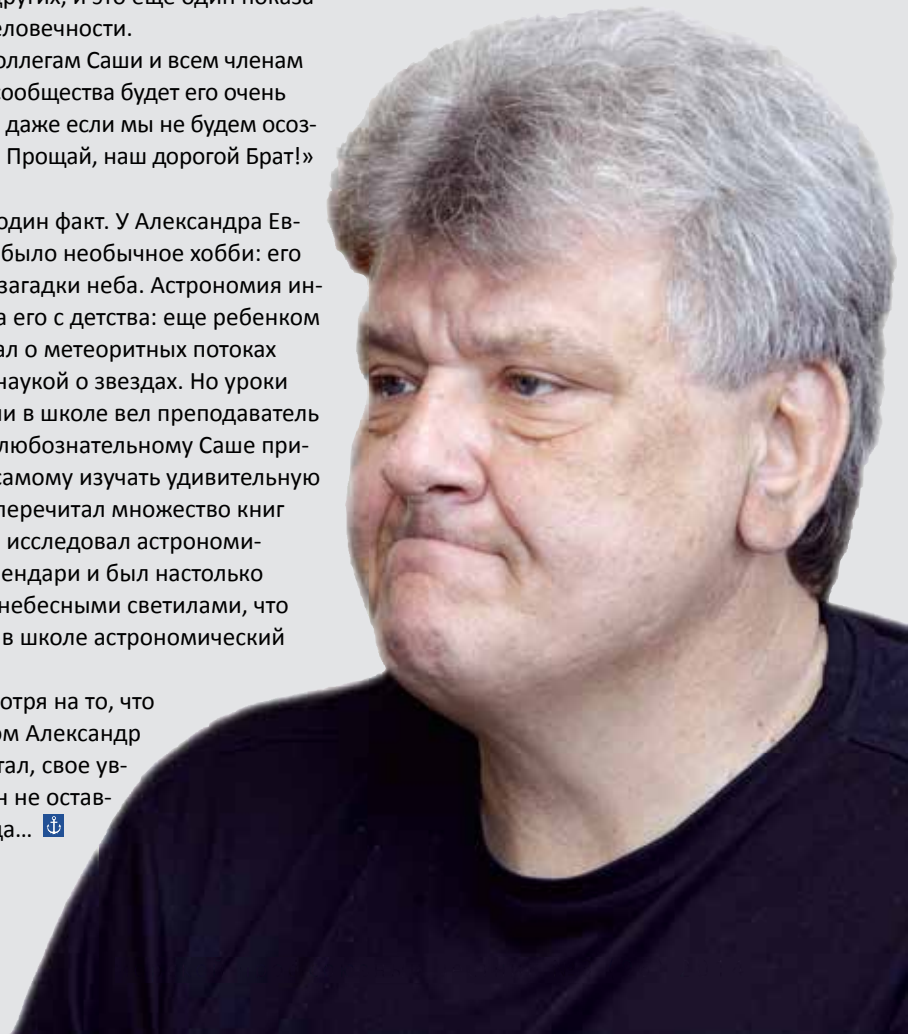
Чтобы добиться этого, нужно было отдать немало сил и проявить отвагу, но Саша сражался, как бешеный, щадя при этом других, и это еще один показатель его человечности.

Мне, коллегам Саши и всем членам морского сообщества будет его очень не хватать, даже если мы не будем осознавать это. Прощай, наш дорогой Брат!»

И еще один факт. У Александра Евгеньевича было необычное хобби: его занимали загадки неба. Астрономия интересовала его с детства: еще ребенком он прочитал о метеоритных потоках и увлекся наукой о звездах. Но уроки астрономии в школе вел преподаватель физики, и любознательному Саше приходилось самому изучать удивительную науку. Он перечитал множество книг о космосе, исследовал астрономические календари и был настолько поглощен небесными светилами, что стал вести в школе астрономический кружок.

И несмотря на то, что астрономом Александр Агеев не стал, свое увлечение он не оставлял никогда... 

Александр Агеев в 1980 году закончил Новороссийское высшее инженерное морское училище и начал трудовой путь в должности четвертого механика. В 1991 году стал старшим механиком и вместе с товарищами подключился к работе РПСМ. Год спустя Александр Агеев решил сойти на берег и посвятить себя защите прав моряков.



УВОЛЕННЫЙ ПРОФЛИДЕР СДАВАТЬСЯ НЕ НАМЕРЕН



Бывший работник ОАО «Комбинат «Стройкомплект» Александр Лукин через суд требует своего восстановления в должности докера-механизатора. Проработав на комбинате чуть больше 4 лет, в декабре 2013 года он получил дисциплинарное взыскание в виде увольнения. Но с действиями работодателя разрешить таким способом затянувшийся трудовой конфликт докер не согласен. Он оспаривает свое увольнение в суде.

История началась в 2010 году. Тогда в ОАО «Комбинат «Стройкомплект» была организована Первичная профсоюзная организация докеров (ППО РПД), в которую вступили более 80-ти из 149 работников, числящихся на предприятии. Председателем нового объединения был единогласно выбран Александр Лукин.

Объединившись, работники рассчитывали добиться от работодателя соблюдения всех своих трудовых прав. В то время докерам не предоставлялась часть льгот, положенных за работу во вредных условиях: дополнительные дни к отпуску, питание, доплаты к тарифной ставке. Хотя все это предусмотрено Постановлением Правительства № 870 «Об установлении

сокращенной продолжительности рабочего времени, ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска, повышенной оплаты труда работникам, занятым на тяжелых работах, работах с вредными и (или) опасными и иными особыми условиями труда». Кроме того, докеры работали с большими переработками, не менее 200 часов в месяц.

Работодатель от встреч с профсоюзными активистами уклонялся. Ситуация накалялась, и представители ППО РПД решили обратиться в инспекцию по труду и в прокуратуру в надежде восстановить свои права.

Инициированные проверки не сильно улучшили положение работников, а на одну из жалоб от 31 января 2010 года Администрация муниципального образования г. Новороссийск ответила лишь 16 февраля 2011 года – спустя несколько дней после того, как профсоюзные активисты обратились к главе города, депутату Государственной думы Шишкарёву С. Н.

Госдума нуждающимся в помощи людям ответила быстрее. Из официального ответа они узнали, что федеральным законом предусмотрены ограничения, не позволяющие депутатам вмешиваться в деятельность коммерческих организаций.

Но, тем не менее, после этого обращения представитель руководства комбината Горбенко Ю. К. провел встречу с работниками, во время которой заключили устную договоренность: пока строится новый зерновой терминал, докеры будут выполнять работу, связанную не только с погрузочными работами, но и некоторые другие поручения. Взамен сотрудникам пообещали надбавку за каждую переваленную тонну генеральных грузов – 40 рублей, за перевалку зерна – 12 рублей за тонну.

Пообщался с работниками и генеральный директор Амаев А. В., который пообещал, что после завершения строительства к зарплате станут дополнительно начислять 17 рублей за зерно и 60 – за генгрузы. Он же и пояснил, что у предприятия сейчас временные трудности.

Письменное соглашение заключать не стали, договорившись на словах. Коллектив исправно выполнял работу, зарплата увеличилась, а в сентябре 2011 года обе стороны затихающего конфликта собирались вновь сесть за стол перегово-



А. Лукин: «По делам о восстановлении на работе профсоюзных активистов, включая меня, уверен, что мы выиграем. И работодателем, и судом первой инстанции нарушено законодательство в части ст. 374 ТК РФ и не только».

воров, чтобы заключить коллективный договор. Но из-за строительства нового терминала встреча откладывалась снова и снова. И только 31 мая 2012 работодатель и профсоюз подписали договор.

В профсоюзе были согласны не со всеми условиями в части оплаты труда и причитающихся компенсаций. По окончании коллективных переговоров по заключению нового договора представители ППО РПД составили протокол разногласий, который должен подписываться одновременно с коллективным договором по окончании переговоров. По факту он был подписан только спустя 2 месяца после письменных обращений к работодателю о нарушении трудового законодательства в части ведения коллективных переговоров и заключения нового колдоговора. Но подписать – еще не значит начать работу по устранению разногласий. И с того времени по урегулированию вопросов, вошедших в протокол, состоялось всего одно заседание.

Со временем систему оплаты труда работодатель изменил в одностороннем порядке, после чего работников вызывали в отдел кадров и просили подписать допсоглашение к трудовому договору. С теми, кто отказывался, беседовал заместитель генерального директора Горбенко Ю. К., и через некоторое время не подписавшихся почти не осталось.



В это же время к членам профсоюза внезапно начались дисциплинарные взыскания: выговоры, лишения премий. Трое активистов были уволены по статье, многие были вынуждены покинуть комбинат по «собственному» желанию. После увольнения Лукина на предприятии осталось 4 человека, состоящих в профсоюзе.

А в декабре 2013 года шестие покидающих «Стройкомплект» завершил председатель ППО РПД Александр Лукин, который был уволен по статье за неисполнение трудовых обязанностей.

На этом все могло бы закончиться, но дело в том, что руководителей и заместителей профсоюзных организаций можно уволить лишь с предварительного согласия вышестоящего профсоюза. Это предусмотрено пунктами 2, 3 или 5 ч. 1 ст. 81 Трудового кодекса Российской Федерации. Значит, без решения РПД Лукин А. не мог быть уволен.

Совет РПД, рассмотрев обстоятельства этого дела, счел взыскание работодателя основанным не на нарушении, «а связанным с личностью самого работника». Кроме того, по рассмотрению этого вопроса в решении Совета РПД № 5 от 14 мая 2014 года сказано: «Документов, подтверждающих соблюдение общего порядка увольнения, т. е. запроса мнения профкома ППО РПД ОПО ком-

бинат «Стройкомплект» работодателем в Совет РПД не представлено».

Александр Лукин обратился в суд с требованием признать увольнение незаконным, но в удовлетворении этой жалобы суд первой инстанции – Ленинский районный суд г. Новороссийска – докеру отказал: суд не увидел нарушений со стороны работодателя и полностью доверился его пояснениям.

В настоящее время председатель ППО РПД обратился в Краснодарский краевой суд с апелляционной жалобой. Требование у бывшего работника все то же.

