

Морской

№ 2 (125) 2019

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

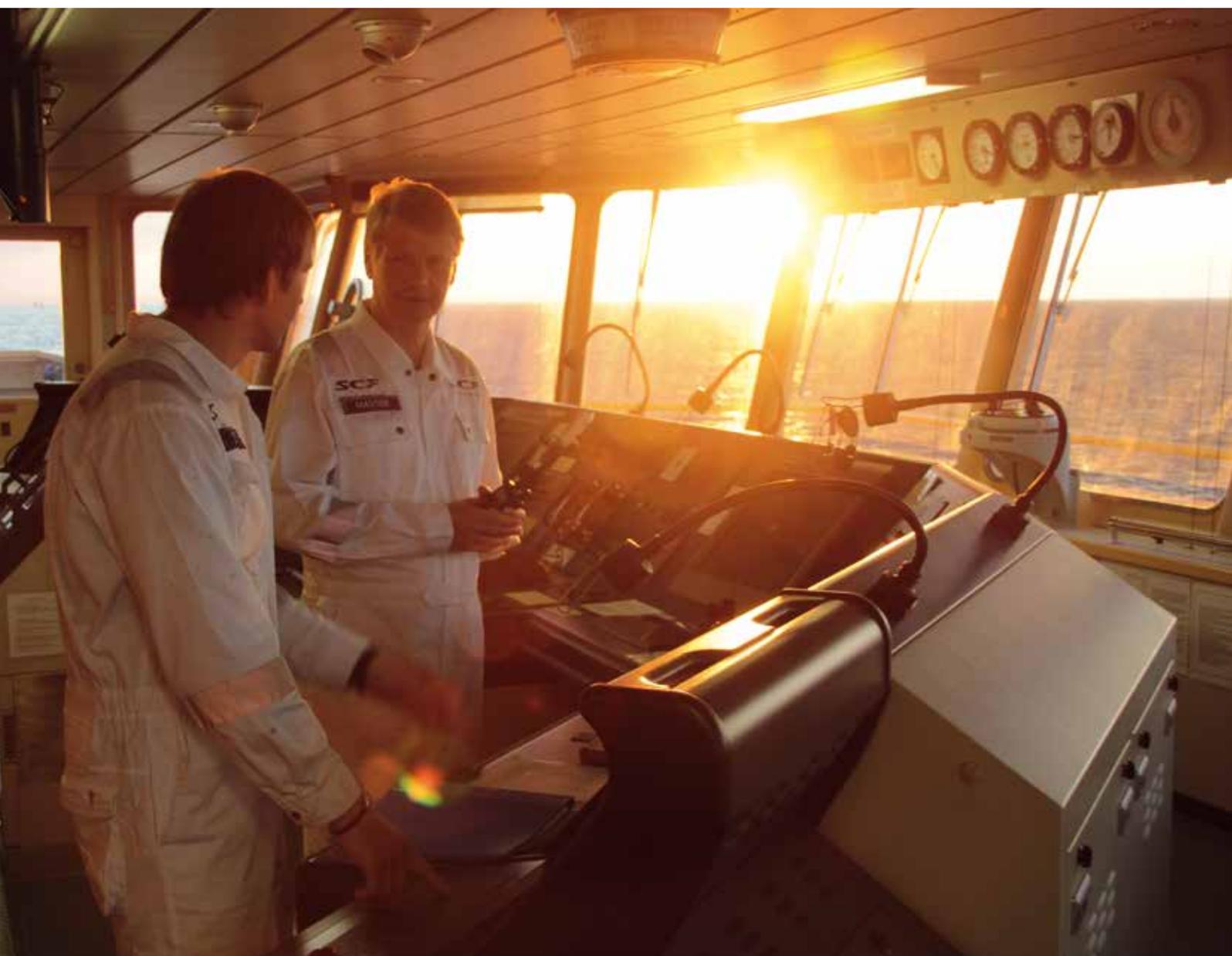
«СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ НУЖНО
НЕ ЛОЦМАНАМ, А СТРАНЕ»

ТОЛЬКО ЧЕЛОВЕК ИЛИ ЛЮДИ,
ТЕРПЯЩИЕ БЕДСТВИЕ,
ДОЛЖНЫ РАССМАТРИВАТЬСЯ
КАК ОБЪЕКТ ПОИСКА И СПАСЕНИЯ

ВНИМАНИЕ, МОРЯКИ!
ПРЕЖДЕ ЧЕМ ИДТИ В РЕЙС,
УБЕДИТЕСЬ, ЧТО У СУДОВЛАДЕЛЬЦА
НЕТ ПРОБЛЕМ



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК



WWW.SUR.RU



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
лоцманский катер «Сириус»,
wikimedia.org

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация:
Ирина Устюменко
Наталья Куликова
Маргарита Якубенко

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

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

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

Подписан в печать: 15.04.2019

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

16+ 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.

ПРОФФРОНТ

4 – 9 «Создание Единой государственной службы нужно не лоцманам, а стране»

BLACK LIST

17 – 18 Внимание, моряки! Прежде чем идти в рейс, убедитесь, что у судовладельца нет проблем

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

22 – 23 Секреты профессионального долголетия, или как оставаться здоровым

ОБРАЗОВАНИЕ

24 – 30 Социальные проблемы подготовки кадров плавсостава морских судов

СТР. 19 – 21



НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ В ЕВРОПЕ: ТРАНСПОРТНИКИ ОДЕРЖАЛИ ВАЖНУЮ И ПРИНЦИПИАЛЬНУЮ ПОБЕДУ

УРОКИ МОРСКИХ КАТАСТРОФ

31 – 36 Катастрофа в Цемесской бухте

37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА

САММИТ ТРАНСПОРТНИКОВ И ПРОМЫШЛЕННИКОВ В ВАТИКАНЕ



СТР. 10



«СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ НУЖНО НЕ ЛОЦМАНАМ, А СТРАНЕ»

В апреле 2019 года исполнилось 15 лет, как Конституционный суд РФ вынес решение, в котором обязал федерального законодателя урегулировать работу негосударственных организаций по лоцманской проводке судов в России. За прошедшее время деятельность около 900 работников – столько лоцманов осуществляют лоцманскую проводку судов в государственных и частных лоцманских организациях в российских портах – до сих пор не налажена.

Результат отсутствия четкой позиции государства по лоцманскому вопросу виден невооруженным глазом: во-первых, это привело к колоссальным убыткам государственной лоцманской службы, поскольку частные компании обосновались в самых «выгодных» портах и снимают сливки с проводки крупногабаритных судов.

Во-вторых, в стране нет современных катеров, вертолетов и качественно оборудованных лоцманских станций. Ухудшило ситуацию решение Федеральной антимонопольной службы об отмене регулирования ставок лоцманского сбора на проводку судов. Это дало организациям право самостоятельно устанавливать тарифы и, в конечном счете, стало

причиной недопустимой конкуренции в портах. Особняком стоят проблемы, связанные с несовершенством действующего Положения о морских лоцманах, недостатками и пробелами в регламентации режима труда и отдыха, а также отсутствием Правил охраны труда морских лоцманов, учитывающих специфику их работы.

Решить эти вопросы самостоятельно без участия государства посредством проведения переговоров между профсоюзами и работодателями невозможно: например, с 2011 года лоцманы, состоящие в профсоюзных организациях лоцманов в Северо-Западном бассейновом филиале, не могут реализовать свое право на участие в коллективных переговорах, а руководители ФГУП «Росморпорт» – организовать проведение переговоров по заключению коллективного договора без нарушений трудового законодательства. В частных же коммерческих лоцманских компаниях профсоюзные организации лоцманов отсутствуют, поэтому работники не имеют легитимного представительства и не участвуют в профсоюзной жизни.

Федерация профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), куда входит МПСЛ (Межрегиональный профсоюз лоцманов), видит решение многих проблем в создании Единой государственной лоцманской службы, где будут заняты все лоцманы, которые в настоящий момент работают и в государственных, и в частных организациях. По мнению ФПРМТ, это даст возможность определить оптимальную организационно-правовую форму деятельности, назначить компетентное профессиональное руководство, сформировать разумную величину лоцманского сбора, а также создать единый представительный орган работников для проведения переговоров по заключению коллективного договора.

СТОЛКНОВЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ

В 90-е годы, когда рушилась советская система, лоцманы объединились в Ассоциацию морских лоцманов России, сами организовали деятельность на некоммерческих началах и успешно проработали почти 10 лет. Проблемы начались в 2001 году, когда Правительство РФ выпустило Постановление № 538 от 17.07.2001 «О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов». Документ запретил некоммерческим организациям (НКО) работать в ряде портов. Лоцманы встретили нововведение акциями протеста и иском в Конституционный суд (КС РФ). Постановлением

от 06.04.2004 г. № 7-П Конституционный суд удовлетворил требование Ассоциации морских лоцманов России и АНО «Общество морских лоцманов Санкт-Петербурга», признав п. 2 ст. 87 КТМ в существовавшей на тот момент редакции и Постановление № 538, которое издавалось в его исполнение, не соответствующими Конституции РФ, вследствие чего они утратили силу и перестали действовать. До постановления КС негосударственные лоцманские организации существовали в виде автономных некоммерческих организаций, управляемых самими лоцманами, а после 2004 года, вследствие неурегулированности, появились частные коммерческие.

Практически в то же самое время, когда выносилось Постановление Конституционного суда, органы государственной власти приняли решение о переводе лоцманов из Морских администраций портов (МАП) в созданное ФГУП «Росморпорт». «В соответствии с общепринятыми нормами, а также рекомендациями Резолюции ИМО А.960(23), компетентные лоцманские власти должны не только организовать лоцманскую деятельность, но и подготовку, и сертификацию лоцманов, – рассказывает председатель МПСЛ Владимир Кабанов. – До 2004 года Морские администрации портов носили все признаки и исполняли все функции компетентных лоцманских властей. В 2004 году с переводом лоцманов из МАПов в «Росморпорт» все изменилось: организацией лоцманской деятельности и подготовкой лоцманов стали заниматься все, кто смог зарегистрировать лоцманскую организацию, а функцию сертификации оставили аттестационным комиссиям капитанов портов. Так возникли условия для конкуренции лоцманских организаций. Это решение и привело к столкновению интересов государственных и частных лоцманских компаний».

В докладе «Совершенствование лоцманской проводки – повышение безопасности плавания судов с опасными грузами в водах России» Владимир Егоркин, заслуженный работник транспорта, эксперт Рабочей группы при Министерстве транспорта РФ по вопросам лоцманской деятельности, пишет, что

государственные организации осуществляют проводку судов в правовом поле КТМ РФ, цель их деятельности – обеспечение безопасности мореплавания – записана в уставе, и они не могут отказаться от проводки «невыгодных судов» в «невыгодных портах». Все коммерческие организации работают по ГК РФ с целью извлечения прибыли: проводят только «выгодные суда» в «выгодных портах» и могут отказаться от проводки небольших судов, что позволяет им получать сверхприбыль, так как «невыгодные» лоцманские проводки делают за них лоцманы государственных организаций.

БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ РАБОТ – ЧАСТНИКАМ

Егоркин приводит сравнительные данные, которые демонстрируют странную «конкуренцию» в лоцманском деле. Например, в порту Санкт-Петербург в 2017 году в частной лоцманской компании ООО «СПб Лоцман» работали 42 лоцмана, а в двух государственных – СЗБФ ФГУП «Росморпорт» и ФБУ «Волго-Балт» – втрое больше. Но при этом 42 работника коммерческой структуры выполнили 52,8% проводок судов заграничного плавания и только 14,6% – каботажного плавания, а на долю более 120 лоцманов государственных организаций пришлось 85,4% проводок судов внутреннего плавания и только 47,2% – заграничного плавания.

– По-моему, на сегодняшний день ситуация выглядит так: если посмотреть суточный график движения судов в порту Санкт-Петербург, то можно увидеть, что ООО «СПб Лоцман» осуществляет проводку и больших, и малых судов, но при этом на три десятка лоцманов ООО «СПб Лоцман» приходится около 30 лоцманских операций, а на 70 лоцманов ФГУП «Росморпорт» приходится от силы 20 лоцманских операций. Другими словами – почему-то большая часть работ достается частной лоцманской организации, – говорит председатель МПСЛ.

Выходит, что государственным компаниям для проводки достаются в основном небольшие и каботажные суда, а, соответственно, и лоцманский сбор за услуги невелик. Все сливки от проводок танкеров и других «вы-

годных» судов собирают предприниматели. Помимо этого, есть и другое немаловажное отличие в организации их деятельности: так, частники могут выбирать – отказаться от невыгодной проводки и взять большое судно, что позволяет им получать высокий доход. Государственные компании такого права не имеют. Если это и рынок, то только с определением «коррупцированный», – считает В. Егоркин.

В его докладе отмечается, что коммерческие лоцманские компании обращают в свой доход почти половину валового лоцманского сбора страны, при этом их частный бизнес представлен лишь в 15 морских портах РФ из 67. По экспертной оценке, сумма годового лоцманского сбора во всех портах страны составляет около 2,5 млрд рублей. Государственные организации получают немногим более 1,5 млрд рублей, имея около 650 лоцманов и выполняя около 200 тысяч проводок. Частные компании, где трудятся примерно 250 лоцманов в 15 портах России, получают около 1 млрд рублей, выполняя около 50 тысяч работ.

К слову, сегодня Ассоциации морских лоцманов России, которая активно отстаивала право на ведение коммерческой деятельности, не существует, однако правовые перекосы и проблемы, проявившиеся благодаря ее настойчивости, до сих пор не решены.

КОНКУРЕНЦИЯ – ГЛАВНАЯ БЕДА

В мире известны случаи, когда на одной акватории по разным причинам начинали работать две и более лоцманские службы. «Конкуренция лоцманских организаций возникает там, где ор-

ганы государственной власти не уделяют достаточного внимания вопросам безопасности мореплавания и организации лоцманской деятельности. Это явление изучено, выводы сделаны: конкуренция лоцманских организаций не приводит ни к снижению стоимости, ни к повышению качества лоцманских услуг. Напротив – имеет негативные последствия. Так, ухудшаются условия труда лоцманов: снижается уровень заработной платы и ужесточается режим рабочего времени. Кроме того, стареет материально-техническая база лоцманских организаций и незаметно происходит снижение качества подготовки лоцманов. Соответственно, растет аварийность и количество несчастных случаев. Все эти явления уже существуют в России! Но кроме этого проявилось невиданное ранее явление – нерентабельность лоцманской деятельности Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». Ежегодно убытки составляют сотни миллионов рублей, а суммарный убыток за последние годы исчисляется уже многими миллиардами рублей», – говорит Владимир Кабанов.

С 2005 года ущерб, нанесенный деятельностью частных лоцманских компаний лоцманскому обеспечению России, составляет более 5 млрд рублей. Это 30-40 нестроенных профессиональных лоцманских катеров, которые обязательно должны находиться в распоряжении лоцманской организации, – отмечает Владимир Егоркин в докладе.

Убытки – один из самых заметных и неоспоримых результатов конкуренции между лоцманскими организациями. В МПСЛ среди основных причин убыточности лоцманской службы называют невыполнение федеральным законодателем Постановления конституционного суда; невыполнение Администрацией Резолюции ИМО А.960(23); неправильный расчет ставок лоцманского сбора; невыполнение руководством ФГУП «Росморпорт» нормы части 2 Трудового кодекса РФ.

«Вопрос рассмотрения причин убытков по лоцманской деятельности становится актуальным потому, что администрация ФГУП «Росморпорт», якобы стремясь к уменьшению убытков, пытается значительно сократить

фонд заработной платы лоцманов. Так, 28 февраля 2019 года генеральный директор ФГУП «Росморпорт» А. В. Лаврищев издал приказ № 68 об утверждении Типового положения об организации и оплате труда лоцманов. В случае введения аналогичных Положений в филиалах заработная плата лоцманов может существенно снизиться», – уверен В. Кабанов.

НЕПРАВИЛЬНО РАССЧИТАННЫЙ ЛОЦМАНСКИЙ СБОР

Организация качественной лоцманской проводки судов в портах – функция государства, поскольку обеспечение безопасности мореплавания является его международным обязательством. Кроме того, государство – владелец всех портовых акваторий, что также вменяет ему в обязанность организовать на этой акватории лоцманское обеспечение. В то же время лоцманская проводка – услуга, которая предоставляется судовладельцу за его же деньги: оплата лоцманского сбора по обеспечению безопасности мореплавания судов в сложных для судоходства районах является обязательной. Таким образом, лоцманская служба существует за счет лоцманского сбора.

– Он формируется по принципу разумной достаточности и должен быть экономически обоснованным, – говорит председатель МПСЛ Владимир Кабанов. – Для определения необходимой величины лоцманского сбора нужно знать, сколько лоцманов потребуется для бесперебойной работы порта, количество катеров и лоцманских станций, рассчитать фонд заработной платы и затраты на качественные спецодежду и экипировку, затраты на курсы и повышение квалификации и т. д. – все необходимые затраты лоцманской службы. Если говорить о ставках в целом, то лоцманский сбор, как и другие портовые сборы, – это инструмент государственной политики: он должен быть настолько высок, чтобы обеспечить нормальное функционирование лоцманской службы, и настолько низок, чтобы создать конкурентные условия с портами соседних стран.

В 2017 году Федеральная антимонопольная служба отменила регулирование ставок лоцманского сбора.



Как следствие, при отсутствии решения органа регулирования теперь тарифы в портах рассчитываются и устанавливаются лоцманскими организациями самостоятельно. В МПСЛ считают, что одной из причин убыточности лоцманской деятельности является неправильный расчет ставок лоцманского сбора.

— Например, в Калининграде лоцманский сбор в два раза ниже, чем в Санкт-Петербурге, — говорит В. Кабанов. — На 40 лоцманов «Росморпорта» доход от лоцманского сбора составляет 40 млн рублей в год. Затраты на лоцманскую деятельность — 100 млн рублей в год. Убыток — 60 млн рублей в год. Фонд зарплаты лоцманов — 40 млн рублей. Во сколько раз нужно увеличить ставки лоцманского сбора, чтобы служба была безубыточной? В два с половиной раза! Когда назначаются необоснованно низкие тарифы, лоцманская служба становится убыточной, что, к слову, произошло за последние годы: согласно ежегодным отчетам «Росморпорта», предприятие терпит убытки.

