

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

№ 1 (118) 2018

Вестник

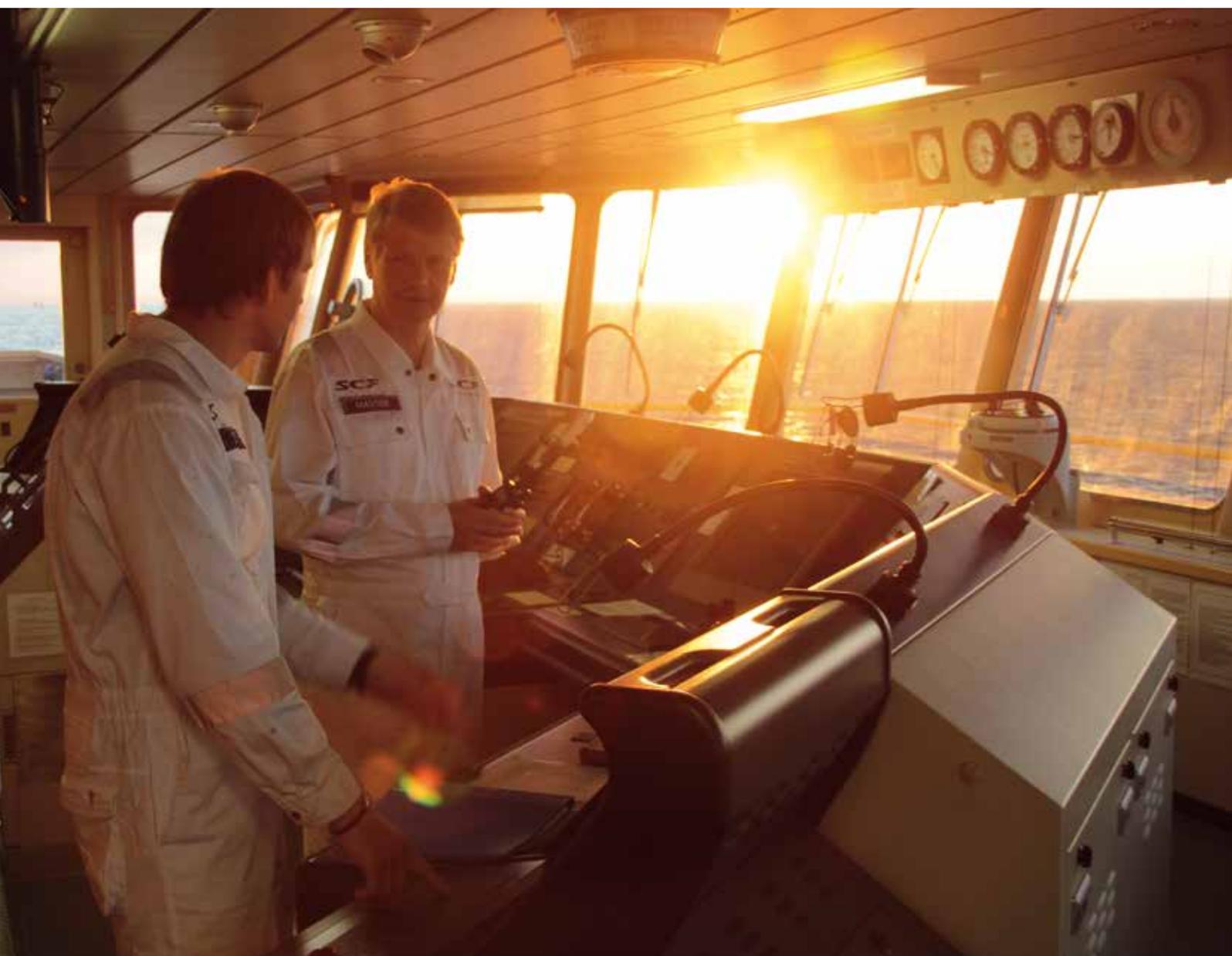
**ПЕРЕГОВОРЫ IBF:
ЗАРПЛАТА МОРЯКОВ
ПОВЫСИТСЯ**

**В КРЕМЛЕ ПОДПИСАЛИ
ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ**

“
КОГДА
ЛЕЧИТЬ –
НЕВЫГОДНО?
”



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



WWW.SUR.RU



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
Петр Осичанский, инспектор ИТФ на Дальнем Востоке, Игорь Козьмин, технический инспектор труда Северной РО РПСМ, Валентин Жеребцов, технический инспектор труда ДВРО РПСМ

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация:
Ирина Устюменко
Дария Попкова
Василиса Феदिшина
Ольга Лукина

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 06.03.2018

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

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

16+

СТР. 27 – 30



«ТАСС УПОЛНОМОЧЕН... ПРОМОЛЧАТЬ»



СТР. 31 – 36

«БОРИС ВИЛЬКИЦКИЙ»: «НАВИГАЦИЯ – ЭТО ИСКУССТВО»



В КРЕМЛЕ ПОДПИСАЛИ ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ

СТР. 4 – 6

КТМС

10 – 12 Поправки к КТМС: год спустя

КРУИНГ

18 Круинг ответит за все?

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

25 – 26 Удачный рейс начинается с контракта

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

39 «На выручку придет только профсоюз»

АДРЕСНАЯ КНИГА

37 – 38

В КРЕМЛЕ ПОДПИСАЛИ ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ

29 января в Кремле состоялась церемония подписания Генерального соглашения между общероссийскими объединениями профсоюзов, работодателями и правительством РФ на 2018-2020 годы. Координаторы сторон: председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков, президент Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин и министр труда и социальной защиты Максим Топилин заверили документ. Ранее его подписали все 90 членов Российской трёхсторонней комиссии (РТК), работавшие над его содержанием. В их числе – председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта, председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков.

Соглашение устанавливает принципы регулирования социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений на федеральном уровне на ближайшие три года. Среди приоритетных целей сторон: повышение реального уровня зарплаты, социально-экономическое развитие страны с учётом потребностей населения, совершенствование методики определения минимального размера оплаты труда, создание достойных рабочих мест на основе подходов Международной организации труда.

– Генеральное соглашение является рамочным документом, который определяет социально-трудовые отношения для граждан России, включая моряков, – говорит Юрий Сухоруков. – Подготовка документа отняла немало сил, ведь при его разработке нужно было учесть пожелания каждой стороны, которые иногда входят в противоречие друг с другом. В рамках заседаний рабочих групп по подготовке соглашения велись и разговоры, и споры. Но это абсолютно нормально, потому что только так можно найти компромиссные решения. В итоге мы

достигли договорённостей, и теперь подписанный документ ляжет в основу развития трудовой сферы на ближайшие три года.

НЮАНСЫ РАБОТЫ МОРЯКОВ УЧТЕНЫ

Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2018-2020 годы (ФОС) вступило в силу с 1 января. Работа над ним шла более двух лет – именно столько времени прошло с момента истечения срока предыдущего соглашения. Новый



документ регулирует условия труда исключительно членов экипажей морских судов, отвечает требованиям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве и является базой для заключения коллективных договоров на морских судах, зарегистрированных под Государственным флагом РФ.

Первое отраслевое тарифное соглашение по морскому транспорту было заключено в 1993 году и напоминало, скорее, соглашение о намерениях в области регулирования условий труда. С 1994 года стали подписывать документ, который определял минимальные социальные гарантии работников морского транспорта. Из-за часто менявшегося во время российского законодательства его заключали ежегодно, затем сроки продлили до трёх лет. С самого начала активное участие в коллективных переговорах принимал Российский профсоюз моряков, а затем Федерация профсоюзов работников морского транспорта, в которую вошли РПСМ, Российский профсоюз работников морского транспорта и Российский профсоюз докеров. Так продолжалось вплоть до вступления в силу в 2002 году нового Трудового кодекса РФ, в котором появилось положение, позволяющее не создавать единый представительный орган профсоюзов при ведении переговоров по заключению Отраслевого соглашения на федеральном уровне. Речь идёт о статье 37 ТК РФ «Порядок ведения коллективных переговоров», где говорится, что если профсоюзы не договорятся между собой о создании единого представительного органа, то право на проведение переговоров предоставляется организации, объединяющей наибольшее число членов. В результате последнее соглашение, в обсуждении которого РПСМ принимал участие, было заключено в 2000 году.

— Пока в России действовал закон о коллективных договорах, РПСМ всегда был участником отраслевого соглашения. Принятый ТК РФ ввёл норму, позволяющую профсоюзу большей численности при подписании отраслевого соглашения не создавать Единый представительный орган (ЕПО) с проф-

В РПСМ считают, что соглашение позволит повысить уровень эксплуатации российских судов, а российскому морскому флоту – занять более стабильные позиции в международном судоходстве.

союзами меньшей численности, — рассказывает заместитель председателя РПСМ Игорь Павлов.

— Все заключающиеся ранее отраслевые соглашения распространялись не только на экипажи судов, но и на работников инфраструктуры, связанной с морским транспортом, — порты, судоремонтные заводы, различные обслуживающие организации. В соответствии с нынешней классификацией экономики эта деятельность не относится к морскому транспорту. К сожалению, наши коллеги из ПРВТ на том этапе предпочли вести переговоры самостоятельно, без РПСМ и РПД. Результатом стало то, что положения, касающиеся моряков, весьма многословно отражали те особенности условий труда, которые существуют на флоте, — объясняет ситуацию первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

ОСОБЕННОСТИ НОВОГО СОГЛАШЕНИЯ

Последнее Соглашение, заключённое единолично ПРВТ от имени работников, закончило своё действие 15 октября 2015 года. После этого возникла пауза: несколько лет в отрасли просто отсутствовал документ. Как следствие, у моряков, работавших в компаниях без коллективного договора, стали возникать трудности с соблюдением их прав, норм охраны труда и здоровья. Например, заложниками ситуации в начале 2017 года оказались моряки

с судна «Роскем 1» (IMO 8883290) российской компании «Текойл Шиппинг ЛТД». Судовладелец задерживал зарплату и не обеспечивал экипаж продовольствием (это требование прописано в пункте «Условия труда и быта на борту судов»). А на т/х «Горнозаводск» (IMO 8900971) работодатель «МВ-Лайн» из Владивостока прошлой весной не снабжал экипаж элементарными средствами гигиены, рабочая обувь и перчатки не выдалась вовсе. Подобные «мелочи» возникали то там, то тут, и РПСМ приходилось оперативно реагировать на обращения моряков.

Решить проблему можно было подписанием нового соглашения, но начало переговоров постоянно откладывалось. Связано это было, в том числе, и с тем, что профсоюзам потребовалось время на создание ЕПО. Он понадобился, поскольку сторону работодателей в соглашении представляет объединение судовладельцев, которое не полноценно действует от имени других субъектов экономической деятельности. В этой ситуации ни один профсоюз не представлял большинство труженников отрасли и не мог единолично вести переговоры.

— Процесс работы над документом был довольно длительным, потому что каждая сторона до последнего отстаивала свои интересы, на поиск компромиссов уходило время. Мы рассмотрели два варианта текста, подготовленных ЕПО и судовладельцами, и в конечном счёте составили длинный перечень разногласий, большинство из которых в процессе переговоров удалось урегулировать, — объясняет причины столь долгой работы Игорь Ковальчук.

Благодаря кропотливой работе обеих сторон удалось подробно обсудить все нюансы условий труда моряков и принять качественный документ. При регистрации ФОС в Роструде, где проводят экспертизу соответствия текста законодательству РФ, никаких замечаний не возникло. Особенно важно, что новое отраслевое соглашение учитывает требования КТМС. Поскольку Конвенция ещё не нашла полного отражения в российском законодательстве, её положения могут регулироваться отраслевым соглашением.



В торжественной церемонии подписания документа 6 декабря 2017 года принимали участие президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, представлявший работодателей, и члены Единого представительного органа (ЕПО) профсоюзов в лице председателя Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрия Сухорукова, председателя Нефтегазстройпрофсоюза России (НГСР) Александра Корчагина, председателя Профсоюза работников водного транспорта (ПРВТ) Валентина Кеппа, председателя Российского профессионального союза работников атомной энергетики и промышленности (РПРАЭП) Игоря Фомичева. Соглашение не всегда подписывалось именно таким составом: в разные годы менялись объединения как работодателей, так и профсоюзов.

Например, в тексте имеется указание на уровень оплаты труда квалифицированного моряка (матроса первого класса), устанавливаемый Паритетной морской комиссией Международной организации труда (МОТ) в соответствии с нормами КТМС: \$614. Ранее при определении минимального уровня оплаты труда руководствовались размером МРОТ (9489 рублей с 1 января 2018 года).

Ещё одно положение ФОС, которое теперь отражает нормы КТМС, касается ежегодного оплачиваемого отпуска: теперь его продолжительность исчис-

ляется по конвенционной формуле 2,5 календарных дня за каждый месяц работы. Также в соглашение включены пункты о необходимости учёта и оплаты аварийных работ.

ДИАЛОГ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Что касается разногласий, то их всего три, и они сведены в соответствующий Протокол. Так, не удалось установить доплату морякам за работу в ночное время в размере 35 процентов, что предусматривалось советским законодательством. Сейчас эта цифра состав-

ляет 20 процентов в соответствии с нормами ТК РФ. Кроме того, судовладельцы отказались взять на себя обязательства не привлекать членов экипажей судов к работам, традиционно выполняемым докерами. Также не удалось убедить работодателей дополнить соглашение разделом о работе в зонах военных и пиратских действий, эпидемиологической опасности. В принципе, статья 58 Кодекса торгового мореплавания (КТМ) устанавливает право моряков на репатриацию в случае направления судна без согласия членов экипажа в указанные зоны. Однако в ней не прописано, как определять опасные районы, или какие правила работы там должны быть, а пиратоопасные зоны в статье вообще не упоминаются. Все эти пункты стали частью соглашения в виде прилагаемого к нему Протокола разногласий. Спорные моменты будут решаться в рамках постоянно действующей Комиссии по регулированию социально-трудовых отношений на морском транспорте, договоренность о создании которой предусмотрена в подписанном документе.

В РПСМ считают, что соглашение позволит повысить уровень эксплуатации российских судов, а российскому морскому флоту – занять более стабильные позиции в международном судоходстве. Как известно, с июля 2017 года Российская Федерация опустилась из «белого» в «серый» список Парижского меморандума по совокупности проверок и задержаний судов. Безусловно, часть из них связана с требованиями, предъявляемыми к условиям работы и проживания моряков на борту. Выполнение условий подписанного соглашения позволит избегать таких случаев в дальнейшем.

Готовность работодателей продолжать диалог, как и единство, которое показали профсоюзы, свидетельствуют о новом этапе в развитии социального партнёрства на морском транспорте.

– Уверен, что новое Федеральное отраслевое соглашение станет надёжным фундаментом для повышения уровня жизни моряков, занятых на судах, плавающих под флагом России, и обеспечения конкурентоспособности российских судовладельцев, – отметил Игорь Ковальчук. 

ПЕРЕГОВОРЫ IBF: ЗАРПЛАТА МОРЯКОВ ПОВЫСИТСЯ

Повышение зарплаты моряков на 2,5% произойдёт в 2019 году – таков результат заключительного этапа переговоров, которые завершились 22 февраля в Маниле в рамках Международного переговорного форума (IBF) между Совместной переговорной группой работодателей (JNG) и ИТФ. По их итогам был принят Рамочный договор общей стоимости экипажа на 2019-2022 годы. В работе приняли участие председатель Российского профсоюза моряков Юрий Сухоруков и его заместитель Вадим Иванов.

Н а то, чтобы заключить новый документ с учётом интересов каждой стороны, потребовался год. Первый раунд прошёл ещё в январе 2017-го, а последний раз участники форума встречались в июле 2017 года в Токио. Тогда судовладельцы отказались принимать повышение базовой ставки моряков, ссылаясь на кризис в отрасли, и предложили оставить ставку на уровне 2016 года. Профсоюзная сторона с этим не согласилась, в итоге участники не смогли прийти к консенсусу.