«По делам о восстановлении на работе профсоюзных активистов, включая меня, уверен, что мы выиграем. И рабо-

Руководителей и заместителей профсоюзных организаций можно уволить лишь с предварительного согласия вышестоящего профсоюза. Это предусмотрено пунктами 2, 3 или 5 ч. 1 ст. 81 Трудового кодекса Российской Федерации.

додателем, и судом первой инстанции нарушено законодательство в части ст. 374 ТК РФ и не только», – говорит Александр.

А пока докер пытается восстановить свое честное имя, ему в спину летят упреки в том, что это – борьба за деньги, а вовсе не за нарушенные права.

К слову, в 2010 году на предприятии работало около 80 докеров, в ноябре 2013 – около 40, а сейчас – порядка 18-20. Конечно, предприятие приобретает новейшее оборудование и развивается; в этом году здесь достигли «рекордного уровня квартальной перевалки» – 661 тыс. тонн зерновых. Это одно из последних достижений, о котором сказано на официальном сайте компании 2 апреля 2014 года. Но возникает вопрос: даже при наличии самого новейшего оборудования, каким образом оставшимся работникам удастся добиваться таких успехов?

И вот еще любопытный факт: пока 12 работников автоматизированной эры ставили трудовые рекорды, ОАО «Комбинат «Стройкомплект» изменил организационно-правовую форму, а заодно и название компании. ОАО обернулось в ЗАО «Зерновой терминал «КСК», а у новой фирмы, как известно, нет истории и чистая совесть? [↓](#)

В планах — подписание договора

Два танкера – «Тикси» и «Яна», спущенные на воду в конце мая в Крыму, выйдут из Севастополя на Якутию с генгрузом для населенных пунктов арктического побережья. Северный завоз выполнят опытные моряки из Находки. Об этом сообщил председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (РПСМ) Николай Суханов.

– На борту судна «Тикси» уже находятся 11 человек, все они, включая капитана, – члены РПСМ, – сказал лидер ДВРО. – Поскольку на танкере моряки нашего профсоюза, то РПСМ планирует обратиться к судовладельцу с предложением провести переговоры по заключению коллективного договора. Безусловно, моряки уже находятся под защитой РПСМ, и если что-то случится, они могут рассчитывать на нашу помощь, однако колдоговор также гарантирует достойный уровень заработной платы, страховку и другие, не менее важные для каждого моряка вещи.

Маршрут, по которому следуют суда, довольно интересен. «Севастополь-Ростов-Волгоград-Москва-Санкт-Петербург-Петрозаводск-Тикси-Якутск», – добавил Николай Суханов. – Мы находимся на постоянной связи с экипажем и будем это делать во время рейса».

Достойные условия труда гарантированы

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и компания «Inok» заключили коллективный договор РПСМ для судна «Pola Ladoga» (флаг Мальты). Моряки, работающие на нем, а это 20 человек, все петрозаводчане, будут иметь

гарантии достойных условий труда и своевременной выплаты заработной платы, а значит, находиться под защитой РПСМ. Об этом сообщил координатор Международной федерации транспортников (МФТ) Сергей Фишов.

Теплоход «Pola Ladoga» – не первое судно, находящееся в управлении «Inok», где есть документ, подтверждающий, что компания соблюдает права моряков. Под менеджментом «Inok» находятся еще 18 судов, на которых трудятся 250 членов экипажей – преимущественно карелы. Они так же, как и их коллеги с т/х «Pola Ladoga», имеют хорошие условия труда.

РПСМ и «Inok» – давние социальные партнеры. За время совместной работы компания зарекомендовала себя как ответственный работодатель, соблюдающий все достигнутые с профсоюзом соглашения на благо российских моряков.

Обмен морских документов украинского образца


Прояснилась ситуация с обменом морских документов украинского образца, – сообщает Seafarers Journal.

Ведущий специалист Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация морских портов Черного моря» в Севастополе Марина Сорокина проинформировала о новом порядке выдачи морских документов, удостоверения личности моряка (УЛМ) и в целом о работе филиала ФГБУ.

Она рассказала, что дипломно-паспортный отдел Севастопольского филиала Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» остановил выдачу рабочих морских документов и удостоверений личности моряка (УЛМ) украинского образца. На сегодняшний день дипломно-

паспортный отдел действует в качестве структурного подразделения филиала ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» в городе Севастополь. Через некоторое время после реорганизации подразделение будет выдавать документы согласно законодательству РФ.

Крымские моряки могут обменять свои украинские рабочие документы на равнозначные российские в дипломно-паспортном отделе любого порта России при предоставлении паспорта гражданина РФ (оригинал + копия), фото 3,5 x 4,5 см (3 штуки, черно-белые или цветные), квалификационных документов (диплом/свидетельство и подтверждение), всех обязательных сертификатов (оригиналы + копии), действующего медицинского свидетельства (оригинал + копия), учебных дипломов с приложениями (оригинал + копии). Все документы будут проверяться на легитимность.

Что касается оплаты за обмен морских документов, то будут взиматься следующие государственные пошлины: новый бланк диплома – 800 рублей, подтверждение для работы на танкерах – 800 рублей. 

СПРАВКА:

Дипломно-паспортная группа филиала ФГБУ «Администрации морских портов Черного моря» в г. Севастополь находится по адресу: г. Севастополь, пл. Нахимова, 5, тел.: +38 (0692) 53-02-71.

Дипломно-паспортный отдел ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» – г. Новороссийск, пр. Ленина, 93 (на территории Морской государственной академии им. адм. Ф. Ф. Ушакова); тел.: +7 (8617) 676-454 – механики; тел.: +7 (8617) 676-386 – судоводители и радиоспециалисты; тел.: +7 (8617) 676-371 – общие вопросы по дипломированию; тел.: +7 (8617) 676-453 – по УЛМ;

e-mail: dpg10@ampnovo.ru



ЧЕРНОЕ МОРЕ ОСТАЕТСЯ МОРЕМ ПОЗОРА

С 26 по 30 мая в портах стран черноморского региона проходила Неделя действий против удобных флагов. Она стартовала одновременно в крупных портовых городах Украины, Румынии, Болгарии, Турции, Грузии и России, в том числе в Новороссийске, Ейске, Тамани, Темрюке и Порт Кавказе.

В период кампании, которую в этом регионе еще называют «Черное море позора», представители морских профсоюзов и инспекторы Международной федерации транспортников (МФТ) проверяли условия труда моряков, наличие на судах коллективных договоров, трудовых контрактов и Сертификатов/Деклараций

по Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC). В течение пяти дней команды из стран черноморского региона проинспектировали более 100 судов в 17 портах.

В Новороссийске представители Российского профсоюза моряков (РПСМ) и инспектор МФТ Ольга Ананьина проверили более 30 судов и обеспечи-

ли выплату задержанной заработной платы морякам с парома «Lion A» (флаг Панамы) на общую сумму \$70 тысяч. В Констанце (Румыния) инспектор МФТ инициировал судебный иск в отношении владельца судна «Nikolay Meshkov» (флаг Белиза), на котором российско-украинский экипаж не получает заработную плату.

МФТ отмечает, что проверки в этом году выявили достаточно большое количество судов, где моряки получают низкую заработную плату и вынуждены работать в плохих условиях. На таких судах отсутствуют коллективные договоры. За время проведения акции проверяющие направили много нотисов в адрес судовладельцев с требованием провести переговоры по заключению колдоговоров на судах, где члены экипажей не обеспечены достойными условиями труда. Так, в Новороссийске профсоюзные инспекторы передали владельцу сухогруза «Guzide S» (флаг Турции) нотис о заключении колдоговора от турецких коллег.

– На Черном море только порядка 30% судов работают на условиях коллективных договоров международного стандарта, – пояснила инспектор МФТ Ольга Ананьина. – У региона есть свои особенности: низкие фрахтовые ставки, через каждые 5–6 дней заходы в порты, где взимаются портовые сборы. Определенную роль играет, конечно, и экономическая ситуация в черноморских странах. По этим и многим другим причинам заработная плата в этом районе плавания в среднем

гораздо меньше, чем предписывает стандартный договор МФТ. Поэтому и был разработан новый договор со ставками, приемлемыми для моряков и посильными для судовладельцев, чьи суда задействованы в перевозках на Черном море. Наша цель – добиться заключения такого документа со всеми компаниями, которые ведут бизнес в черноморском регионе, и обеспечить моряков достойными и безопасными условиями труда.

Кампания по борьбе против удобных флагов проводится на Черном море во второй раз. Результатом прошлогодней акции стали более 100 проверенных судов и множество улаженных трудовых споров. Например, на сухогрузе «Danapris 3» благодаря особому вниманию профсоюзов и инспектората МФТ удалось в лучшую сторону изменить систему расчетов с экипажем. При проверке на борту обнаружилась задолженность по зарплате морякам в размере 35 тысяч долларов. Инспекторы вмешались вовремя, и судовладельцу пришлось не просто выплатить экипажу все до копейки, но и рассчитаться по прошлогодним долгам с уже списавшимися моряками. 



Во второй день профсоюзной кампании по борьбе против удобных флагов сюрпризов не случилось. Инспекторы и волонтеры Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков (ЮТО РПСМ) и Международной федерации транспортников (МФТ) проверили условия работы на пяти сухогрузах в новороссийском порту и остались довольны: нарушений международного морского законодательства не обнаружено.

Первый день профсоюзной кампании ознаменовался крупной победой экипажа турецкого парома «Lion A» (флаг Панамы), ошвартованного в новороссийском порту. В ходе проверки выяснилось, что капитан и старший механик, а также несколько рядовых моряков больше двух месяцев не получают зарплату. Задолженность накопилась внушительная – почти \$70 тысяч. Инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананьина и технический инспектор труда ЮТО РПСМ Игорь Холявка первым делом заручились поддержкой представителей портового контроля, которые подтвердили: с такой задолженностью по зарплате экипажу паром в рейс не выйдет. Узнав об этом, судовладелец в течение получаса разрешил трудовой спор и погасил задолженность.