— Теперь это уже просто плата за коммерческие услуги под видом лоцманского сбора, который фактически утратил свое смысловое назначение, — считает первый заместитель председателя Российского профсоюза моряков (РПСМ) Игорь Ковальчук. — Компания может назначить любую ставку, назвав ее лоцманским сбором, что уже является конкуренцией, причем в ее самом худшем виде. Если бы лоцманский сбор устанавливался по единым в стране принципам для каждого порта, то государственные и коммерческие организации в идеале конкурировали бы за счет качества предоставляемых услуг, но теперь этого идеала даже в теории нет — все сводится к элементарному зарабатыванию денег. На первое место ставится не безопасность мореплавания, а процент прибыли, это значит, что коммерческие организации должны смотреть на доходы-расходы и снижать издержки. Безусловно, существуют способы разумной экономии, но есть и другие варианты сократить расходы: например, закупка более дешевого оборудования и техники, сокращение заработной платы и ухудшение условий труда. Чтобы не допустить развития



КРУГЛЫЙ СТОЛ «ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ПРОВОДКИ СУДОВ (ГАЗОВОЗОВ, ТАНКЕРОВ И ДР.) С ОПАСНЫМ ГРУЗОМ В АКВАТОРИЯХ ПОРТОВ И НА СЛОЖНЫХ (В ТОМ ЧИСЛЕ, АРКТИЧЕСКИХ) МАРШРУТАХ. СОВРЕМЕННЫЕ УГРОЗЫ» В РОССИЙСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ НЕФТИ И ГАЗА ИМ. И. М. ГУБКИНА – АНО ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ ОЦЕНОК И ПРОГНОЗОВ. В ЧИСЛЕ УЧАСТНИКОВ – ГЛАВНЫЙ ПРАВОВОЙ ЭКСПЕРТ РПСМ ВАЛЕРИЙ НЕФЕДОВ, ПЕРВЫЙ ЗАМПРЕДСЕДАТЕЛЯ РПСМ ИГОРЬ КОВАЛЬЧУК, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МПСЛ ВЛАДИМИР КАБАНОВ (СЛЕВА НАПРАВО).

такого сценария, нужен контролирующий орган, который будет регулировать лоцманскую деятельность — от ставок сбора до освидетельствования профессионального оборудования. Единая государственная лоцманская служба могла бы решить эти вопросы.

ЕДИНАЯ СЛУЖБА: ФАУ ИЛИ СРО?

В 2011 году Министерство транспорта РФ создало Рабочую группу по вопросам лоцманской деятельности в Российской Федерации. Тогда Минтранс декларировал, что Единая государственная служба нужна, и даже отстаивал идею ее создания. Однако организовать эффективную деятельность Рабочей группы ведомству не удалось: чиновники разработали лишь проект ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания» в части совершенствования лоцманской проводки судов, который предусматривает создание Единой государственной лоцманской службы.

— Здесь необходимо отметить пассивную позицию разработчика в вопросе продвижения законодательного

детища: столкнувшись с возражениями Министерства экономического развития РФ и Федеральной антимонопольной службы РФ по поводу того, что законопроект якобы посягает на свободу предпринимательства и подавляет конкуренцию на рынке лоцманских услуг, транспортное ведомство не предприняло никаких дальнейших усилий для развенчания этих химерических доводов. После четырех лет нахождения в аппарате Правительства РФ законопроект был возвращен его инициатору, — говорит главный правовой эксперт Российского профсоюза моряков Валерий Нефедов.

В результате пока проект ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания» пробуксовывал в аппарате Правительства РФ, частные предприниматели воспользовались ситуацией и подготовили свой документ о создании Национальной лоцманской саморегулируемой организации.

ФПРМТ твердо уверена: лоцманская служба не может быть саморегулируемой (СРО), которая создается в соответствии с положениями закона о саморегулируемых организациях № 315-ФЗ.

В ее составе должны находиться не менее 25 субъектов предпринимательской деятельности или не менее ста субъектов профессиональной деятельности определенного вида. Основная идея СРО – переложить контрольные и надзорные функции за деятельностью субъектов в определенной сфере с государства на самих участников рынка. Отчасти это то, что уже происходит и лоцманские проблемы не решает.

Эксперт Рабочей группы Минтранса РФ по вопросам лоцманской деятельности Владимир Егоркин считает, что в существующих условиях наилучшей организационно-правовой формой реорганизации лоцманской деятельности в России станет создание Федерального автономного учреждения – ФАУ, которое полностью подведомственно государству, но более самостоятельно, чем, например, Федеральное бюджетное учреждение – ФБУ.

– В рамках современных геополитических условий, когда Россия постоянно находится под угрозой провокаций, ФАУ – самая защищенная от внешнего влияния организационно-правовая форма деятельности государственной лоцманской службы, – уверен В. Егоркин. – Будучи подконтрольно государству, ФАУ полностью отвечает за свою деятельность. При этом ответственность лоцманов, если речь идет о гражданской ответственности, как и во всем мире остается ограниченной. Одним из основных рисков для автономного учреждения считается вероятность понижения объема государственного задания и величины бюджетного финансирования, но это не грозит лоцманскому ФАУ, где хозяйственная деятельность обеспечивается внебюджетным финансированием – лоцманским сбором.

ЧЕТКАЯ ПОЗИЦИЯ ОТСУТСТВУЕТ

В то же время председатель МПСЛ Владимир Кабанов считает, что различные организационно-правовые формы для единой лоцманской службы имеют свои достоинства и недостатки, но в настоящее время единая служба должна решить главные задачи: ликвидировать конкуренцию лоцманских организаций в морских портах, установить единые

стандарты и нормативные требования к лоцманским службам и работе лоцманов. «В любой организационно-правовой форме Единая служба лучше, чем то, что мы имеем сейчас», – уверен он.

Отметим, что частные организации активно «проталкивают» проект создания саморегулируемой службы. Пока что предприниматели своего не добились, но судя по пассивной позиции Министерства транспорта РФ, интересам которого для выполнения международных обязательств страны по безопасности мореплавания больше всего отвечает создание Единой государственной службы, имеют все шансы на успех.

– Проблема в том, что в отличие от частников, которые твердо и последовательно защищают свои коммерческие интересы, у государства, призванного обеспечить безопасность мореплавания, такая позиция отсутствует, – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. – Несмотря на смену руководства в транспортном ведомстве, Рабочая группа не возобновила свою работу, последнее заседание было в 2017 году. Получается, что четкая позиция регулятора отсутствует. На все наши призывы собрать Рабочую группу ведомство молчит или присылает отписки.

КАК РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ

Создание Единой государственной службы позволит решить ряд насущных проблем. Помимо объединения всех лоцманов в одну структуру и создания единых условий для работы она урегулирует проблемы лоцманского сбора и его перераспределения. По мнению специалистов, компетентная лоцманская власть, которая должна состоять из профессиональных лоцманов, а не обычных управленцев, имела бы возможность устанавливать лоцманский сбор, который мог бы различаться в зависимости от региона, за счет чего повышалась бы привлекательность того или иного порта. Эксперты также считают, что лоцманское обеспечение в малодетельных портах должно обрести финансовую поддержку за счет средств лоцманского сбора, получаемого в лоцманских службах с высокой

рентабельностью. Например, на Севере не так много проводок, но там требуются довольно серьезные расходы на вертолеты. Что касается спецтехники – в стране проблема с вертолетами. В России нет подходящих аппаратов – небольших и надежных. Между тем это самый быстрый и безопасный способ доставить лоцмана на судно и обратно на берег.

В том числе Единая государственная лоцманская служба необходима для эффективного контроля за состоянием специальной техники и наличием средств индивидуальной защиты, а также за качеством подготовки и повышения квалификации лоцманов. Так, в России до сих пор нет нормативного акта, который бы обязывал лоцманские организации применять для высадки лоцманов на суда и снятия их с судов только такие плавсредства, которые соответствуют Национальному стандарту РФ ГОСТ Р ИСО 6216-2005. В МПСЛ отмечают, что частные лоцманские организации экономят на лоцманских плавсредствах с целью извлечения максимальной прибыли, а государственные вынуждены это делать ради минимизации многомиллионных убытков по лоцманской деятельности. «В итоге риски, связанные с угрозой для жизни и здоровья лоцманов при пересадке, существенно и неоправданно возрастают. В последнее время редкий год проходит без несчастного случая», – констатирует Владимир Кабанов.

При нынешней организации лоцманской службы существует немало проблем с качеством подготовки специалистов. По мнению председателя МПСЛ, сегодня оно низкое, связано это с тем, что не соблюдаются многолетние традиции обучения лоцманов, когда кандидат в лоцманы проходит обучение под руководством и контролем опытного специалиста. Сегодня лоцманы высокой квалификации с большим опытом не имеют стимулов для осуществления качественной подготовки начинающих лоцманов и не несут ответственности за такую подготовку. По мнению Владимира Кабанова, подготовку специалистов необходимо привести в соответствие с резолюцией Международной морской организации (ИМО) А.960(23) от 5 декабря 2003 года «Рекомендации

по подготовке, сертификации и эксплуатационным процедурам для морских лоцманов, иных, чем лоцманы открытого моря». Владимир Егоркин уверен, что появление Единой государственной лоцманской службы позволит создать единый национальный учебный центр, соответствующий современным требованиям к уровню профессиональной подготовки лоцманов, что поможет усовершенствовать программы переподготовки и повышения квалификации всех лоцманов России.

– Единая государственная лоцманская служба нужна не лоцманам, а стране для обеспечения надлежащего уровня безопасности мореплавания, – говорит председатель МПСЛ. – За то, что видят у приемного лоцманского бую с заходящих в морскую столицу России океанских лайнеров, краснеть от стыда приходится лоцманам, а не организаторам. Вместо одного современного лоцманского судна стоят почему-то два, и оба физически и морально устаревшие.

РЕОРГАНИЗАЦИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ РАЗУМНОЙ

Безусловно, во время любых преобразований самые важные вопросы – гарантии занятости и условия труда работников. В течение многих лет ФПРМТ неоднократно выражала свою позицию по поводу урегулирования деятельности лоцманов, поскольку вопросы реорганизации лоцманской службы затрагивают их социально-трудовые интересы, в том числе право на безопасное рабочее место, а также уровень заработной платы, который должен соответствовать сложности выполняемой работы, уровню ответственности и квалификации.

– Как ни крути, лоцманы – это бывшие старшие помощники и капитаны. Чтобы капитан стал лоцманом, он

должен получать разумно серьезные деньги, ведь лоцман – профессионал, который может работать на любом судне. Наличие единой структуры должно гарантировать стабильную и хорошую зарплату и занятость в целом, что формирует круг постоянных работников, которые будут держаться за свои места. В том числе к условиям труда относятся помещения для отдыха, где обязательно должны быть кровати. Человек должен полноценно отдыхать, особенно в свете того, что усталость – бич современности, – говорит Игорь Ковальчук.

Вопросы уровня заработной платы и условий труда должны регулироваться в соответствии с нормами Трудового кодекса и принципами социального партнерства, которого сегодня во многих лоцманских организациях просто-напросто нет. Владимир Кабанов считает, что наличие единой организации улучшит условия для формирования единого представительного органа работников для ведения переговоров по подписанию коллективного договора. С ним согласен и Игорь Ковальчук, но с оговоркой: если лоцманская служба будет профессиональной, то есть большинство в ней будут представлять сами лоцманы, а не клерки. Только так можно будет вести речь о полноценных переговорах с работодателем.

К тому же Единая государственная служба должна гарантировать лоцманам, которые сегодня заняты в коммерческих организациях, рабочие места, а также предусмотреть процедуру вхождения в новую систему при их желании.

– Если мы ставим вопрос о преобразовании всей системы и создании Единой государственной лоцманской службы на базе тех структур, которые существуют сегодня, то нужно тщательно прорабатывать все вопросы вплоть до условий прекращения лоцманской

деятельности существующими коммерческими организациями, включая выкуп активов (катеров, помещений и т. д.) у действующих частных организаций. Нельзя допустить ситуацию, когда при создании одной структуры разрушается другая, и люди остаются без работы. Переход должен быть разумным, – считает Игорь Ковальчук.

ФПРМТ ПРИЗЫВАЕТ МИНТРАНС РФ К РАБОТЕ

– Мы полностью поддерживаем идею создания Единой государственной лоцманской службы, – говорит председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта Юрий Сухоруков. – Она не посягает ни на свободу предпринимательства, ни на подавление конкуренции на рынке лоцманских услуг, поскольку в соответствии с ФЗ «О естественных монополиях» предоставление лоцманских услуг можно отнести к разновидности естественной монополии. Кроме того, лоцманская служба – элемент системы комплексной безопасности на море, поэтому появление хорошо организованной системы управления – единственный способ решить проблемы в работе лоцманских организаций, затрагивающие социально-трудовые интересы лоцманов, и повысить навигационную безопасность в акваториях российских портов. Мы призываем Министерство транспорта РФ возобновить заседания Рабочей группы по вопросам лоцманской деятельности и выступаем за скорейшее появление Единой государственной лоцманской службы. Ведь от стабильной деятельности лоцманов зависит бесперебойная работа портов, уровень безопасности мореплавания и экологической безопасности, в том числе имидж России на международном уровне. ⚓





САММИТ ТРАНСПОРТНИКОВ И ПРОМЫШЛЕННИКОВ В ВАТИКАНЕ

4-5 марта в штаб-квартире Папской академии наук на вилле папы Пия IV (Ватикан) прошел Саммит транспортников и промышленников.

В его работе принимали участие представители Международной федерации транспортных рабочих, в числе которых – глава секции внутренних водных путей МФТ, председатель Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков.

В повестке двухдневного мероприятия – глобальные вопросы, волнующие современное общество, – изменение климата, торговля людьми, рабство, жестокое обращение с детьми, защита окружающей среды и антропоэкология. В том числе Саммит сосредоточил внимание на проблемах транспортного сектора, среди которых – занятость, социальный демпинг, гендерное неравенство, снижение уровня безопасности, влияние развития новых технологий на рабочие места и т. д.

В числе других от имени МФТ с ответственной речью выступил президент Пэдди Крамлин. Он сказал:

– Международная федерация транспортников представляет около 20 миллионов рабочих по всему миру. Все они – важные звенья цепочки поставок, будь то морские, авиационные, автомобильные, железнодорожные и другие перевозки. На транспортниках держится жизнь миллиардов людей по всему миру:

мы мускулы и кожа международной рабочей силы, артерии производительности и роста благосостояния. Наш труд крайне важен для мирового населения, которое растет в геометрической прогрессии. МФТ несет большую ответственность и остро чувствует, что сегодня профсоюзы представляют социально-экономические интересы не только своих членов, но и рабочих во всем мире, которые сталкиваются с огромными трудностями. Мы можем решить проблемы только сообща, и мы приветствуем руку партнерства, которую нам протянул Ватикан. Мы с нетерпением ждем начала совместной работы и возможности найти ответы на современные вызовы».

Добавим, что Саммит транспортников и промышленников организован МФТ и Папской академией наук. По окончании участники приняли официальное совместное заявление, подчеркивающее намерение делиться передовым опытом и решать глобальные проблемы единым фронтом.

СОВЕТ РПСМ ЗАВЕРШИЛ РАБОТУ

13-14 марта в Москве прошел Совет Российского профессионального союза моряков. Два дня руководители территориальных и первичных организаций РПСМ подводили итоги работы за прошедший год и обсуждали планы на год текущий, решали вопросы повестки Совета и задачи, которые стоят перед профсоюзом.

Так, в свете изменившегося законодательства члены Совета РПСМ обсудили изменения в Устав РПСМ и назначили дату проведения внеочередного съезда для его утверждения. Он состоится 19 мая в Москве.

Совет РПСМ утвердил в должности председателя первичной профсоюзной организации РПСМ ООО «Океанинтербизнес» г. Находка Виталия Александровича Мирошниченко, избранного на этот пост впервые в ходе отчетно-выборной конференции 14 февраля. Виталий Александрович – капитан дальнего плавания, хорошо знаком с особенностями труда моряков, что особенно важно для председателя ППО. Поэтому отлично справится с задачами, стоящими перед организацией, – уверен председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов.

Участники Совета обсудили совместную пенсионную программу РПСМ и Совкомфлота, положение дел в Центре информации и аналитики РПСМ, ситуацию на т/х «Eserg», экипаж которого (11 российских моряков) обвиняют в контрабанде наркотиков. Моряки в настоящее время находятся в тюрьме в Кабо-Верде, ведется расследование, им назначен местный адвокат. Когда состоится суд, пока сказать трудно, остается очень много вопросов.

Председатель ППО моряков Севастополя РПСМ Артем Боев предложил провести форум профсоюзной молодежи РПСМ. Как пояснил Боев членам Совета, цель такого масштабного

мероприятия – организовать моряков, в первую очередь, молодых специалистов и вовлечь их в профсоюзную работу с тем, чтобы воспитать будущий профсоюзный актив. Также в рамках работы форума вместе обсудить и понять, что есть сегодня профсоюз с точки зрения молодых моряков, как молодому профсоюзному организатору/активисту завоевать авторитет среди экипажа, как взаимодействовать с различными государственными службами и многое другое.

Поскольку вопрос о форуме для профсоюзной молодежи очень серьезный и важный, он требует тщательной проработки, – к такому выводу пришли участники Совета, – поэтому его рассмотрят на одном из следующих заседаний.

Было отмечено, что большинство из поставленных задач на 2018 год профсоюзом выполнены, но по-прежнему некоторые вопросы требуют решения, например, ситуация с пропусками в порты и свободным доступом представителей профсоюза к месту работы членов профсоюза.