Теперь же после длительных и непростых переговоров в Маниле удалось найти компромиссное решение и принять новое соглашение. Зарплата моряков повысится со следующего года, кроме того, в соответствии с новыми условиями будет улучшена социальная поддержка членов экипажей. Кроме того, работодатели согласились включить прибрежные воды Сомали в список зон повышенной опасности, а территория в 12 морских милях от Йемена теперь будет считаться зоной военных действий. Стороны также обсудили, как можно оптимизировать систему взносов в Фонд благосостояния ИТФ.

– Потребности моряков для нас на первом месте, и мы постарались максимально отразить их в ходе переговоров, – заявил президент ИТФ Падди Крамлин. – Несмотря на имевшиеся у обеих сторон разногласия, нам удалось их преодолеть благодаря взаимному уважению.

– То, что мы смогли заключить новое соглашение, принимая во внимание сегодняшние непростые экономические условия, демонстрирует тот уровень доверия, который обе стороны достигли



за 15 лет совместной работы, – отметил председатель JNG Коичи Акаmine.

– Мы очень долго шли к этому соглашению, – говорит Вадим Иванов. – И у работодателей, и у профсоюзов были принципиальные позиции, которые никто не хотел сдавать. Но в итоге стороны смогли найти компромисс, ведь главным приоритетом является здравый смысл во имя безопасности мореплавания, интересов бизнеса и благополучия моряков.

СПРАВКА: IBF, учреждённый в 2003 году, – крупнейший форум морских работодателей, созданный с целью ведения переговоров об условиях коллективного трудового договора, ключевым из которых является зарплата моряков. Условия договоров IBF, которыми покрыто огромное количество судов, влияют на деятельность владельцев и менеджеров судов во всем мире.

В Совместную переговорную группу входят собственники и менеджеры судов, интересы которых представляет Международный совет морских работодателей (ИМЕС), Международная группа морских работодателей, Международная ассоциация морских менеджеров Японии, Ассоциация корейских судовладельцев и тайваньская компания «Evergreen». Сам документ состоит из трёх основных частей: социальной, профессиональной и финансовой, которые определяют соответствующие условия труда моряков. После того, как рамочный договор согласован, членские профсоюзы ИТФ начинают местные переговоры с компаниями своих стран по заключению соглашений IBF на национальном уровне или на уровне компании. Всего по такому договору работает 200 тысяч моряков. [↕](#)

ОБЛЕГЧИТЬ ПОРЯДОК ПРОХОДА В ПОРТЫ

Процедура оформления пропусков в российские порты должна быть максимально простой для профсоюзных активистов, – считает председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) Николай Суханов. Он предложил обсудить эту тему на Совете РПСМ в марте, поскольку сегодня профсоюзные инспекторы повсеместно сталкиваются с проблемами при получении «проходок» в порт. Так, в конце декабря сотрудникам ДВРО РПСМ пришлось пройти сложную процедуру оформления годовых пропусков в порт Находки для посещения судов и встреч с моряками.

– Поскольку в настоящее время порт Находка разделён на большое количество грузовых терминалов, куда можно пройти только по отдельным пропускам, нам пришлось получать 20 однотипных документов, – рассказывает Николай Суханов. – И каждый раз сотрудники профсоюза проходили инструктаж по охране труда, пожарной безопасности, объясняли, с какой целью им нужно иметь доступ в порт. Не говоря уже о том, что согласовывали каждый документ по три-четыре дня, а то и неделями.

Препятствия чинят службы безопасности.

– Нам говорят, что согласно Распоряжению Правительства РФ № 907-р от 24.06.2008 посещать порт разрешено лишь работникам Государственного портового контроля. Когда мы указали на Федеральный закон о профсоюзах, согласно которому представители профсоюза вправе беспрепятственно посещать рабочие места своих членов, они согласились с законностью наших требований, но предложили ходить на суда, минуя проходные портов, – то есть посредством плавсредств! – возмущается Николай Суханов.



Поскольку в настоящее время порт Находка разделён на большое количество грузовых терминалов, куда можно пройти только по отдельным пропускам, представителям ДВРО РПСМ пришлось получать 20 однотипных документов.

Сотрудники ДВРО РПСМ обратились в транспортную прокуратуру и сообщили, на каких терминалах создают препятствия с оформлением документов. Только после того, как надзорный орган связался с руководителями охраны, инспекторам удалось получить пропуска. Однако один из терминалов на территории порта Находка – Ливадия – всё-таки отказал в выдаче документов, ссылаясь на вышеуказанное Распоряжение.

– Я считаю, что в сложившейся ситуации вопрос должен быть вынесен на Совет РПСМ. Возможно, нам следует обратиться в Правительство РФ для внесения изменения в Распоряжение, чтобы исключить разногласия при оформлении пропусков в порты, – заявил Николай Суханов.

С коллегой полностью согласен председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня.

– Проблема назрела давно. Сейчас во всех российских портах с тебя требуют один пропуск, чтобы попасть на территорию, другой – чтобы на судне побывать... Раньше выдавался один документ, по которому можно было пройти в любой порт Советского со-

юза. Я лично по «корочке», выданной мне в Ленинграде, спокойно проходил в порты Одессы, Калининграда и Новороссийска, – говорит Александр Бодня. – Считаю, что этот вопрос обязательно нужно вынести на обсуждение Совета РПСМ и направить обращение в соответствующие ведомства, чтобы порядок прохода в порты был облегчен для членов профсоюзов.

МОРЯКАМ ВОЗВРАЩЕНО БОЛЕЕ 50 МЛН РУБЛЕЙ

Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) в 2017 году помогла вернуть морякам более 50 млн руб. задолженностей по зарплате и компенсаций за травмы. Об этом рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов, подводя итоги года.

Профсоюзные инспекторы посещали суда, спрашивали моряков об условиях труда. В прошлом году это было особенно важно, ведь с 18 января вступили в силу поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), предписывающие судовладельцам страховать жизнь и здоровье моряков, а также обеспечивать финансовые гарантии по репатриации на случай банкротства компании.

– Мы посетили 85 судов за год, и всего на двух из них возникли проблемы с сертификатами: на теплоходе «СТ Винд» свидетельства оказались недействительными, а на «Георгии Седове» они вовсе отсутствовали, – рассказывает Николай Суханов. – В обоих случаях поставлены в известность портовая администрация и транспортная прокуратура. В результате эти суда были задержаны, им разрешили выйти в рейс, только когда все необходимые документы привели в соответствие с требованиями КТМС.

Помимо сертификатов, инспекторы уделяли внимание правильности установок трапов, наличию спецодежды, в том числе тёплой, своевременному удалению с палуб снега и ледяного покрытия для исключения несчастных случаев на борту в зимнее время и, конечно же, – коллективным договорам. Они были только на 20 из 85 судов.

– Судовладельцам было направлено 30 нотисов о необходимости заключения коллективных договоров ИТФ – они отсутствовали на большинстве теплоходов, – говорит Николай Суханов. – Зато в Находке сократилось число удобных флагов, два судна в октябре даже поменяли их на российский. Это «Санни Лима» и «Академик Черский». Более того, весь экипаж «Санни Лима», состоящий из жителей Приморского края, вступил в РПСМ, а владелец судна – «РефТрансСервис» – подписал коллективный договор с Дальневосточной региональной организацией РПСМ.

Благодаря работе, которую выполняют сотрудники ДВРО РПСМ, в профсоюз вступило более 200 моряков. Теперь в региональной организации состоит 5952 человека.

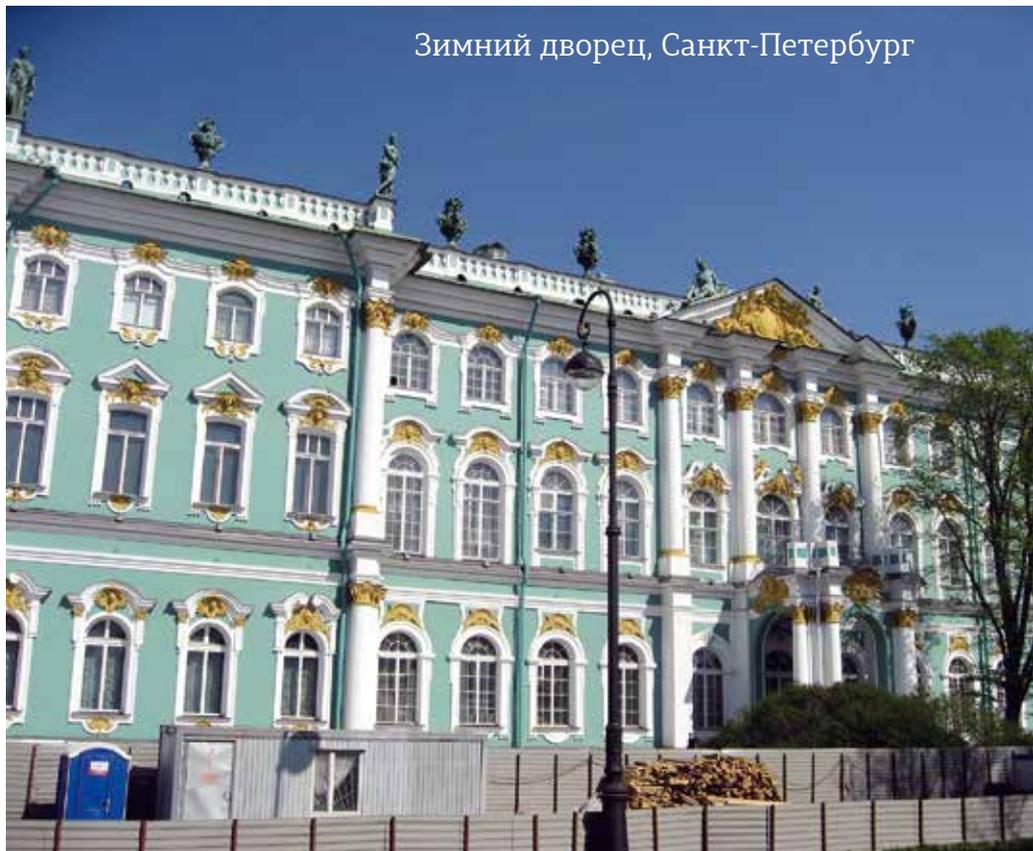
ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРОФСОЮЗЫ ВСТРЕТЯТСЯ В ПЕТЕРБУРГЕ

Ежегодный семинар секции внутренних водных путей Европейской федерации транспортных работников (ETF) пройдёт осенью в Санкт-Петербурге. Такое решение принято в ходе заседаний секции и отраслевого комитета социального диалога по внутренним водным путям, которые прошли в Брюсселе 15-16 января. В работе принимали участие европейские морские и речные профсоюзы, Россию представляли председатель РПСМ Юрий Сухоруков и заведующий отделом международных связей РПСМ Игорь Щекотин.

– В России подобная встреча состоится впервые. И поскольку выбор пал на нашу страну, организовать меро-

ятие доверено Российскому профсоюзу моряков, – рассказывает Игорь Щекотин. – Ещё на прошлом семинаре, который проходил в октябре в хорватском Дубровнике, его участники обсуждали, какой город должен стать следующим местом проведения. Окончательное решение было принято в Брюсселе. Здесь же путём голосования определили тему: развитие автоматизации и цифровых технологий в сфере внутренних водных путей.

Помимо обсуждения предстоящего семинара, участники заседания секции внутренних водных путей подвели итоги работы комитета ETF по буксирам и рабочей группы по круизным судам. Отдельно был вынесен вопрос о положении женщин в европейской транспортной сфере. Все присутствующие осудили случаи насилия и домогательств в транспортной отрасли. Представители разных стран высказались за ликвидацию гендерного неравенства, в том числе в вопросе оплаты труда и единодушно поддержали принятое в ноябре заявление ETF о предотвращении насилия в отношении женщин-транспортников в Европе. [↓](#)



Зимний дворец, Санкт-Петербург



ПОПРАВКИ К КТМС: ГОД СПУСТЯ

18 января исполнился год с момента вступления в силу поправок к Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), которые подразумевают финансовые гарантии по репатриации моряков, если судовладелец их бросил, а также компенсацию по травме или смерти. Однако, как показала практика, год – слишком маленький срок, чтобы отладить механизм реализации новых правил. Так, поправки до сих пор не имплементированы в национальное законодательство, и на то, чтобы формализовать гарантии, потребуется время.

«ПОВОДА ПОКА НЕ БЫЛО»

КТМС предписывает судовладельцам обеспечивать членам экипажа репатриацию при расторжении или истечении контракта о найме, а также если моряк не может выполнять свои обязанности в соответствии с трудовым договором. При этом в Конвенции оговорено, что если работодатель не в состоянии выполнить свои обязательства, они переходят к государству флага или стране, гражданами которой являются моряки. В России для этих целей с 2013 года предусматриваются специальные средства в федеральном бюджете,

а в 2016 году МИД издал нормативный акт о порядке репатриации членов экипажей.

С принятием поправок к КТМС появился дополнительный уровень защиты – страховка, которая вступает в силу, если моряков признают брошенными. Считать их таковыми можно в нескольких случаях: если работодатель не в состоянии нести расходы по репатриации, оставил экипаж без необходимой материальной поддержки, в одностороннем порядке разорвал трудовые отношения или не выплачивает зарплату более двух месяцев. В любой из этих ситуаций моряки вправе самостоятельно обратиться в страховую фирму. Дальше,

как поясняют в «Ингосстрахе», с ними начнёт работать корреспондент страховщика, который при необходимости вывезет экипаж в гостиницу, закажет и оплатит билеты на родину и окажет другую помощь, если потребуется.

Предполагалось, что с принятием поправок привычные схемы работы с брошенными моряками претерпят изменения. Но говорить о них пока рано: с момента вступления в силу новых требований не произошло ни одного банкротства крупной судоходной компании, как это случилось с «Hanjin Shipping» в 2016 году, когда тысячи моряков оказались «заложниками» на её судах без зарплаты и возможности вернуться домой.

– У нас на Дальнем Востоке такого повода не было. И дай бог, чтобы его никогда не было. В основном, он может возникнуть, когда экипаж брошен. Во всех остальных случаях обязательства, особенно по поправке 2.5 «Репатриация», выполняются неукоснительно, – говорит председатель первичной профсоюзной организации моряков (ППОМ) Владивостока РПСМ, инспектор ИТФ на Дальнем Востоке Пётр Осичанский. – Ведь поправки в КТМС, так называемые financial security, – это страхование ответственности судовладельца. А любая страховка имеет смысл только при возникновении страхового случая. Поэтому оценить, насколько эффективно они отвечают требованиям КТМС, можно будет только после того, как наступит этот страховой случай.

Один прецедент всё же произошёл, правда, не в России, а за рубежом. Владелец т/х «Geo Star» (флаг Того, IMO 7833107) после задержки судна портовыми властями в румынском порту Констанца бросил восемь украинцев и россиянина почти сразу после вступления в силу поправок – 29 января. У экипажа не было денег, чтобы вернуться домой. Поддерживать минимальные условия жизни на борту морякам помогали местный профсоюз и инспекторы ИТФ. К решению проблемы подключился и РПСМ, когда «Росгосстрах», застраховавший финансовую ответственность судовладельца, стал тянуть время, не выполняя свои обязанности. Переписка велась несколько месяцев, в последнем письме 25 сентября 2017 года компания наконец «сдалась» и уведомила о начале репатриации моряков.

– Процесс возвращения моряков на родину сильно затянулся: страховая неверно трактовала положения КТМС и требовала результаты официального расследования со стороны портовых властей. Когда мы доказали «Росгосстраху» неправоту этих претензий, они стали ссылаться на то, что от экипажа не поступало конкретных просьб о репатриации. В итоге мы все же добились от компании выполнения обязательств, – рассказала правовой эксперт РПСМ Мадина Агрба.

Как видно, первый опыт применения поправки, касающейся репатриации, в российской практике вышел, что

называется комом: да, моряка отправили домой, но сам процесс проходил далеко не так гладко, как предполагалось в теории. Это не единственные сложности, связанные с тем, как судовладельцы исполняют требования КТМС.

НАЛИЧИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ И СУММА СТРАХОВКИ

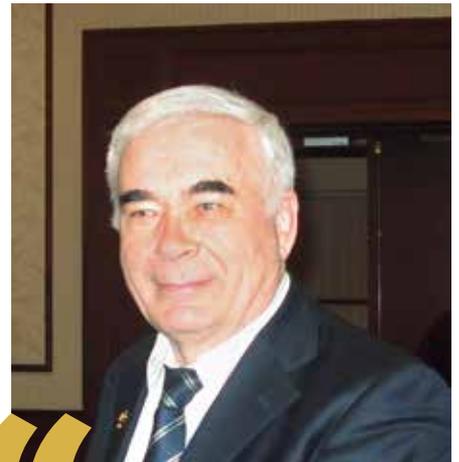
Согласно новым требованиям, на всех судах должны быть свидетельства, подтверждающие финансовое обеспечение обязательств, указанных в Конвенции: либо страховка, либо государственное социальное страхование, либо банковская гарантия. Их копии надлежит вывесить на судне на видном месте, чтобы каждый мог ознакомиться с ними. Однако в прошлом году инспекторы РПСМ зачастую сталкивались с тем, что ни на российских, ни на иностранных судах никаких свидетельств просто не было.

– За весь прошлый год мы проинспектировали 29 судов и ни на одном не нашли вывешенных свидетельств, – говорит инструктор Балтийской территориальной организации РПСМ Виктор Соловьёв. – Является ли это невыполнением требований Конвенции? Безусловно. Задерживают ли за это суда? Нет, ведь прецедента пока не было.

Отсутствие случаев оставления экипажа влияет и на расчёт страховых сумм, ведь страховые компании в актуарных расчётах ориентируются, помимо прочего, и на статистику.

– Ситуация что под российским, что под иностранным флагом одинаковая: размер страховых выплат, равно как и взносов, определяет страховая компания индивидуально для каждого судовладельца, учитывая особенности его флота. Обычно для этого используют статистику расходов, но по брошенным экипажам её нет, так что сейчас, полагаю, рассчитывают примерную сумму, – рассказывает председатель Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза работников морского транспорта (ППО РПРМТ) Сергей Гуляев.

Однако главным при расчёте страховых премий остаются конвенционные требования. В КТМС указан исчерпывающий перечень того, что должен обеспечить страхователь, включая вы-



Петр Осичанский, председатель ППОМ Владивостока РПСМ, инспектор ИТФ на Дальнем Востоке: «Поправки в КТМС, так называемые financial security, – это страхование ответственности судовладельца. А любая страховка имеет смысл только при возникновении страхового случая. Поэтому оценить, насколько эффективно они отвечают требованиям КТМС, можно будет только после того, как наступит этот страховой случай».

плату задолженности по зарплате, но не более, чем за четыре месяца. Заранее определить сумму, которая потребуется для выполнения обязательств, сложно, поскольку при наступлении страхового случая нужно учитывать множество непостоянных параметров: репатриировать моряков могут как из соседней



Игорь Ковальчук, первый заместитель председателя РПСМ: «Нужно привести законодательство в соответствие с КТМС, дав ФСС право выдавать свидетельства о страховании на каждое судно, а также установить порядок его выдачи и отзыва».

страны, так и из находящейся на большом расстоянии; экипаж может быть разной численности и так далее. Поэтому Конвенция не требует, чтобы суммы страховки указывались в свидетельствах о страховании. Что касается страхования от несчастного случая, то увидеть сумму, на которую застрахован моряк, можно только в его трудовом договоре. Поэтому важно, чтобы моряки обращали на это внимание и требовали указания размера страховки в своем контракте.

– КТМС требует, чтобы формы финансовых гарантий были определены государством-членом после консультаций с организациями моряков и судовладельцев. Конвенция предусматривает варианты социального обеспечения, страхования или национального фонда. К сожалению в России этот выбор всё

ещё не формализован, поэтому судовладельцы, эксплуатирующие российские суда, вынуждены прибегнуть к коммерческому страхованию, чтобы избежать претензий к своим судам в иностранных портах. Между тем в нашей стране установлено обязательное страхование от несчастных случаев на производстве. Выплаты по нему – один миллион рублей в случае смерти застрахованного – могут превышать суммы, предусмотренные используемой страховой схемой, – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

КОМПЕНСАЦИИ ЗА НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ

Обязательное страхование от несчастных случаев функционирует в нашей стране через Фонд социального страхования (ФСС), куда владелец судов под флагом РФ (как и любой другой работодатель) делает отчисления за каждого члена экипажа. Если наступает страховой случай, моряк или его родственники получают выплаты: пенсию по потере трудоспособности или компенсацию в случае смерти, независимо от наличия колдоговора. Но этот вид социального страхования не в полной мере соответствует требованиям Конвенции, поскольку Фонд не выдаёт свидетельств на конкретный теплоход. Поэтому работодатели, помимо взносов в Фонд, отдельно страхуют моряков через коммерческую фирму, которая выдаёт требуемые документы на судно. Она также выплачивает страховые риски при наступлении несчастного случая. Именно так получилось на судне «Анатолий Сиденко» (флаг РФ, IMO 9618721), где в апреле прошлого года из-за несчастного случая погиб боцман.

– После проведения расследования семье моряка была выплачена компенсация не только из ФСС, но и из «Ингосстраха», – рассказывает техинспектор Южной территориальной организации РПСМ, председатель ППО ООО «Аншип» ЮТО РПСМ Игорь Холявка. – «Аншип» – ответственная компания, поэтому абсолютно все её суда имеют страховые полисы, гарантирующие выплату компенсаций в связи с травмой моряка или смертью в результате несчастного случая.

Ещё до вступления в силу поправок «Аншип» дополнительно страховал риски, как и многие другие судовладельцы.

Что касается владельцев судов под удобным флагом, то они не отчисляют взносы в ФСС. Здесь выплаты моряку оговариваются в коллективном договоре или, если его нет, в трудовом контракте моряка. Теперь вследствие того, что порядок компенсации прописан в Конвенции, все ратифицировавшие её страны должны учесть новые поправки в своем законодательстве: либо через такую же систему социального страхования, как в России, либо через систему страхования этой ответственности самими судовладельцами. В настоящий момент по отношению к российским морякам добросовестные иностранные судовладельцы используют последний вариант. Как правило, в этом случае пределы страховых выплат составляют от 80 до 120 тыс. долларов США в случае смерти или полной потери трудоспособности моряка.

ПОПРАВКИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ИМПЛЕМЕНТИРОВАНЫ

В каждой стране механизм дополнительных финансовых гарантий реализуется по-своему. В России, как уверены в РПСМ, для выполнения требований КТМС необходимо принять нормативно-правовые акты, которые определяют форму финансовых гарантий.

– Для репатриации такой формой является страхование. При этом необходимо установить эту форму нормативно-правовым актом с указанием условий страхования, включая необходимость извещения компетентного органа за 30 суток в случае досрочного прекращения страховки, – говорит Игорь Ковальчук. – Что касается выплаты компенсаций по смерти или долгосрочной нетрудоспособности моряка, то здесь может быть выбрана форма социального страхования. Она уже существует – это страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, осуществляемое ФСС. При этом нужно привести законодательство в соответствие с КТМС, дав ФСС право выдавать свидетельства о страховании на каждое судно, а также установить порядок его выдачи и отзыва. 

ГРОЗИТ ЛИ ВАШЕМУ ЭКИПАЖУ УЧАСТЬ БРОШЕННОГО?

ПРИЗНАКИ, КОТОРЫЕ ПОМОГУТ ЭТО ПОНЯТЬ:

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

МОРЯКИ, НЕ ЖДИТЕ УХУДШЕНИЯ СИТУАЦИИ!

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

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

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

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



Подробности на сайте:
www.itfseafarers-abandonment.org

К ПРОСЬБЕ МОРЯКОВ-ПЕНСИОНЕРОВ ОТНЕСЛИСЬ ФОРМАЛЬНО

Международная лига «Забота о моряках» и Совет ветеранов, пенсионеров и инвалидов войны и труда Новороссийского морского пароходства (НМП) обратились к Президенту России с просьбой посодействовать повышению размеров пенсий гражданским морякам.

– Ответ пришел из Минтруда РФ. Вернее, не ответ, – отписка, – говорит Роальд Павлович Алякринский, заместитель председателя Международной лиги «Забота о моряках».

По этому поводу бывший капитан танкерного флота НМП Виктор Иванович Громов заметил:

– Мы к этому привыкли. Коллеги из других пароходств тоже пишут. Ответы поступают от специалистов из разных учреждений. Естественно, по заданию Администрации Президента. Но смысл один: шансов на повышение нет.

Восьмидесятилетний капитан пришел дежурить в Совет ветеранов, опираясь на ходунки, – ноги уже плохо держат. Пенсия у Виктора Ивановича пятнадцать тысяч. Едва хватает. Лекарства подорожали, жена слегла. Тридцать тысяч рублей по старости от государства моряку были бы в самый раз!

– На Западе, – уточняет Алякринский, – моряку положена пенсия в размере шестидесяти, а то и восьмидесяти процентов от его зарплаты. Там при-

нимают во внимание риск и одиночество, связанные с профессией. Ведь, по данным Международной морской организации (ИМО), число самоубийств среди моряков в три раза превышает показатели береговых работников, а исследования ученых университета Суоиси подтверждают, что в рейтинге профессий, наиболее подверженных суициду, моряки торгового флота уступают только шахтерам. К тому же у нас еще живы моряки, которые в советское время участвовали в «горячих» рейсах, перевозили ракеты и другие военные грузы на Кубу, во Вьетнам, рисковали жизнью.

Бумага из Минтруда подписана заместителем директора Департамента пенсионного обеспечения С. В. Комаровой. Письмо получилось объемным: на четырех страницах подробно описано, какие меры принимаются Правительством по увеличению пенсий трудящихся. Но при этом ясно прослеживается: никакой прибавки к пенсиям морякам ждать не придется. И что поступающая от государства материальная помощь гражданам России должна быть адресной, речь не идет. А морякам

«по указанному вопросу рекомендуется обращаться к работодателю, а также в профессиональные союзы».

– Мой друг, с которым мы когда-то вместе плавали на танкере, и без ее совета получает от пароходства добавочно к своей небольшой пенсии еще 1400 рублей в квартал. При этом государство забирает себе в виде налога 13 процентов от выделяемой работодателем суммы! – говорит Роальд Павлович. – Знают ли в российском правительстве о явной несправедливости по отношению к морякам? Наверное, знают. Еще когда Дмитрий Медведев баллотировался в Президенты РФ, он выступал на одном из судов и обещал приравнять пенсии гражданских моряков к пенсиям моряков ВМФ.

Обещание осталось забытым. А зря. Ведь российские моряки торгового флота заходят порты всех стран и в случае необходимости готовы вместе с военными, как это не раз бывало в прошлом, принять необходимые меры для защиты интересов Отечества. И забывать об этом не следует. 

Роальд Алякринский



ТРУДНОСТИ СО СХОДОМ НА БЕРЕГ РЕШИТ ОТКАЗ ОТ ВИЗ

Теплоход – это ограниченное пространство, где члены экипажа живут и работают день за днём в течение всего рейса. А потому вполне объяснимо, что по приходу в порт они хотят сойти на берег и почувствовать твердую почву под ногами. В свое время мировое морское сообщество создало УЛМ – удостоверение личности моряка, призванное облегчить условия схода на берег, однако до сих пор эта система не действует повсеместно, и для работы морякам приходится оформлять визы. На это они тратят и время, и средства. В Российском профсоюзе моряков уверены – от виз необходимо отказаться и использовать исключительно УЛМ и судовую роль.

ЗАЧЕМ ПОНАДОБИЛОСЬ УЛМ?

Идея разработать международный документ, удостоверяющий личность моряков, впервые была выдвинута в 1954 году. Тогда Международная федерация транспортных рабочих (МФТ) выступила за его введение под эгидой Международной организации труда (МОТ), что отвечало бы целому ряду задач при установлении подлинного статуса моряка торгового флота в зарубежных странах. В тот же год была принята резолюция, представленная на рассмотрение состоявшейся в 1955 году сессии Паритетной морской комиссии. Речь в ней шла о «трудностях, связанных с иммиграционными правилами и нормами безопасности, которые испытывают моряки в зарубежных странах», и содержался призыв ввести «признаваемый на международном уровне паспорт моряка или аналогичный документ, предназначенный устанавливать личность моряка», «который получил бы немедленное признание со стороны иммиграционных властей» во всем мире.

В конечном итоге принятая в 1958 году Конвенция № 108 почти полностью отвечала выдвинутым требованиям, включила в себя ряд международных стандартов в отношении выдачи и содержания национальных документов, удостоверяющих личность моряка, и предусматривала их взаимное признание. Однако формат удостоверений конвенцией унифицирован не был. Документы разных стран могли отличаться друг от друга и содержали лишь ряд неизменных элементов. Введение УЛМ в обиход позволило морякам беспрепятственно посещать некоторые государства, не тратя силы на оформление виз, но перечень этих стран был невелик.

Необходимость в полной унификации УЛМ по всему миру возникла только после серии терактов 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки: тогда крайними сделали моряков и многие страны пришли к решению ужесточить требова-



Из-за недостаточного количества ратификаций конвенции об УЛМ моряки до сих пор вынуждены получать визы, причем практически на тех же основаниях, что и обыкновенные туристы.

ния при спуске с борта судна. Перед государствами-членами МОТ встала задача найти способ дать морякам возможность безвизового пребывания на территории разных стран. В итоге в 2003 году МОТ приняла Конвенцию № 185, которая пересмотрела документ 1958 года и таким образом ввела в обиход УЛМ, содержащие биометрическую информацию об их владельцах. Новая конвенция была расценена как важный шаг к укреплению мер безопасности в открытом море и в портах.

В то же время новый документ обеспечивал гарантии прав и свобод моряков, а также затрагивал вопросы их перемещения в ходе исполнения ими трудовых обязанностей – например, когда они прибывают на борт своего судна, сходят на берег во время отгулов или возвращаются домой. Российский профсоюз моряков

(РПСМ) принимал активное участие в работе Генеральной конференции МОТ, а также при разработке нового документа и соответствующих правовых актов совместно с Министерством транспорта Российской Федерации (Минтранс). Конвенция № 185 вступила в силу 9 февраля 2005 года, в России она была ратифицирована Федеральным законом 25 ноября 2006 г. № 194-ФЗ.

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

К 2016 году Конвенцию № 185 ратифицировало только 31 государство. Чтобы привлечь больше стран-участниц, Международная организация труда решила модернизировать шаблон УЛМ. Основное изменение заключалось в том, что старый биометрический шаблон

содержал отпечатки пальцев в виде штрих-кода, а в новый добавилось зашифрованное изображение лица, записанное на бесконтактном чипе. Изменения были приняты в рамках заседания Специального трехстороннего морского комитета МОТ в Женеве в 2016 году. Комитет отметил, что эти поправки прошли из-за того, что технология с использованием отпечатков пальцев, предусмотренная Конвенцией № 185, уже устарела.

На заседании также были приняты две резолюции. Одна касательно переходного периода. В ней говорится, что невозможность считывать данные с действующих УЛМ не должна стать препятствием для схода моряка на берег. В ней также оговариваются сроки вступления поправок в силу. Вторая резолюция, помимо прочего, касается озабоченности теми сложностями, с которыми моряки продолжают сталкиваться при увольнении на берег, и призывает решить эти проблемы.

Однако пока в отрасли особых перемен не наблюдается. На сегодняшний день действие УЛМ ограничивается исключительно портами 35 стран, да и от оформления визы наличие удостоверения не освобождает. МОТ хоть и старается модернизировать УЛМ в надежде привлечь большее количество стран к этой инициативе, но использование расширенной биометрии потребует полного технического переоснащения, что может наоборот отпугнуть страны от ратификации конвенции.

— Очевидно, что даже с новыми поправками УЛМ не сможет освободить моряков от необходимости оформлять визы и использовать загранпаспорта. Для этого нужно будет менять миграционную политику. А вот суматоха по поводу переоформления УЛМ в соответствие с нововведениями начнется однозначно, — отмечают в Российском профсоюзе моряков.