ЕВГЕНИЙ ХИЖНЯК: «ПЕРЕД МОРЕМ У МЕНЯ ДОЛГОВ НЕТ»

Главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков Евгений Анатольевич Хижняк недавно отметил юбилей: 70 лет, из которых почти треть отдана морю, а еще четверть – охране труда моряков. Охрана труда – вопрос настолько широкий, и включает в себя столько аспектов, что по большому счету является охраной не столько труда, сколько моряцкого здоровья и даже жизни. Дороже этого вряд ли что-то есть. Но чтобы заниматься этим делом, нужно знать морскую работу досконально, с изнанки, а это невозможно, если ты сам не моряк. Сегодня наш рассказ о человеке, который знает и настоящую цену морскому труду, и то, что здоровье моряка бесценно.

– Евгений Анатольевич, вы родились на Кубани, школу закончили в Братске – места, скажем так, все не морские. Что подвигло стать моряком?

– К воде я с детства привык. Мой отец был гидростроителем, строил гидроэлектростанции, например, на реке Белая. Когда стали строить Братскую ГЭС, его вызвали в Сибирь. Мы жили в рабочем поселке «внизу», то есть в месте затопления, а в школу я ходил «наверх», в основной поселок. А что касается моря, то, во-первых, мой крестный отец, выпускник Батумской мореходки, работал старшим механиком в Черноморском пароходстве. А во-вторых... Во-вторых, учась в девятом классе, я совершенно случайно увидел на обложке популярнейшего тогда журнала «Огонек» замечательную фотографию – групповой портрет выпускников судоводительского факультета Дальневосточного высшего инженерно-морского училища. Это был 1960 год. На этом все мои поиски себя прекратились. Я точно знал, что стану моряком.

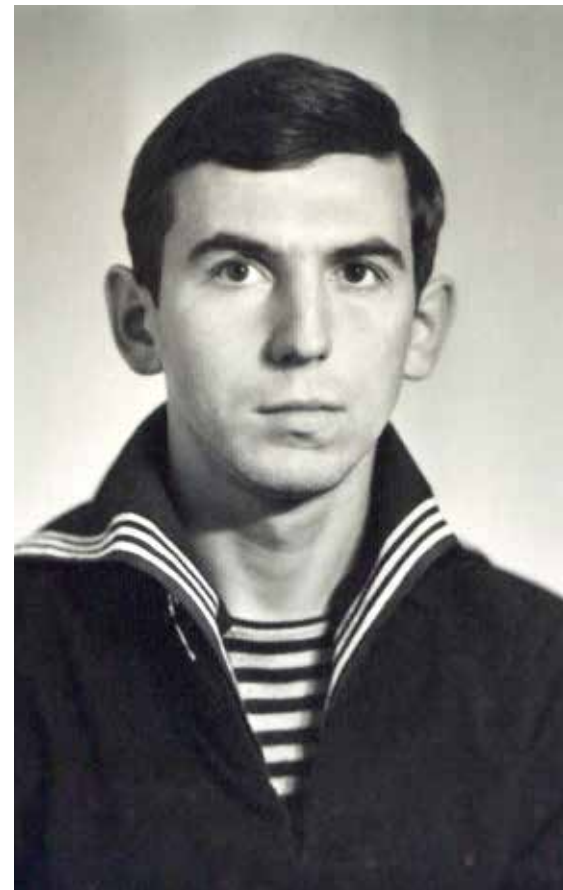
– Но на Дальний Восток, надо понимать, вы все-таки не поехали.

– Совершенно верно. После выпускного вечера в школе родители купили мне билет на поезд в Ленинград, и я вместе с тремя одноклассниками покатил в большую жизнь. Две девочки ехали с нами до Москвы поступать в институты, а мы с приятелем держали курс на Питер: он на «Военмех», а я на «Макаровку» – тогда ЛВИМУ им. адм. С. О. Макарова. Но самое интересное, что с первого раза я не поступил. Конкурс был достаточно высокий: в то время при поступлении преимущество было у тех, у кого уже были закончены средние мореходки, и кто отслужил в советской армии. Для вчерашних школьников оставалось совсем немного мест. В общем, по конкурсу я не прошел. Уехал домой, устроился на работу, стал ходить на подготовительные курсы при филиале Иркутского политехнического института. В следующем году я полетел в Ленинград уже самолетом, причем, на самостоятельно заработанные деньги и достаточно подготовленный к экзаменам. Так я оказался в лучшем

советском морском ВУЗе, и, закончив его, 11 мая 1968 года пришел работать на борт т/х «Заполярный» Мурманского морского пароходства.

– А почему вы не пошли работать в Балтийское пароходство?

– Так ведь раньше как было распределение: смотрели, откуда курсант родом, и направляли в ближайшее пароходство. Я с Братска, так куда меня направлять? А с Мурманским пароходством я еще с первой плавпрактики был «повязан». После последней преддипломной практики, которая у меня была на т/х «Куйбышев ГЭС», члены экипажа на общесудовом собрании дали мне рекомендацию работать в ММП. А после защиты диплома, когда приехали чиновники из ММФ и представители из пароходств «разбирать» выпускников, представитель ММП встал и говорит, мол, а Хижняк – наш, вот у меня запрос на него от экипажа. Так я и попал в Мурманск, и работал на судах ММП до 1977 года.



«Я точно знал, что стану моряком»



Е. Хижняк: «Я предлагаю читать Кодекс торгового мореплавания. Охрана труда – одна из составляющих кодекса, это очень серьезно, и безопасность мореплавания и, прежде всего, людей, складывается из подобных, как некоторые считают, «мелочей».

– Но вам пришлось «сойти на берег»?

– Да, по семейным обстоятельствам я ушел из плавсостава, стал работать в институте Гипрорыбфлот. Занимался проектированием баз технического обслуживания судов рыбопромыслового флота в иностранных портах, был ведущим конструктором отдела технической эксплуатации флота, часто ездил в командировки, общался с моряками и рыбаками. Позже работал техническим инспектором труда в Ленинградском баскомфлоте. Кстати, именно здесь я впервые плотно столкнулся с охраной труда, понял, что это такое и насколько важно. Но потом, чувствую, все, не могу больше на берегу. Люди кругом уходят в рейсы, приходят, рассказывают, а ты слушаешь и думаешь: а ведь у тебя тоже может быть такая жизнь. И по переводу стал работать в Балтийском пароходстве. Работал на т/х «Новосибирск» и «Комсомольск».

– Евгений Анатольевич, вы всегда говорите, что у вас два дня рожде-

ния. Один, понятно, день появления на свет, а второй?

– 7 октября 1993 года. Я тогда был на «Новосибирске» дублером старшего механика, и мы попали в жесточайший шторм в Бискайском заливе. Мы везли из Испании в Вентспилс железно-рудный концентрат. Загрузились по полной: груз тяжелый, метацентрическая высота маленькая, мотать начало сразу же с выходом в рейс. Бискай показал все, на что способен в осеннюю пору. Как учит хорошая морская практика, капитан принял единственное правильное решение в таких неблагоприятных погодных условиях: сбавил ход до самого малого и лег носом на волну. Судно стало помалу уходить в сторону океана, повернуть в сторону Ла-Манша возможности никакой не было, так мы и шли целую неделю. Но работа двигателя на критических оборотах, да еще такое длительное время, добром не кончилась: в цилиндре № 1 главного двигателя застучало. Как выяснилось, ослабло крепление головки поршня. Гайки, которые крепили головку поршня, от вибрации стали «отдаваться». Чтобы ликвидиро-

вать поломку, нужно было произвести остановку главного двигателя. Капитан, конечно, был поставлен перед сложным выбором: или ничего не делать, но тогда главный двигатель гарантированно выйдет из строя, или попробовать починить, но тогда нужно остановить двигатель, а мотает так, что крен доходит до сорока градусов. Капитан решил рискнуть, и мы с мотористом Вадимом пошли устранять неисправность.

– Страшно было?

– Не то слово. Судно встало лагом к волне, волны накатывали с такой силой, что оторвалось все, что можно и нельзя. Наверху сорвало с фундамента и выбросило в жилой коридор гирокомпас. У нас в машине качка не так сильно ощущалась, но со штатного крепления сорвало запасную крышку цилиндра главного двигателя. Шли какие-то волны-убийцы, три подряд. Я приход каждой волны нутром чувствовал: сначала все запищало, задрожало, пароход словно сжался – пришла первая. Через несколько минут пришла вторая, и я подумал, что еще одна такая – и все, кранты. Но мы успели, работа была сделана,

главный двигатель запущен, судно пошло в ход и снова легло носом на волну. Третья волна нам была уже не страшна – «Новосибирск» был на ходу. С тех пор я отмечаю второй день рождения.

– После этого рейса вы решили совсем уйти с морей?

– Нет, я проработал на судах до декабря 1995 года, а потом здоровье, знаете ли, уже не позволило болтаться по морям. Но перед морем у меня долгов нет. Мой младший брат, глядя на меня, тоже стал моряком. Закончил Ленинградское арктическое училище по механической части, походил по морям-океанам и сейчас имеет свой небольшой судоремонтный бизнес. Более того, у меня, как у всех нормальных механиков, сын пошел в судоводители. Работает в крупной иностранной компании, растет, надеюсь, скоро станет капитаном.

– Евгений Анатольевич, в заключении о расследовании несчастных случаев на производстве вы никогда не пишете «причина происшествия – небрежность работника». Независимо от обстоятельств. Почему?

– Я всегда это говорю, и сейчас повторю снова. Мне всегда становится очень грустно, если в судовом Акте о несчастном случае я вижу отметку судовой администрации: «Причина происшествия – вина пострадавшего (due his own fault)». Во-первых, такая оговорка снижает сумму компенсации пострадавшему моряку, а то и просто лишает его пособия по увечью, или компенсаций его родственникам или наследникам. Получается, что пострадавшие страдают еще раз. Судовладелец и страховщики остаются живыми, здоровыми и без затрат. И я всегда прошу: не делайте такую оговорку в акте! Работая в составе и рядом почти тридцать лет, я просто не встречал человека, сознательно прыгающего в трюм или за борт, сующего руки-ноги в механизмы. И о таких людях я не слышал. Наоборот, наш моряк, который «может всё», если и лезет в работающий механизм, то исходя из «интересов дела», и если допускает нарушения, то лишь по причине, чтобы сделать, как лучше. Но получается, как всегда. Однако самоубийств на флоте нет! И у каждого из моряков за спиной

есть люди, зависящие от их заработка, зависящие от них самих, их иждивенцы и все те, кто их любит и ждет. Пометка «вина пострадавшего» таких людей жестоко наказывает. Поэтому, повторяю, не способствуйте этому, уважаемые коллеги, берегите себя и заботьтесь о соплатателях!..