17-18 мая делегаты РПСМ примут участие в конференции Конфедерации труда России (КТР) и работе очередного отчетно-выборного съезда КТР. В июне в Москве будет проходить конференция, посвященная Конвенции о труде в морском судоходстве, в которой РПСМ также примет активное участие.

Следующее заседание Совета РПСМ состоится 19 мая 2019 года в Москве.

РПСМ ПОДПИСАЛ КОЛДОГОВОР

Ростовская городская профсоюзная организация «Азово-Донской профсоюзный комитет плавсостава Российского профессионального союза моряков» подписала коллективный договор с ООО «Марин Менеджмент», – рассказал председатель профкома Леонид Глушак. По его словам, соглашение заключено на год и в дальнейшем стороны планируют его продление.

Компания базируется в Ростове-на-Дону и является оператором судна «Tiras» под флагом РФ. В экипаже – 11 российских моряков, чьи условия труда и гарантии теперь надежно защищены.

– В рамках своей работы мы постоянно ведем переговоры с судовладельцами по поводу заключения коллективных договоров РПСМ, – рассказал Леонид Глушак. – В этот раз наши усилия увенчались успехом: представители ООО «Марин Менеджмент» ответственно подходят к своим обязанностям, соблюдают российское законодательство и стремятся улучшить условия работы членов экипажа. В ближайшее время мы планируем договориться об увеличении зарплат для моряков, работающих на судне компании.

ЮРИЙ СУХОРУКОВ ВОШЕЛ В СОСТАВ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА

Председатель Российского профсоюза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков (на фото) стал одним из 20 человек, вошедших в Общественный совет при Федеральном агентстве морского и речного флота (Росморречфлот). Приказ об утверждении нового состава, отобранного на конкурсной основе, подписал заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного флота Юрий Цветков.

Общественный совет был образован в 2008 году. Он создавался для осуществления контроля за деятельностью Росморречфлота, включая рассмотрение разрабатываемых проектов нормативных правовых актов, участие в мониторинге качества оказания государственных услуг, проведение антикоррупционной и кадровой работы и другие вопросы, предусмотренные законодательством РФ.



Главная задача совета – обеспечить взаимодействие граждан и общественных объединений с Федеральным агентством морского и речного транспорта с целью учета потребностей, интересов, защиты прав и свобод россиян при осуществлении деятельности в сфере водного транспорта нашей страны.

Что касается состава, то он формируется с учетом представительства общественных объединений, профессиональных союзов, ассоциаций работодателей, социальных групп и иных негосударственных некоммерческих организаций, осуществляющих деятельность в сфере компетенции Росморречфлота. Срок полномочий нового состава Общественного совета составляет три года с момента проведения первого заседания.

В утвержденном списке, помимо Юрия Сухорукова, – журналист Анатолий Вассерман, председатель Совета директоров ОАО «Северное морское пароходство» Павел Жестеров, исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов Серик Жусупов, ректор Волжского государственного университета водного транспорта Игорь Кузьмичев и другие.

Российский профсоюз моряков многие годы взаимодействует с различными ведомствами, в том числе с Росморречфлотом, и приветствует новую возможность совместной работы в интересах членов РПСМ и защиты их трудовых и социальных прав.

ТОЛЬКО ЧЕЛОВЕК ИЛИ ЛЮДИ, ТЕРПЯЩИЕ БЕДСТВИЕ, ДОЛЖНЫ РАССМАТРИВАТЬСЯ КАК ОБЪЕКТ ПОИСКА И СПАСАНИЯ

К такому решению пришли участники 6-й сессии Подкомитета Международной морской организации (ИМО) по мореплаванию, связи, поиску и спасению (NCSR), проходившей в Лондоне. В повестке значился широкий круг вопросов: развитие правил установления путей движения судов и систем судовых сообщений, Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности мореплавания (ГМССБ), взаимодействие с Международным союзом электросвязи (МСЭ), спутниковыми системами связи Инмарсат и Иридиум, спутниковой системой поиска КОСПАС-САРСАТ. Кроме того, обсуждались вопросы судовождения, служб поиска и спасания, морских систем радиосвязи и технологий, принципов и мер обеспечения безопасности мореплавания. В работе Подкомитета в составе делегации Международной федерации транспортников (МФТ) принимал участие директор Института дополнительного профессионального образования Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова, член Российского профсоюза моряков Сергей Айзинов.

В числе рассмотренных тем – пересмотр циркуляра SN.1/Circ.243/REV.1 в части перечня условных обозначений. Речь идет об обозначениях, относящихся к АИС. Подкомитет отметил, что несколько международных организаций разрабатывают спецификации информационных продуктов, которые позволят получить пересмотренную или новую информацию в предстоящие годы.

После завершения работы в области морского электронного судоходства

ИМО планирует продолжить работу по согласованному отображению информации, получаемой средствами связи, путем пересмотра временных руководящих принципов согласованного отображения навигационной информации, поступающей с помощью средств связи (MSC.1/Circ.1593). После обсуждения Подкомитет согласовал содержание текста пересмотренного SN.1/Circ.243.

ДАТЫ ВНЕДРЕНИЯ

Поправки коснулись резолюции MSC.191(79) о стандартах эффективности представления навигационной информации на судовых дисплеях с учетом также окончательного руководства по S-режиму и пересмотренного циркуляра SN. Так, участники решили, что для радиолокационного оборудования, систем отображения электронных карт и информационных систем



(ЭКНИС) и интегрированных навигационных систем (ИНС), дата внедрения пересмотренного стандарта – 1 января 2024 года. Для всех других навигационных дисплеев на мостике судна дата внедрения – 1 июля 2025 года.

Последующая работа Подкомитета была связана с Полярным кодексом и унифицированной интерпретацией положений конвенций ИМО по безопасности, охране и защите окружающей среды. Например, рабочая группа рассмотрела проект Руководства по оборудованию связи и навигации, предназначенному для использования на судах, работающих в полярных водах. Участники отметили, что описание раздела, касающегося механического удара, не основывается ни на одном документе/стандарте из признанных ИМО или другой организацией, и решили удалить его из проекта руководства. Подкомитет рассмотрел описание строки «Диапазон полярных рабочих температур (PST)» и согласился, что ее наличие в тексте приведет к недостижимым условиям испытаний оборудования. После продолжительных обсуждений Подкомитет с небольшими изменениями сохранил сноску, касающуюся процедур испытаний в соответствии со стандартом IEC 60945.

Отметим, что одним из важных результатов стало завершение работы над проектом циркуляра MSC по руководству стандартизации конструкции пользовательского интерфейса для навигационного оборудования. Решение по нему примет Комитет по безопасности на море. Относительно ссылки на MSC.1/Circ.1519 «Руководство по методологии оценки эксплуатационных возможностей и ограничений при плавании во льдах» – Подкомитет решил исключить ее в модуле А, так как в циркуляре не рассматриваются вопросы обледенения. Однако принимая во внимание, что вопросы, связанные с обледенением и работоспособностью оборудования, питающегося от батарей, должны быть освещены в Наставлении по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ), Подкомитет принял решение сделать об этом общее упоминание в начале модуля, которое может относиться к разному оборудованию.

Также Подкомитет рассмотрел документ NCSR 6/19, содержащий проект унифицированной интерпретации требований к оборудованию радио-

связи спасательных шлюпок и плотов на судах, предназначенных для работы при низких температурах воздуха. На заседании был доработан проект циркуляра MSC по руководству для оборудования связи и навигации, предназначенного для использования на судах, работающих в полярных водах, и представлен на утверждение Комитету.

«ОБМЕН ПО БЕДСТВИЮ»

В числе других вопросов Подкомитет рассмотрел и согласовал проект поправок к Рекомендации по распространению информации по безопасности мореплавания (Резолюция А.705(17)) и соответствующий проект резолюции КБМ. В частности, обсуждался вопрос – должна ли информация, касающаяся поиска и спасения, включаться в сведения, передаваемые через систему НАВТЕКС, и включает ли термин «обмен по бедствию» данные, относящиеся к поиску и спасанию.

Подкомитет продолжил рассмотрение проекта поправок к главам III и IV конвенции СОЛАС. В частности, предложено включить в определение EGC функцию использования данной системы для поисково-спасательных операций (SAR). Поставщик услуг спутниковой связи в ГМССБ должен иметь возможность адресовать и передавать информацию SAR в соответствующие географические области. В определение Международной службы НАВТЕКС в проекте правила IV/2.1.11 СОЛАС предложено сделать уточнение, а именно включить фразу «информация, касающаяся поиска и спасания». Было также предложено включить новое положение в Правило IV/5 о необходимости уведомления ИМО Договаривающимся правительством о факте прекращения работы сервисов наземной радиосвязи.

Положения об оборудовании радиосвязи для спасательных средств предложено перенести из Правила III/6 в Правило IV/7. Проект поправок к главам III и IV СОЛАС содержится в Приложении 7 к отчету Рабочей группы. Однако есть вопросы, которые нуждаются в дальнейшей доработке и пересмотре, в частности все сноски в Главе IV. Эксплуатационные стандарты для радиоустановок ПВ и ПВ/КВ предложено объединить в один документ.

Подкомитет отметил необходимые действия в отношении других Подкомитетов. Так, поправки к разделу В-I/12 Кодекса ПДНВ в отношении ссылок на Инмарсат необходимо рассмотреть Подкомитетом НТВ. Любые положения, касающиеся обучения, должны быть переданы этому Подкомитету после рассмотрения Подкомитетом NCSR и завершения процесса модернизации ГМССБ.

ОБЪЕКТЫ ПОИСКА И СПАСАНИЯ

В рамках работы Подкомитета состоялась дискуссия относительно существующих несоответствий в определениях между аварийными стадиями в Руководстве IAMSAR и МК SAR, в которых объектом поиска и спасания рассматривается человек, независимо от места его нахождения – на борту судна или нет. В том числе речь идет о Приложении 12 МК Гражданской авиации, в котором объектом поиска и спасания рассматривается человек, находящийся на борту воздушного судна. Подкомитет согласился с выводом ICAO/IMO JWG о том, что при определении аварийных стадий только человек или люди, терпящие бедствие, должны рассматриваться как объект поиска и спасания.

Подкомитет рассмотрел документ NCSR 6/17/4 – новая модель поиска и чек-лист при проведении SAR-операций для вахтенного помощника. Турция, как автор документа, предложила рассмотреть две дополнительные схемы поиска – «расширяющийся треугольник» и «параллельный треугольник», – которые призваны сократить время поиска и могут применяться в ограниченной акватории или районе. Авторы документа также представили чек-лист для вахтенного помощника капитана при проведении SAR-операций. Подкомитет рекомендовал авторам представить дополнительную информацию для рассмотрения на заседании ICAO/IMO JWG-26 в сентябре 2019 года.

В целом Подкомитет провел большую работу, рассмотрев около 100 документов. Все они касались развития систем морской связи, навигации, поиска и спасания. Многие из них лягут в основу поправок в международные документы, регулирующие функционирование интернационального морского судоходства и направленные на повышение безопасности мореплавания. 

ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕЙ ПРОФСОЮЗОВ БЫЛА И ОСТАЕТСЯ ЗАЩИТА ТРУДОВЫХ ПРАВ

К такому выводу пришли участники Совета Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ), закончившего работу в Москве. Лидеры профорганизаций, входящих в состав ФПРМТ, рассказали о текущем положении дел и приняли план работы на 2019 год.

Так, участники Совета отметили, что продолжающийся экономический кризис сказывается и на деятельности профсоюзов: компании – социальные партнеры разоряются и уходят с рынка, это негативно сказывается на их сотрудниках, включая моряков: люди теряют работу. Поэтому главной задачей профсоюзов была и остается защита трудовых прав и социальных гарантий своих членов.

При этом председатель Российского профессионального союза моряков Юрий

Сухоруков сказал, что на этом фоне численность Российского профессионального союза растет, поскольку моряки понимают, что только здесь в трудной ситуации им окажут помощь и поддержку.

Благоприятно на дальнейшей работе профсоюза отразится и тот факт, что председатель РПСМ Юрий Сухоруков вошел в состав Общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного флота (Росморречфлот). Приказ об утверждении нового состава, отобранного на конкурсной основе, подписал замести-

тель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного флота Юрий Цветков.

Наступление на Российский профсоюз докеров продолжается, – рассказал присутствующим председатель РПД Василий Козаренко, особенно тяжело приходится в Архангельске, Ейске и Туапсе. Администрации портов всячески препятствуют деятельности профсоюза, в том числе не допускают к рабочим местам членов профсоюза.

Кстати, такая же проблема стоит и в РПСМ. Так, в порту Находка приходится оформлять ежегодно до 20 различных пропусков, чтобы попасть в районы порта, принадлежащие разным собственникам. Сложная ситуация с пропусками также в Архангельске и Новороссийске.

Этот вопрос находится на постоянном контроле как в ФПРМТ, так и в РПСМ. Вероятно, на традиционной ежегодной встрече в Министерстве транспорта с профсоюзными лидерами он будет вновь озвучен для поиска решения данной затянувшейся проблемы.

Валентин Михайлович Сиротюк, председатель Российского профсоюза работников морского транспорта (РПРМТ) поделился итогами состоявшегося накануне очередного отчетно-выборного съезда. Своей главной задачей профсоюз видит расширение влияния через создание новых организаций в регионах, изменение методов работы в условиях экономической ситуации, активное привлечение новых членов.

Из того, что намечено сделать в текущем, 2019 году – продолжить работу в составе рабочей группы Минтранса России по вопросам лоцманской деятельности, итогом которой должно стать создание единой централизованной государственной морской лоцманской службы в РФ, совершенствование действующего Положения о морских лоцманах России, а также разработка Правил по охране труда для морских лоцманов.

Кроме того, ФПРМТ подготовит предложения для законодательного исключения применения заемного труда для докеров морских портов, а также продолжит работу по обеспечению права представителей профсоюзов на беспрепятственный и безвозмездный доступ на территорию морских портов для выполнения уставных задач профсоюзов. 

УШЕЛ ИЗ ЖИЗНИ ГЕОРГИЙ ЗЕНЬКОВСКИЙ



26 МАРТА НА 83 ГОДУ ЖИЗНИ УМЕР ГЕОРГИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ЗЕНЬКОВСКИЙ – БЫВШИЙ ПРЕПОДАВАТЕЛЬ РОСТОВСКОГО-НА-ДОНУ МОРСКОГО КОЛЛЕДЖА ИМ. Г. Я. СЕДОВА (ИНСТИТУТ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ИМ. Г. Я. СЕДОВА), ПЕРВЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ АЗОВО-ДОНСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (АДРО РПСМ).

Георгий Владимирович родился в Омске в 1936 году. Высшее образование по специальности «Инженер-гидротехник морских путей» он получил в Одесском институте инженеров морского флота. С 1958 года работал матросом в «Волгодонгидрострой», затем в 1962 году пришел в Азовское морское пароходство на должность инженера, а в 1967 году – в Волго-Донское пароходство, где прошел путь от инженера до начальника службы.

В 1974–2000 гг. Георгий Зеньковский работал в Ростовском-на-Дону морском колледже им. Г. Я. Седова. За это время он воспитал тысячи российских моряков, заложив огромный пласт знаний нескольких поколений. Бывшие курсанты до сих пор вспоминают своего преподавателя с теплом и благодарностью.

Параллельно с преподавательской деятельностью в 1996 году он организовал ячейку Российского профсоюза моряков в Ростове-на-Дону, которая в итоге разрослась до семи первичных организаций на Азове. Сегодня АДТО РПСМ объединяет более 4000 моряков и береговых работников, преподавателей и курсантов морских учебных заведений. И в этом – заслуга Георгия Владимировича. Столь внушительных результатов он добился благодаря умению понимать проблемы другого человека, желанию помогать, терпению, врожденной дипломатии и харизме.

Нелегкому профсоюзному делу он посвятил почти 20 лет жизни, но даже после выхода на пенсию продолжал помогать словом и делом, всегда щедро делился ценным опытом, поэтому для РПСМ уход Георгия Владимировича – огромная утрата.

Георгий Зеньковский имел государственные и отраслевые награды и звания: медали «300 лет российскому флоту», «Адмирал Кузнецов», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне», Почетный работник морского флота, ветеран Азовского морского пароходства и ветеран труда.

Российский профсоюз моряков выражает соболезнования семье, друзьям, коллегам и единомышленникам Георгия Владимировича. Светлая и вечная память!

КРЕПЛЕНИЕ ГРУЗОВ В ПОРТАХ – ЭТО РАБОТА ДОКЕРОВ

Моряки, предлагают ли вам во время захода вашего судна в порты выполнять разгрузо-погрузочные работы, крепить контейнеры?

ЕСЛИ ВАС ПРОСЯТ выполнить крепление или раскрепление грузов в портах без письменного разрешения местного профсоюза докеров, то ваша компания может стать нарушителем коллективного трудового договора МФТ.

СООБЩИТЕ НАМ, если такое случилось с вами, письмом по электронной почте со всеми подробностями, включая название судна и где это происходило, по адресу: RECLAIMLASHING@ITF.ORG.UK или обратитесь в свой профсоюз. Мы будем держать ситуацию на контроле, но при этом ничего не сообщим вашему работодателю.

ЗНАЙТЕ, ОТКАЗЫВАЯСЬ ВЫПОЛНЯТЬ РАБОТУ ДОКЕРОВ:

производить крепление и раскрепление груза на судах, имеющих на борту коллективный договор Международной федерации транспортников, вы защищаете не только свою безопасность, но и поддерживаете ваших братьев и сестер в портах, их право на труд и достойную заработную плату.





МОРЯК НЕ СМОЖЕТ НИЧЕГО ПРЕДЪЯВИТЬ В СУДЕ

Недавно представители Дальневосточной региональной организации Российского профессионального союза моряков (ДВРО РПСМ) посетили танкер «Кайрос», принадлежащий компании «Морской Стандарт-Бункер» из Петропавловска-Камчатского. Выяснилось, что в контрактах моряков указан должностной оклад в размере 3480 рублей 10 копеек в месяц, в то время как минимальная заработная плата на Камчатке в зависимости от района колеблется от 27 072 до 33 840 рублей. В договоре моряков прописано, что остальные надбавки и доплаты осуществляются в соответствии с Положением об оплате труда, разработанным судовладельцем. О том, что это значит для моряков, и чем грозит такое положение вещей при невыплате заработной платы, конфликте с начальством или увольнении, рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов.