ВСЕ РАВНО БЕЗ ВИЗЫ – НИКУДА

Из-за недостаточного количества ратификаций конвенции об УЛМ, моряки до сих пор вынуждены получать



“**Заместитель председателя РПСМ Вадим Иванов: «Чтобы правительство приняли во внимание нашу точку зрения, необходимо привлечь на свою сторону судовладельцев: показать им, что проблемы экипажей с визами и сходом на берег напрямую отражаются на их компаниях. Тогда, выступая по этому вопросу единым фронтом, мы сможем изменить ситуацию».**”

визы, причем практически на тех же основаниях, что и обыкновенные туристы. Что касается стран Шенгенского соглашения, то в этом случае порой просто получить документ недостаточно, сложности могут возникнуть и при заезде в Шенгенскую зону. Так, если моряк заблаговременно получил визу одной страны, а в последний момент поменялся порт посадки на судно, что случается довольно часто, то волей-неволей ему придется нарушить так называемое правило «страны въезда», из-за чего впоследствии ему могут в оформлении визы отказать.

— Каждая страна самостоятельно устанавливает пограничные правила для моряков. Например, в США члену экипажа, чтобы сойти на берег, надо заблаговременно открыть визу. В некоторых странах моряки не имеют права передвигаться по территории порта — если члены экипажа хотят выйти за его пределы, то за ними подвезжает машина и отвозит до проходной, — говорит председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня.

Российский профсоюз моряков выступает за то, чтобы членам экипажей вовсе не приходилось делать визы, как это было еще при Советском Союзе, когда вместо УЛМ у членов экипажей был паспорт моряка. На сегодняшний день в идеале стоит отказаться от виз и использовать исключительно УЛМ и судовую роль. [📍](#)



КРУИНГ ОТВЕТИТ ЗА ВСЁ?

В преддверии празднования Старого Нового года вступило в силу очередное постановление Правительства РФ, которое отменило и дополнило действовавшее ранее «Положение о лицензировании деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству граждан Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации». Теперь сей важный законодательный акт называется Постановление Правительства РФ от 08.10.2012 N 1022 (ред. от 30.12.2017) «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству граждан Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации».

Как видно даже по названию, разница в нормативных актах невелика. А важность Положения – ввиду того, что исполнимость требований установлена им же – носит весьма спорный характер. Тем не менее, стоит обратить внимание на некоторые важные изменения, которые начали действовать с января этого года:

- круинги не вправе препятствовать морякам в получении рабочих мест, на которые они имеют право в соответствии со своей квалификацией (хотя, например, как известно, «блэклистинг» уже давным-давно под запретом);

- круинги не должны прямо или косвенно брать с моряков оплату комиссионных за трудоустройство или иных издержек, кроме расходов, связанных с получением удостоверения личности моряка/мореходной книжки, прохождением медицинского осмотра и т. п.;

- перед приёмом на работу круинги обязаны проинформировать моряков об их правах и обязанностях, указанных в трудовых договорах, а также ознакомить с их содержанием перед подписанием. Также моряку обязаны передать его экземпляр подписанного трудового договора;

- трудоустройство моряков осуществляется с учетом необходимой квалификации, которая подтверждается документами, выданными в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- круинги обеспечивают соответствие трудовых договоров действующему законодательству государства флага судна, а также положениям коллективного договора (при его наличии) между судовладельцем и профсоюзом моряков;

- важное условие – согласно современным лицензионным требованиям, круинг должен удостовериться в том, что судовладелец обладает средствами для обеспечения защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту;

- отныне круинг, в соответствии с законодательством Российской Федерации, рассматривает жалобы в отношении своей деятельности и принимает по ним меры, а также информирует лицензирующий орган обо всех неурегулированных спорах;

- круинг выплачивает морякам компенсацию денежного ущерба, который они понесли в результате невыполнения лицензиатом своих обязательств перед моряками, посредством заклю-

чения лицензиатом договора страхования либо обеспечения исполнения обязательств способом, предусмотренным главой 23 Гражданского кодекса Российской Федерации;

- и последнее, возможно, самое важное условие, о котором круинги должны знать – компенсация морякам денежного ущерба, который они понесли в результате невыполнения судовладельцем своих обязательств перед моряками, в соответствии с трудовым договором. При этом способ и размер компенсации морякам денежного ущерба устанавливаются лицензиатом по согласованию с судовладельцем, на суда которого осуществляется трудоустройство моряков.

Таким образом, подводя итог вышесказанному, стоит обратить внимание на то, что ответственность за наем, в том числе и материальная, возросла. А потому отправить моряка куда подальше и забыть о нём теперь вряд ли получится... 

Вадим Мамонтов,
председатель КРО РПСМ





ВАЛЕНТИНА ДМИТРИЕВНА МАТОЧКИНА: «Я ОБЫКНОВЕННАЯ ЖЕНЩИНА»

«Я обыкновенная женщина. По крайней мере, я себя такой считаю. Хотя, конечно, профессия наложила свой отпечаток». Эта профессия – капитан дальнего плавания, таких женщин в России – единицы. Послушав рассказ Валентины Дмитриевны, сразу становится понятно, почему. Сейчас ей 91 год, но она по-прежнему полна сил и энергии.

НАЙТИ СВОЙ ПУТЬ

Валентина Дмитриевна родилась в 1926 году на Донбассе, ее судьба типична для того времени. Отец – кадровый шахтер, и дочь вполне могла пойти если не по стопам отца, но в том же направлении: тогда молодежь отличалась большим патриотизмом и независимо от пола, осваивала разные профессии. Девушки шли в летчицы, машинисты, сталевары... Как и многие, прежде чем окончательно определиться, с каким делом связать жизнь, Валентина искала свой путь, много ездила, смотрела, раздумывала.

Юность Валентины пришлось на Великую Отечественную войну. Из-за нехватки абитуриентов двери практически всех вузов были открыты, поступай, куда хочешь, без экзаменов и даже без десяти классов образования. Валентина наконец решила: ее призвание – горная промышленность, как вдруг на глаза ей попало объявление о том, что Херсонский морской техникум объявляет набор абитуриентов: юношей и девушек. В памяти Валентины сразу воскресли ее детские воспоминания о море.

В 1938 году ее отца – вдохновителя и организатора стухановского движения, наградили орденом за трудовые заслуги и вручили семейную путевку в Алупку. Тогда Валентина впервые увидела море, оно потрясло ее. Объявление техникума напомнило девушке это невероятное морское приключение детства и определило ее выбор.

Зачисление на учебу прошло легко и без проблем. Перед началом учебы абитуриентам нужно было пройти морскую практику. Шел военный 1944 год. Валентина попала на Черное море в Одессу на пассажирский турбоэлектроход «Молотов». И разочаровалась. Дело в том, что юная абитуриентка должна была проходить практику в качестве ученика штурмана, но на пассажирском лайнере критически не хватало кадров, обслуживающего персонала. Поэтому девушку зачислили стюардессой. Как вспоминает Валентина Дмитриевна, отказываться было поздно, судно уже вышло в рейс: «И практика прошла немного не так, как я ожидала».

После практики наступили учебные будни. Валентина училась хорошо. Впрочем, хорошо учиться подталкивало не только личное прилежание или лю-

бовь к выбранной профессии. В 1946-1947 годах из-за неурожая в Украине разразился страшный голод. Хлеб выдавали по карточкам: по рабочей – 800 грамм и 400 – по студенческой.

КТО И СТАНЕТ КАПИТАНОМ – ТОЛЬКО ВАЛЕНТИНА

«Хлеб был кукурузный, тяжелый и мокрый. Мы были так измучены недоеданием, что постоянно думали о будущем, а именно: вот получу профессию, пойду работать, тогда все будет хорошо. Лично я мечтала о времени, когда сяду за обеденный стол, а на нем будет стоять тарелка, полная хлеба», – говорит Валентина Дмитриевна. Впрочем, учиться ей было интересно. Ей нравились уроки астрономии и навигации, морская практика.

Вместе с Валентиной на курсе из тридцати человек учились пять девочек, не всем морское дело давалось легко. Но Валентину оно действительно увлекло. Лекции вели демобилизованные капитаны и моряки, и если преподаватель видел, что курсанты явно что-то не понимают, он спрашивал: «Назарова,



понятно?» «Да!», – отвечала Валентина (Назарова – ее девичья фамилия). Преподаватели отмечали, что если из девочек выйдет толк и кто-то станет капитаном, то только Валентина.

Ей особенно запомнилась первая настоящая морская практика длиной в три месяца после первого учебного года. Валентина между Каспийским морем и Мурманском выбрала Север. Послевоенный Мурманск, весь споревший и разбитый, произвел сильное впечатление. Это был 1945 год, война закончилась. Народ ликовавал. Валентина попала на научно-экспедиционное судно «Саратов» (переоборудованное из большого траулера) от Полярного института. Здесь она познала настоящую морскую жизнь. Но помимо тяжелых рабочих будней, она тепло вспоминает очень хорошее руководство.

Север поражал и удивлял своей суровой красотой. Эта дикая первозданная природа, огромные скалистые берега, обрывы и грандиозные птичьи базары... Валентина чувствовала себя первым человеком, который был один на белом свете. Север произвел такое неизгладимое впечатление, что Валентина стремилась как можно больше узнать его и исследовать. Но с первой практикой связаны не только

приятные воспоминания. «Саратов» попал в восьмibalльный шторм. Впрочем, в Баренцевом море тихой погоды не бывает. У Валентины началась морская болезнь. Было так плохо, что она просила высадить ее хоть на необитаемый остров, только бы на землю. Но руководство и капитан Павел Сазонович Самарин помогли ей справиться, и вскоре Валентина смогла адаптироваться. А со временем ей даже стали нравиться шторма.

Валентина узнала на судне много нового и получила огромное удовлетворение от первой штурманской практики, на которой она училась еще и взаимодействовать с командой. Все последующие практики проходили на этом же судне. Валентина полюбила Север, она ходила в Баренцевом, Карском и Белом морях, приглянувшись ей и Северный Ледовитый океан. Она познакомилась с Юрием Юрьевичем Марти, который является светилом в изучении Севера, с Валентином Ивановичем Травинным и многими другими учеными. Так что Север остался для Валентины Дмитриевны радостным воспоминанием.

МОРСКАЯ КАРЬЕРА

Валентина окончила техникум с отличием в 1948 году. Любовь к Северу только окрепла. Из-за нехватки кадров, под ответственность капитана судна «Саратов» (Валентина смогла вернуться именно туда), ее зачислили в команду третьим помощником капитана. Это было удобно всем: таким образом, один из помощников капитана мог временно покидать судно, ведь всю войну они отходили в море без отпуска и не были дома. А Валентина получила штурманский ценз.

Военный и послевоенный голод не остался без последствий. На Севере у Валентины случился приступ гипертонии. Врач настоятельно рекомендовал сменить климат. Она обратилась в отдел кадров Главного Управления рыбной промышленности, ей предложили поехать в Калининград.

Город сильно удивил Валентину, он стоял в руинах и воронках. Девушка недоумевала, как вообще здесь можно куда-то добраться. Тем не менее, она осталась и продолжила морскую карьеру в порту Пионерск. Там еще оставались немецкие фишутеры и датские суда. Валентину назначили капитаном рыболовецкого катера

с командой из пяти человек, позже перевели в Управление тралового флота на берегу. Скучать не приходилось. Это был организационный период, когда рыбная промышленность области и промысловый флот только начинали формироваться.

Пионерск – приграничная зона. Нужно было четко отслеживать квадраты, в которых работали суда. За время работы здесь Валентине Дмитриевне пришлось поменять несколько должностей: сначала она была капитаном рыболовецкого катера, затем – старшим инженером отдела тралового флота, потом – заместителем капитана Пионерского порта и начальником навигационной камеры (которой не существовало, и Валентине пришлось самой ее создавать). Дальше ее перевели в Балтрыбтрест в Калининград на должность морского инспектора отдела флота, где создавалось первое управление экспедиционного лова.

Условия оказались очень непростыми: ведь в области попросту ничего не было, в том числе и жилья. Валентина руководила созданием отдела флота в Управлении экспедиционного лова. Суда стали призванием Валентины. Ее назначили в экспедиционный лов на судно СРТ «Варгуза» старшим помощником капитана, затем на судно такого же тоннажа – СРТ «308-Алазань», где Валентина уже была капитаном, потом в этой же должности – на транспортное судно «Корсаков».

НЕПРОСТЫЕ ЗАДАЧИ

В 1956 году Валентине предложили работу в Управлении экспедиционного лова в отделе безопасности мореплавания в должности старшего инспектора. В связи с пополнением крупного рыболовецкого и транспортного флота, а также разделением флота на транспортный и рыболовецкий, образовывалось новое управление. Поэтому нужны были опытные работники, которые создавали отделы. Валентину назначили главным штурманом базы рефрижераторного флота. Там она и проработала с 1956 года до пенсии. Перед ней стояли непростые задачи. «В мои обязанности главного штурмана входило один раз в год выходить в море, где работал флот нашего предприятия, для инспекторской проверки», – рассказывает Валентина Дмитриевна. – Районы, куда мы ходили на судах

ТР «Ногинск», ПБ «Пионерск», ПБ «Иван Федоров», ПБ «Кронштадтская слава» с проверками, это Северо-западная Атлантика, берега Канады и Центральная и Восточная Атлантика, берега Африки».

Обязанности Валентины при дальнейшей работе в службе безопасности мореплавания Калининградской базы рефрижераторного флота состояли в обеспечении безопасного и безаварийного плавания. Это предусматривало правильный подбор и расстановку штурманского состава на судах, регулярную проверку знаний всего командного состава на право занимать должность, изучение штурманского состава, находящегося в резерве отдела кадров путем повышения знаний и практических навыков при проведении лекций и собеседований об особенностях плавания, а также проведение инструктажей капитанов и первых помощников о нововведениях международных постановлений и изменений в судоходстве и многое другое. Важную роль в воспитании и становлении молодых специалистов занимали руководители и специалисты отдела флота (служба безопасного мореплавания, которую возглавлял в то время Владимир Петрович Прелюдко, главный капитан и капитан дальнего плавания). Этим же важным направлением занималась и Валентина Дмитриевна – капитан дальнего плавания и главный штурман базы рефрижераторного флота.

ВПЕЧАТЛИЛА С ПЕРВОЙ ВСТРЕЧИ

Стоит отметить, что и сегодня не все моряки могут сразу принять не то что женщину-капитана, а вообще женщину на борту. Будущий муж Юрий тогда ходил в море на БМРТ «Янтарь», Валентина проверяла и его. И первая встреча на БМРТ прошла по-деловому. После еще нескольких деловых встреч Юрий Семенович стал интересен Валентине Дмитриевне. А его Валентина впечатлила с первой встречи своей обаятельностью, живым умом и хорошим знанием морского дела.

Они прожили более 40 лет в браке и ни разу не поссорились. В тяжелые девяностые годы семья пережила перестройку. Юрий Семенович Маточкин, деятельный и компетентный человек, стал первым губернатором Калинин-

градской области. И именно благодаря ему в Калининградской области был принят Закон об особой экономической зоне. В трудное время жители региона объединились под руководством Юрия Маточкина, смогли сохранить и укрепить экономику и социальную сферу области. В этом есть немалая заслуга Валентины Дмитриевны. Именно она поддерживала и вдохновляла супруга с полной отдачей трудиться на благо региона и всей необъятной России.

Несмотря на возраст, Валентина Дмитриевна по-прежнему остается настоящим капитаном. В ее квартире царит идеальный порядок и уют, который она поддерживает самостоятельно. А как еще может быть у капитана? Все памятные вещи и снимки находятся на своих местах, и поэтому ее светлая квартира (Валентина Дмитриевна любит пространство) кажется одновременно и музеем, и капитанской каютой. Она живет не только воспоминаниями. Эта гостеприимная и умная женщина поддерживает связь со старыми друзьями (правда, осталось их, к сожалению, немного) и радуется новым встречам и знакомствам.

Жизнь Валентины Дмитриевны подтверждает, что стать капитаном очень сложно, но возможно. Маточкина уверена, что главное – не опускаться до криков и при этом всегда быть с командой (как бы сложно это ни было), поддерживать ее, помня о том, как непроста работа моряков, и тогда команда ответит взаимностью.