Вообще на человеческое горе тяжело смотреть. Люди случайно или, выполняя приказы начальства, или по собственной неосторожности теряют «руки-ноги-глаза» и становятся инвалидами. Они и так уже сами себя наказали, а тут вдруг начинается «битва» с судовладельцами или страховщиками, или с государственными бюрократами за компенсации и пенсии...

– Так, может быть, ну их? Ведь гораздо проще согласиться с работодателем, поставить резюме «небрежность работника», и проблем нет. Или, например, при инспекции на борту судна. Какая разница, как стоит трап? Стоит же, и ладно.

– Остап Ибрагимович призывал нас чтить Уголовный кодекс.

Я предлагаю чтить Кодекс торгового мореплавания. Нет, кроме шуток, охрана труда – одна из составляющих кодекса, это очень серьезно, и безопасность мореплавания и, прежде всего, людей, складывается из подобных, как некоторые считают, «мелочей». Когда я вижу, что судовладелец легкомысленно относится к жизням своих моряков,

я становлюсь злым и угрюмым, пишу в адрес работодателя представления-предписания, а если не срабатывает, то подключаю портовый контроль, Роспотребнадзор, Российский регистр судоходства, Рострудинспекцию. И мы совместными усилиями «дожимаем» субстандартного судовладельца.

– Как Евгений Анатольевич, злой и угрюмый после битвы за моряка, снимает стресс?

– Евгений Анатольевич снимает стресс, тщательно разделявая от костей и шкуры кильку, мойву или салаку. Потом посыпает рыбку солью-сахаром в пропорции два к одному, добавляет туда петрушенки, и через сутки с удовольствием употребляет. Очень хорошо, знаете ли, идет под «огненную воду» у камина.

– А если серьезно? Если бы была возможность начать все заново, что бы вы изменили?

– Ничего. Я ничуть не жалею, что моя жизнь сложилась именно так, а не иначе. У меня прекрасные дети, молодая красивая жена. Я закончил лучший советский морской ВУЗ, работал

и работаю с прекрасными людьми, грамотными компетентными специалистами.

Я счастливый человек. И желаю всем морякам счастья, здоровья, спокойных вахт, достойной зарплаты. И особенно обращаю их внимание на то, что их всегда ждут дома не только с хорошими деньгами «в клюве», но самое главное – живыми и здоровыми. 





ОТСУТСТВИЕ ДОЛЖНОЙ КОММУНИКАЦИИ В КОМАНДЕ

Проблема, о которой мало говорят.

Ежегодный семинар старшего командного состава судов группы компаний ОАО «Совкомфлот» прошел 27-28 мая 2014 года в Санкт-Петербурге. моряки собрались в центре города-порта, чтобы прослушать программу по важнейшим темам.

Офицер по расследованию инцидентов «Группы компаний СКФ» Дмитрий Адамек (Adamecs Dimitrijs) рассказал об основных причинах аварий и о том, на что следует обратить внимание во время судового расследования. Участники семинара также обсудили тему риск-менеджмента как основного инструмента по предотвращению инцидентов.

«По статистике, 80% аварийных ситуаций вызвано человеческим фактором – стрессами, усталостью, неправильно принятыми решениями, наконец, нарушениями техники

безопасности, эксплуатации и правил компании. Но существует еще одна проблема, о которой мало говорят: отсутствие должной коммуникации между командой, – рассказывает Д. Адамек. – Приведу пример из практики: судно швартуется, у радара – старпом. Доклады о скорости судна, дистанции до причала не сообщались постоянно и своевременно, в результате работа на мостике «Bridge Team» была не выполнена, как полагается. Произошел инцидент – контакт с причалом.

После любой аварийной ситуации важно установить все причины ее воз-

никновения, – продолжил офицер. – Крайне редко бывает, что причина была одна. Как правило, должны совпасть несколько факторов, чтобы положение стало аварийным.

Первые 48 часов после происшествия – самые важные. За это время нужно успеть опросить всех членов экипажа о том, что они делали, и где находились. Во-первых, человеческая память не безгранична, и через некоторое время какие-то детали могут быть упущены. Во-вторых, может случиться так, что кого-то из членов экипажа репатрируют и потом про него просто забудут.

Наиболее распространенные ошибки, которые допускают, опрашивая людей: излишне длинные вопросы или уводящие в сторону от темы вопросы, которые содержат в себе ответ. Бывает и так, что ответы никто не записывает.

Все факты, которые удастся выявить, нужно зафиксировать. Но избегайте выражений: «думаю», «считаю», «по моему мнению». Изложите все четко и кратко: «повернули и закрыли», «проверили», «сделали». Предположение может повлечь за собой ненужные домыслы, которые исказят восприятие ситуации. В дальнейшем анализ всей собранной информации поможет применить превентивные меры и избежать повторения происшествия».

ICLP-менеджер Кипрского филиала «СКФ Юником» Игорь Краснокуцкий, выступавший с обзором последних жалоб и рекомендаций по рассмотрению потерь, поддержал коллегу:

«Никаких интервью журналистам, ни устных, ни письменных. Никаких комментариев людям из сторонних фирм. Все, что вы скажете, может быть использовано против вас и против компании, в которой вы работаете. На каждое свое действие обязательно составляйте документ. Даже если вам дали устную рекомендацию из офиса, направьте туда письмо со словами: «В соответствие с вашей рекомендацией предпринимаю следующее».

Документ – это зафиксированный факт, его можно будет использовать даже спустя несколько лет. Если какая-

то непростая ситуация урегулирована сейчас, это не значит, что вопросы по ней не возникнут позже».

В свете вступления в силу 20 августа 2013 года Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судостроении офицерам рассказали, как осуществляется процесс освидетельствования судов. Специалисты Российского морского регистра судостроения (РМРС) проводят осмотр непосредственно на борту: делают обход судна, проверяют судовую документацию и общаются с членами экипажа. Особое внимание обращается на выплату заработной платы, состояние жилых помещений для экипажа, питание и столовое обслуживание, условия отдыха и медицинское обслуживание, а также на трудовые договоры моряков.

Главный специалист отдела по освидетельствованию трудовых норм РМРС Сергей Павлов напомнил, какие документы должны быть в наличии на судах, которые проходят освидетельствование: оригинал Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судостроении; свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судостроении; экземпляры «Конвенции о труде в морском судостроении 2006 года» (на английском и рабочем языках); копия лицензии или сертификата разрешения на осуществление оперативной деятельности частной службы подбора или трудоустройства моряков; коллективный договор; стандартная форма трудового договора (на английском и рабочем языках); копии трудовых договоров членов экипажа; медицинские сертификаты членов экипажа; акты о предыдущих освидетельствованиях РС и инспекциях иных органов власти (ПСК, ФСК) в отношении выполнения требований КТМС на судне.

Как действовать, если моряк получил производственную травму, рассказал главный технический инспектор труда Российского профессионального союза моряков Евгений Хижняк:

«Травма подлежит расследованию судовой комиссией под руководством капитана, поэтому травмированный моряк должен сообщить о случив-


шемся капитану или своему непосредственному начальнику. Получивший травму моряк может сам участвовать в работе комиссии, либо его доверенное лицо. По результатам расследования на руки пострадавшему выдается один экземпляр акта формы «Н 1». По бессрочному трудовому договору моряку полагается пособие по временной нетрудоспособности на протяжении лечения последствия травмы или до установления инвалидности».

В ходе семинара участники обсудили положение дел на судостроительном кадровом рынке, организацию ледокольного обеспечения в восточной части Финского залива, социальную политику компании, итоги работы по обеспечению безопасности мореплавания в ОАО «Совкомфлот» и другие вопросы.

Как рассказал механик-наставник «СКФ Юником в Санкт-Петербурге» Дмитрий Атанов, проведение подобных мероприятий стало традицией в ОАО «Совкомфлот».

«Мы проводим семинары для офицерского состава с 2007 года не только в Санкт-Петербурге, но и в Новороссийске, и во Владивостоке, там есть наши дочерние компании, – говорит Д. Атанов. – Семинары очень важны для карьерного роста, который наша компания приветствует. За 2013 год 630 работников получили повышение. Во время таких встреч мы рассказываем о перспективах для работающих у нас моряков, они в свою очередь могут задать интересные их вопросы».

Сами моряки такие учебные тренинги любят и считают их полезными. «Хорошо, что в компании проводят такие семинары, можно узнать много нового и пообщаться с коллегами, узнать, как работают другие экипажи», – сказал 2-й механик Денис Минин.

«Компания проводит несколько семинаров каждый год, и они действительно полезны, – подтверждает капитан Дмитрий Котов. – Здесь можно узнать о новых направлениях работы «Совкомфлота». Сегодня мы узнали, что в СКФ подготовили программу обучения моряков для работы на газовозах». 



Анн Доннели, портовый каптан в городах Тинмут и Плимут, мать 5 детей, преподаёт в медицинском университете, бегаёт благотворительный марафон для оказания помощи морякам. Всегда безотказна к просьбам и проблемам моряков.

ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ.

ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ.

Фотографии, представленные в этом номере на конкурс, были сделаны в порту г. Тинмут, графство Девон, Великобритания. Автор (на снимке): Любовь Кухлевская (Джеффс), благотворительная миссия «Apostleship of the Sea» «Когда я в Англии, – говорит Любовь, – то работаю в качестве волонтера по оказанию помощи морякам, прибывающим в порт г. Тинмут. В свободное время я фотограф. Организовываю выставки и мероприятия. Сейчас я учусь писать маслом».

Судно «IMINA», филиппинский экипаж. В течение 10 месяцев повар готовил еду каждый день на 10 человек. Нечеловеческая усталость и тоска по семье. Осталась добрая память.





Судно «HAV SNAPPER».
Спокойствие и уверенность
в завтрашнем дне.
Новое современное
судно, интернациональный
сплочённый экипаж.
Впервые были в нашем порту.



Новое поколение выбирает море. Не так часто в качестве старшего помощника или капитана можно увидеть женщин. Мне повезло – я их встречала дважды.