Если моряк окажется без денег, он не сможет ничего предъявить в суде — ведь этого Положения, согласно которому выплачиваются надбавки, у него на руках нет. В лучшем случае он сможет получить свой оклад с региональными надбавками, то есть около десяти тысяч за каждый отработанный месяц, — отметил председатель ДВРО РПСМ.

Он объяснил, чем члену экипажа грозит подписание документов, в которых указан минимальный оклад:

— Моряк идет на судно, ему говорят, сколько он будет получать на руки, он соглашается. После этого ему платят в три раза меньше, и член экипажа, естественно, недоволен, хотя сам при устройстве подписал документы о том,

что будет работать за мизерную сумму. Таких случаев немало: например, есть история старшего механика, который поехал на Сахалин в надежде на сто тысяч рублей в месяц, а получал только 18 тысяч. То есть ему при трудоустройстве назвали одну сумму, контракт он подписал на другую, а получил третью. Потому что договаривался только на словах.

ЦИТАТА:



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДВРО РПСМ НИКОЛАЙ СУХАНОВ:

«ТАКИМ ОБРАЗОМ СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ УХОДЯТ ОТ УПЛАТЫ НАЛОГОВ. ЭТО, ПО СУТИ, НАРУШЕНИЕ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, И МЫ БЫ ХОТЕЛИ, ЧТОБЫ ЭТИМИ РАБОТОДАТЕЛЯМИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ОРГАНЫ».

Также Николай Суханов пояснил, зачем компании указывают в контрактах такие скромные суммы:

— Таким образом судовладельцы уходят от уплаты налогов. Это, по сути, нарушение трудового законодательства, и мы бы хотели, чтобы этими работодателями заинтересовались соответствующие органы.

Владельцем «Морской Стандарт-Бункер», которой принадлежит «Кайрос», согласно информации базы данных СПАРК-Интерфакс, является ООО «С.В Комплекс». Ее собственники — Максим Быстрицкий и владелица «Морского траста» Зинаида Черновская, — сообщает РИА «Восток-Медиа».

Ранее у «Морского траста» уже были крупные неприятности: их налоговыми платежами, а вернее, их отсутствием, заинтересовались правоохранительные органы. Так, 25 июня 2018 года Дальневосточное следственное управление на транспорте завело уголовное дело в отношении генерального директора по признакам преступления, предусмотренного пунктом «б» частью 2 статьи 199 УК РФ — уклонение от уплаты налогов.

Следствие установило, что сумма неуплаченных предприятием налогов превышает 21 миллион рублей, после чего ООО «Морской траст» возместило в бюджет государства недоимку по налогам и сборам, пени и штрафы.

В настоящее время уголовное преследование в отношении генерального директора предприятия прекращено ввиду внесения Дальневосточной транспортной прокуратурой требования о преждевременности привлечения указанного лица в качестве подозреваемого по уголовному делу. Тем не менее расследование продолжается. 

По материалам
РИА «Восток-Медиа»

ВНИМАНИЕ, МОРЯКИ!

ПРЕЖДЕ ЧЕМ ИДТИ В РЕЙС, УБЕДИТЕСЬ, ЧТО У СУДОВЛАДЕЛЬЦА НЕТ ПРОБЛЕМ

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и Международная федерация транспортников (МФТ) в России составили список судов, где на сегодняшний день есть проблемы с выплатой заработной платы и репатриацией. В том числе в него попали компании, которые ведут двойную бухгалтерию, продают суда с аукционов, чтобы рассчитаться по долгам, или отказываются подписать коллективный договор МФТ, продолжая использовать труд моряков на условиях, не отвечающих даже минимальным международным стандартам занятости в судоходной отрасли. Список составлен на 1 апреля 2019 года.

**ПРЕЖДЕ ЧЕМ
УЙТИ В РЕЙС,
УБЕДИТЕСЬ, ЧТО ВЫ
ЯВЛЯЕТЕСЬ ЧЛЕНОМ
РОССИЙСКОГО
ПРОФСОЮЗА
МОРЯКОВ.
ТОЛЬКО НА ЭТОМ
ОСНОВАНИИ РПСМ
МОЖЕТ ВМЕШАТЬСЯ
В ТРУДОВОЙ
КОНФЛИКТ
И ПРЕДСТАВЛЯТЬ
ВАШИ ИНТЕРЕСЫ.**



⚠️ **«ARESSA»** (флаг Камеруна, ИМО 7612498, компания «Балтречфлот»): хроническая задолженность по заработной плате.

⚠️ **«PATRIA»** (флаг Либерии, ИМО 9580053, компания – «Blumenthal JMK GmbH & Co KG», Германия): задолженность по зарплате капитану судна. Переписка профсоюза с компанией длилась более полугодя, после чего дело было передано адвокатскому бюро в Лондоне. Кроме того, «Blumenthal Shipping» ведет активную антипрофсоюзную кампанию.

⚠️ **«LION A»** (флаг Панамы, ИМО 7615359, компания «Net Deniz Tasmaciligi»): долги по зарплате до пяти месяцев.

⚠️ **«TIGER A»** (флаг Панамы, ИМО 7800112, компания «Awesta Shipping Co»): невыплата зарплаты в течение пяти месяцев.

⚠️ **«PAL PALYCH»** (флаг Того, ИМО 8315499, компания «Rostshipperservice Ltd»): задержка зарплаты.

⚠️ **«VOLGA 4007»** (флаг островов Кука, ИМО 8728816, компания «Pasabahce Denizcilik Turizm»): задержка зарплаты.

⚠️ **«REMOS»** (флаг Панамы, ИМО 7925168, компания «Eterna Shipmanagement SA»): долги по зарплате.

⚠️ **«ULFAT»** (флаг Танзании, ИМО 7724253, компания «Aves LLC»): задолженность по заработной плате.

⚠️ **«ORCA M»** (флаг Панамы, ИМО 9050187, компания «Orca Shipping and trading Ltd»): задержка зарплаты.

⚠️ **«BORIS SHOKOLOV»** (флаг РФ, ИМО 9545522, компания «Mir RoRo Transport Co»): невыплата зарплаты, двойная бухгалтерия.

⚠️ **КОМПАНИЯ «ZCR DENIZCILIK TICARET»:** проблемы с выплатой заработной платы экипажам двух судов – «Amir 2505» (флаг Панамы, ИМО 8721313) и «Amir 2506» (флаг Панамы, ИМО 8721325).

⚠️ **ТУРЕЦКАЯ КОМПАНИЯ «AKDENIZ RORO»:** задержки зарплаты до полугодя, суда

постоянно задерживают государственные портовые власти PSC. Среди проблемных судов: «Amazon» (флаг Молдавии, ИМО 7702657), «Tuna 1» (флаг Панамы, ИМО 7725374), «Ural» (флаг Панамы, ИМО 7725386), «My Rose» (флаг Панамы, ИМО 8207381) и «Aurelia» (флаг Панамы, ИМО 9121895).

⚠️ **ФЛОТ КОМПАНИИ «ГУДЗОН» (ВЛАДИВОСТОК):**

в августе 2018 года компания и ее суда попали под санкции Минфина США: ведомство вменило в вину перевозчику транспортировку нефтепродуктов для Северной Кореи. Судовладелец эту информацию опроверг, обращался в Госдепартамент Штатов с просьбой исключить суда компании из санкционного списка, однако реакции не последовало. Члены экипажа судна «Партизан», застрявшего в Южной Корее, много месяцев не получают зарплату.

«Диана» (флаг РФ, ИМО 8810516), «Нептун» (флаг РФ, ИМО 8404991), «Бэлла» (флаг РФ, ИМО 8808264), «Богатырь» (флаг РФ, ИМО 9085730), «Партизан» (флаг РФ, ИМО 9113020), «Севастополь» (флаг РФ, ИМО 9235127) и «Патриот» (флаг РФ, ИМО 9003550) – на этих судах нет коллективного договора, заключенного с национальным профсоюзом моряков.

⚠️ **ФЛОТ ТУРЕЦКОЙ КОМПАНИИ «PALMALI»:**

по данным TradeWinds, российское подразделение «Palmali Shipping» еще в конце прошлого года было объявлено банкротом. Несколько танкеров продали с аукционов. На многих судах задержки заработной платы, которые удается вернуть только благодаря вмешательству инспекторов МФТ. Одни из последних трудовых конфликтов произошли на судах «Captain Nagdaliyev» (флаг Мальты, ИМО 9575307) и «Huseyn Javid» (флаг Мальты, ИМО 9383613). В первом случае моряки получили двухмесячную зарплату, во втором – за четыре месяца в сумме более \$106 тысяч. Компания, на протяжении долгого времени являвшаяся социально ответственным партнером РПСМ, не заключила коллективный договор с профсоюзом.

⚠️ **ЧАСТЬ ФЛОТА МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА:** несмотря на то, что руководство ММП всячески пытается создать иллюзию благополучия и заверяет, что работает в прежнем режиме, судя по всему, компания испытывает серьезные финансовые трудности. Так, по данным «Vessel Tracking», пароходство продало несколько судов с аукционов. Такая участь постигла теплоход «Kuzma Minin» (флаг России, ИМО 7721263) в конце марта 2019 года, а также «Romoge» (флаг России, ИМО 9428499) еще в начале года. Это судно с мая 2018 года стояло в Новом Орлеане (США). Самая большая трудность была связана с репатриацией моряков: из-за отсутствия американских виз возвращение на Родину откладывалось. Задержка привела к тому, что члены экипажа остались на судне с истекшими по сроку контрактами. Лишь 4 октября 2018 года на борт прибыл сменный экипаж, а через два дня 16 моряков с американскими визами на руках смогли вылететь из Нового Орлеана в Мурманск. По неподтвержденным данным, сейчас только три судна ММП продолжают работать в прежнем режиме – «Капитан Данилкин» (флаг РФ, ИМО 8406729), «Юрий Аршеневский» (флаг РФ, ИМО 8406705) и «Клавдия Еланская» (флаг РФ, ИМО 7422922).

⚠️ **КОМПАНИЯ «AKSA SHIPPING CORPORATION»:**

на судне «Streamline» (флаг Коморских островов, ИМО 8866711) трудовой конфликт тянется с июня 2018 года: компания не платит морякам. Долг составляет \$135 тысяч. Стамбульский суд наложил на него арест, рассмотрение вопроса о снятии меры назначено на 2 апреля. «Акса 1» (флаг Панамы, ИМО 8926913) – теплоход, на котором периодически возникают проблемы с выплатой денег морякам. В марте портовые власти Таганрога по этой причине задержали судно, а после частичного погашения долга разрешили т/х «Акса 1» выход. ⚓

ПРЕЖДЕ ЧЕМ УЙТИ В РЕЙС, УБЕДИТЕСЬ, ЧТО ВЫ ЯВЛЯЕТЕСЬ ЧЛЕНОМ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ. ТОЛЬКО НА ЭТОМ ОСНОВАНИИ РПСМ МОЖЕТ ВМЕШАТЬСЯ В ТРУДОВОЙ КОНФЛИКТ И ПРЕДСТАВЛЯТЬ ВАШИ ИНТЕРЕСЫ.



НЕДЕЛЯ ДЕЙСТВИЙ В ЕВРОПЕ: ТРАНСПОРТНИКИ ОДЕРЖАЛИ ВАЖНУЮ И ПРИНЦИПИАЛЬНУЮ ПОБЕДУ

С 22 по 27 марта 2019 года в Европе проходила Неделя действий за достойные условия труда в транспортном секторе, организованная Европейской федерацией транспортников (ЕФТ).

В 18 странах континента транспортные рабочие провели 100 акций с призывом к властям Евросоюза и работодателям принять конкретные шаги, направленные на улучшение условий труда. Волна согласованных действий завершилась широкомасштабной демонстрацией в Брюсселе. В ней приняли участие около 6000 человек, среди них – представители Российского профсоюза моряков (РПСМ). Главным итогом кампании «За справедливый транспорт» стало подписание коллективного договора между немецким профсоюзом Ver.di и лоукостером «Ryanair».

«ЗА СПРАВЕДЛИВЫЙ ТРАНСПОРТ»

Сегодня в транспортном секторе ЕС на суше, в море и воздухе заняты более 10 миллионов европейцев. Все они предоставляют жизненно важные услуги. Но, к сожалению, их права и интересы под угрозой: рабочие столкнулись с ухудшением условий занятости, в том числе с сокращением заработной платы. Битва за уход компании «Uber» с рынка, злоупотребления в грузоперевозках, автоматизация в портах и на судах, приватизация железнодорожного транспорта, домогательства и издевательства на рабочих местах, гендерное неравенство и тупиковая ситуация с реформами Пакета мобильности ЕС – вот что заставило рабочих выйти на улицы.

СОЦИАЛЬНЫЙ ДЕМПИНГ

Однако первоначальным поводом провести кампанию «За справедливый транспорт» послужил хаос в лоукостере «Ryanair». В течение последних 10 лет крупнейшая бюджетная авиакомпания Европы прославилась несправедливыми условиями труда на всю Европу. Лоукостер практикует социальный демпинг, выплачивая, например, польским работникам на 40% меньше, чем ирландским. У многих европейцев также нет оплачиваемых больничных, декретных отпусков и пенсий. По признанию бывших сотрудников, компания прослушивала их телефоны, заставляла оплачивать обучение из собственного кармана, расспрашивала подробности визитов к врачу. Кроме того, «Ryanair» могла в принудительном порядке заставить работника вместе с семьей перебазироваться в другую страну, предоставив всего неделю, а если сотрудник не укладывался в отведенный срок – увольняла. Неудивительно, что авиакомпания славится текучкой кадров, а ее сотрудники преимущественно – молодежь, едва перешагнувшая порог совершеннолетия. Парни и девушки со всей Европы из-за отсутствия опыта и безработицы вынуждены соглашаться на униженные условия труда и фактически оказываются в положении рабов.



По этой причине одну из ведущих ролей в прошедшей акции сыграла молодежь Европейской федерации транспортников. В рамках Недели действий молодые представители профсоюзов разделились на три группы и провели передвижную кампанию по Европе «За справедливый транспорт». Восточная группа, которую представляли Польский профсоюз моряков «Солидарность», Шведский профсоюз моряков (SEKO) и Российский профсоюз моряков (РПСМ), передвигалась по маршруту Гданьск-Берлин-Брюссель. Южная команда, состоящая из ребят Итальянской федерации транспортников, стартовала в Брюссель из Рима через Париж. Северная – молодежь англо-голландского профсоюза морских офицеров «Nautilus International» – проделала путь Лондон-Роттердам-Брюссель.

Проведение акции было запланировано таким образом, чтобы во время передвижений между городами использовался различный транспорт – автобусы, паромы, поезда и самолеты. На своем пути профсоюзные группы знакомились с рабочими и снимали на видео их истории о несправедливом отношении со стороны работодателей.

Так, в Берлине бывшая сотрудница «Ryanair» Сюзанна Вентура рассказала, как подписывала контракт в огромном помещении с еще сотней таких же неопытных людей: ее поторапливали представители компании, а потом она восемь лет проработала в лоукостере.

Вентура добавила, что руководство никогда не посылало официальных писем своим сотрудникам, лишь звонило по телефону, таким образом давая указания работнику устно. Это вынуждало последних записывать все разговоры на диктофон. Сегодня Сюзанна – активный член Ver.di, и она отвечает за организацию кампаний против несправедливых условий труда в «Ryanair» и поддержку рабочих.

Другая действующая сотрудница, пожелавшая не называть свое имя, рассказала, как мучилась болью в ушах, у нее было заключение врача, что она временно не может летать, однако в компании оплачивать больничный отказались. Она добавила, что к тому же в лоукостере действует странное и необъяснимое правило: сотрудники, неважно из какой страны Европы, обязаны самостоятельно заводить дебетовые карты для начисления зарплаты исключительно в банках Ирландии.

ПОБЕДА VER.DI

Долгое время «Ryanair» удавалось уклоняться от ответственности перед своими подчиненными, однако много-

месячные переговоры и широкомасштабная акция возымела действие. Через два дня после демонстрации в Брюсселе, 29 марта, авиакомпания, много лет уходившая от подписания коллективного договора, все же заключила соглашение для своих немецких сотрудников, представляющих четверть всех ее трудящихся. Один из его ключевых пунктов, теперь гарантированных работникам, – стабильная базовая заработная плата. Добиться этого удалось благодаря принципиальной позиции профсоюза: Ver.di удалось заручиться поддержкой правительства Германии, которое закрыло все имеющиеся в законодательстве лазейки, ранее позволявшие лоукостеру эксплуатировать работников. Кроме того, под серьезным давлением со стороны европейских профсоюзов председатель совета директоров «Ryanair» Дэвид Бондерман принял решение покинуть свой пост в следующем году.

– Я аплодирую нашему членскому профсоюзу Ver.di, который подписал колдоговор с «Ryanair», – сказал генеральный секретарь Международной федерации транспортников (МФТ) Стив Коттон. – Надеюсь, что это соглашение проложит путь к справедливым стандартам труда для многих европейцев.

Несмотря на важную победу транспортников, авиакомпании еще предстоит пройти долгий путь, прежде чем ее можно будет считать социально-ответственным работодателем. МФТ и ЕФТ призывают «Ryanair» последовать примеру, установленному в Германии, и заключить коллективные договоры с профсоюзами во всех странах, где представлен ее бизнес, в результате чего она окажется в XXI веке, где унизительные и рабские условия труда считаются прошлым столетием.