Все сослуживцы-мужчины очень уважительно отзывались о Валентине. Ее называют «штурманской мамой», под ее внимательным взором выросли многие известные капитаны. А еще она отстаивала права ветеранов рыболовецкого промыслового флота и всегда заботилась о сохранении престижа морской профессии. Валентина Дмитриевна внесла свой вклад не только в развитие флота. Балтийский казачий хутор удостоил Валентину Дмитриевну званием почетного хуторянина за искреннюю заботу и бескорыстную помощь в развитии самобытной казачьей культуры и искусства с правом ношения холодного оружия (шашки). 

По материалам «Морской журнал Калининград»

Валентина Дмитриевна: «Когда я только начала занимать руководящие должности, я думала, что я большой начальник. Но когда я стала старшим помощником, мое мнение изменилось. Старший помощник – это очень трудная работа! Он командир всей палубной команды, «хозяин» на судне. И если ты не научишься правильно себя вести, команда не будет тебя уважать. Чтобы женщине завоевать уважение, а тем более – авторитет в коллективе, где одни мужчины, очень много труда надо вложить в умение выстроить общение. Я с первых дней работы старшим помощником капитана, а затем капитаном выработала в себе нормы поведения с подчиненными, а именно: никогда не разговаривать на повышенных тонах, в деле показывать себя способной делать все, что умеют делать подчиненные, а знать гораздо больше.

Я не раз слышала за спиной: «Ого! Да она все может! Ас!». Признаюсь, это было приятно. Я выучила пароход «до последнего кнехта». И если мелкая поломка, отрыв якоря, мне докладывали. Не всегда команда знает, как и что надо развинтить или разобрать. Я никогда не стояла в стороне, хотя это работа боцмана и матросов. Подходила: «Ну что, не получается?». «Да, Валентина Дмитриевна, не получается. Тяжело идет». Я помогала, всем на удивление, смотрела на их лица и понимала, что их отношение ко мне меняется.

Женщиной-капитаном быть не сложно, а очень сложно. Еще когда я работала старпомом в Калининграде, я столкнулась с самыми разными проблемами. Ведь ничего не было: ни робы, ни сапог на мою ногу. Только 45-го размера! А моя нога 36-го. Сапоги просто с меня сваливались, в шторма приходилось работать по пояс в воде. Тогда у меня появились туфельки на пористой подошве. Другой обуви достать не могла. Только немного погодя знакомые достали мне резиновые боты. Как же я им радовалась! Но как хлынет волна во время шторма – они наполнялись водой, и я ходила, хлюпала. Всегда находилась кто-то, кто говорил: «Она работает только на мостике». Я сразу чувствовала эти настроения. Я считаю, что важно уважать команду. Одинаково уважительно относиться и к матросу, и к старшему помощнику, и тогда команда ответит взаимностью!».



КОГДА ЛЕЧИТЬ – НЕВЫГОДНО?

Работа в море всегда считалась одной из наиболее опасных. Переломы и ушибы, обострение хронических и вирусных заболеваний, банальное физическое истощение – все эти риски постоянно преследуют моряков во время рейсов. И если раньше на судах работали квалифицированные врачи, способные оказать экстренную помощь, то теперь, когда судовая медицина оказалась в полнейшем упадке, членам экипажа приходится рассчитывать лишь на милость судовладельца, который либо организует репатриацию больного моряка с судна, либо доставит его в ближайшее медучреждение, изменив маршрут. Только, как показывает практика, далеко не все работодатели готовы идти на большие траты, а даже если и идут, то экстренной такую помощь назвать сложно.

ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ С АПТЕЧКИ

Проблемы российской судовой медицины начинаются с самых базовых требований – формирования бортовой аптечки. Так, согласно КТМС, судовая аптечка должна комплектоваться и пополняться с учетом типа судна, количества моряков на борту, характера, района плавания и продолжительности рейса.

Однако приказы по комплектованию судов лекарствами (Приказы № 499н и № 984н) были отменены, Минздрав РФ до сих пор не создал ни одного нормативного документа, регулирующего формирование судовых аптечек, из-за чего в сфере царит полнейшая неразбериха: например, судовладельцы не имеют права закупать на судно сильнодействующие обезболивающие средства, поскольку в нашей стране отсутствует порядок использования таких препаратов на борту. Между тем

в соответствии с международными нормативными документами в аптечке эти лекарства обязательно должны присутствовать. Такие упущения могут грозить проблемами при проверках PSC:

– Разработкой правил комплектации судовых аптечек занимаются целые институты и их нельзя не учитывать. Кроме того, есть соответствующие требования ИМО и МОР, которые все должны соблюдать. И при любой проверке государственного портового контроля

наличие и комплектование аптек тщательно проверяется, – отмечает председатель Черноморско-Азовской территориальной организации РПСМ Алексей Беляков.

Зачастую из-за существующих запретов морякам, нуждающимся в определенных медикаментах, приходится искать альтернативные выходы. Так, на морских форумах можно найти десятки сообщений от пользователей, в которых подробно описываются способы провоза лекарств: «Мой муж ходит в рейс на 3-4 месяца. Лекарства возит в баночках от витаминов, за 4 контракта проблем не было».

– Правительству необходимо в срочном порядке разработать и утвердить перечень медикаментов, который будет соответствовать требованиям Конвенции о труде в морском судостроении и рекомендациям Всемирной организации здравоохранения. Это станет первым шагом к восстановлению медицины непосредственно на судах и заметно облегчит жизнь нашим морякам, – говорит председатель ППОМ г. Севастополь Артем Боев.

КУРСОВ НЕДОСТАТОЧНО

Сегодня на большинстве судов за оказание первой помощи отвечает второй помощник капитана, прослушавший спецкурс по медицине. Он следит за наполнением судовой аптечки, ставит диагноз заболевшему коллеге и выдает лекарства, а в случае серьезного заболевания или травмы он же должен получить радиоконсультацию у реального врача. Что касается самой медподготовки таких членов экипажа, то тут следует отметить, что у нас в стране до сих пор не определен перечень медицинских организаций, которые должны эту подготовку осуществлять. Нет унифицированных программ по основам первой медицинской помощи, единых требований к программам повышения квалификации уже обученных моряков. В советские времена по программе в медицинских вузах и средних учебных заведениях на третьем курсе будущие врачи проходили практику при клиниках. Под руководством опытных врачей студенты переходили с манекенов

на живых пациентов. После окончания вуза будущий судовой медик должен был пройти обучение, специализацию именно по судовой медицине. И только после этого его допускали к работе на судах.

По мнению многих экспертов, парамедики должны проходить часть курса практической подготовки в медицинских учреждениях, но ни один главврач не допустит, чтобы в его клинике с пациентами работал человек без медицинского образования – это противоречит российскому законодательству. Парадокс ситуации заключается в том, что людям после обучения выдают сертификат, дающий право оказывать медицинскую помощь и уход за больным, но с юридической точки зрения этот человек не имеет права на оказание медицинских манипуляций больному. Потому не стоит и рассчитывать, что член экипажа после курсов сможет оказать реальную помощь пострадавшему.

Так, недавно в Охотском и Каспийском морях прошли три спасательные операции, причиной которых стало резкое ухудшение состояния здоровья моряков. Так, члена экипажа судна «Петр Первый» в тяжелом состоянии эвакуировали с помощью вертолета, а моряку с сухогруза «Vafa-2», страдающему от язвы желудка, пришлось дожидаться, пока на выручку не придет ледокол «Капитан Чечкин» с медиком на борту. В обоих случаях полноценную экстренную помощь никто из членов экипажей, прошедших медицинские курсы, своим страдающим коллегам оказать не смог. В итоге им пришлось какое-то время дожидаться медиков, превозмогая боль и дискомфорт.

Чуть позже экстренную медицинскую эвакуацию запросило судно «Viana» из-за подозрений на пневмонию у лоцмана, находившегося на борту иранского сухогруза. Теплоход совершал рейс в водах Каспийского моря. Самостоятельно оказать помощь члены экипажа коллеге не смогли, и больному моряку пришлось дожидаться сначала эвакуации на ледокол «Капитан Мейцак», затем на судно «Водолаз Денисов», а после – «Арго». Последнее доставило больного



Согласно исследованию, проведенному Ассоциацией университетов Европы в конце 2016 года, эвакуация заболевшего или травмированного моряка может стоить от 10 000 до 200 000 евро, а порой и того больше. Сумма зависит от местонахождения судна в момент инцидента и непосредственно самой причины эвакуации: различные болезни и травмы требуют разного оборудования и лекарств, которые медикам необходимо взять с собой.

до ближайшего медицинского учреждения. На столь сложный и извилистый маршрут до больницы повлияло то, что на теплоходе «Viana» не только нет судового врача, но и существуют проблемы с комплектацией медицинского кабинета. Так, во время последней проверки государственного портового контроля от 29 августа 2017 года,



Парадокс ситуации заключается в том, что людям после обучения выдают сертификат, дающий право оказывать медицинскую помощь и уход за больным, но с юридической точки зрения этот человек не имеет права на оказание медицинских манипуляций больному.

наряду с 19 другими замечаниями инспекторы обнаружили, что на борту отсутствует необходимое медицинское оборудование. Вполне вероятно, что ситуация с тех пор не исправлена.

Исходя из сказанного, вывод напрашивается один: всех этих рисков и лишних трат можно было бы избежать, если бы на теплоходы вновь стали брать судовых врачей.

В РЕПАТРИАЦИИ ОТКАЗАТЬ

Нельзя не учитывать и тот факт, что далеко не каждый судовладелец готов организовывать репатриацию больного моряка, ведь это крайне долгий, затратный и ответственный процесс. Операция в любой момент может пойти не по плану, чего и боятся судовладельцы. Обычно репатриация проходит при помощи воздушного или наземного транспорта и может усложняться следующими обстоятельствами:

- неточностью поставленного диагноза;
- отказом в перевозке больного со стороны транспортной компании;
- резким ухудшением состояния моряка в ходе репатриации.

Однако часто это нежелание связано сугубо с недобросовестностью работодателя, который попросту не хочет тратить деньги. Так, согласно исследованию, проведенному Ассоциацией университетов Европы в конце 2016 года, эвакуация заболевшего или травмированного моряка может стоить от 10 000 до 200 000 евро, а порой и того больше. Сумма зависит от местонахождения судна в момент инцидента и непосредственно самой причины эвакуации: различные болезни и травмы требуют разного оборудования и лекарств, которые медикам необходимо взять с собой. Например, вызов вертолета близ Норвегии из-за малярии обойдется в 25 тысяч евро, тогда как спасение моряка с острым инфарктом миокарда будет стоить под 100 тысяч. Изменение маршрута также повлечет за собой серьезные траты, а потому некоторые недобросовестные судовладельцы порой решают продолжать рейс и списать члена экипажа в запланированном порту захода, не заботясь о состоянии моряка:

– Когда я проходил практику на одном из судов норвежской компании, старпом поделился леденящей кровью историей, которая произошла с ним пару лет назад: во время рейса он заболел, и ему потребовалась срочная репатриация. Но судно перевозило очень ценный груз, и малейшие изменения графика влетели бы работодателю в серьезную копеечку.

Вызов вертолета также оказался ему нецелесообразным. Старпому сказали, что ему придется продержаться до конечного пункта назначения, потому как «с такими тратами компании легче выплатить его семье компенсацию по смерти, чем организовать срочное лечение». До порта он еле дотянул, и без помощи квалифицированного судового врача ему пришлось очень тяжело, – рассказывает один из выпускников ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

С учетом того, что ежегодно по болезни с судов по всему миру списываются более 10 000 моряков, идея нанять настоящего врача перестает казаться такой уж малопрактичной, к тому же зарплаты морских медиков стартуют от 600 долларов США (что в пересчете чуть меньше 500 евро), что не идет ни в какое сравнение со стоимостью экстренной эвакуации.

ПОСТАВИТЬ ЦЕЛЬ

Все описанные случаи показывают, что судовой врач необходим не только, если рейс длится более трех дней, а количество членов экипажа превышает 100 человек, как того четко требует Конвенция о труде в морском судоходстве, но и на стандартных морских судах, где моряков не больше 20.

– Согласно Конвенции, национальное законодательство должно определить необходимость штатных медицинских работников в составе экипажей судов, исходя из продолжительности, характера и условий рейса. Нужно организовать постоянный мониторинг, анализ и процесс разработки рекомендаций, контроль по всем аспектам медицинского обеспечения работников флота, включая медико-профилактическое направление, вопросы обучения моряков основам оказания первой медицинской помощи, медико-лекарственное обеспечение экипажей судов и многое другое, – считают в Российском профсоюзе моряков. – Мы надеемся, что в скором времени все же будет выработана четкая государственная политика по проблемам медицинского обеспечения на российских судах. [↕](#)

УДАЧНЫЙ РЕЙС НАЧИНАЕТСЯ С КОНТРАКТА

Российский профсоюз моряков получает десятки обращений от членов экипажей, в которых они просят помочь добиться выплаты задолженности по зарплате, компенсаций или репатриации.

Только вот решить проблему получается не всегда. Чаще всего виной тому становится трудовой договор или индивидуальный контракт: если невнимательно прочитать его условия, закрыть глаза на явные недочеты или подписать пустые бланки, это «даст разрешение» недобросовестному судовладельцу нарушать трудовые и социальные права. И защитить в таком случае не сможет ни суд, ни профсоюз.

ИГРА НА ДОВЕРИИ

Первой моряки не придают особого значения условиям найма и безоговорочно доверяются работодателю – клюют на обещания, не закрепленные в письменной форме, соглашаются с непонятными формулировками или попросту не утруждают себя прочтением документов. Все это может привести к печальным последствиям: не редки случаи, когда недобросовестные судовладельцы на словах обещают одну зарплату, а по факту она оказывается гораздо меньше.

Объясняет это работодатель так: мол, чтобы сократить затраты на налоги, он прописывает в контракте/договоре минимальную сумму, а на деле моряк будет получать огромные деньги. Иногда эти слова подкрепляются распиской от менеджера компании. Чтобы избежать «бунта на корабле», в первый месяц члену экипажа даже могут заплатить обещанную или приближенную к ней сумму, а вот потом у судовладельца начинаются проблемы с выплатами. Чаще всего моряков просят перетерпеть эти «временные трудности» и продолжать усердно работать. В таком режиме могут пройти два, три, а то и четыре месяца. Когда терпение все же лопается, и моряк обращается в профсоюз и прочие инстанции, выясняется, что расписка от работодателя толком ничего не значит, а в документах у него черным по белому прописана хоть и мизерная, но официальная зарплата. Ее-то судовладелец в итоге и выплатит.

Не менее важный вопрос – условия репатриации, страхования и выплаты компенсаций часто остаются за рамками договора. Безусловно, со вступлением в силу поправок к Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), обеспечивающих финансовые гарантии со стороны судовладельца, у моряков появилось гораздо больше шансов даже в самой отчаянной ситуации добиться выполнения этих обязательств. Но не стоит целиком и полностью полагаться на поправки: они не устанавливают точную сумму страховки. В течение года профсоюзные инспекторы проверяли страховые сертификаты на борту иностранных и российских судов, и практика показала, что далеко не во всех документах прописаны размеры выплат. Вдобавок ко всему, в большинстве случаев не был установлен размер компенсаций и в индивидуальных контрактах, а значит, вполне возможно, что деньги морякам в случае инцидента заплатят минимальные.

Чтобы избежать этих и многих других неприятных ситуаций, нужно следовать одному простому правилу – внимательно изучать, что вы подписываете.

НА ЧТО НУЖНО ОБРАЩАТЬ ВНИМАНИЕ?

Наилучшей гарантией удачного трудоустройства является коллективный

договор. Но если моряк все же решил пойти в компанию, не сотрудничающую с профсоюзными организациями, ему стоит с особой внимательностью отнестись к условиям найма. Так, в договоре/контракте обязательно должны быть указаны:

- наименование должности, профессии или специальности с указанием квалификации;
- место работы – тип или наименование судна;
- дата начала работы;
- срок действия договора;
- условия труда на рабочем месте;
- условия оплаты труда;
- условия, определяющие характер работы;
- условия страхования;
- режим рабочего времени и времени отдыха;
- условия и порядок репатриации.