«Мир и благодать Божия, находящиеся в рассеянии православных христиан за границей. Хорошо было бы на борт судна принести местной миссии православную литературу духовного назидания». Прихожане г. Одессы (Запись в книге отзывов).



Момент размышлений.

«ST. PETER LINE» ОТКРЫЛАСЬ В ХЕЛЬСИНКИ

28 мая 2014 года компания «ST. PETER LINE» открыла офис в г. Хельсинки, задача которого – пропаганда безвизового туризма в Санкт-Петербург и Россию.

– Мы открыли офис в непростое время, когда из-за событий на Украине и в Крыму иностранцы опасаются ехать в Россию. Открытие офиса, надеюсь, поможет нивелировать недоверие иностранцев к нашей стране, – отметил генеральный директор компании «ST. PETER LINE» Сергей Котенев. – Решение далось нам нелегко, можно сказать, мы шли к нему 4 года, тщательно изучали ситуацию, проводили исследования, подыскивали офис. Мы открыли не просто представительство компании «ST. PETER LINE» в Хельсинки. Мы открыли здесь представительство Санкт-Петербурга.

Насколько Россия и Санкт-Петербург, в частности, малопривлекательны для туризма, говорят цифры. Даже наши ближайшие соседи финны путешествуют в Россию очень мало – всего 10%. Хотя в это верится с трудом, Сергей Котенев подтверждает: да, такова статистика. И одна из причин столь низкого уровня туризма, по его мнению, заключается в плохой информированности иностранцев о российском законе, позволяющем находиться на территории России без визы 72 часа.

Напомним, в мае 2009 года вышло Постановление Правительства, в котором говорится, что «участники туристической группы могут находиться на территории Российской Федерации в течение 72 часов без виз в случае проживания на пароме или в ином месте, определенном в групповой туристической программе. Капитан парома через судового агента представляет властям порта за 72 часа до прихода судна в российский порт списки прибывающих пассажиров – участников групповой туристической программы и групповую туристическую программу. Участник туристической группы, не име-

ющий визы, может находиться только на территории, определенной в групповой туристической программе».

– В этом году показатели по туризму снизились, – отмечает С. Котенев. – Приток иностранных граждан меньше на 30% по сравнению с 2013 г., но прогнозы делать рано, поскольку высокий сезон еще не наступил.

Отрадно, что временный спад не отражается на работе моряков и обслуживающего персонала двух пароменов – «Princess Maria» и «Princess Anastasia», намотавших за время существования компании (немногом больше 4 лет) более 11000 морских миль. Все они защищены коллективным договором Российского профессионального союза моряков (РПСМ).


Недавно компания «ST. PETER LINE» провела переговоры с РПСМ по заключению нового коллективного договора для пароменов «Princess Maria» и «Princess Anastasia» на 2014 год.

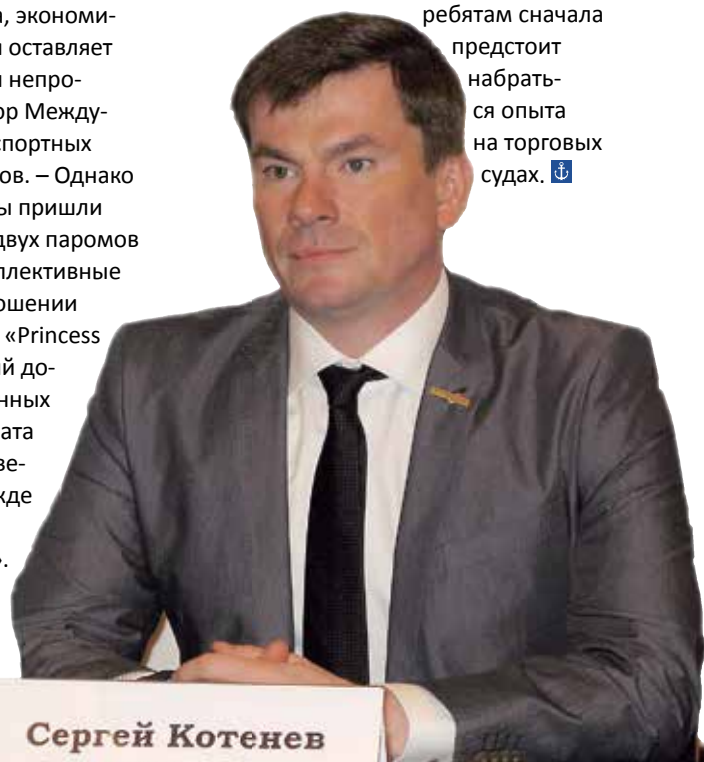
– Переговоры на фоне резких колебаний валютного курса, экономической обстановки, которая оставляет желать лучшего, проходили не просто, – рассказал координатор Международной федерации транспортных рабочих (МФТ) Сергей Фишов. – Однако несмотря ни на что, стороны пришли к компромиссу. Ранее для двух пароменов заключались отдельные коллективные договоры. С 1 апреля в отношении пароменов «Princess Maria» и «Princess Anastasia» действует единый документ. По итогам проведенных переговоров заработная плата членов экипажа пароменов увеличилась, что говорит, прежде всего, о социальной ответственности «ST. PETER LINE». В большей степени это коснулось рядового состава.

Кроме того, в свете ратификации и вступления в силу Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 20 августа прошлого года, которая приравнивает всех работающих на морских судах к морякам, весь обслуживающий персонал пароменов прошел специальную переподготовку. Оба парома сертифицированы в соответствии с требованиями КТМС.

В планах компании «ST. PETER LINE» – открытие собственной школы поваров, барменов и стюардесс. В советские времена такие кадры «выращивали» в регионе Черного моря. Теперь эта система вся разрушена, и кому-то ее надо возрождать и растить собственные российские кадры.

К слову, ежегодно 30 курсантов «Макаровки» проходят плавательскую практику на паромах компании по специальности судоводитель и механик. Но по окончании вуза дорога на парома для них первое время будет закрыта: для работы на пассажирских судах

ребятам сначала предстоит набраться опыта на торговых судах. 



Сергей Котенев

Генеральный директор ST. PETER LINE

ДАЕШЬ КАЮТУ ДЛЯ ЖАЛОБ!

Еще год назад судовладельцы опасались Сводной конвенции МОТ 2006 о труде в морском судоходстве (MLC-2006), которая объединила международные нормы, регламентирующие труд моряка. Суть требований MLC-2006 заключается в ее названии: это труд, отдых и обитаемость на морских судах. Поэтому зря работодатели шьют конвенции чужое, типа защиты окружающей среды, или опасаются процедуры подачи жалобы со стороны моряка, обязательной на судах с августа прошлого года, когда MLC-2006 вступила в силу. Увы, на судах удобного флага по-прежнему наблюдается «молчание гнят». Просто теперь его прикрывают документы о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве – Декларации и Сертификаты. Хотя если нет коллективного договора МФТ, чем обеспечены эти бумаги?



**Вадим
Мамонтов,**

председатель
Калининградской
региональной
организации
Российского
профсоюза
моряков
(КРО РПСМ)
и инспектор МФТ
в порту
Калининград

Вот несколько примеров, когда документы MLC-2006, выданные государством удобного флага, являются просто ширмой.

Т/Х «APUS» (ИМО 8604606), ФЛАГ

БЕЛИЗА: вместо одного судовладельца – несколько. И столько же фиктивных контрактов у одного и того же экипажа. У одних моряков – с компанией «Volans Shipping Ltd.» из Белиза, у других – с одноименной фирмой из Латвии, у третьих – с какой-то кипрской «Varoso Shipmanagement Ltd».

Хотя действительным оператором судна является латвийский «ROKO SHIPMANAGEMENT». В итоге у российских моряков с борта «APUS» на ремонте в порту Литвы получилось четыре работодателя. Причем, единственный настоящий – никаких документов не оставил. Агент по найму заключал с моряками контракты буквально на улицах Калининграда или в кафе, или коридоре какого-нибудь агентства. Он исчез. Остался лишь долг по зарплате за три месяца работы на судне. Однако следов, подтвержда-



ющих задолженность, нет. Потому что ставки зарплаты в трудовых контрактах моряков не указаны, платежной ведомости нет, так как деньги выдавали на борту «черной» наличкой.

Наши ягнята с «APUS» не жаловались с момента списания. И так прошло три месяца, лишь потом люди пришли в Российский профсоюз моряков (РПСМ) и Международную федерацию транспортников (МФТ) в Калининграде. Подавать официальную жалобу государству Белиз они отказались. Вот такие ребята с таким правосознанием работают на судах удобного флага. Вы думаете, требования MLC-2006 это учитывают?

Вот древний рефрижератор «NOVAYA ZEMLYA» (ФЛАГ СЕНТ КИТТС И НЕВИС, IMO 8514796). Судовладелец из Одессы, экипаж украинский, уровень зарплаты – примерно \$700 для матроса. Указаний на ставку зарплаты нигде нет, она даже не прописана в индивидуальных контрактах. Подтверждения о перечислении денег отсутствуют.

Судно имеет Сертификат соответствия MLC-2006, выданный по поручению государства флага Российским регистром, и прочие бумажки. А что толку? Эта радость бюрократа заполняет собой толстенную папку, набитую образцами бланков и инструкций. И это содержимое с реальными моряками, их контрактами и рукописной платежной ведомостью никак не стыкуется. По сути судно в океане, зарплата начисляется

на каком-то берегу, и узнать о перечислении моряк может лишь, если сам позвонит родственникам на Украину.

Интересно, что представитель судовладельца, оказавшийся на борту, крикует MLC-2006 за какую-то жесткость. Да вы, батенька, настоящий король на диком рынке труда! И Сертификат MLC-2006 вас пока что прикрывает.

И та же картина на судне «FRIO FORWIN» (ФЛАГ КИПРА, IMO 9076260), регистровый владелец на Кипре, фактический – из Санкт-Петербурга, экипаж – калининградцы. Уровень зарплаты, по словам моряков, на уровне МФТ, но коллективного договора на судне нет. «А зачем, если в нашей хорошей компании всегда было хорошо?» – удивляются моряки. Трудовые контракты подписаны неким частным лицом, шлепнувшим на бланк частную печать: круглый оттиск с именем и фамилией без дополнительных деталей. По словам моряков, это хороший человек, который никого никогда не обижал.