Проблему демпинга и рабских условий можно встретить во многих сферах бизнеса, в том числе судоходстве. Здесь постоянно ведется борьба с пагубной тенденцией к найму моряков, которым можно платить меньше, так называемой «дешевой рабочей силой». Морские профсоюзы едины во мнении, что ситуация, когда моряки одной национальности теряют рабочие места из-за того, что судовладельцы могут нанять более «выгодных» членов экипажей

другой, например, филиппинцев, и сократить на них расходы по зарплатам, – несправедлива. Это и есть проявление социального демпинга: оно порождает нездоровую конкуренцию.

Эта проблема не обошла стороной и российскую судоходную отрасль. Например, в порты Балтики заходят суда, где граждане РФ получают нищенскую заработную плату по сравнению со своими европейскими коллегами. Такие теплоходы довольно часто попадают под акции протеста докеров.

Примеры бесчеловечного обращения с моряками в России тоже есть. Достаточно вспомнить ситуацию с теплоходами «SS Veles» и «SS Ross», где экипажи не только не получали зарплату, но и трудились в ужасных условиях без достаточного количества еды и воды. Несколько моряков погибли. Несмотря на то, что история началась еще в 2011 году, судовладельцы пока не понесли практически никакого наказания. Только в ноябре прошлого года Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ сообщило, что следствие по делу окончено и в ближайшее время планируется его рассмотрение в суде.

ПРИВЛЕКАТЬ МОЛОДЕЖЬ

Участие молодых представителей РПСМ в мобильной кампании «За справедливый транспорт» – еще одна возможность привлечь внимание к проблемам, с которыми сталкиваются транспортники.

– Рабочие обязаны реагировать на ухудшение условий труда, и единственный ответ – это солидарность, – уверен генеральный секретарь ЕФТ Эдуардо Чагас. – Мы способны на большее, поэтому транспортники от Полярного круга до Средиземного моря стоят плечом к плечу, чтобы проложить путь для справедливых решений. Наша кампания «За справедливый транспорт» вдохновила профсоюзы на солидарные действия в защиту сектора и прав каждого, кто в нем занят.

– Национальные транспортные профсоюзы, в том числе морские, должны делать все возможное, чтобы противостоять ухудшению условий труда, – уверен председатель ППО моряков Севастополя РПСМ Артем Боев. – Чтобы отвечать на современные вызовы, мы, транспортники, должны поддерживать друг друга по всему миру. 



ДЕЛЕГАЦИЯ РПСМ И РОССИЙСКИХ ИНСПЕКТОРОВ МФТ



СЕКРЕТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ДОЛГОЛЕТИЯ, ИЛИ КАК ОСТАВАТЬСЯ ЗДОРОВЫМ, РАБОТАЯ В ПЛАВСОСТАВЕ

Труд моряка полон своих радостей. Однако не секрет, что представители этой профессии в связи с особенностями работы могут быть предрасположены к определенным болезням. Например, исследование, проведенное среди датских моряков в 2016 году, показало, что члены экипажей в три раза чаще страдают от гипертонии, чем представители других специальностей. А в 2019 году ученые выяснили, что более 40% итальянских работников торгового флота имеют лишний вес. Несмотря на то, что данные исследований достаточно разрознены, с уверенностью можно говорить о том, что работа в море накладывает специфический отпечаток на здоровье моряков любой национальности. И ранее незамеченные проблемы могут проявиться уже в зрелом возрасте. «В профсоюз постоянно поступают известия о смертях по естественным причинам на борту судов, – рассказал Евгений Хижняк, главный технический инспектор труда Российского профессионального союза моряков (РПСМ). – Как правило, все погибшие – в возрасте от 45 до 53 лет. По всей видимости, это особенно критический возраст для моряков, когда остро проявляются проблемы со здоровьем».

ГИПЕРТОНΙΑ И СЕРДЕЧНО-СОСУДИСТЫЕ ЗАБОЛЕВАНИЯ

Согласно данным ITF Seafarers, именно эти недуги повинны в огромной части смертей на борту. Стрессы, неправильное питание и отсутствие физических упражнений – все то, что способствует развитию заболевания – сейчас практически неотъемлемые составляющие жизни большей части моряков.

– Из случаев гибели на борту по естественным причинам, с которыми я имел дело, большая часть была связана с заболеваниями сердца, – рассказал Евгений Хижняк.

Гипертония – самая распространенная проблема среди моряков.

Она может привести, в том числе, к сосудистым заболеваниям мозга, ишемической болезни сердца, сердечной и почечной недостаточности, нарушениям зрения. По данным эпидемиологических исследований, в возрасте 50-59 лет гипертоники умирают от заболеваний сердца и сосудов в 2,3 раза чаще, чем больные с нормальным давлением. Если же они курят или страдают избыточным весом, то смертность возрастает более чем в 6 раз.

Не последнюю роль в развитии сердечно-сосудистых заболеваний играет лишний вес. Но он опасен не только этим: по данным ВОЗ, избыточная масса тела влияет и на опорно-двигательный аппарат, служит причиной

диабета и некоторых онкологических заболеваний. Для моряков лишний вес может стать непреодолимым препятствием при трудоустройстве. При этом, согласно исследованию, проведенному среди норвежцев, члены экипажей занимаются спортом на борту мало и неохотно: только 39% из них упражняются, в то время как на берегу физическим нагрузкам уделяется около 70% внимания. Свой минус дает питание – на судах оно часто несбалансированное и нездоровое, на что пожаловались 80% респондентов. Все это усугубляется тем, что с эволюцией морских технологий и оборудования большая часть работы на судне – малоподвижная и требует только минимальных физических усилий.

УСТАЛОСТЬ И ПРОБЛЕМЫ СО СНОМ

Усталость сама по себе не является заболеванием, но может быть фактором риска в развитии различных недугов. Кроме того, она ставит под угрозу не только члена экипажа, но и безопасность судна. Моряки нередко плохо или мало спят, в частности, из-за ночных вахт. Особую роль играет и смена часовых поясов: иногда за две недели время переводится девять-десять раз. Эти «переходы через пространство и время», которые моряки испытывают на себе в течение нескольких месяцев, могут провоцировать как бессонницу, так и хронический недосып. И если молодые ребята от этого страдают не так часто, то после сорока лет члены экипажа часто испытывают проблемы со сном.

ШУМ И ВИБРАЦИЯ

Во время рейса членов экипажей преследуют шум и вибрация. С последней труженики флота сталкиваются при работе с различным судовым оборудованием. Ее воздействие опасно и может привести к вибрационной болезни. Сначала это – боль в пальцах, онемение, парестезия и нарушение чувствительности, а на последней стадии – выраженное генерализованное расстройство с вовлечением сердечно-сосудистой и центральной нервной систем.

Вместе с тем совершенствование техники приводит к обострению другой проблемы, неотделимой от работы в море: на суда сейчас устанавливают более мощные высокооборотные дизели и газовые турбины, которые обеспечивают высокую скорость, но при этом создают больше шума. И здоровье моряков страдает: так, согласно исследованию UK P&I Club 2016 года, количество членов экипажей, не прошедших комиссию по причине нарушений слуха, за 10 лет увеличилось на 40%. В первую очередь страдают работники машинного отделения.

Шум и вибрация практически «бьют» по ушам моряков. Чтобы снизить воздействие этих опасных факторов, при работе в машинном отделении необходимо следовать мерам безопасности и использовать защитные

средства – беруши и наушники. Также для членов экипажа, трудящихся в условиях громкого шума (более 85 дБ), рекомендуется делать перерывы в работе.

МЕНТАЛЬНОЕ ЗДОРОВЬЕ

Психологическое самочувствие остается одной из болевых точек судоходства. Выявить заболевание непросто: большая часть моряков неохотно делится трудностями с окружающими, боясь, что это может стать проблемой при дальнейшем трудоустройстве. При этом исследование показывают, что ментальные расстройства очень распространены: в частности, в 2018 году благотворительная организация Sailors' Society заявила, что около 26% моряков проявляют признаки депрессии, и половина из них никогда не обращалась за помощью. Часто скрытые проблемы заканчиваются трагически: в 2017 году представители UK P&I Club рассказали, что, согласно их внутренней статистике, уровень суицидов с 2014 года вырос в три раза. В британском исследовании 2013 года «Профессии с высоким риском самоубийств» моряки заняли второе место, опережаемые только шахтерами.

Объяснить это нетрудно: работа тяжелая, опасная и ответственная, члены экипажей оторваны от близких и живут в узком кругу не всегда приятных им людей, нередко страдают от притеснений и издевательств со стороны коллег – и все это на протяжении нескольких месяцев.

– В советское время на судах работать было легче, – вспоминает Евгений Хижняк. – Сейчас экипажи стали меньше, а трудностей только прибавилось. Бесконечные проверки разных инстанций в портах, угроза пиратства, огромные нагрузки – неудивительно, что члены экипажей испытывают колоссальный стресс. От него страдает не только психика, но и здоровье человека в целом.

ТЯЖЕЛАЯ РАБОТА НЕ ПРОХОДИТ БЕССЛЕДНО

Проблем много, но одна рекомендация повторяется постоянно: все руководства советуют морякам вести

здоровый образ жизни. С этим согласен и Евгений Хижняк:

– На встречах с экипажами я всегда говорю, что нужно обязательно находить время на поддержание своей физической формы. На современных судах для занятий есть все возможности: они оборудованы саунами, бассейнами, специальными спортивными каютами. Кроме того, важно, чтобы моряки и дома не забывали о себе: не сидели перед телевизором, а вели здоровый образ жизни, проводили время на природе, гуляли, вели активную жизнь и не злоупотребляли алкоголем.

По мнению специалистов, этого вполне достаточно, чтобы существенно снизить риски сердечно-сосудистых заболеваний и ожирения.

При проблемах со сном морякам также рекомендуют полностью перестроить свой день, время сна и питания в соответствии с вахтой. Кроме того, перед отдыхом лучше не использовать компьютер или смартфон: полезнее расслабиться за чтением книги, выполнить дыхательные упражнения, принять теплый душ. Если голову не покидают неприятные мысли, можно записать их на бумаге и вернуться к решению проблемы на следующий день.

А в случае психологических трудностей важно больше времени проводить за занятиями, приносящими удовольствие, учиться новому и больше общаться с окружающими. Кроме того, можно обратиться за психологической помощью в морские благотворительные организации: например, позвонить на горячую линию ISWAN «SeafarerHelp» или связаться с капелланами из «Apostleship of the Sea».

– Моряки работают в тяжелых условиях, но, к сожалению, часто не думают о завтрашнем дне и недостаточно серьезно относятся к своему здоровью, – считает Евгений Хижняк. – До поры до времени проблемы не проявляют себя, но с возрастом могут обернуться хронической болезнью. Поэтому я всегда призываю моряков помнить о себе, о близких и детях, которые на них рассчитывают, и заботиться о здоровье, чтобы карьера в море была в радость и продолжалась как можно дольше. 



СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ПЛАВСОСТАВА МОРСКИХ СУДОВ

Необходимость выполнения требований международной Конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДНВ) в морском образовательном процессе, а также специфика подготовки кадров плавсостава ставят необходимость особого подхода к программе подготовки моряков. Пришло время менять саму модель российского морского образования, – считает Евгений Климов, морской капитан, преподаватель-инструктор радиолокационного РЦ ДПО тренажера АМИ им. капитана В. И. Воронина, Архангельск. Он поделился своим видением, чем это обусловлено, и что нужно делать.

Профессиональная подготовка плавсостава морских судов осуществляется не только на основании требований нашего национального законодательства («Закон об образовании РФ»), но еще и встроена в международную систему подготовки кадров плавсостава, которая регулируется Конвенцией о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками

(ПДНВ). Россия является участником этой Конвенции и обязана выполнять ее требования.

В Конвенции установлены требования к компетентности каждого судового специалиста: что должен знать и понимать соответствующий специалист, а также какими профессиональными навыками он должен обладать. Особенность этих требований заключается в том, что они являются минимальными. Превышать эти требования не за-

прещается. Конвенция не регулирует вопросы формы и продолжительности обучения. Каждая страна сама решает, как и сколько учить будущего судового специалиста.

Основные особенности подготовки плавсостава морских судов с учетом требований Конвенции ПДНВ состоят в том, что процесс обучения включает в себя три обязательных составляющих: курс лекций, тренажерная подготовка с изучением некоторых

специальных предметов (у судоводителей – это обязательно РЛС/САРП, ЭКНИС и ГМССБ), прохождение одобренной плавательской практики общей продолжительностью не менее 12 месяцев на судах валовой вместимостью не менее 500 т.

В Конвенции предусмотрены требования к уровню компетентности и таких судоводителей, которые работают на судах валовой вместимостью менее 500 т и занятых в прибрежном плавании. По Конвенции термин «прибрежное плавание» означает плавание у берегов государства, для которого Конвенция вступила в силу. Предполагается, что суда, занятые в прибрежном плавании, не могут ходить по всему миру, даже если они постоянно работают в пределах установленных районов прибрежного плавания соседних стран.

Кроме диплома об окончании морского учебного заведения (в быту он носит название «учебный диплом») у выпускников должен быть еще один диплом – Certificate of Competence, или, как у нас его называют, «Рабочий диплом». В нем указывается, что его владелец имеет надлежащую квалификацию в соответствии с положениями правил Конвенции ПДНВ и способен выполнять определенные функции на указанных уровнях с учетом любых указанных ограничений.

НЕТ РАБОЧЕГО ДИПЛОМА – НЕТ РАБОТЫ

Одним из обязательных условий получения рабочего диплома является прохождение во время учебы одобренной плавательской практики, о которой упоминалось выше. Другое обязательное требование – знание и умение общаться на профессиональном уровне на английском языке, который является международным рабочим языком общения на море. Отдаленно рабочий диплом напоминает водительские права у автомобилистов. Ни один выпускник морского учебного заведения не может начать свою работу на морском судне, если он не получил рабочий диплом.

По степени производственной ответственности работников установлено два вида рабочих дипломов: «Уровень экс-

плуатации» и «Уровень управления». Среди судоводителей рабочий диплом «Уровень эксплуатации» должны иметь младшие помощники капитана судна. Диплом «Уровень управления» обязателен при занятии должности капитана и его старшего помощника.

Другая особенность требований Конвенции ПДНВ состоит в том, что каждые 5 лет морской специалист должен подтверждать свою квалификацию соответствующему государственному органу. В Конвенции указывается пять различных, но равноценных способов, позволяющих сделать это. Для подтверждения достаточно выполнить условия одного из них, который обычно выбирается исходя из конкретных обстоятельств.

Также следует помнить о выполнении требований международной Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

Сегодня, как и в советские времена, профессиональное образование остается отраслевым, за морское образование полностью отвечает Министерство транспорта РФ. Однако помимо него есть еще два хозяина: Министерство науки и высшего образования РФ и Министерство просвещения РФ (курирует среднее профессиональное образование). Во всех отношениях сложная и громоздкая система.

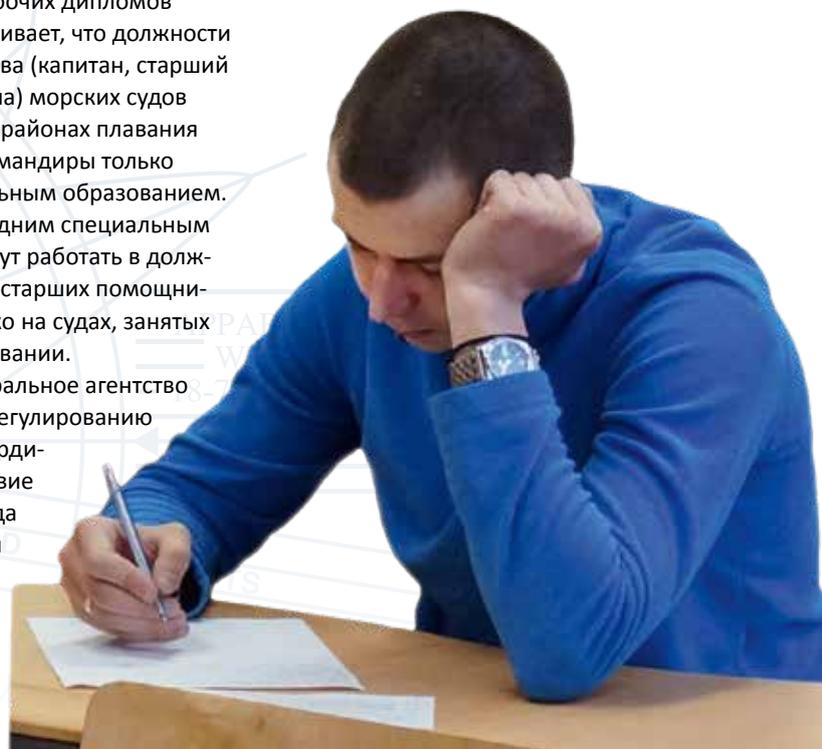
15 марта 2012 года Министр транспорта РФ издал приказ № 62 «Положение о дипломировании членов экипажей морских судов», который, помимо правил выдачи рабочих дипломов морякам, устанавливает, что должности старшего комсостава (капитан, старший помощник капитана) морских судов в неограниченных районах плавания могут занимать командиры только с высшим специальным образованием. Командиры со средним специальным образованием могут работать в должности капитанов и старших помощников капитана только на судах, занятых в прибрежном плавании.

Позднее Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии утвердило и ввело в действие с 7 января 2015 года документ, который носит название

«Общероссийский классификатор занятий» ОК – 010 – 2014 (МСКЗ). Он устанавливает уровень образования, необходимый для работы в той или иной должности в различных сферах деятельности. Так, капитаны судов, лоцманы и судовые механики (код ОКЗ 315) относятся к специалистам среднего уровня квалификации. Согласно «Общероссийскому классификатору занятий», для работы на указанных выше должностях достаточно среднего специального образования.

ПРОБЛЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ

Прежде всего, надо сказать, что в советские времена морское среднее профессиональное образование было крепким, основательным и хорошо организованным процессом с отлично налаженной плавательской практикой. Особенность среднего профессионального образования – прием на учебу выпускников школ с основным общим образованием. После того как в 1989 году школы перешли на систему 9 и 11 классов, время обучения в морских учебных заведениях среднего образования стало 3 года и 10 месяцев на базе 9 классов (основное общее образование) и 2 года и 10 месяцев, соответственно, на базе 11 классов (среднее общее образование). За этот период курсанты с образованием 9 классов кроме профессионального образования осваивали программу среднего общего образования, но в сокращенном виде.