В обязательном порядке прописывается размер заработной платы и способ ее расчета. При этом надбавки и поощрительные выплаты могут быть указаны как в тексте самого документа, так и с помощью ссылки на соответствующие нормативные акты. Для большей безопасности копия документа должна оставаться не только у вас на руках, но и дома.

Особое внимание стоит обратить на сведения о работодателе: полное наименование компании; место нахождения, почтовый и юридический адрес; сведения о представителе работодателя, подписавшего трудовой договор. Следует убедиться, что вас нанимает та компания, с которой вы вели переговоры, иначе в случае конфликта судовладелец сможет уйти от ответственности.

Помните, что индивидуальный контракт/трудовой договор не всегда содержит конкретные указания на дополнительные льготы. Поэтому нужно постараться получить подтверждение (желательно в виде письменного соглашения или вытекающих из контракта обязательств) размера компенсации, выплачиваемой в случае: болезни или травмы в течение срока действия контракта, смерти (сумма, выплачиваемая ближайшему родственнику), гибели судна, утраты личного имущества вследствие гибели судна или досрочного прекращения действия контракта.

НИКОГДА НЕ ПОДПИСЫВАЙТЕ:

Незаполненный документ или обязывающий подчиняться условиям, которые не конкретизированы или не понятны.

Контракт/договор, в котором не указан срок действия или предусматривается возможность его изменения судовладельцем в одностороннем порядке. Любые изменения срока действия контракта должны производиться по обоюдному согласию.

Контракт/договор, в котором предусматривается право судовладельца задерживать сроки оплаты или производить удержания из заработной платы в течение срока действия контракта. В конце каждого календарного месяца вы должны получать заработную плату в полном объеме.

Контракт/договор, в котором содержатся положения, предусматривающие вашу ответственность за оплату любой части затрат по прибытию на судно или по репатриации.

Контракт/договор, в котором содержатся положения, ограничивающие ваши права быть членом профсоюза, общаться, консультироваться или поручать представление своих интересов любому профсоюзу по своему выбору.

Если у вас возникли хотя бы малейшие сомнения, обратитесь в профсоюз – только там могут проверить легитимность компании. Всегда имейте при себе адреса и телефоны профсоюза и инспекторов МФТ: если возникнут трудности, они смогут оказать незамедлительную помощь. Кроме того, нужно понимать, что условия найма на суда под российским или удобным флагом будут отличаться друг от друга: более подробную информацию о нюансах трудоустройства вы можете найти на сайте РПСМ в «Памятке моряку, работающему на судах под российским флагом» и «Памятке моряку, работающему на судах под удобным флагом».

НАВИГАЦИЯ – ЭТО ИСКУССТВО

Ледовый лоцман – должность для мирового флота уникальная. Чтобы проводить суда в Арктике, нужен богатый опыт, который на сегодняшний день имеют единицы, поскольку навигация в столь сложных условиях – не просто технический навык, а искусство. В этом убеждён Игорь Михайлович Злодеев, старший инструктор Морского УТЦ ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова. В течение 30 лет он был капитаном, а сейчас, помимо преподавания, занимается проводкой теплоходов во льдах в должности ледового лоцмана. На то, чтобы самому постигнуть это искусство, у него ушёл не один десяток лет. А привела его к этой непростой специализации романтика.

ПО ЗОВУ СЕРДЦА

Жизнь будущего капитана началась вдали от моря, в Оренбурге. Игорь с детства с упоением зачитывался книгами вроде «Фрегата Паллады», с интересом смотрел



Игорь Злодеев в центре

приключенческие фильмы и мечтал о романтике дальних плаваний. «Сколько себя помню – всегда хотел стать моряком. Почему – не могу объяснить, но только тянуло меня к морю сильно», – говорит он.

Когда пришло время выбирать жизненный путь, Игорь не сомневался ни секунды и поехал подавать документы на судоводительский факультет Ленинградского высшего инженерного морского училища им. адмирала С. О. Макарова (нынешний ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова). Родители, не связанные с морской профессией, выбору сына не обрадовались: они надеялись, что тот станет врачом, тем более что Оренбург славился мединститутом. Но Игоря звала романтика, и он прислушался к внутреннему голосу.

Учиться было непросто: высшая математика, начертательная геометрия и другие точные науки давались с трудом, но поскольку уже на первом курсе Игорь знал, что хочет стать капитаном, пришлось подтянуть навыки. Тяжело приходилось и в условиях суровой дисциплины: ребята жили в общежитии, которое именовалось «экипажем», по несколько человек в комнате – так называемых «кубриках». День курсанта строился по строгому расписанию: в каждом учебном и жилом помещении назначался дежурный и дневальные, которые «несли» вахту и менялись каждые четыре часа. Причём пост нужно было нести круглые сутки, даже в праздники – такие правила дисциплинировали на всю жизнь.

ЗА «БЕЛЫМ БЕЗМОЛВИЕМ»

После окончания ЛВИМУ в 1973 году Игорь Злодеев, в отличие от многих однокашников, не пошёл в Балтийское морское пароходство: снова романтика сыграла роль в выборе жизненного пути. Незадолго до выпуска курсант посмотрел советско-итальянский фильм «Красная палатка» об арктической экспедиции на дирижабле «Италия» под руководством исследователя Умберто Нобиле. Картина настолько запала в душу молодому человеку, что он решил: работать буду только в суровых северных условиях. Практика в Мурманском морском пароходстве укрепила его решимость, хотя курсантом он ходил и в Латинскую Америку, и на Канарские острова, и в Средиземное море. Но никакие красоты южных широт не смогли перебить очарование так называемым «белым безмолвием» Севера. «Есть во льду какая-то монолитность и основательность, которая завораживает. Встреча со льдом – это, как встреча с вечностью...» – считает Игорь Злодеев.

Свой первый настоящий рейс Игорь Злодеев совершил в должности 3-го помощника на гидрографическом судне

«Айсберг», ходившем в морях Северного Ледовитого океана. Работа тяжёлая: постоянный холод и качка, вспоминая которую капитан морщится до сих пор. На тот момент неопытный моряк ещё с трудом переносил волнение на море. Причём настолько, что после завтрака и выхода на вахту можно было снова идти завтракать: вся еда доставалась «Нептуну»... Когда с Игоря начали спадать брюки, капитан подарил ему подтяжки, иначе штаны просто не держались. Однако три месяца работы в подобных условиях сделали своё дело, и молодому штурману удалось адаптироваться.

Когда после рейса моряка направили на сухогруз «Гаяя Комлева», на качку он уже не обращал внимания. Здесь он проработал до 1982 года и прошёл все ступени от 3-го помощника до капитана. Этот путь дался непросто: «На первых порах меня подводил характер: я был очень вспыльчивым, резко реагировал на замечания, которые считал несправедливыми. С высоты прожитых лет я понимаю, что следовало терпеливо налаживать и выстраивать отношения на судне, но в молодые годы мне это давалось тяжело», – вспоминает капитан.

На «Гале Комлевой» Игорь Злодеев впервые понял, какой груз ответствен-

ности лежит на капитане. В одном из рейсов судно пересекало Атлантику и попало в сильный шторм. Карту погоды получили в срок, но куда идти – непонятно. А маршрут нужно выбрать оптимальный: везли фанеру, очень деликатный груз, зачастую с неплотной увязкой, так что при волнении и качке его легко повредить. Штурманский состав собрался на мостике, каждый выдвигал свою теорию, как лучше идти. Мыслей и предложений у всех много – чай не абы кто, а сплошь выпускники ЛВИМУ. В процессе бурных обсуждений Игорь вдруг поглядел на капитана и увидел его отстранённое и очень грустное лицо: теоретизировать и строить предположения можно сколько угодно, но решение принимать ему. Спросят, если что, с него, а не с молодых и амбициозных «макаровцев» (хотя он и сам заканчивал тот же вуз). Именно в этот момент пришло осознание, что капитан – это, прежде всего, ответственность.

– Я знал многих старпомов, которые жаждали поскорее занять высшую должность на флоте, поскольку им казалось, что это даёт им безграничную власть на судне, в чём и заключается, по их мнению, суть капитанства. Только это всё ерунда, самое главное – это

В ноябре 2017 года Игорю Злодееву довелось провести по СМП один из крупнейших в мире газозводов ледового класса «Борис Вилькицкий», построенный по заказу компании Dynagas для проекта «Ямал-СПГ».



чувство ответственности, когда ты понимаешь, что от твоего неправильного решения могут и люди погибнуть, и пароход, – говорит наш собеседник.

ЛЕД ПРЕДСКАЗАТЬ НЕПРОСТО

За свою карьеру Игорь Злодеев ходил на судах разного ледового класса: от Л-1 до УЛА. Повидал многое и знает, что предугадать поведение льда могут только самые опытные капитаны.

– Планировать работу в условиях севера гораздо сложнее, чем в обычных. Ведь судно построено для того, чтобы ходить в жидкой среде, и все его расчёты: остойчивость, посадка, маневрирование проводятся для чистой воды. А лёд – это твёрдая среда, которая вносит коррективы в наше движение, так что все эти расчеты можно убрать в сторону, – рассказывает капитан. – Существуют десятки нюансов, влияющих на движение судна. Нужно принимать во внимание толщину льда, его возраст, заснеженность, разрушенность... Одно дело лёд в январе, другое – в марте, когда он становится вязким, похожим порой на кисель, и его уже не расколешь. Капитану, работающему в северных условиях, нужно постоянно находиться на мостике и принимать решения о маневрировании, чтобы судно продвигалось вперёд.

За долгую практику бывало всякое, но один из самых запомнившихся случаев произошёл в конце 80-х. Тогда Игорь Михайлович работал на «морковке» «Архангельск» – судне типа «Норильск» (прозвище эти суда получили за оранжевую окраску корпуса). В то время часто ходили через льды караванами, и в одном из таких рейсов вся вереница теплоходов попала в сильное сжатие в проливе Матисена. Два атомных ледокола получили распоряжение из пароходства оставаться возле танкера в голове каравана. Ведь крайне важно не допустить разлива нефти в Арктике – иначе это грозит огромной экологической катастрофой. «Мы не могли даже рулём пошевелить. Если бы лёд потащил нас на мель или на камни, мы бы вряд ли что-то противопоставили этому. Но нам повезло – то ли ветер стих, то ли течение изменилось, и кара-

“ Работа капитана – это особенный, тяжёлый труд, требующий интеллектуального напряжения: нужно держать в голове такие параметры, как ветер, течение, приливы-отливы и прочее. Не стоит забывать и о его Величестве человеческом факторе. Причём, помнить обо всём нужно постоянно – чтобы даже разбуди тебя ночью, ты представлял, где находится теплоход, что происходит и что следует предпринять.

ван чуть-чуть отпустило, сжатие стало меньше. А поскольку все суда были приспособлены к ледовому плаванию, мы постепенно, потихоньку выбрались из ловушки, в которой простояли около суток», – вспоминает Игорь Злодеев.

НА ПОДФЛАЖНЫХ СУДАХ

В Мурманском морском пароходстве капитан проработал вплоть до распада Советского союза, затем стал трудиться под удобными флагами. На своём первом подфлажном судне «Фортуна-3» капитан совершил «кругосветку»: за пять месяцев прошёл от испанской Сеуты к Латинской Америке, затем к Южной Африке, в Шри-Ланку, Индонезию, Малайзию и, пройдя Суэцким каналом, вернулся обратно в Средиземное море и опять попал в Сеуту.

– Причём получилось весьма интересно: когда мы первый раз заходили в Сеуту на бункеровку, нас швартовал местный лоцман. А когда вернулись туда через пять месяцев, проводку суд-

на совершал тот же лоцман! Он очень обрадовался своим старым знакомым, – смеётся Игорь Злодеев.

Всего за 40 лет плавания удалось посмотреть 116 стран, но не всегда рейсы проходили легко и беззаботно. Если кто-то считает, что самыми опасными для моряков являются районы ледового плавания, он ошибается: риски могут возникнуть везде. Игорь Злодеев сталкивался с десятиметровыми волнами в Атлантическом океане и был свидетелем пиратского нападения в Аденском заливе, куда часто совершал рейсы в 2010-х. Самый опасный «коридор» суда проходят в составе конвоя, который возглавляет военный корабль. В один из таких проходов пираты, замаскировавшиеся под рыбаков, на маленьких судёнышках напали на шедший в хвосте тихоходный балкер. Забраться на судно им не удалось: на борту были военные десантники, которые сделали несколько предупредительных выстрелов по воде, и интерес пиратов тут же пропал.

– Жизнь моряка связана с постоянными рисками и лишениями, – говорит капитан. – Но я прекрасно понимал, какую профессию выбрал, и люблю её до сих пор, несмотря ни на что.

ЖИЗНЬ НА БЕРЕГУ

В 2013 году Игорь Злодеев пришёл в Макаровку на курсы для продления диплома, где столкнулся с бывшими коллегами и однокурсниками, которые теперь преподают в alma mater. В порядке товарищеской взаимовыручки он помог с переводом на английский нескольких лекций для иностранных студентов. Так его заметили и пригласили работать в УТЦ. Игорь Михайлович предложение принял, но с условием: хотя бы один месяц в году он будет выходить в море. И вот уже пять лет он готовит морских специалистов к плаванию в ледовых условиях. Вводные лекции капитан начинает с определения самого понятия навигации, данного ей британским адмиралтейством. «Навигация – это искусство перемещения судна из одной точки в другую вне видимости берегов», – говорит он, и, обведя взглядом аудиторию, добавляет от себя: «А ледовая навигация является наивысшим видом этого искусства».

Игорь Злодеев не только читает лекции, но и ведёт практические занятия. Большинство из них проходят на крупнейшем в стране ледовом навигационном тренажёре Крыловского государственного научного центра (КГНЦ). Это совместный проект КГНЦ и Морского УТЦ ГУМРФ. Кроме того, капитан – один из авторов современных программ обучения экипажей судов плаванию в полярных водах, которые составлены на основании требований Полярного кодекса, рекомендаций Международной морской организации (ИМО) и получили аккредитацию в ряде морских классификационных обществ. А в 2016 году Игорю Злодеву было присвоено почётное звание «Инструктор года».

– Работа на берегу имеет свои преимущества. Во-первых, мне уже 69 лет, возраст такой, что долго находиться в море стало тяжело. Во-вторых, я могу больше времени проводить со своей женой, Валентиной. Да и к дочке, если что, можно приехать в любое

время. Раньше она жила с нами в Петербурге, но потом переехала в Москву, – рассказывает Игорь Злодеев.

И всё же море Игорь Михайлович не оставил. Во время Арктической навигации (летом-осенью) он работает ледовым лоцманом на Северном морском пути. В ноябре 2017 года ему довелось провести по СМП один из крупнейших в мире газозубов ледового класса «Борис Вилькицкий», построенный по заказу компании Dynagas для проекта «Ямал-СПГ». Капитан суперсовременного газозуба, как весь комсостав, до выхода в первый арктический рейс прошел обучение по программам подготовки к плаванию в полярных водах в УТЦ ГУМРФ им. адмирала Макарова. Но одно дело – проходить ледовые поля на тренажёре, и совсем другое – встретиться с ними в реальности. Потому Игорь Злодеев и помогал своему коллеге выбирать безопасный путь через арктические льды. В результате переход завершился благополучно на рейде порта

Мурманск. Игорь Михайлович в очередной раз успешно выполнил свою работу, а капитан газозуба приобрёл бесценный опыт арктического плавания.

– Ледовый лоцман – редкая должность, но в последние годы востребованная в связи с увеличением перевозок по СМП, – рассказывает Игорь Злодеев. – Она появилась в России с тех пор, как правительство разрешило проходить по СМП иностранным судам. У зарубежных моряков опыт работы во льдах, особенно в Арктическом регионе, невелик или вообще отсутствует. Навигационные карты и пособия издаются пока только на русском языке, на нём же общаются экипажи ледоколов и пограничные посты. Вот им и требуется опытный человек, который может провести судно. Даже наши молодые ребята часто не имеют опыта работы в ледовых условиях, ведь после развала СССР арктические рейсы стали редкостью. Так и появилась профессия ледового лоцмана: это, как правило, моряки моего возраста, которые и в Арктике много работали, и для выхода в рейс обладают достаточным здоровьем. Возможно, лет через десять, когда многие экипажи получат соответствующий опыт плавания во льдах, эта профессия исчезнет. Но пока она есть, и я рад, что занимаюсь ею.