И в подтверждение их слов судно сертифицировано на предмет соответствия MLC-2006. Вот справка, выданная немецким Ллойдом, и вот несколько папок. Их содержимое никак не пересекается с текстом индивидуального трудового контракта, где ни буквы о том, куда и к кому бежать жаловаться.


Может, в почтовый ящик на Кипр, а может, в контору Ллойда – выбор имеется. Ведь моряки, обученные судов-

Вадим Мамонтов:

«Предлагаю организовать на таких судах, где нет договора МФТ, специальную Каюту. Пусть там лежит Кодекс законов флага для самообразования экипажа и хоть какая-нибудь Жалобная Книга. Ну, и само собой почтовые конверты с адресом на деревню международному дедушке».



ладельцем, думают, что теперь после вступления MLC в силу у профсоюзов нет никаких прав, а текст трудового контракта является коммерческой тайной.

В таком случае предлагаю организовать на таких судах, где нет договора МФТ, специальную Каюту. Пусть там лежит Кодекс законов флага для самообразования экипажа и хоть какая-нибудь Жалобная Книга. Ну, и само собой почтовые конверты с адресом на деревню международному дедушке. Этим MLC-2006 и победит, если пока что не стала намордником для разных Ганнибалов. 



ОСТОРОЖНО — КОРВАЛОЛ!

Пренеприятнейший случай произошел с российским моряком в одном из портов США. Прибывшая на борт судна инспекция взяла у экипажа анализ на наличие в моче алкоголя и наркотиков – так называемый драг-алкоголь тест, а через три дня моряка списали. Как оказалось, в результатах его анализа, направленных судовладельцу, были обнаружены барбитураты. Барбитураты являются производными барбитуровой кислоты, оказывают угнетающее влияние на центральную нервную систему, и во всем мире считаются наркотическими средствами.

Моряк, конечно, расстроился: никаких грехов за ним не водится, он здоров, как бык, а если что и принимает время от времени для успокоения нервов, так это корвалол в каплях. Как выяснилось, он-то и стал причиной списания моряка. Капельки, кроме спирта этилового и масла листьев перечной мяты, содержат пресловутый фенобарбитал, то есть барбитурат, который выводится из организма в неизменном виде с мочой в течение недели после приема. Но в компании, соблюдающей определенную политику, разбираться не стали, а просто прислали моряку замену. Теперь вот человек мучается: возьмут ли его еще в этой компании на контракт или нет?

Технический инспектор труда Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Русецкий напоминает морякам, что свободно продающийся в России или в другой стране лекарственный препарат может иметь в своем составе составляющую, которая и дает нежелательный эффект при прохождении теста:

«Я сам был свидетелем аналогичного случая, причем также в США. У нас на судне член экипажа при головной боли принимал обычный пенталгин, который у нас в России продается в любой аптеке. В пенталгине точно также содержится фенобарбитал, который и был обнаружен в его анализе при проведении теста. Разбирательства в компании потом были серьезные.

Чтобы избежать такой неприятной ситуации, нужно придерживаться простых правил. Во-первых, перед заходом в порт все медикаменты, имеющиеся на руках у членов экипажа, собираются, относятся в специальное помещение и опечатываются. Это делается для того, чтобы не было претензий со стороны портовых властей при досмотре членов экипажей, что практикуется в ряде портов США, Австралии и арабских стран. Надо учитывать, что некоторые распространенные у нас виды лекарств в этих странах запрещены к свободной продаже, а некоторые отнесены к наркотическим средствам. Во-вторых, все приемы лекарств записываются в специальный журнал, который показывается инспектору. А в-третьих, если по какой-то причине необходимая информация не записана в журнал, обязательно скажите инспектору о приеме лекарства перед сдачей теста.

Если следовать этим простым правилам, то вопросов с прохождением тестов на наркотики не возникнет. Все моряки при оформлении контракта подписывают соответствующие бумаги, в том числе и обязательство выполнять политику компании, и должны понимать, что из-за копейки таблетки можно потерять работу и приобрести неблагоприятную репутацию».

НАША СПРАВКА:

Международное медицинское руководство для судов (International Medical Guide for Ships), разработанное совместно Всемирной организацией здравоохранения, Международной морской организацией и Международной организацией труда, нормы и положения которого применяются на большинстве судов государств флага и определяют порядок оказания медицинской помощи на судах, и перечень лекарств на борту, гласит:

«Моряку, который направляется на прием к врачу на берегу, следует напомнить, чтобы он взял у врача рецепт, в котором должно быть указано фармацевтическое название назначенных лекарств, дозы и способы приема. Когда моряк возвращается на судно с каким-либо лекарством, нужно убедиться в наличии на упаковке (флаконе, ампуле, коробке) этикетки с указанием названия лекарства, дозы, способа употребления и т. п.

...В ряде стран действуют правила, согласно которым в судовой журнал необходимо вносить сведения о любом лечении, оказанном любому человеку на борту судна, в том числе данные обо всех использованных лекарствах и их количествах.

Помимо этого капитан обязан иметь специальный журнал учета контролируемых лекарств. В этом журнале необходимо подробно записать, для каких целей, когда и в каком количестве приобретены контролируемые лекарства, когда, в каких количествах и для чего они использованы, или когда и в каких количествах уничтожены. Журнал следует хранить в течение двух лет после того, как в нем сделана последняя запись».

КАПИТАН ШТУККЕНБЕРГ – МОРЯК И ХУДОЖНИК

Если набрать в поисковике фамилию Штуккенберг, «Яндекс» предложит вам сайт ресторана во Владивостоке. Кликнув по ссылке, можно узнать, что еду здесь готовят по исконно русским старинным рецептам, и команда профессионалов всегда готова проявить «традиционное русское радушие». Что подразумевается под традициями нашего гостеприимства, останется загадкой до первого визита. А вот кем был человек, в честь которого назвали... ресторан, можно узнать, не отправляясь во Владивосток.

ОСНОВОПОЛОЖНИК ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ МАРИНИСТИКИ

Николай Максимович Штуккенберг – героический человек, дворянин, капитан дальнего плавания, патриот, – сказано на главной странице сайта одноименного заведения. И это действительно так. Но известен был Николай Штуккенберг не только этим. Героический человек и капитан занимает особое место в плеяде художников, воспевавших на холсте природу Приморского края. И именно Штуккенберга считают основоположником Дальневосточной мариныстики.

Об этом человеке осталось не так много воспоминаний, но все они свидетельствуют о том, что художник был человек немногословный и целеустремленный, волевой и сдержанный. Капитан Штуккенберг был отважен и смел, и не раз, рискуя собственной жизнью, спасал рыбаков, которые терпели бедствие. Он получил несколько наград за свои подвиги, но никогда их не носил, считая это излишеством.

О биографии Штуккенберга тоже известно немного. Он родился 23 января



Ледокол «Красин» во льдах.

1880 года в Москве. Когда мальчику было 5 лет, вся небольшая семья – родители, Николай и его сестра – переехали в Тверь. Здесь будущий художник и поступил в училище, из которого его выгнали, когда он учился в третьем классе.

В 15 лет Николай оказался у родственников в г. Очакове, где устроился работать рыбаком за 50 копеек в месяц,

а в 17 – ушел в море уже матросом. Морское дело молодой человек осваивал в мореходке Петербурга, но недолго – всего одну зиму. Позднее, попав в Баку, поступил в мореходное училище, сдав там, в 1902 году, экзамены на штурмана каботажного плавания, спустя год – на штурмана дальнего плавания, и только потом, в 1905 году, – на капитана.



http://shtukkenberg.ru/

МОРЕ ПОЛУЧАЕТСЯ ПЛОХО


Но немногие знали, что автор сетовал на неестественность морской стихии в его картинах. Об этом начинающему художнику и тоже моряку Павлу Куянцеву рассказал однажды сам Николай Максимович: «Вот море у меня плохо получается. Всю жизнь плаваю, а передать не умею».

Штуккенберга считают наставником капитана Павла Куянцева, который также стал выдающимся художником. Но в своей книге «Я бы снова выбрал море...» Куянцев написал, что мастер успел преподать ему всего лишь один урок, и следующей встрече не суждено было состояться.

В 1937 году Николая Максимовича арестовали по подозрению в шпионаже. Официальным поводом для этого послужила дружба капитана с некоторыми коллегами из Японии. Известно было, что Штуккенберг с большой симпатией относился к культуре и обычаям Страны восходящего солнца.

Дворянское происхождение и нерусская фамилия художника вызывали подозрения, морская профессия, давшая возможность побывать в других странах, также была подозрительна. Расследование длилось полгода, и в сентябре Николая Штуккенберга расстреляли. Вдова капитана – Владислава Бовкевич – больше 20 лет пыталась восстановить честное имя мужа и ей удалось этого добиться: в 1958 году Николай Штуккенберг был реабилитирован.

Возможно, сам того не зная, Штуккенберг сделал богаче живопись России. Будучи не просто художником, а еще и моряком, он привнес в творчество свое особенное видение: в его картинах монументальная и необузданная красота природы Дальнего Востока воплотилась в особых цветовых решениях и в новых композиционных решениях.

Сегодня картины мастера хранятся в фонде Приморской картинной галереи и в музее Дальневосточного пароходства, в котором работал капитан Штуккенберг. Примечательно, что Николай Максимович родился в тот же год – 1880, когда было основано пароходство, в котором Штуккенберг отслужил почти четверть века. 

Мыс Бринера. Тетюхе.

В 1907 году Николай Штуккенберг приехал в Санкт-Петербург и стал работать на торговых судах. Зимой он урывками занимался в Академии художеств, следуя своему желанию быть и моряком, и художником. В Северной столице Николай женился и отсюда уже с женой уехал во Владивосток, где и остался служить капитаном.

На судах Дальневосточного морского пароходства Николай Максимович ходил в полярные рейсы. Ему довелось работать на известных ледорезах «Казак Поярков» и «Добрыня Никитич», и на легендарном ледоколе «Красин». Но непростая жизнь в море ничуть не тормозила творческое развитие Николая Максимовича. Наоборот, смена мест и изнурительная работа питала и вдохновляла Штуккенберга: в свободное от вахты время капитан продолжал рисовать.