Серьезные проблемы со средним профессиональным образованием начались как раз с принятием «Положения о дипломировании экипажей морских судов». По нему специалисты со средним профессиональным образованием не имеют права занимать должности старших командиров (для судоводителей – это должности капитана и старшего помощника капитана) на морских судах, кроме судов прибрежного плавания, о статусе которого также было сказано выше. Старое «Положение о дипломировании», действовавшее до Приказа № 62, позволяло выпускникам средних морских учебных заведений занимать должности старших командиров на любых морских судах и во всех видах плавания.

Сложившаяся ситуация в морском образовании поставила в очень невыгодное положение морские высшие учебные заведения. Дело в том, что те, кто поступал в морское среднее учебное заведение после окончания 11-го класса средней школы, получал там среднее специальное судоводительское образование всего за 2 года и 9 месяцев. В морском же вузе на судоводителя он должен был учиться 5 лет. Мы видим, что путь на море специалиста со средним судоводительским образованием был более привлекательным, чем у судоводителя с высшим образованием: время обучения короче, процесс обучения – менее сложный, более раннее начало накопления стажа работы, который имеет важное значение при карьерном росте.

Это обстоятельство создало реальную угрозу сбою в работе морских вузов. Ситуация усугублялась еще и тем, что профессия моряка утратила популярность: на берегу стало возможным заработать не меньше, чем на море, и более легким способом, а посмотреть за границу – тоже просто.

АРГУМЕНТЫ МИНТРАНСА

В связи с таким явным перекосом в системе подготовки кадров плавсостава Минтранс РФ принимает самое простое решение – запретить специалистам со средним мор-

ским образованием работу в должности старших командиров на судах. Минтранс такой запрет объясняет двумя обстоятельствами: во-первых, в средних учебных заведениях якобы сокращено время обучения на 1 год, что обусловило большой разрыв в уровне подготовки специалистов со средним и высшим образованием. Откуда взялся этот год, непонятно. Если мы возьмем недалекое прошлое, к примеру, 1989 год, то и тогда судоводитель получал среднее специальное образование за 3 года и 10 месяцев, поступая на учебу с 9-летним школьным образованием, и никаких при этом сокращений сроков обучения не было.

Второй аргумент Минтранса, который должен убедить в невозможности доверить судно судоводителю со средним специальным образованием, – «современные морские суда оснащены новейшими навигационными системами, электронной картографией, спутниковой навигацией, системами интегрированных мостиков, интегрированной системой судовождения, в которых береговые средства навигационного оборудования информационно интегрируются с судовыми системами, создавая единое информационно-управленческое пространство, новейшими средствами связи и высоким уровнем автоматизации в машинных отделениях».

Однако надо сказать, что в средних морских учебных заведениях также учат практическому приме-

нению всего того, что перечислено выше. Кроме того, на судах прибрежного плавания, которыми разрешено командовать выпускникам со средним специальным образованием, все это оборудование может быть установлено. К примеру, некоторая категория морских буксиров-снабженцев, имеющая валовую вместимость менее 500, оборудована так, что им могут позавидовать более крупные морские суда. Поэтому эти аргументы не убедительны.

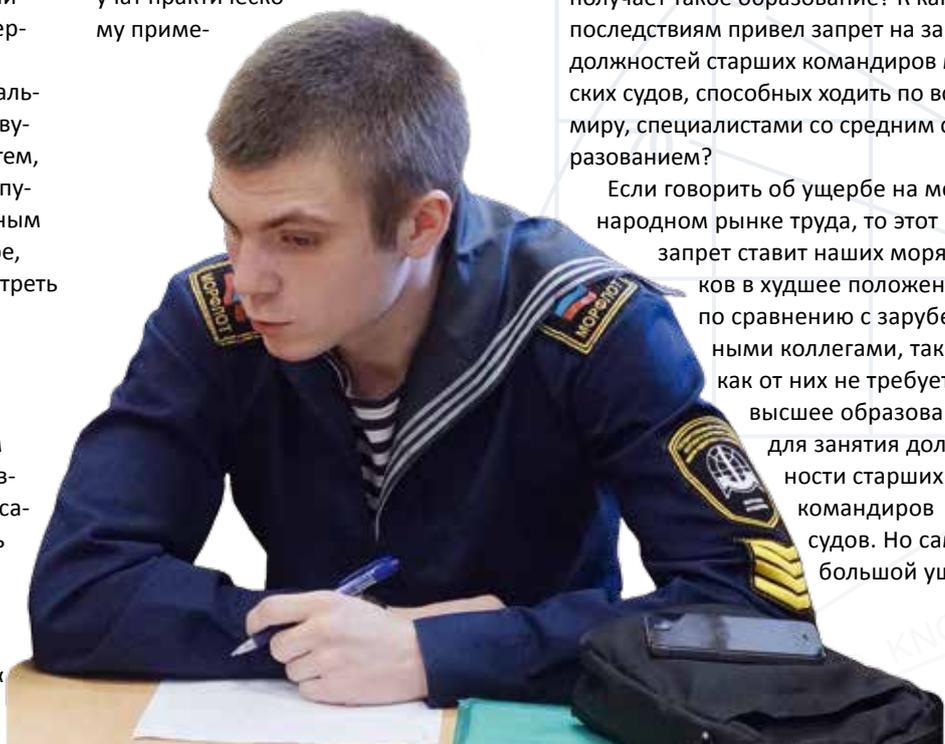
Совсем недавно был введен еще один запрет: в средние учебные заведения запретили поступать с 11-летним школьным образованием. Министерство образования РФ, желая сделать среднее образование общедоступным, отменило вступительные экзамены при поступлении в средние учебные заведения, и теперь туда поступают по конкурсу аттестатов.

Заодно отменили и государственные выпускные экзамены в такой форме, в какой они существовали ранее в средних учебных заведениях. Теперь на госкомиссию выносятся «Выпускная квалификационная работа» – ВКР экзаменуемого. Но она не позволяет оценить весь объем знаний выпускника.

ГУБИТЕЛЬНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Да, среднее образование стало значительно демократичнее и доступнее, но что можно при этом сказать об уровне образованности тех, кто получает такое образование? К каким последствиям привел запрет на занятие должностей старших командиров морских судов, способных ходить по всему миру, специалистами со средним образованием?

Если говорить об ущербе на международном рынке труда, то этот запрет ставит наших моряков в худшее положение по сравнению с зарубежными коллегами, так как от них не требуется высшее образование для занятия должности старших командиров судов. Но самый большой ущерб,



пожалуй, состоит в том, что к морским учебным заведениям среднего профессионального образования потеряли интерес те, кто действительно желает работать на море и стремится стать капитаном судна.

Разумеется, судоводитель со средним специальным образованием может стать и старпомом и капитаном, но для этого он должен будет получить высшее судоводительское образование, т. е. ему надо будет снова поступать на учебу, на этот раз в морской вуз. Если он пожелает учиться очно, то ему надо будет учиться еще 5 лет, а если заочно, то от 4,5 до 6 лет. В общей сложности время обучения такого специалиста становится равным 9-10 лет! На обучение профессии врача требуется меньше времени, чем на подготовку старпома! Где еще можно встретить подобное?

Того, кто мечтает о работе на море и о капитанской должности, такой долгий и тернистый путь не устраивает, и учиться в морское учебное заведение среднего образования он не пойдет.

Однако желающих учиться в средних мореходках хватает, и это связано с теми привлекательными условиями, которые предоставляют эти учебные заведения: полный пансион от государства – питание, обмундирование, общежитие на все время обучения. Этим режимом наибольшего благоприятствования в получении образования воспользовались и продолжают пользоваться те, кто, не желая работать на море, хочет получить образование как таковое, причем для них неважно, какое. Многие из них сознательно не набирают 12 месяцев плавательской практики, которая является обязательным условием полного выполнения программы обучения.

Морские учебные заведения выдают учебный диплом выпускникам, не выполнившим требования в части плавательской практики, несмотря на то, что они не должны этого делать. Во многих случаях подготовка кадров плавсостава неэффективна. Например, поступают учиться 30 человек, а идут работать в море только шесть! Такая же картина наблюдается и в морских вузах.

ОБЪЕМ ЗНАНИЙ

Другое явление, которое наблюдается в морских вузах, касается объема знаний, получаемых в процессе обучения. Так, специалист по направлению подготовки «Судовождение» – уровень специалитета (Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования – 26.05.05) готовится к следующим видам профессиональной деятельности: научно-исследовательской, проектно-конструкторской, производственно-технологической, организационно-управленческой. Если говорить о чисто профессиональной стороне подготовки, т. е. о ремесле морского судоводителя, то вуз дает значительно больше знаний, чем это требуется начинающему вахтенному помощнику капитана.

В самом деле, зачем готовить морских судоводителей к такой широкой сфере деятельности, если их подавляющее большинство никогда не будет заниматься ни проектно-конструкторской, ни научно-исследовательской деятельностью? Такое образование требует больших расходов, но зачем вообще

идти на такие расходы, если согласно условиям «Общероссийского классификатора занятий» для работы в должности капитана, лоцмана достаточно среднего образования?

Отечественный опыт показывает, что судоводители со средним образованием успешно работали и работают капитанами морских судов, а если говорить о мировом опыте, то там вообще подавляющее большинство капитанов и остальных старших командиров являются выпускниками морских колледжей, которые по уровню образования относятся к средним учебным заведениям.

Наши иностранные коллеги с иронией говорят: «У вас учат сразу на капитанов, а у нас – только на младших помощников капитанов».

Гораздо рациональнее будет перейти на профессиональную подготовку узкопрофильных специалистов, обучив их судовождению на «Уровне эксплуатации» в объеме требований Раздела А-II/1 Кодекса ПДНВ. Если судоводитель готов во всех отношениях к работе на более высоком уровне ответственности – «Уровень управления», то он должен будет по-



лучить такие новые знания, которые ему потребуются для работы в новой должности (в данном случае – в должности старшего помощника капитана), а затем точно таким же образом и в должности капитана.

Если же морской судоводитель пожелает заняться научно-исследовательской, научно-педагогической или какой-либо другой деятельностью, то он в любом случае должен будет получить дополнительно специальные знания, т. е. пройти соответствующее дополнительное обучение. Такой ступенчатый подход к профессиональному образованию очень логичен. Изучение математики, физики и других технических предметов должно быть представлено в такой мере, в какой это необходимо для работы по своей будущей специальности.

ТРЕБОВАНИЯ ЗАВЫШЕНЫ

Мы видим, что в вопросах морского образования допускается завышение требований, влекущее за собой удорожание его стоимости. Завышается у нас и величина продолжительности одобренного стажа работы на судах, необходимого для получения рабочего диплома капитана и старпома. В Конвенции установлен одобренный стаж работы на судах 12 месяцев, а при создании национальных требований по дипломированию, соответственно, выставили требование – 18 месяцев. Очень трудно при этом понять логику таких завышений. Присоединяясь к международной Конвенции ПДНВ – подписав ее, наше государство было согласно с установленной там продолжительностью стажа 12 месяцев, но для внутреннего употребления устанавливаются другие сроки. Как это объяснить?

То же самое можно сказать и о процедуре подтверждения действительности рабочих дипломов моряков. Если нашим зарубежным коллегам для продления срока действия своих рабочих дипломов достаточно подтверждения только наличия одобренного стажа работы на судне, то российским морякам надо 1,5-2 месяца проходить различные курсы, которые обходятся им в очень круглые суммы.

Вот уже второй год в АМИ им. капитана В. И. Воронина производится набор на подготовку судоводителей с правом эксплуатации судовой силовой установки. В связи с такой программой срок обучения увеличен на 1 год. Весь этот год посвящен изучению судовых силовых установок. Общее время обучения такого судоводителя-смешанника составит 4 года и 10 месяцев! Это почти столько же времени, сколько требуется для подготовки судоводителя в морском вузе. При этом судоводители-смешанники востребованы только на судах портового флота. На море, во всех видах плавания, они не нужны.

Однако существует еще одна типовая дополнительная профессиональная программа подготовки судоводителей-смешанников – «Подготовка судоводителей для получения допуска к самостоятельной эксплуатации судовой энергетической установки. Она утверждена руководителем Федерального агентства морского и речного флота в 2016 году и рассчитана на 25 дней (202 часа)! Судоводители, прошедшие подготовку по этой программе, также могут работать на судах портового флота с правом эксплуатации судовой силовой установки. Спрашивается – зачем надо учить судоводителей вопросам эксплуатации судовых силовых установок целый год, если государство позволяет это сделать за 25 дней?

Завышать требования никто не запрещает. В советское время требования в вопросах образования завышались только по соображениям престижности. Точно так же это делалось и в вопросах безопасности мореплавания. Тогда все денежные ресурсы находились в руках государства. Не надо доказывать, что любое завышение нормативных требований влечет за собой удорожание стоимости любого проекта. Дополнительные расходы, связанные с завышением требований, несло государство, а государственные чиновники, которые распоряжались государственными деньгами, отпущенными на образование и другие нужды, не особо задумывались над вопросами их бережного расходования.

Теперь же расходы несет не только государство, но и судоходные компании и отдельные моряки. Этот факт надо

учитывать при планировании политики в отношении судоходной отрасли, где присутствуют интересы всех ее участников.

ПЛАТНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

В процессе профессиональной деятельности у некоторых работников возникает необходимость получения дополнительных знаний, или, как сейчас говорят, компетенций. Это может быть связано с повышением по службе, расширением должностных обязанностей, получением новой специальности и т. д. Взрослые, уже имеющие какое-то образование люди вполне осознанно идут на новую для себя учебу. В этом случае плата за дополнительное обучение является естественным явлением. Расходы в этом случае может нести как работодатель, так и сам работник.

Однако когда речь идет о первичном образовании в морском учебном заведении, то получение знаний за деньги, т. е. платное образование совершенно недопустимо. В наших условиях это означает не получение знаний, а их покупку за деньги, а там, где деньги, там торговля. Еще великий русский драматург А. Н. Островский говорил: «Торговля – дело лукавое».

Минувя конкурс, на платное обучение идут выпускники средней школы с низкой успеваемостью, которая объективно не позволяет им осваивать учебные программы морских учебных заведений. А коммерческий интерес заставляет учебное заведение терпимо относиться к плохо успевающему студенту, принятому на платной основе. Если к успеваемости «бюджетника» учебное заведение относится строго и может даже его отчислить, то к успеваемости «платника» отношение другое. При плохой успеваемости его стараются сохранить, так как он уже заплатил за учебу, а с его деньгами учебному заведению расставаться не хочется. О том, чего стоит такой выпускник – троечник морского учебного заведения, могут рассказать многие морские капитаны, которые имели дело с ними.

Только конкурсный отбор, позволяющий выделить наиболее способных и достойных, может быть основой

при принятии на учебу. Чем выше конкурс, тем больше шансов получить способных и даже очень способных студентов. Нельзя допускать на морской транспорт, который сам по себе является источником повышенной опасности, платежеспособных недоучек.

УПРАВЛЕНИЕ СИСТЕМОЙ ОБРАЗОВАНИЯ

В настоящее время в нашем государстве, если говорить о морской отрасли, создано три центра подготовки плавсостава морских судов. Каждый центр возглавляет морской университет, на который замыкаются в качестве филиала морские учебные заведения среднего образования. Место расположения центров – Санкт-Петербург, Новороссийск и Владивосток.

Такая схема управления морским образованием является совершенно неэффективной. На эту модель, скорее всего, перешли по той причине, что Минтранс не захотел курировать деятельность каждого в отдельности учебного заведения, каких насчитывается несколько десятков. Проще собрать всех в три центра, и пусть каждый центр занимается переданными ему учебными заведениями. Минтранс в этом случае имеет дело только с тремя подопечными.

В чем недостатки такой схемы? Во-первых, очень сложно управлять деятельностью большого количества филиалов, удаленных на тысячи километров от головного вуза. Во-вторых, это дорого, потому что в каждом из трех головных вузов дополнительно создается штат сотрудников по курированию деятельностью филиалов. Периодически надо будет посещать эти филиалы, нести командировочные расходы. В-третьих, процесс обучения в филиалах жестко регламентируется головным вузом, что ведет к потере индивидуальности учебного заведения и отсутствию конкуренции в вопросах качества подготовки, так как головной вуз никогда не допустит, чтобы репутация филиала была выше, чем у него. В-четвертых, головной вуз не менее жестко регулирует финансирование филиалов, он никогда не допустит, чтобы филиалы финансировались лучше, чем

он. Возникает явление под названием «остаточный принцип финансирования». В-пятых, центр полностью теряет контроль над положением дел в филиалах, переложив его на плечи головных вузов. И последнее: вузам работа с филиалами совершенно не нужна! Они не заинтересованы в развитии образования в других учебных заведениях.

Стоит отметить, что в советское и постсоветское время каждое морское учебное заведение существовало и функционировало самостоятельно. То же самое можно наблюдать и в зарубежье. К примеру, в маленькой по территории Голландии около одного десятка морских учебных заведений работают на основе самостоятельно-сти. И нам надо вернуться к прежней схеме управления морскими учебными заведениями, предоставив каждому морскому учебному заведению статус самостоятельности.

ПОЛНОСТЬЮ НАДУМАННАЯ ПРОБЛЕМА

Если говорить о проблеме специалистов со средним специальным образованием, связанной с запретом работы на старших командных должностях на морских судах, то надо сказать, что это полностью надуманная проблема, не имеющая под собой серьезных оснований, как это было показано выше. Минтранс не может представить статистику, которая подтверждала бы, что старшие командиры со средним образованием работают хуже, чем их коллеги с высшим образованием. Наоборот, самые резонансные катастрофы на море (гибель крупных пассажирских лайнеров п/х «Адмирал Нахимов», т/х «Михаил Лермонтов» и др.) случились с судами, которыми управляли исключительно специалисты с высшим образованием. Морская практика говорит нам о том, что во многих случаях аварии происходят не от того, что специалистам, управляющим судами, не хватает знаний, а совсем по другим причинам. Однако если вновь открыть доступ к занятию должностей старших командиров специалистам со средним образованием, при этом ничего не меняя, то это поставит морские вузы в более

неблагоприятное положение перед учебными заведениями среднего профессионального образования.