Как творец всегда стремится создать новое произведение, так и настоящего Капитана с большой буквы тянет к морской стихии.

– Стать капитаном – очень непросто, ещё сложнее – быть им. Когда ты кадет и только начинаешь свой путь, ты ещё не понимаешь этого, осознание приходит позднее, – говорит Игорь Злодеев. – Работа капитана – это особенный, тяжёлый труд, требующий интеллектуального напряжения: нужно держать в голове такие параметры, как ветер, течение, приливы-отливы и прочее. Не стоит забывать и о его Величестве человеческом факторе. Причём, помнить обо всём нужно постоянно – чтобы даже разбуди тебя ночью, ты представлял, где находится теплоход, что происходит и что следует предпринять. А если попадаешь в незнакомую обстановку, то может, придётся и импровизировать. Мне кажется, что это действительно искусство, овладеть которым может не каждый человек. 



На фото (слева направо): Андрей Нечаев, ведущий специалист по учебным программам МУТЦ ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова; Евгений Никитин, руководитель филиала Nippon Kaiji Kyokai в России; капитан Наоки Саито, менеджер департамента сертификации и аудитор Nippon Kaiji Kyokai; капитан Игорь Злодеев, старший инструктор МУТЦ ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова; Сергей Айзинов, директор Института ДПО и директор МУТЦ ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова



«ТАСС УПОЛНОМОЧЕН... ПРОМОЛЧАТЬ»

16 февраля 1986 года при странном стечении обстоятельств у берегов Новой Зеландии затонул флагман советского пассажирского флота, круизный лайнер «Михаил Лермонтов».

Он не только превосходил по размерам затонувший в том же году «Адмирал Нахимов», но и значительно опережал его по уровню технической оснащенности и комфорта. Гибель судна и связанные с ней международные судебные разбирательства почти не освещались ни в советское, ни в постсоветское время. Это можно объяснить несколькими причинами.

Во-первых, небольшое количество жертв: при крушении погиб только один человек. Во-вторых, катастрофа произошла далеко за пределами страны, на борту лайнера отдыхали только иностранные туристы. В-третьих, 25 февраля 1986 года в Москве открывался XXVII съезд КПСС, и столь серьезное ЧП в его подготовку не вписывалось. Материалы предварительного следствия, проведенного новозеландским министерством транспорта, а также протокол урегулирования судебного процесса по иску о потере теплохода «Михаил Лермонтов» дают основание предположить, что у советских чиновников были свои причины для замалчивания обстоятельств гибели лайнера.

КОНЕЦ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЕ

28 мая 1973 года теплоход «Михаил Лермонтов» вышел из ленинградского порта и отправился в свой первый рейс по маршруту Бремерхафен-Лондон-Гавр-Нью-Йорк. Он стал первым советским пассажир-

ским судном, посетившим зарубежный американский порт за последние 25 лет. В день прибытия в Нью-Йорк, 11 июня, его посетило около 500 журналистов, а утром американские газеты вышли с заголовками: «Гудки теплохода «Михаил Лермонтов» положили конец холодной войне». Среди пассажиров первого круиза был композитор Дмитрий Шостакович.

Для него, большого поклонника творчества Лермонтова, это путешествие через океан совпало с последним творческим взлетом.

Американцы признали советский лайнер и тем самым дали ему зеленый свет. Появилось огромное количество желающих отправиться в путешествие на этом красавце, дела сразу пошли хорошо. Появление «русского писателя» ►



«МИХАИЛ ЛЕРМОНТОВ», 1984 год

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ
ТЕПЛОХОДА:

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ – 18,82 ТЫС. Т;
ДЛИНА – 176 М;
ШИРИНА – 23,6 М;
ОСАДКА – 8,3 М;
СИЛОВАЯ УСТАНОВКА –
ДИЗЕЛЬНАЯ ТИПА «SULZER»;
СКОРОСТЬ ХОДА – 21 УЗЕЛ;
КОЛИЧЕСТВО ПассажиРОВ –
700 ЧЕЛОВЕК ОДНОГО КЛАССА.

создавало серьезную конкуренцию некоторым западным круизным лайнерам, им это откровенно не нравилось.

Когда советское правительство ввело войска в Афганистан, США предприняли ответные меры, запретив всем советским судам заходить в порты страны. Тогда «Лермонтова» перекинули на европейские маршруты.

В 1982 году теплоход прошел модернизацию, она обошлась советскому государству в 15 миллионов долларов США. Колоссальная по тем временам сумма, зато теперь «Михаил Лермонтов» отвечал всем мировым стандартам трансатлантического лайнера. Это было первое судно пассажирского флота, на котором смонтировали станцию спутниковой связи американского производства. Не просто теплоход, а маленькое государство – со своей типографией и почтой, где ежедневно издавались газеты, и можно было отправлять на берег письма.

Надо ли говорить, что круизный лайнер замышлялся как эталон совет-

ского образа жизни, на внешний вид и внутреннее убранство не скупилась. В Германии корпус судна перекрасили в белый цвет, появилось больше кают класса люкс, как того требовал рынок. Отделка, дизайн, комфорт помещений поражали воображение даже повидавших мир советских моряков. Салонная палуба удивляла стеклянными магазинами и открытыми витринами. Шикарно оборудованные бары впечатляли ассортиментом, в зимнем саду росли настоящие деревья, музыкальный салон вмещал около 500 зрителей.

Попасть в команду теплохода «Михаил Лермонтов» считалось большой удачей. Персонал отбирался очень тщательно. Капитан убедил руководство советского флота ввести на подобных судах кроме обычной морской формы еще и гала-форму для командного состава. Появляться в местах, где отдыхают гости, было запрещено. В художественной самодеятельности участвовали только члены экипажа, и пассажирам нравилось, что для них поют и танцуют медсестры и библиотекарки, стюарты и прачки, бортпроводницы и камбузные рабочие. Повара и официанты изучали кухни народов мира и секреты сервировки. Приемы потрясали размахом, деньги на поддержание советской планки тратились колоссальные. На теплоходе, без преувеличения, было все, свои танцевальные и хоровые коллективы и даже духовой оркестр: он обязательно играл на палубе, когда судно заходило в порт.

УДАЧНАЯ СОВЕТСКАЯ ПРОПАГАНДА

По воспоминаниям очевидцев, на теплоходе царила домашняя атмосфера. Пересекая экватор, пассажиры вместе с командой участвовали в праздниках Нептуна и пиратских ужинах, за что получали специальные дипломы. Ходили на экскурсии в портах, болели за экипаж «Михаила Лермонтова», когда тот играл с другими командами в футбол или теннис. Здесь знакомились, влюблялись, женились и умирали, – все, как в обычной жизни. Многие пассажиры прикипели к советскому лайнеру душой: они ходили в круизы ежегодно и приветствовали членов экипажа как родных. Привозили им подарки, писали письма, приглашали в гости.

Что и говорить, проект теплохода «Михаил Лермонтов» стал удачной пропагандисткой акцией СССР и фактически выполнял работу дипломатических служб: реклама на западе советского образа жизни проходила отлично.

Однако за успех приходилось платить. И платить немало, в соответствии с установленными международными нормами и правилами. Зато взамен советские теплоходы получали право беспрепятственного передвижения и поддержку в портах всего мира. Играть следовало по установленным правилам, например, держать цены на круизы примерно на одном уровне с другими поставщиками этих услуг. Но и тут мы умудрялись хитрить.

Министерство пассажирского флота СССР организовало в Англии собственное агентство «СТС», которое продавало билеты по заниженной стоимости. Неудивительно, что иностранные туристы выстраивались в очередь, чтобы попасть на советский теплоход. Снижение цен компенсировалось невысокими расходами на топливо: советское обходилось намного дешевле западного. Ну, и конечно, экономили на моряках: капитан за рейс получал порядка 70 долларов США, остальные члены экипажа – от 20 до 30 долларов США. Для сравнения, билеты на советский лайнер в Англии продавались по цене 70 долларов за сутки! Десятидневный тур стоил 700 долларов США, а отдых на теплоходе жителям туманно-

го Альбиона порой обходился дешевле, чем жизнь на берегу. Этот факт естественно не нравился западным крупным фирмам, поэтому ими предпринимались всякого рода провокации.

«ЛЕРМОНТОВ» ТОНЕТ!

Николай Николаевич Николаев, врач, который должен был отправиться в последний рейс «Михаила Лермонтова», описал свое видение этой истории в книге «ТАСС уполномочен... промолчать»:

«— Индийский океан. Мы возвращались домой из Юго-Восточной Азии, когда начальник радиостанции позвонил мне в каюту и вздрагивающим от волнения голосом почти прокричал: «Быстрее в радиорубку! «Лермонтов» тонет!» Первое, о чем я подумал: такого просто не может быть. Но когда услышал переговоры, которые вел с пароходством по радиотелефону капитан тонущего судна, то все понял. Далеко-далеко отсюда, у берегов Новой Зеландии, действительно погибал наш белый красавец-теплоход. В тот злополучный день я должен был находиться на «Лермонтове». Именно на этот теплоход я получил назначение, вернувшись из отпуска. Но обстоятельства сложились так, что мне пришлось перейти на контейнерное судно, которое совершало двухмесячные круговые рейсы в Юго-Восточную Азию. И в рейс на «Лермонтове» отправился другой доктор — мой сменщик, — рассказывает Александр Червоненко (он же — автор, прим. редакции).

Теплоход «Михаил Лермонтов» был построен на судовой верфи немецкого порта Висмар в 1972 году. В то время Министерство морского флота СССР заказало новую серию из пяти крупных пассажирских судов. Три из них — «Иван Франко», «Тарас Шевченко» и «Шота Руставели» — отпра-

вились в Одессу и пополнили Черноморское пароходство, а два — «Александр Пушкин» и «Михаил Лермонтов» — получили приписку в Ленинградском порту.

Корпуса судов «писательской» серии, в отличие от пассажирских теплоходов всех стран, были окрашены в черный цвет. Белым был только «Михаил Лермонтов». Его перекрасили в начале 80-х, во время реконструкции, тогда же изменили и внутренние интерьеры теплохода, он стал более комфортабельным и современным. Это позволило «Михаилу Лермонтову» занять достойное место среди круизных лайнеров зарубежных фирм.

На пяти пассажирских палубах, соединенных трапами и лифтами, располагались 239 кают, в которых со всеми удобствами могли разместиться 550 пассажиров. Экипаж (350 человек) обитал на нижних палубах. Исключение составлял высший комсостав, живший на верхней палубе, рядом с каютой капитана.

К услугам пассажиров был музыкальный салон со сценой для представлений и танцев, ресторан, пять баров, салон красоты, парикмахерская, казино, библиотека, зимний сад, магазины, теннисные корты. Скучать пассажирам было некогда, тем более что в каждом порту для них устраивались экскурсии — на автобусах или катерах.

Во время описываемых событий «Михаил Лермонтов» был круизным судном; летом он совершал рейсы по Средиземноморью и в водах северной части Норвегии с заходом на Шпицберген; зимой уходил в кругосветное плавание — через Панамский и Суэцкий каналы, с заходами в Центральную и Южную Америки, на острова Океании, в Новую Зеландию, Австралию, Юго-Восточную Азию и Индию.

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

В свой последний рейс из Ленинградского порта белоснежный красавец-лайнер отправился в пятницу 22 ноября 1985 года. «Михаил Лермонтов» находился под фрахтом английской туристической фирмы Charter Travel Co. Ltd (сокращенно СТС), дирекция которой присутствовала на борту судна.

После захода в Тилбери, портовый пригород Лондона, был взят курс на Австралию. Из порта Сидней 6 февраля 1986 года теплоход отправился в круиз вокруг островов Новой Зеландии. На борту находилось 408 пассажиров, в основном австралийцев, и 330 членов экипажа. После заходов в порты Северного острова «Михаил Лермонтов» 15 февраля прибыл в порт Веллингтон — столицу Новой Зеландии. После непродолжительной стоянки лайнер отправился к одному из красивейших мест в мире — каналу Тори, который ведет из пролива Кука в залив Королевы Шарлотты. Пройдя канал, теплоход зашел в порт Пиктон, простоял семь часов у причала и двинулся дальше, чтобы, обогнув мыс Джексон, выйти на западное побережье острова...

Отсчет времени начнем с вечерней вахты, на которую 16 февраля в 16 часов 00 минут заступили: старший штурман, второй помощник капитана, рулевой и впередсмотрящий матросы. Кроме вахтенных, на мостике судна находились капитан и опытный новозеландский лоцман — Дон Джеймисон. Он прекрасно знал район плавания и к тому же являлся начальником Марлборской акватории.

По его предложению, скорость судна была увеличена до 15 узлов.

Необходимо отметить, что лоцман имеет на судне рекомендательный голос, то есть он может посоветовать произвести то или иное действие или

маневр, но окончательное решение принимает только капитан, а в его отсутствие – старший вахтенный штурман.

Традиционно советы лоцмана воспринимаются с большим доверием, поскольку лоцманами работают, как правило, опытные капитаны, досконально изучившие акваторию. Лоцман несет ответственность за свои рекомендации перед организацией, выдавшей ему лицензию на проводку судов в данном регионе. В данном случае это был совет директоров Марлборской акватории.

Как свидетельствуют члены экипажа, теплоход шел очень близко к берегу, чтобы пассажиры могли любоваться великолепными морскими пейзажами.

Начавшийся небольшой дождь ухудшил видимость, поэтому капитану приходилось постоянно выходить на крыло мостка. В 16.30 он оставил вместо себя старшего штурмана, покинул ходовую рубку и отправился сменить промокшую одежду. (О том, мог ли капитан в сложной обстановке покинуть мостик, – судить другим капитанам.)

На подходе к мысу Джексон лоцман неожиданно изменил заранее согласованный и проложенный на карте курс, направив «Михаила Лермонтова» в узкий пролив между мысом и скалистой отмелью, на которой возвышался маяк. Старший штурман поинтересовался: «Почему вы ведете нас так близко к берегу?», однако команды лоцмана не отменил. В этот момент последовал рапорт второго помощника капитана: «Вижу белые буруны по курсу». «Воды

в этом месте достаточно», – успел произнести лоцман, и вдруг со стороны правого борта раздался сильный удар и послышался скрежет. Судно вздрогнуло всем корпусом. На хронометре было 17.38, когда теплоход «Михаил Лермонтов» налетел на риф и получил пробоину в правом борту. Удар был скользящий, поврежденными оказались несколько водонепроницаемых отсеков.

Риф между мысом Джексон и скалой Уорен, вставший на пути теплохода, хорошо известен и обозначен на всех морских картах. О коварстве этих мест люди знают уже более двух веков – впервые риф описал знаменитый мореплаватель Джеймс Кук еще в 1770 году.

Сразу же после удара старший штурман дал команду «стоп машина». Срочно поднявшийся на мостик капитан спросил: «Что случилось?» Однако лоцман не смог ответить ничего вразумительного.

ХРОНОМЕТР

В 17.43 по приказу капитана аварийная партия приступила к обследованию нижних палуб. Однако вскоре стало ясно, что спасти теплоход не удастся. Последовало объявление, что «Михаил Лермонтов» напоролся на рифы, но причин для беспокойства нет, так как суда такого класса считаются непотопляемыми. Экипажу было рекомендовано надеть спасательные жилеты. Пассажирская служба получила рас-

поряжение проконтролировать сбор пассажиров у шлюпок и обеспечить их спасательными жилетами.

В 18.01, после переговоров капитана тонущего судна с руководством пароходства, был подан сигнал бедствия. Его приняли в Веллингтоне. На помощь тонущему теплоходу направился находившийся в семнадцати милях от места катастрофы танкер «Тарихико».

В 18.04 судно, продолжая медленное движение в залив Порт Гор, второй раз ударило правым бортом о камни.

В 18.20, после того как было замечено поступление воды из затопленного рефрижераторного отсека во вспомогательное машинное отделение, подан второй сигнал бедствия.