Писал Николай Штуккенберг много, всегда с натуры. Побережья Приморья, Камчатки, Чукотки с поразительной точностью воспеты кистью этого мастера. Об этом свидетельствуют и названия картин, которые автор почти никогда не датировал: «Близ Николаевска. Охотское море», «К югу от Петропавловска», «Побережье Охотского моря около Аяна», «Русский остров».

НУЖНО УЧИТЬСЯ У ПРИРОДЫ

Географические названия благодаря этому человеку воплотились в художественные образы.

В работе художник Штуккенберг особенно выделял два правила: нужно учиться у природы и не копировать чужие работы.

И графика, и живопись Штуккенберга – трудоемкая работа, ведь многие его картины совсем небольшие, почти крошечные. Среди набросков разных лет есть и такие, которые по величине не больше спичечного коробка. И эта миниатюрность подчеркивает ювелирную работу мастера.

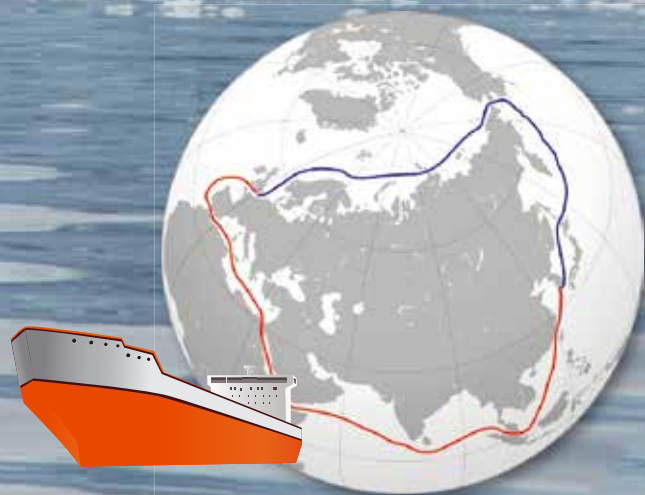
Творчество Николая Максимовича имеет еще одну удивительную черту: его пейзажи и натюрморты похожи на подробный дневник, в котором автор рассказывает о произошедшем не словами, а посредством живописи. Поэтому работы Штуккенберга имеют особую историческую ценность. Его свидетельства были особенно важны в начале прошлого века, когда освоение Дальнего Востока только началось.

С 1920 по 1930 годы живопись Штуккенберга приобрела новые черты. Изучавшие его творчество специалисты отметили, что именно в этот период произведения капитана-мариниста стали не просто скрупулезным портретом местности, но и начали отражать величественный характер природы дальневосточного региона.

Портретируя богатый дальневосточный ландшафт, Штуккенберг находил место для каждого нюанса: в его работах важны все камни, все деревья, все сопки. А море в работах капитана-художника почти всегда соприкасается с детально описанным берегом.

НЕМЕЦКИЙ ШПИОН НА СЕВМОРПУТИ

Ценность ресурсов российского арктического шельфа и Северного морского пути трудно переоценить. Это прекрасно понимает не только сама Россия, но и весь остальной мир. Но если сегодня по возрождаемому Северному морскому пути проходят сотни судов, большая часть которых несут иностранные флаги, то при СССР наши границы были наглухо закрыты «железным занавесом». Хотя... есть в истории Севморпути случай, заслуживающий особого внимания.



50 000 МАРОК ЗА ПЕРЕХОД

Как уже говорилось, виды на русский север имели многие. Америка, Норвегия, Великобритания, Дания – всем было дело до российских арктических территорий. Даже Германии. А с приходом к власти Адольфа Гитлера и партии нацистов немецкий интерес к советской Арктике возрос неимоверно. В 1936 году известный теоретик в области военного изучения Арктики капитан 1-го ранга ВМС Германии П. Эберт напишет в журнале «Marine Rundschau» буквально следующее: «... постепенное втягивание Евразийской полярной зоны в сферу хозяйственной деятельности ставит перед военной стратегией новые задачи, для решения которых до сих пор еще нет достаточного военного опыта». Спустя всего несколько лет, главнокомандующий ВМС Германии Гросс-адмирал Эрих Редер лично доложит Адольфу Гитлеру о планах по использованию северных коммуникаций СССР на совещаниях в декабре 1939 и январе 1940 г., а уже летом 40-го по советскому Северному морскому пути пройдет крейсер ВМС Германии.

Оставим без комментариев вопрос, каким образом немецкой стороне удалось согласовать с Москвой проводку германского судна по трассам Севморпути, и чем руководствовались советские лидеры, давая разрешение на переход. На момент описываемых событий Вторая мировая война уже год как шла, и зачем нужно было пускать иностранный корабль, так сказать, в святая святых, не совсем понятно. Есть сведения, что за этот переход и услуги



Т/х «Комет».

ледоколов немцы заплатили 950 тысяч марок, что было учтено при взаимных расчетах с Германией, но вряд ли советское руководство искало экономические прибыли.

Что касается Германии, то ее цели были вполне ясны, и историки называют, по меньшей мере, три причины, манившие немцев в советскую Арктику. Во-первых, в начале Второй мировой войны немецкие военно-морские и военно-воздушные силы не имели собственных источников метеорологических данных в Северной Атлантике. Эта ситуация делала совершенно неэффективным их военное присутствие в этих регионах, где находились важнейшие морские коммуникации стран антигитлеровской коалиции. Организация на арктических островах метеорологических станций существенно изменила бы положение.

Во-вторых, освоившись в советской Арктике, можно было бы взять Северный морской путь под собствен-

ный контроль и, как следствие, лишить СССР возможности пользоваться им при перемещении военных и продовольственных ресурсов с Дальнего Востока и США на запад. Наконец, историки предполагают, что перед Кригсмарине* была поставлена еще одна задача: планируя напасть на СССР, Германия искала пути переброски в тыл врага большого количества десанта.

*** КРИГСМАРИНЕ (Kriegsmarine) – официальное название германских военно-морских сил в эпоху Третьего рейха. 1 июня 1935 года это имя получила прежнее Рейхсмарине (Reichsmarine, флот рейха). После Второй мировой войны западногерманский флот был назван Бундесмарине (Bundesmarine, федеральный флот), восточногерманский – Фольксмарине (Volksmarine, народный флот).**

СЕКРЕТНАЯ МИССИЯ

Как бы то ни было, Германия попросила у СССР, тогда еще дружественного, разрешения провести Севморпутем с востока на запад около трех десятков своих судов, застрявших на тот момент во враждебных юго-восточных портах. А в качестве, так сказать, пробного шара, пропустить от Мурманска до Тихого океана одно свое судно, чтобы не имеющие подобного опыта немецкие моряки смогли получить представление об условиях арктического плавания.

Проводка судна держалась обеими сторонами в тайне от антигитлеровской коалиции. Для осуществления секретной миссии в северных широтах немцы отрядили теплоход «EMS». Построенное на верфях в Гамбурге в 1937 году, это торговое судно в начале Второй мировой войны было реквизировано, переоборудовано во вспомогательный крейсер и, получив название «Komet», пополнило ряды ВМС Германии. Командовал крейсером капитан Роберт Эйссен, одаренный военно-морской специалист и видный ученый-гидрограф.

С виду «Komet» представлял собой обычное судно, на деле же был самым, что ни есть настоящим рейдером – с бронированным мостиком, самым мощным вооружением и современным оборудованием, включая мощную радиостанцию. Все это также дополнялось двигателями, позволявшими развивать скорость до 14 узлов, и командой, члены которой в своем подавляющем большинстве от гражданских моряков отличались военной выправкой. Более того, в составе экипажа находились лучшие специалисты, каких только можно было найти, с опытом длительных переходов. Запасов снаряжения и продовольствия на корабле хватало на целый год автономного плавания. Но самое



Атомный ледокол «Ленин» на вечной стоянке у морского вокзала, Мурманск.

важное то, что рейдер умел менять свой облик, маскируясь под другие суда, например, весь путь на северо-восток вдоль берегов Норвегии рейдер прошел как советский ледокол «Дежнев».

«КОМЕТ», ОН ЖЕ «ДЕЖНЕВ»

И вот эта боевая единица в облики мирного судна появляется в конце июля 1940 г. в Баренцевом море в ожидании перехода по Северному морскому пути. Курировать немецкий крейсер должны были ледоколы «Ленин», «Иосиф Сталин» и «Лазарь Каганович». И именно парусиновые обвесы и специальные приспособления, с помощью которых можно было поменять высоту мачт, форму дымовой трубы и количество колонок грузовых стрел давали рейдеру прекрасный шанс «исчезать» в советских водах самым чудесным образом, оставаясь без надлежащего надзора.

За две недели ожидания проводки, болтаясь между островом Колгуев и Новой Землей, члены экипажа

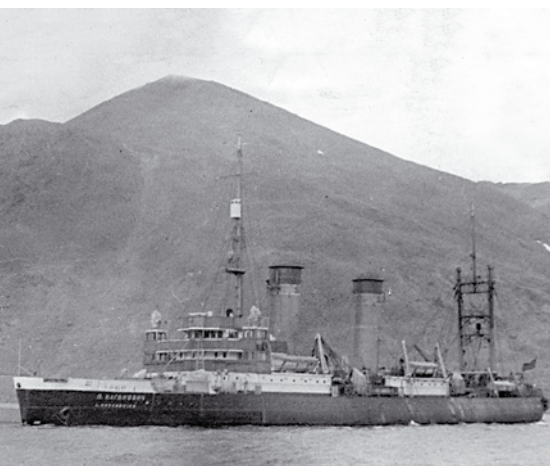
рейдера не теряли времени даром и не забывали о сборе ценной информации, касающейся района плавания, используя при этом любую возможность. Так, например, они под видом сбора плавника в целях укрепления трюмов и бортов на случай сжатия корпуса льдами скрытно занимались гидрографическими работами, искали серебряно-свинцовые месторождения и перехватывали и обрабатывали радиопереговоры между советскими военными кораблями и ледоколами, содержание которых передавалось в Берлин.