В сложившихся условиях есть простой способ решить проблему – разрешить специалистам со средним профессиональным образованием работать старшими командирами на судах валовой вместимости от 500 и выше с условием, что стаж их работы, необходимый для занятия этих должностей, должен быть увеличен по сравнению с требованиями к стажу у специалистов с высшим профессиональным образованием (п. 4, Правило II/2, Приложение 1 к Заключительному Акту Конференции ПДНВ 2010 года). То есть для получения диплома старпома вместо принятых Конвенцией 12 месяцев одобренного стажа работы в должности вахтенного помощника капитана установить стаж 24 месяца, для получения диплома капитана – вместо принятых Конвенцией 24 месяцев (при условии, что кандидат имеет стаж работы на судне в должности старпома не менее 12 месяцев) установить стаж 36 месяцев.

Таким образом, судоводителю со средним специальным образованием при карьерном росте потребуется стаж работы на море на 2 года больше, чем его коллеге с высшим образованием. Дополнительные 2 года практики в этом случае – это самое эффективное дополнительное образование, позволяющее приобрести необходимый опыт и знания для работы на соответствующих старших командных должностях.

МЕНЯТЬ МОДЕЛЬ ОБРАЗОВАНИЯ

Если говорить о необходимости перемен в образовании, то надо менять представления о модели профессионального образования. Так ли необходимо одновременное существование высшего



и среднего профессионального образования в том виде, в каком оно сложилось к настоящему времени, когда специалисты с высшим и средним профессиональным образованием начинают карьеру на море на одном и том же должностном уровне – вахтенный помощник капитана? При этом в процессе работы, исполняя одни и те же обязанности, они приобретают один и тот же производственный и жизненный опыт, а через несколько лет, когда наступает время занять должность старпома, оказывается, что одному можно работать старпомом, а другому – нет. Сохранится ли к тому времени у специалиста с высшим образованием в голове тот запас знаний, который отличает его от специалиста со средним образованием? Особенно это касается тех знаний, которые не востребованы в работе. Если нет, то чем он будет отличаться от специалиста со средним образованием?

Быть может, следует ввести один вид образования во всех морских учебных заведениях на базе 11 классов – так называемое, базовое профессиональное образование. Его основой служат минимальные требования к компетентности судоводителя (степень производственной ответственности – «Уровень эксплуатации»), которые изложены в табл. А-II/1 Раздела А-II/1 Кодекса ПДНВ. И в высшем, и в среднем образовании идут именно от этого обязательного минимума: требования к профессиональной компетенции на минимальном уровне одинаковы в обоих уровнях образования. Любое завышение этих требований будет означать только одно – удорожание процесса обучения.

Другой вопрос. Зачем в наше время морскому среднему профессиональному образованию заниматься еще и школьным образованием? Здесь имеются в виду школьники с 9-летним школьным образованием (основное общее образование). Когда они поступают в морские учебные заведения среднего образования, то там их, ко всему прочему, доучивают до уровня школьного среднего общего образования. Школьным образованием должна заниматься школа,

а профессии должны обучать учебные заведения профессионального образования. Здесь тоже можно говорить об удорожании процесса обучения.

СТРОИТЬ КАРЬЕРУ ЧЕРЕЗ ДО

Весь дальнейший карьерный рост судовых офицеров должен проходить через дополнительное образование (ДО), как это предусмотрено мудро и рационально построенной Конвенцией ПДНВ. Такая модель морского образования поставила бы заслон тем, кто не связывает свою рабочую карьеру с морем, не позволила бы продвигаться по служебной лестнице, и тем, кто не соответствует требованиям, необходимым для работы в качестве старших командиров.

Всеобъемлющая компьютеризация производственных процессов, интернет, информационные технологии и возможности связи в режиме реального времени открыли широчайший доступ к получению и передаче информации на большие расстояния. Эти новшества позволяют внести значительные коррективы в наши представления о том, каким должно быть профессиональное образование, в какой форме оно должно быть представлено.

При оценке российской системы подготовки кадров плавсостава иногда наши морские чиновники ссылаются на заявления иностранных специалистов, которые дают ей высокую оценку. Если это так, то почему в своей практике ведущие морские страны не требуют от старших командиров морских судов обязательного университетского образования? Почему они не завышают требования Конвенции ПДНВ

в отношении сроков необходимого одобренного стажа работы на судне при повышении судовых офицеров по службе?

С учетом всего сказанного выше можно говорить о том, что объективно существуют предпосылки для пересмотра нашей системы морского профессионального образования. Надо лишь решительно отказываться от тех сложившихся стереотипов, которые вступили в противоречие с вызовами нашего времени.

Отдельно стоит упомянуть о больших сложностях с организацией и проведением плавательской практики курсантов морских учебных заведений. Отлично организованная в прошлом система развалилась, а чего-то подходящего другого не создали. Это очень серьезная проблема, особенно для средних учебных заведений. Курсанты этих учебных заведений не достигли совершеннолетия – 18 лет. Судовладельцы никак не хотят иметь дело с таким контингентом, так как требуется выполнение многих строгих требований, обеспечивающих безопасность их пребывания на судне.

Что касается руководства морской отраслью. К управлению морским флотом пришли люди, которые работали на море. Они знают изнутри одну из составляющих морской индустрии – флот. Это очень отраднй факт. Можно надеяться и на то, что новое руководство проявит интерес к проблемам морского образования. Однако любые подвижки можно ожидать только тогда, когда к обсуждению подключится плавсостав и морские общественные организации, которые смогут высказать свое отношение к рассматриваемому вопросу. 



КАТАСТРОФА В ЦЕМЕССКОЙ БУХТЕ

Потрясение, которое испытали советские люди утром 1 сентября 1986 года, трудно с чем-либо сравнить и описать можно лишь одним словом – шок. Все радиостанции и телеканалы Советского Союза сообщили о том, что в ночь с 31 августа на 1 сентября в районе Новороссийска столкнулись два крупнотоннажных судна: пассажирский пароход «Адмирал Нахимов» и балкер «Петр Васев». Количество жертв исчислялось сотнями. И это при том, что страна уже пережила гибель «Михаила Лермонтова» и страшную Чернобыльскую трагедию. Но в случае с «Лермонтовым» погиб только один человек, о реальных последствиях Чернобыльской катастрофы догадывались лишь специалисты. А здесь сразу столько жертв. Казалось, что катастрофа в Цемесской бухте по своим последствиям затмит и гибель флагмана пассажирского флота СССР, и аварию на атомной станции.

Столкновение произошло при нормальных погодных условиях и хорошей видимости. Более того, судам ничто не мешало держаться на расстоянии друг от друга, условия плавания не были стесненными, отсутствовала необходимость в каком-то сложном маневрировании. Однако грубо был нарушен принцип, о котором очень точно сказал известный английский капитан Ричард А. Кейхил: «Там, где морского пространства достаточно, благоразумный моряк не позволит

другому судну приблизиться настолько, чтобы какое-то неожиданное и непредвиденное обстоятельство не оставило времени на эффективное ответное действие по уклонению от столкновения».

К сожалению, на мостиках этих двух гигантов в эту ночь были моряки, благоразумием не отличающиеся. Столкновение привело к кошмарному кораблекрушению, в результате которого погибли 423 человека. Как такое стало возможным?

Прежде чем ответить на этот вопрос, расскажем, что собой представляли суда – участники столкновения.

УЧАСТНИКИ ЦЕМЕССКОЙ ТРАГЕДИИ

Пароход «Адмирал Нахимов» – первое пассажирское судно из серии комфортабельных и быстроходных лайнеров, построенных в Германии во второй половине двадцатых годов. Год постройки – 1925, имя – «Берлин». Позже были построены «Европа» и «Бремен». «Берлин» предназначался для работы на линии Бремен-Нью-Йорк. В 1939 году пароход был переоборудован под госпитальное судно, а во время Второй мировой войны превращен в плавбазу. ▶

Прежде чем он стал «Адмиралом Нахимовым» и вошел в состав флота Черноморского пароходства, ему не один год пришлось лежать на дне Балтийского моря близ Свинемюнде (укрепленная гавань в Прусской провинции Померании на реке Свине), где он подорвался на mine. Впрочем, ходили слухи, что его торпедировала подводная лодка англичан.

Наша страна получила лайнер в счет репараций после поражения Германии во Второй мировой войне. В 1947 году его подняли (при первой попытке подъема на судне произошел взрыв) и переименовали в «Адмирал Нахимов». После ремонта он был окончательно восстановлен в правах пассажирского судна и с 1957 года стал курсировать по Черному морю, выполняя круизы по Крымско-Кавказской пассажирской линии. В обиходе моряки называли «Адмирала Нахимова» «две трубы – одна зарплата», поскольку в отличие от других круизных судов трубы у него было две, а зарплату платили только в рублях. Валюту, ради которой в советское время и работали моряки, на каботажном «Нахимове» не платили. Экипаж парохода состоял либо из молодых ребят, стремящихся заработать визу, либо из проштрафившихся моряков заграничания.

«Адмирал Нахимов» имел такие измерения: длина – 174,3 метра, ширина – 21 метр, осадка – 9 метров,

водоизмещение – 7810 т, скорость – 16 узлов, экипаж – 346 человек. Лайнер мог принять на борт 1096 пассажиров. Балкер «Петр Васев», построенный в Японии в 1981 году, специализирован под перевозку зерна, крупнотоннажное судно дедвейтом 32442 т, скорость – 14,5 узлов, экипаж – 32 человека. Судно с прочным корпусом, мощным бульбом, названо в честь заслуженного партийного работника, ветерана Великой Отечественной войны, начальника портов Новороссийск и Одесса в послевоенные годы П. И. Васева.

События до столкновения развивались следующим образом.

72 МИНУТЫ ДО КАТАСТРОФЫ

В 22.00 лайнер, имея на борту 884 пассажира, 346 членов экипажа и 4 члена семьи, отошел от пассажирского причала порта Новороссийск и направился на выход из бухты назначением на Сочи. Хотя судно и старое (61 год!), но оборудовано и оснащено в соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и других документов. Свидетельство Регистра СССР на годность к плаванию имело срок до конца ноября 1986 года.

На мостике капитан Вадим Георгиевич Марков, ему 56 лет, в капитанской должности уже 20 лет, и вахтенный

второй помощник капитана Александр Рувимович Чудновский. Ему также 56 лет, из военных, последние полтора десятка лет работал на пассажирских судах, в том числе на «Адмирале Нахимове». И все эти годы в должности второго помощника. Почему так долго без повышения?

Объясняется просто. Чудновский с отличием окончил штурманский факультет Ленинградского военно-морского училища имени Фрунзе, был направлен служить в ВМФ. Однако вскоре особыты обнаружили «изъян» в его биографии: родственники – за границей. Немедленно демобилизовать! Чудновского приняли на работу в Черноморское пароходство, но продвижение по службе и за граница для него были закрыты навсегда. На мостике также находились вахтенные матросы Смирнов и Вышаренко. Пройдя Пенайские банки, «Адмирал Нахимов» лег на курс 160, следуя 8-узловым ходом.

Теплоход «Петр Васев» шел из Канады с полным грузом зерна. Судно оборудовано современными средствами судовождения, в том числе САРП. Командовал им 44-летний капитан Виктор Иванович Ткаченко, имевший 4-летний капитанский стаж. Теплоход шел курсом 36 градусов со скоростью 11,5 узлов. На штурманской вахте был 3-й помощник капитана Зубюк.

Оба судна – «Адмирал Нахимов» и «Петр Васев» сближались на пересекающихся курсах. Существовала ли опасность столкновения?

ОШИБКА ГОРБУНОВА

Дежурный лоцман поста управления движения судов Иван Александрович Горбунов, полагая, что налицо ситуация опасного сближения, а больше отдавая дань неписанной традиции пропускать пассажирские лайнеры, следующие по расписанию, рекомендовал капитану «Петра Васева» уступить дорогу пассажирскому судну. На «Васеве» рекомендацию приняли. Заметим, что Горбунов сделал это задолго до того, как стало очевидно, что опасность столкновения существует.

Об этом он своевременно проинформировал и судоводителей «Нахимова». Те в свою очередь как минимум



ВОСЬМИПАЛУБНЫЙ ПАРХОД «АДМИРАЛ НАХИМОВ» БЫЛ ПОСТРОЕН В 1925 ГОДУ НА НЕМЕЦКОЙ ВЕРФИ. ДО 1939 ГОДА НАЗЫВАЛСЯ «БЕРЛИН» И ПРИНАДЛЕЖАЛ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ «НОРДДОЙЧЕ ЛЛОЙД», ВЫПОЛНЯЛ ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ БРЕМЕРХАФЕНОМ И НЬЮ-ЙОРКОМ.

трижды выходили на связь с «Васевым» и уточняли, что договоренность остается в силе, и что сухогруз пропустит «Нахимова» несмотря на то, что после выхода из акватории порта Новороссийск в 22.50 «Адмирал Нахимов» согласно МППСС-72 оказался в положении уступающего дорогу «Петру Васеву», находящемуся справа. Подавляющее большинство специалистов и экспертов считают, что рекомендация лоцмана была безответственной и способствовала развитию аварийной ситуации, тем более что в 23.05 лайнер вышел из зоны радиолокационной проводки, из зоны ответственности ПРДС (пост регулирования движения судов). Похоже, что рекомендация действительно была больше данью следования традиции, нежели результатом анализа ситуации сближения двух судов.

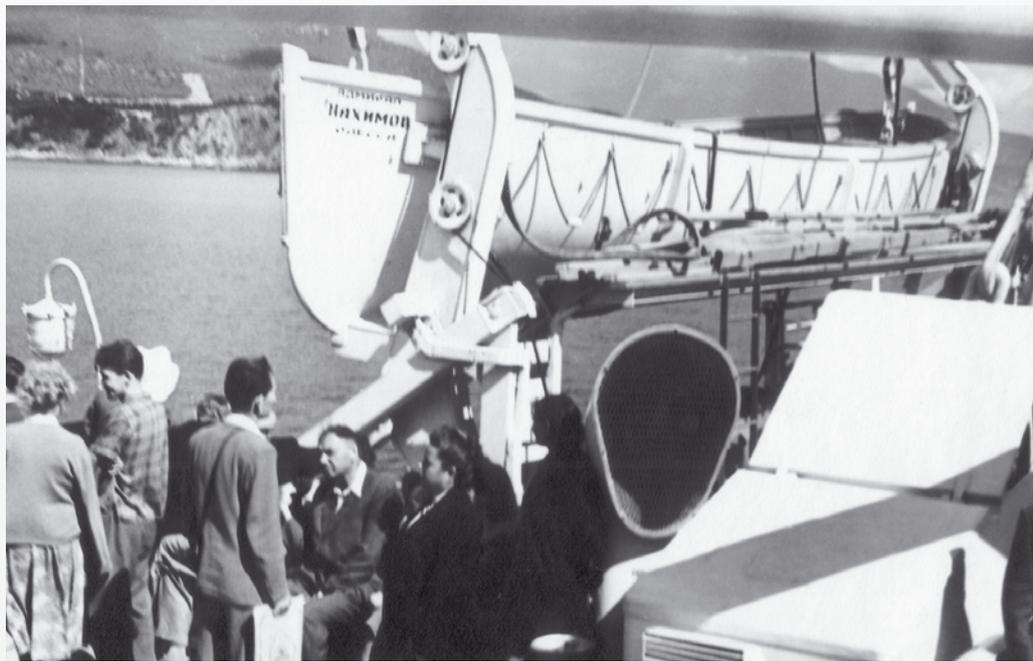
Это была ошибка Горбунова, положившая начало длинной цепи ошибок других участников трагедии. Дежурный лоцман Горбунов мог бы ограничиться такой фразой: «На выходе из порта пассажирский лайнер «Адмирал Нахимов», будьте осторожны». И продолжать наблюдение. И когда бы стало ясно, что курсы судов ведут к столкновению, выдать рекомендацию на расхождение, предупредить о существующей опасности. Почему этого не было? Вероятно, по той же причине, по которой швейцарские диспетчеры допустили крушение башкирского самолета в июле 2002 года.

Впрочем, история не любит сослагательных наклонений, и теперь никто не может сказать, как развивались бы события в этом случае.

СМЕРТЕЛЬНЫЙ ПЕЛЕНГ ЧУДНОВСКОГО

Около 22.50 капитан Марков, посчитав, что окружающая обстановка не вызывает тревоги, проинструктировал второго помощника Чудновского и ушел с мостика. Суда продолжали сближаться.

Второй помощник капитана Чудновский, будучи уверенным, что «Васев» не станет чинить препятствий «Нахимову», следовал прежним курсом и скоростью. В то же время он добросовестно наблюдал за пеленгом приближающегося судна. Пеленг менялся медленно



«АДМИРАЛ НАХИМОВ», ШЛЮПОЧНАЯ ПАЛУБА

к носу, а вскоре и вообще застыл, что могло означать лишь одно: встреча судов на смертельном пеленге неизбежна.

Чудновский напомнил о себе по УКВ и снова получил подтверждение о том, что «Нахимова» пропустят. Сам же никаких действий не предпринял, капитана на мостик не вызвал.

Это была первая ошибка Чудновского. Он начинает нервничать, проявляет признаки беспокойства, что становится заметным для вахтенных матросов, но капитана упорно не извещает о сложившейся ситуации.

В 23.06, когда дистанция между судами сократилась до 20-23 кабельтовых, Чудновский поставил на руль рулевого и дважды менял курс влево на 5 градусов. Затем лег на курс 140 градусов. Это была его вторая ошибка. Нерешительность вахтенного помощника только усугубляла положение. Правила и хорошая морская практика предостерегают от поворотов на малые углы. Только значительное изменение курса могло предотвратить столкновение.