В экстремальной ситуации экипаж теплохода «Михаил Лермонтов» спас всех пассажиров.

Поначалу сигнал тревоги был воспринят пассажирами как экзотическое приключение. Они, улыбаясь, фотографировались в оранжевых спасательных жилетах рядом со шлюпками. Но по мере того как увеличивался крен, нервное напряжение нарастало: пассажиры наконец поняли серьезность положения. Туристы в основном были пожилого возраста, и некоторых пришлось нести к трапу на руках. Чтобы не создавать паники, проемы трапов закрыли брезентом, который скрывал от глаз быстро прибывающую с нижних палуб воду.

Среди членов экипажа недосчитались механика. Один из мотористов видел, как за минуту до удара тот зашел в помещение рефрижераторного отделения. Пробоина длиной 12 метров оказалась именно в этом месте, и отсек был мгновенно затоплен водой.

Крен на правый борт достиг 12 градусов, осушительные насосы не справлялись с прибывающей водой. С мостика на центральный пульт управления поступила команда капитана «полный вперед». Лайнер, набирая ход, двинулся к месту, выбранному для посадки на мель.

В 19.13 вода залила главный распределительный щит. Произошло обесточивание, перестали работать топливные насосы, сработала автоматическая система отключения главных двигателей. Остановились основные дизель-генераторы, а мощности аварийных дизель-генераторов хватало только на то, чтобы обеспечить минимальное освещение судна.

В 19.32 механики и мотористы покинули машинное отделение.

В 19.41 «Михаил Лермонтов» находился на расстоянии менее 8 кабельтовых (точнее, 1450 метров) от южной части залива Порт-Гор. С подошедшего танкера «Тарихико» наконец увидели терпящий бедствие теплоход и немедленно по радиотелефону сообщили в Веллингтон, что необходимо использовать все находящиеся рядом суда для оказания немедленной помощи. Тонущий лайнер освещали сигнальными ракетами.

В 21.35 к месту трагедии подошел паром «Арахура», следовавший из Пиктона через пролив Кука. Танкер «Тарихико» принял на борт 356 пассажиров и членов экипажа, остальные спасенные находились на пароме «Арахура». Кроме танкера и парома, в спасении пассажиров и экипажа принимали участие небольшие рыболовецкие суда, поспешившие на помощь.

В 22.40 краса и гордость Балтийского морского пароходства круизный лайнер «Михаил Лермонтов» лег на дно залива Порт-Гор со значительным креном на правый борт, невдалеке от берега, не дотянув полмили до места. В далекой Англии, в Лондоне, печально зазвонил колокол Ллойда.

Отправкой пассажиров домой занялась дирекция компании СТС. Экипаж «Михаила Лермонтова» был отправлен в Веллингтон, затем в Сингапур, откуда самолетом Аэрофлота через Ханой, Калькутту, Карачи, Ташкент – в аэропорт Пулково. Старшие офицеры и вахтенные моряки остались в Новой Зеландии для участия в предварительном расследовании дела о крушении лайнера. Хотя все, кроме мотива – зачем Джеймисон направил теплоход на камни известного рифа, казалось предельно ясным: виноваты лоцман, указавший неверный курс, и старший штурман, передоверивший управление судном.

Но это далеко не единственная загадка в истории гибели первоклассного лайнера. Почему не были предприняты попытки его поднять? Почему Балтийское морское пароходство, потеряв современный, недавно прошедший дорогостоящую реконструкцию лайнер, не настояло на проведении судебного расследования по горячим следам? Иск совету директоров Марлборской акватории и ее начальнику, старшему лоцману Дону Джеймисону был выставлен только осенью 1989 года – после того как пассажиры (151 из числа переживших крушение) подали иски на само пароходство и на фирму СТС. По этому иску власти Новой Зеландии выплатили пароходству сумму, эквивалентную 50 миллионам американских долларов.

МНЕНИЕ

После гибели теплохода ходило много различных слухов о скрытых причинах катастрофы. Герой Социалистического Труда, кандидат технических наук Арам Михайлович Оганов, основной капитан теплохода «Михаил Лермонтов», высказал свое мнение:

– Мы очень мешали иностранным компаниям. Будучи капитаном, я неоднократно получал письменные и устные угрозы, неоднократно с судном происходили инциденты. Однажды в порту Сан-Франциско я получил известие о том, что «Михаил Лермонтов» заминирован. История получилась шумная. Думаю, западным компаниям необходимо было посеять панику и недоверие среди потенциальных пассажиров лайнера. В другой раз нас

вынудили уйти с одной из международных линий, угрожая взорвать теплоход. Мы стали работать на Австралию – и снова пересеклись с конкурентами. В тот рейс я был в отпуске. Буквально за два часа до трагедии связывался по радио со сменным капитаном. Лоцмана, который вывел судно на риф и потом даже не скрывал своей вины, наказали лишением лицензии. Позднее выяснилось, что этих лицензий у него несколько. Теплоход затонул на глубине сорока трех метров, рядом с берегом. Из-под воды видна мачта. Такая гибель случайной не бывает...»

ПОСЛЕДСТВИЯ

После крушения «Михаила Лермонтова» экипаж пару дней жил в Веллингтоне в хорошей гостинице и высматривал себя в выпусках теленовостей. Но их не было, словно не было катастрофы. После длительного перелета через Сидней и Пакистан, когда прилетели в Ташкент, экипажу пришлось бежать через залы, чтобы, не дай Бог, никто из знакомых не увидел – о гибели теплохода здесь никто не знал. В паспортах у моряков значилось: пункт отхода – Ленинград, пункт прихода – Ташкент...»

В Ленинграде моряков встречали родные с теплыми вещами – стоял мороз минус 20, и представители компетентных органов – отвезти на допрос. Их не интересовало, в каком экипаже состоянии и насколько тяжело люди переживают гибель любимого теплохода.

Катастрофа произошла в канун открытия XXVII Съезда КПСС, СССР и Новая Зеландия провели расследование в рекордно быстрые сроки. Материалы сразу засекретили.

18 февраля 1986 года Северо-Западная транспортная прокуратура города Ленинграда возбудила уголовное дело по факту кораблекрушения теплохода «Михаил Лермонтов». В действиях капитана Воробьева следствие не усмотрело состава преступления. Обвинение было предъявлено старшему помощнику Сергею Степанищеву за передоверие права управления судном. Через два месяца Ленинградский городской суд признал его виновным и приговорил к 4 годам исправительных работ. При вынесении наказания суд учел

неправомерные действия гражданина Новой Зеландии – лоцмана марлборовской акватории Дональда Джеймисона.

Новозеландская сторона назвала решение советского суда тоталитарным правосудием. Джеймисон в отличие от старпома отделался легко: он добровольно сдал лоцманскую и каботажную навигационные лицензии, оставив при себе диплом корабельного капитана британского министерства торговли. Таким образом лоцман оградил себя от лишения лицензий в судебном порядке и потому в любое время мог требовать их возвращения. За этим последовало его списание на берег. Журналистам ни разу не удалось поговорить с ним о трагедии – виновник крушения категорически отказывался дать интервью или сделать публичное заявление. Несколько годами позже Джеймисон утверждал, что поправил здоровье, и просил восстановления лицензий. Лицензии были ему возвращены, он стал капитаном маленького судна с названием «Стрейтсман», перевозившего домашний скот между Веллингтоном и Пиктоном.

В ходе судебного процесса, инициированного БМП в 1989 году и длившегося несколько лет, в показаниях предварительному следствию Джеймисон сознался, что на приеме в порту Пиктон, устроенном советскими моряками, он выпил «две водки и пиво». О количестве выпитого лоцманом можно судить только с его слов, а у него, вероятнее всего, была причина приуменьшить это количество. Международные же нормы мореплавания запрещают допуск к работе лоцмана, принявшего любую дозу алкоголя.

В портовых пабах вскоре после крушения «Лермонтова» появилась шутка. На вопрос: «Какая водка нравится Джеймисону?» следовало отвечать: «Водка на камнях». Так в Новой Зеландии называется водка со льдом.

Кроме того, выяснилось, что лоцман, помимо этой обязанности, выполнял кучу другой работы: был генеральным директором правления и капитаном порта Пиктон, а еще экскурсоводом по всей акватории. Он работал все 7 дней в неделю по 16-18 часов в сутки. Власти Пиктона эксплуатировали его нещадно, закрывая глаза на нарушение огромного количества как новозеландских, так и международных конвенций. Они и должны были отвечать за действия лоцмана, которые привели к трагическим последствиям.

Как это ни парадоксально, но флагманский лайнер пассажирского флота БМП не был застрахован, как, впрочем, и пассажиры. Объяснялось это просто: собственником страховых компаний и судов выступало само государство, платить себе не имело смысла. Но, скорее всего, БМП просто поскупилось: в те годы уже существовал и прекрасно работал за границей «Ингосстрах».

В итоге Балтийское морское пароходство получило 2 750 тыс. долларов США – значительно меньше, чем заявлялось в иске. Этих средств хватило лишь на то, чтобы расплатиться по искам пассажиров, о компенсации за само судно речи не шло. Почему-то такой исход устроил советскую державу.

СССР не хотел предавать огласке подробности гибели судна, не выгодно это было и Новой Зеландии. Островное госу-

дарство итак несло убытки – 5 лет после катастрофы пассажирские суда не посещали эти места. Кроме того, стороны заключили мировое соглашение и столько же лет обязались хранить его тайну.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Вопрос о восстановлении «Михаила Лермонтова» практически не стоял – дешевле было построить новое судно. И 20 августа 1986 года появился приказ о списании «писателя» с баланса Балтийского морского пароходства.

В Новой Зеландии затонувший пассажирский теплоход дал толчок развитию дайвинга. К лайнеру устремились «черные дайверы», которые поднимали спиртные напитки, икру в железных банках, посуду, золотые и серебряные изделия, отдирали рамы красного дерева от иллюминаторов кают, растаскивали палубные шезлонги, всплывавшие на месте катастрофы. Коллекционирование предметов с теплохода «Михаил Лермонтов» стало любимым занятием местных. Международные законы запрещают поднимать любые предметы с погибших судов. В отдельных странах наказание за это крайне сурово – до 6 лет тюрьмы, но Новая Зеландия живет по своим островным законам. Число желающих посетить советский теплоход до сих пор не уменьшается.

До места его гибели можно добраться за три часа. Аренда катера и снаряжение стоит 800 американских долларов. Теплоход «Михаил Лермонтов» лежит на глубине 36 метров. В ясную погоду его борт можно увидеть с поверхности моря.

Гибель теплохода стало началом цепи трагических событий, которыми был отмечен високосный 1986 год, унесших сотни жизней: столкновение лайнера «Адмирал Нахимов» и сухогруза «Петр Васёв». В этом же году страна содрогнулась от Чернобыльской катастрофы.

У Советского Союза было 17 пароходств и более 100 портов, 2000 пассажирских судов, из них больше 20 круизных лайнеров. Сегодня под российским флагом не ходит ни один крупный пассажирский теплоход.

По материалам korabley.net, sovsekretno.ru



Порт Пиктон



АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) Председатель профсоюза СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Председатель ЧЕРНЕНКО Ирина Николаевна
298312, Республика Крым, г. Керчь, ул. Кирова, 28
Тел./факс: (365 61) 2-25-07, (365 61) 3-93-05
E-mail: irinachernenko@mail.ru

АРКТИЧЕСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация Председатель Совета КРАШНОШТАН Александр Анатольевич

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

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

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ Председатель профсоюза КАБАНОВ Владимир Александрович

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация Председатель Совета ДРОБАХИН Николай Михайлович

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

«ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

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



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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная организация

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

БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная организация

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

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация

Председатель Совета
ДАВИДЕНКОВ Михаил
Михайлович
Петрозаводск, ул. Ригачина,
д. 8, офис 1
Тел.: (8142) 57-58-56,
факс: (8142) 57-73-10
E-mail: petrozavodsk@sur.ru
Почтовый адрес: 185005,
г. Петрозаводск, а/я 105

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

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

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

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

КРАСНОДАРСКОЕ региональное общественное учреждение «Центр информации и аналитики РПСМ»

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

«НА ВЫРУЧКУ ПРИДЕТ ТОЛЬКО ПРОФСОЮЗ»

В ряды Российского профсоюза моряков вступают не только моряки, но и курсанты отраслевых вузов по всей стране. Казалось бы, зачем студентам профсоюз, ведь все вопросы они могут решить при поддержке своего учебного заведения. Но многих из них в РПСМ приводит желание побольше узнать о своих трудовых и социальных правах и советы товарищей по вузу, которые уже успели присоединиться к морскому профсоюзному братству и воспользоваться преимуществами членства в РПСМ.

По словам курсантов, преподаватели дают хорошие базовые знания по вопросам социально-трудовых отношений, но чтобы чувствовать себя в полной безопасности перед выходом в первый самостоятельный рейс, многие из них предпочитают заранее вступить в ряды сильного профсоюза.

– Нам рассказывали о наших правах, о репатриации, но в жизни ситуация всегда может выйти из-под контроля. Пока мы ходим в рейсы в качестве кадетов, все проблемы нам помогает решать вуз. Но скоро мы выпустимся, и тогда если что, на выручку придет только профсоюз. Еще одна весомая причина присоединиться к РПСМ – возможность получить помощь в поиске плавательной практики, – говорят третьекурсники Государственного университета морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова Артем Rogozin и Николай Матвеев.

Вопрос с прохождением практики – действительно один из самых важных: чтобы получить рабочий диплом, курсантам надо проработать на судах в общей сложности 12 месяцев. Только вот судоходные компании не жадут брать практикантов. Это обусловлено дополнительными расходами и отсутствием в современных компаниях института наставничества. Именно поэтому пособие профсоюза в этом вопросе может быть очень кстати.

Но этим помощь Российского профсоюза моряков не ограничивается. Например, Первичная профсоюзная организация РПСМ Беломорско-Онежского филиала ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова организует мероприятия для сту-

дентов и оказывает им материальную поддержку, разрабатывает программу стипендий, которая пока еще не реализована.

– За год мы проводим порядка 60 различных мероприятий: спортивных, социальных, культурных и многих других. Помогаем курсантам и абитуриентам получше познакомиться с профессией, определиться с местом для прохождения плавпрактики. Что характерно, обычно у ребят проблем с устройством на судно не возникает. За 2017 год к нам обратилась лишь пара человек, и все они в итоге были приняты в компании, – рассказывает председатель профкома ППО Ольга Соколова.

Чтобы получить материальную помощь, в первую очередь нужно быть членом РПСМ. Причем не важно, обучается ли студент на платной или бюджетной основе – для профсоюза все равны. Обратиться в организацию можно по случаю вступления в брак, рождения ребенка или же потери близких. Кроме того, члены РПСМ получают новогодние подарки, а если в семье есть ребенок старше двух лет, то и билеты на праздничные представления. Российский профсоюз моряков также помогает в решении вопросов с проездом и проживанием.

– Курсанты видят, какую поддержку мы оказываем, а потому большинство из них вступает в наши ряды еще на первом курсе. В среднем за год первичная организация принимает порядка 60-70 человек, – говорит Ольга Соколова. – Нам важно, чтобы студенты знали, что они всегда могут обратиться к нам с любым волнующим их вопросом.



Курсанты ГУМРФ Артем Rogozin и Николай Матвеев, председатель БТО РПСМ Александр Бодня

В других городах представители профсоюза организуют обучающие семинары для будущих моряков. Мероприятия проводятся в рамках реализации молодежной политики РПСМ.

– Мы узнали, как не попасться на удочку круинговых мошенников и недобросовестных судоходных компаний, как защитить свои права, если все же окажемся в непредвиденной ситуации, – рассказывают курсанты Морского института Севастопольского государственного университета. – Да и в целом поняли, что такое профсоюз и чем он занимается. Эти знания могут сильно пригодиться в будущем.

Для Российского профсоюза моряков работа со студентами морских учебных заведений всегда была одним из приоритетных направлений деятельности, а потому в 2018 году РПСМ планирует и дальше расширять сферу социальной поддержки будущих моряков. 



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА

**В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!**



FPRMT.RU