Свое движение «Komet» начал 13 августа, получив радиogramму идти самостоятельно в пролив Маточкин Шар. Знали ли к этому времени в НКВД, кого пустили в свои воды, утверждать не будем, но после того, как в проливе Эйссен взял на борт двух знаменитых полярных лоцманов Д. Сергиевского и А. Карельских, истинное назначение рейдера было уже не скрыть. Лоцманы смогли разобраться, что за зверь этот «Komet», о чем подробно доложили в отчете, направленном в управление Главсевморпути.

С этого момента организационные трудности, и раньше бесившие Эйсена, стали постоянными. Вышедший было самостоятельно в Карское море «Komet» завернули обратно под предлогом безопасности, и только 19 августа рейдер получил разрешение на выход, но опять же без ледокола. Дойдя к 22 августа до архипелага Норденшельда и став на якорь у острова Тыртов, «Komet» без видимых причин и объяснений вновь был задержан. «Ленин» подошел только после полудня 25 августа и повел немца дальше на восток, проведя без приключений через пролив Вилькицкого, а далее передал его в руки «Иосифа Сталина».

В ЛЕДОВОЙ ЛОВУШКЕ

В море Лаптевых Эйсен, привыкший к тому, что до сих пор он справлялся с северными морями практически самостоятельно, понял, что такое настоящие трудности. Тяжелый, многолетний лед оказался не по зубам амбициозному капитану, и несколько раз рейдер оказывался в ледовой ловушке, застревая в пробитом ледоколом канале. Тем не менее поздним вечером 27 августа «Иосиф Сталин» вывел немца из ледового плена и передал по радио, что дальше путь свободен, пролив Санникова вообще чист, поэтому Эйсена передают под крыло «Лазаря Кагановича», с борта которого будут передаваться сведения о ледовой обстановке и инструкции опять же по радио. Дальше «Komet» снова пошел один.



Ледокол «Лазарь Каганович».

Войдя в пролив Санникова, Эйсен обнаружил, что его ожидает ледокольный пароход «Малыгин», но от его услуг немец был вынужден отказаться – «Малыгин» развивал скорость только в десять узлов, а рейдер рассчитывал наверстать свою двухнедельную потерю времени. Так что «Komet» полным ходом устремился дальше на восток.

22 ЧАСА НА МОСТИКЕ

Пройдя между Медвежьими островами, рейдер встретился с «Лазарем Кагановичем», и для него началась самая сложная часть пути. Ночь с 31 августа на 1 сентября капитан Эйсен помнил всю жизнь. В своем опубликованном после войны дневнике он напишет: «Этой ночи мне никогда не забыть! Лед девять баллов, ветер, снежные заряды, постоянный страх за руль и винт. Отказ рулевой машины. Беспомощный дрейф. Я уже 22 часа на мостике!»

Машину, кстати, удалось починить только благодаря высокому мастерству механиков и большому комплекту запчастей. Тут надо заметить, что два советских полярных лодмана по-прежнему находились на борту рейдера, и кто знает, смог бы Эйсен опубликовать свои путевые заметки вообще, не будь их на мостике рядом с ним.

Относительно чистая вода открылась только у острова Айон, и изнуренные сложнейшим переходом, оба судна двинулись к проливу Лонга. Когда до намеченной цели оставалось рукой подать, в дело вмешалась Москва. Капитан «Кагановича» застопорил ход, и, ссылаясь на приказ начальника Главного управления Севморпути И. Папанина, сообщил Эйсену, что «Komet» должен вернуться назад из-за того, что в Беринговом проливе находятся военные корабли антигитлеровской коалиции.

Для Эйсена это был удар. Столько усилий и труда, и все бессмысленно! Немецкий капитан заявил, что подчиняется только приказам, полученным из Берлина, и выполнит их, несмотря ни на что: «На основании данных мне в Берлине полномочий решать все вопросы, исходя из ситуации на месте, ...

я намерен самостоятельно отправиться на восток 2 сентября 1940 года в 23.00 по московскому времени, причем полную ответственность за все последствия несу я один».

ЗАДАЧА ВЫПОЛНЕНА

Возможно, капитан был бы не столь самоуверен, если бы не знал от своей радиослужбы, которая вела непрерывный контроль эфира, что на самом деле в Беринговом проливе работают японские, то есть дружественные Германии, китобойные суда. Так или иначе, но официальное разрешение Москвы все же было получено, и к острову Врангеля «Komet» пошел вновь самостоятельно и на максимальной скорости. Эйсен спешил достичь цели – пройти Берингов пролив, что ему удалось сделать без особого труда. Льда ему почти не встретилось, а что касается вражеских кораблей, то после пересечения Полярного круга рейдер на всякий случай вывесил японский флаг. В бухте Анадырь «Komet» стал на якорь, чтобы водолазная команда смогла осмотреть винты и руль и произвести необходимый ремонт, а оттуда вышел уже под видом «Дежнева», неся над собой советский флаг. На этом путешествие немецкого крейсера по Северному морскому пути завершилось.

Поход рейдера – единственный случай в истории СССР, когда иностранное судно прошло по Севморпути. Конечно, никакие немецкие суда, впрочем, как и другие, по советской Арктике ни с востока на запад, ни с запада на восток не пошли. Проводка немецких судов из враждебных юго-восточных портов, скорее всего, была просто благовидным предлогом, чтобы заслать на советский Севморпуть своего лазутчика. Но звание контр-адмирала Эйсен все же получил, и есть все основания предполагать, что в этот чин его произвели как раз за Севморпуть. А именно, как сейчас предполагают историки, за те сведения, которые он представил Третьему Рейху по завершении арктического перехода, и которые вполне успешно были использованы нацистами в войне с Советским Союзом. 📍



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

КРАШОШТАН Александр

Анатольевич

Архангельск, пр. Ломоносова,

д. 58, корп. 1, стр. 1

Тел./факс: (8182) 63-72-60

E-mail: srorpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация

Председатель Совета

ЗАДОЯНОВ Николай

Григорьевич

Владивосток, ул. Алеутская, д. 15

Тел./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. 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

ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович

Новороссийск,

наб. им. адм. Серебрякова,

д. 15 (Международный

центр моряков)

Тел./факс: (8617) 61-33-55

E-mail: cia@sur.ru

Почтовый адрес:

353922, г. Новороссийск,

а/я 439





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, 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: murmansksur.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@itf.org.uk

ITF Инспектор

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



РОМАНТИКИ В МОРЕ НЕ ОСТАЛОСЬ

Усталость, нервное напряжение и стресс накапливаются от контракта к контракту. Ведь любое судно, даже гигантский танкер – всегда ограниченное пространство. Медики советуют отвлекаться и посвящать свободное время любимым увлечениям. Игорь Дешевенко (на снимке), второй помощник капитана в компании «Columbia Shipmanagement», может подтвердить на собственном опыте: это работает. Вместе с другом Александром Сиротиним, тоже штурманом, он придумал и теперь реализует информационно-туристический проект под названием «Отдых-Юга». Ребята хотят показать жителям и гостям Краснодарского края его красоту и прелесть.

– Во время учебы в «вышке» я проходил практику на судах заграничного плавания. Еще тогда увидел своими глазами разные страны и города, – рассказывает Игорь. – Потом началась работа: сегодня ты в Европе, завтра в Южной Америке, послезавтра в Африке.

Только во время стоянок в портах я шел не в магазин за покупками, как обычно делают многие моряки, а искал парки развлечений, брал напрокат велосипед и ездил по тихим улочкам. Танкерные причалы, как правило, находятся вдали от шумных туристических центров, поэтому я оказывался в маленьких европейских городках с удивительной архитектурой. Видел сказочные парки в Канаде и Испании: знаменитый Диснейленд с ними ни в какое сравнение не идет. Во время прогулок я снимал на камеру все, что меня впечатляло. Коллеги возвраща-

лись на пароход с бейсболками и джинсами, а я – с фотографиями и видео. Меня потом все спрашивали об этих странах и городах. Я рассказывал, а сам все время думал: самые удивительные и интересные места находятся совсем рядом, в нашем Краснодарском крае. Много ли люди знают о них?

– Бывает, что и коренные жители не знают историю родного города, – делится наблюдения Дешевенко. – Новороссийск славится своей историей, у нас порядка 150 объектов историко-культурного наследия. Так родилась идея создания интернет-портала Отдых-Юга.рф с двумя блоками тематического контента, где мы представляем комплексную информацию о местах и видах отдыха на Кубани: чем заняться, как добраться, сколько стоит. Плюс собираем и выкладываем на сайте справочную информацию о новороссийских памятниках и мемориалах. А на объектах эти данные визуализируются с помощью специальных пиктограмм и наклеек с QR-кодами. Человек может загрузить на свой смартфон специальную программу и с ее помощью прочесть прямо у мемориала справочную информацию о нем.

Мы оснастили пиктограммами более 40 объектов в центре, торопились к международной парусной регате «TallShips». На некоторых памятниках информация закодирована на русском и английском языках, ведь Новороссийск принял полторы тысячи гостей – участников регаты из разных стран. Например, об истории крейсера «Михаил Кутузов» они смогут узнать, считав информацию с наклеенной в офицерской курилке пиктограммы с QR-кодом. В перспективе рассчитываем выйти за пределы Новороссийска – на другие популярные города Краснодарского края.

– Как только информационная работа начнет приносить весомый доход, я, наверное, уйду на берег, – говорит Игорь. – За годы в море я заработал на базовые вещи, необходимые каждому мужчине – машину, квартиру.



На объектах данные визуализируются с помощью специальных пиктограмм и наклеек с QR-кодами.

А теперь хочется заниматься тем, что по-настоящему интересно. Морская профессия мне тоже очень нравится. Мой отец работал в море, и романтика дальних рейсов меня всегда манила. А рациональной причиной выбора ВУЗа стало, конечно, материальное выражение будущей специальности. Ведь работа в море – это один из немногих способов заработать хорошие деньги своими знаниями, не обманывая и не воруя. Я много путешествовал, посмотрел мир, видел, как живут люди. А потом появилась семья, захотелось больше времени проводить с родными. И вместе с этим я стал все больше замечать, что в море романтики-то практически не осталось: кругом одни бумаги, бесконечные проверки в портах, частные закрытые причалы, на которые экипаж не выпускают, визовые ограничения по сходу на берег. Уже не то, что погулять – просто ненадолго выйти в город не всегда удается. Рутинная работа утомляет. 📄