В 23.09 Чудновский крикнул «Васеву» по УКВ: «Немедленно работать назад!» и в 23.11 дал команду матросу на руле: «Лево на борт». Матрос выполнил команду, но было поздно.

ЗАВОРОЖЕННЫЙ САРП, ИЛИ ГЛАВНАЯ ОШИБКА КАПИТАНА ТКАЧЕНКО

После разговора по УКВ с дежурным лоцманом поста управления движением судов капитан Ткаченко перевел главную машину в маневренный режим работы, а сам начал вести наблюдение за лайнером по САРП. Визуальное наблюдение вел вахтенный 3-й помощник Зубюк. Наблюдение несколько осложнялось тем, что на фоне береговых огней пассажирский лайнер плохо просматривался. Когда же он обнаружился, то выяснилось, что пеленг меняется медленно.

Эта информация подтверждалась и с помощью приборов: капитан Ткаченко продолжал неотрывно следить за светящимся экраном САРП. Наблюдения визуально и по РЛС показывали, что суда опасно сближаются, а с «Адмирала Нахимова» поступали запросы о подтверждении намерений «Петра Васева» уступить дорогу. Ткаченко подтверждал, но действий никаких не предпринимал. И это была первая грубая ошибка Ткаченко, хотя многие специалисты считают, что свою главную ошибку он совершил тогда, когда согласился на нарушение МППСС-72, то есть пропустить «Нахимова».



САРП СУХОГРУЗА «ПЕТР ВАСЕВ»

Вахтенный 3-й помощник капитана, наблюдая визуально приближающуюся махину «Нахимова», дважды обращает внимание своего капитана на необходимость уменьшения скорости. Но Ткаченко не считал ситуацию опасной, даже когда ЛОД (линия относительного движения) стала смещаться к центру. Он полностью доверял САРПу, не учитывая, что лаг (прибор для измерения скорости судна) был советского производства и не сопрягался с японским прибором. При постройке теплохода наши наблюдатели сэкономили на спичках – на установке японского лага, посчитав, что свой, отечественный, будет дешевле, о чем с гордостью доложили вышестоящему начальству. Теперь скорость в САРПе приходилось вводить вручную, а в маневренных режимах при подходах/выходах из порта она была переменной. Словом, прибор эксплуатировался по третьему закону ерунды: «Ерунду заложишь – ерунду получишь».

Это была вторая грубейшая ошибка Ткаченко. В 23.05 он наконец сбавляет ход до среднего, и это его третья серьезная ошибка. Требовались более решительные действия, но они не последовали.

В 23.07, за 5 минут до столкновения, капитан уменьшает ход до малого, а еще через полминуты двигатель был остановлен. На этом отрезке времени, вероятно, была еще возможность избежать столкновения или хотя бы уменьшить его последствия, но только за 3 минуты до катастрофы был дан «малый назад», через минуту – «средний» и тут же «полный назад», но было поздно.

В 23.12, имея скорость 5,4 узла, теплоход «Петр Васев» почти под прямым углом ударил в правый борт

парохода «Адмирал Нахимов» в районе 100-110 шпангоутов. Бульб «Петра Васева» проперол наружную обшивку лайнера между машинным и котельным отделениями. Образовалась пробоина площадью 82 кв. м. В нее хлынула забортная вода.

ТРАГЕДИЯ

В этот момент на мостике «Нахимова» появляется капитан Марков. Он слышит три коротких гудка «Васева» («Мои двигатели работают на задний ход» – Правило 34 МППСС-72), понимает, что произошло, и пытается направить лайнер на мелководье. Но судно обесточилось, замерли все приборы и аппаратура, даже невозможно было объявить тревогу звонками громкого боя. Марков понимает, что судно обречено, и все, что сейчас нужно делать – спасать пассажиров и экипаж. Он посылает матросов объявлять голосом шлюпочную тревогу. Когда на минуту загорелось аварийное освещение, капитан мог бы объявить шлюпочную тревогу по трансляции, но не придает этому значения и отправляет старших командиров и матроса оценить размеры пробоины, не подозревая, что посылает их на смерть, и что ему, экипажу и пассажирам отпущено всего лишь 8 минут.

Крен на правый борт быстро нарастает, экипаж сбрасывает спасательные плоты: с правого борта – 8 из 24, с левого – все 24 плота. Чудом удалось спустить одну спасательную шлюпку. Марков командует всем прыгать за борт и отплывать как можно дальше от тонущего судна.

Невозможно описать ужас, охвативший людей на агонизирующем пароходе. Тем, кто не ушел вместе с ним на дно, предстояло выплыть, забраться на плот или найти в темной жирной воде хоть что-то для своего спасения. Туристка Людмила Богданова вспоминает: «Я успела сделать два шага, как палуба поехала из-под ног. Вцепилась в поручень трапа, это и спасло, потому что пароход с чудовищным грохотом стал валиться на правый борт. Все, что могло лететь, летело: скамейки, бочки, люди Я висела, подо мной была высота, как из-под купола цирка.

А в руке косметичка зажата. Так с ней и ушла под воду. Вместе с пароходом. Я плавать не умею, а отцепиться боялась. Воздух в груди стал кончаться, полезла наверх. Руками ступеньки перебираю, но бьюсь головой о какое-то железо. Все же доползла до края, а там – пробкой наверх. Очки потеряла, руками по воде бью – тоню. Но, наверное, Бог послал мне две доски. Они всплыли рядом, с гвоздями. Я ухватилась за них. А рядом, метрах в пяти – спасательный плот. Мне кричат с него: «Плыви сюда! Доски брось, а то гвоздями пропорешь!». А я и этих пяти метров проплыть не могу, доски выпустить страшно. Наверное, меня волной поднесло. Мест на плоту уже не было. Я держалась за веревку, опоясывающую плот. Вокруг меня еще человек десять. Держусь, не выпуская косметичку, пальцы не разгибаются. Рядом женщина меня успокаивает: «Девушка, держитесь, раз выплыли, нас спасут».

Марков оставался на мостике до самого конца и был выброшен на поверхность уже после того, как «Нахимов» ушел под воду с креном 60 градусов. И в воде Марков продолжает руководить спасением людей, помогает взобраться на плот, отдает распоряжение связать плоты в единую цепочку, чтобы не растерять их в темноте до прихода спасателей.

Чудновский уходит в свою каюту, закрывается, и этих восьми минут ему хватает, чтобы вынести приговор самому себе. Больше его никто не видел.

Люди боялись попасть под винт «Васева», не зная, что он был углублен на 5 метров и опасности не представлял. Экипаж «Васева», находясь рядом с местом катастрофы, спас только 37 человек, тогда как другими спасательными средствами было спасено 800 человек.

СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ

Руководство операцией взял на себя капитан порта Новороссийск Георгий Леонтьевич Попов, он направил к месту катастрофы весь портовый флот, на помощь призвали военных моряков. К спасательной операции было привлечено 64 плавсредства.

Операция растянулась более чем на 4 часа и по сути превратилась в подвиг огромного количества людей, не имеющих никакого отношения к спасательным ведомствам.

Удалось спасти 836 человек, 344 человека остались на борту «Нахимова», не найдя выхода из его помещений, выловлено 79 трупов. Люди, оказавшиеся в воде, переохлаждались и тонули. Как известно, температура человеческого тела – 36,6 градусов, если его охладить до 31 градуса, человек начинает умирать, в 29 наступает смерть. Температура морской воды в ту ночь была порядка 22 градусов, в ней человек остывает гораздо быстрее, нежели на воздухе.

ПОИСК И СКРЫТИЕ ПРИЧИН

Капитанов сразу взяли под стражу и задолго до суда называли преступниками. Весной 1987 года оба капитана были приговорены к лишению свободы сроком на 15 лет каждый. Расследованием занималась правительственная комиссия во главе с членом Политбюро Гейдаром Алиевым.

Морская общественность не согласилась с решением «скорого и праведного суда» и итогами расследования. Для подавляющего числа моряков было ясно, что большое количество жертв объясняется прежде всего плохим техническим состоянием судна: 8 июля 1986 года, менее чем за 2 месяца до катастрофы, по результатам комиссионного освидетельствования был составлен акт о том, что по своему техническому состоянию к дальнейшей эксплуатации пароход не пригоден. Однако начальник Черноморского пароходства С. Лукьяненко, поставивший свою подпись под актом, тем самым благословляет выход в море тысячи с лишним человек, «удовлетворяя потребность государства в пассажироперевозках». Встает вопрос – почему?

Дело в том, что технический надзор за судами осуществлял Регистр – подразделение Министерства морского флота СССР. Если производственная необходимость требовала эксплуатировать флот в ненадлежащем техническом состоянии, Регистр уступал давлению министерства. Что и случилось с «Адмиралом Нахимовым». Кроме того, он был «в возрасте»: ему пере-

валило за 60 лет, и к тому же он был одноотсечным судном, что не соответствовало требованиям Международной конвенции СОЛАС-74 и «Правилам классификации и постройки морских судов» Регистра СССР: для перевозки пассажиров надлежало использовать суда двухотсечного стандарта.

Следует сказать, что изначально, после восстановительного ремонта в ГДР в 1957 году, «Нахимов» был двухотсечным судном, но затем в процессе эксплуатации в районе двух трюмов оборудовали бассейн, и он перестал отвечать обозначенным требованиям, класс непотопляемости был понижен. В истории советского пассажирского флота это, пожалуй, единственный случай такого несоответствия. Однако справедливости ради следует сказать, что на «Нахимов», построенный в середине 20-х годов, требования СОЛАС-74 не распространялись, и после вступления в силу положений конвенции международное плавание ему было заказано из-за несоответствия стандартам этого документа.

СПАСАТЬ ЛЮДЕЙ, А НЕ СУДНО

Что же произошло в результате столкновения «Васева» с «Нахимовым»?

Удар, очевидно, пришелся в район поперечной переборки и на достаточно большой глубине, то есть сразу были повреждены два водонепроницаемых отсека. Вода мощным потоком устремилась внутрь, затопляя одновременно два жизненно важных отделения: машинное и котельное. Именно по этой причине невозможно было закрыть клинкетные двери, в чем на суде обвинили капитана Маркова. Позже, отбывая наказание в лагере, он сказал с сожалением корреспонденту «Новой газеты» Александру Водолазову: «Меня упрекали, что после столкновения я не дал с мостика команды на автоматическое закрытие дверей в водонепроницаемых переборках. Да какая там к черту автоматика! Каждую дверь приходилось доворачивать вручную, чуть ли не с ломиком». Но закрытие клинкетных дверей ни на минуту бы не продлило агонию пассажирского гиганта:



«ПЕТР ВАСЕВ» ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ

ворвавшись сразу в два жизненно важных отсека, море обрело одноотсечный лайнер на неминуемую гибель.

Обвиняли капитана и в том, что его команда не смогла спустить шлюпки. Но совершенно очевидно, что шлюпки левого борта спустить было невозможно, так как конструкция шлюпбалок рассчитана под крен не более 20 градусов, а судно уже через 3 минуты накренилось более чем на 40 градусов. А правые шлюпки при таком крене просто не подтянуть к борту. Эвакуация в шлюпки почти полутора тысяч человек заняла бы около 40 минут в условиях небольшого крена. Этих минут у экипажа не было, а крен был. Более того, спускать спасательные шлюпки на «Адмирале Нахимове» было опасно: фундаменты шлюпбалок и палуба под ними были разрушены коррозией и при спуске могли обломиться и упасть. Так случилось однажды во время учебной тревоги, после чего по приказу руководителей Черноморского морского пароходства шлюпки больше не спускали.

Капитан мгновенно оценил ситуацию и с клинкетными дверями, и со спасательными шлюпками и принял единственно верное решение – спасать людей, а не судно.

Быстрому затоплению парохода «помогли» и открытые иллюминаторы. На самых нижних палубах пассажирских судов иллюминаторы должны быть задраены наглухо таким образом, чтобы никто из проживающих в каюте не сумел их открыть. На «Нахимове» почему-то иллюминаторы были открывающимися, и в тот душный вечер, когда после столкновения судно стало крениться на борт, распахнутые иллюминаторы оказались в воде, и через них море вошло теперь уже во все отсеки застигнутого врасплох лайнера. Это сильно ускорило крен, пароход потерял непотопляемость быстрее, чем остойчивость, и с креном 60 градусов на правый борт затонул.

ПРИЧИНЫ СТОЛКНОВЕНИЯ

Столкновение произошло не потому, что Ткаченко ждал, когда «Нахимов» согласно правилу 15 МППСС уступит ему дорогу, а потому что Ткаченко, пропуская «Нахимова», элементарно ошибся,

слепо доверившись данным своего САРПа. У него неоднократно была возможность исправить свою ошибку, но он ею не воспользовался. «Ткаченко не сдержал обещание, данное Маркову, пропустить лайнер. Каждый моряк понимает, что подходящее к порту судно всегда уменьшает скорость, с мостика ведется усиленное визуальное наблюдение, не говоря уже о радарх и эхолотах. Ткаченко торопиться не надо было, но скорость на подходе к порту он развил недопустимо большую. Это была просто фатальная ошибка», – с горечью говорит капитан порта Новороссийск Георгий Попов.

Капитан Ткаченко признал свою вину. «Основная причина в том, что я согласился уступить дорогу пароходу, но свое обязательство не выполнил», – сказал он на допросе у Гейдара Алиева и позже на суде.

Есть и другой вопрос: верно ли поступил капитан Марков, уйдя с мостика за 20–25 минут до столкновения, в чем его обвиняли родственники погибших. Существует версия, что он спешил на званый ужин с генералом КГБ А. Крикуновым (тот вместе с женой, дочерью и внуком сел на пароход в Новороссийске, из-за него «Нахимову» пришлось задержаться с отходом – важный пассажир опаздывал). Для генерала была забронирована каюта супер-люкс, располагавшаяся ниже главной палубы приблизительно в центре парохода. От этого важного чиновника зависела дальнейшая судьба «ссылного» Маркова, которому закрыли визу по инициативе всемогущего парткома.

Таким образом, согласно этой версии, капитан находился в правительственном люксе, пассажиры которого ни подтвердить, ни опровергнуть эту информацию не могут, так как все они, увы, погибли.

СУДЬБА КАПИТАНОВ

В октябре 1992 года оба капитана были помилованы по ходатайству Клуба капитанов Эстонии, Дальневосточной ассоциации морских капитанов и многих других организаций. Это не был порыв милосердия коллег по мореплаванию, а вполне осознанный и цивилизованный шаг: так поступают во всем мире.

Капитан Вадим Марков остался жить в Одессе, сразу после освобождения работал капитаном-наставником в Черноморском пароходстве, умер 31 мая 2007 года в возрасте 77 лет. Виктор Ткаченко сменил фамилию на Тальор (фамилия жены) и уехал жить в Израиль. В сентябре 2003 года яхта под его командованием, направлявшаяся из Бостона в Европу, потерпела крушение. Все пассажиры и капитан погибли. Похоронен в Тель-Авиве.

На высоком откосе мыса Дооб Цемесской бухты, вблизи маяка, в 1987 году был сооружен памятник, в него вмонтированы часы с затонувшего судна, остановившиеся в момент трагедии. На чугунной стеле надпись: «Погибшим при кораблекрушении парохода «Адмирал Нахимов» 31 августа 1986 года». На траурных плитах – имена 70 погибших пассажиров, которых не удалось извлечь из кают, и членов экипажа.

С этого места открывается величественный вид на Черное море, а на расстоянии около двух миль от берега на 47-метровой глубине покоится затонувший лайнер «Адмирал Нахимов». Ежегодно 31 августа на место катастрофы приходит катер с родственниками погибших, они опускают на воду венки и бросают цветы. 



АВТОР – ПЕТР ОСИЧАНСКИЙ, КАПИТАН ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ППО МОРЯКОВ ВЛАДИВОСТОКА РПСМ, ИНСПЕКТОР МФТ В ПОРТУ ВЛАДИВОСТОК

АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов
работников морского транспорта
WWW.FPRMT.RU



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ в Санкт-Петербурге

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

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

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

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

АЗОВО-ДОНСКАЯ территориальная организация **Председатель Совета**

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ региональная организация

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ региональная организация **Председатель Совета**

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

КАРЕЛЬСКАЯ территориальная организация **Председатель Совета**

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

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация **Председатель Совета**

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

ТИХООКЕАНСКАЯ региональная организация

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ территориальная организация

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ территориальная организация

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

МОСКОВСКАЯ первичная профсоюзная организация плавстава РПСМ

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ в г. Нижний Новгород

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

ППОМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ **Председатель**

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

КРАСНОДАРСКОЕ региональное общественное учреждение «Центр информации и аналитики РПСМ»

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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА

**В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ
КОМАНДЕ!**



FPRMT.RU

ИНФОРМИРОВАТЬ И ЗАЩИЩАТЬ

WWW.SUR.RU

Российский профессиональный союз моряков
АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА -
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

О НАС
СОЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ
ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ
НОВОСТИ
ДЛЯ МОРЯКОВ
ITF
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
ЖУРНАЛ ИМП
ФОТОГАЛЕРЕЯ
КОНТАКТЫ

70 лет на страже интересов моряков!

11.04.2019

Первичная профсоюзная организация плавсостава Дальневосточного морского пароходства отмечает 70-летие. За это время она пережила переход из крупнейшего в СССР объединения работников морской отрасли в новый, только созданный Российский профсоюз моряков (РПСМ), а после – не раз планомерно добивалась изменений, качественно улучшающих условия труда и быта членов экипажей судов.

НОВОСТИ

- 11.04 Виртуальное кругосветное путешествие MOT
- 11.04 Счастье моряков идет на убыль
- 11.04 Стран, признающих стандарты КТМС, становится больше
- 10.04 «Михаил Ульянов» осуществил юбилейную отгрузку
- 10.04 «Мы работаем в компании «Совкомфлот». И этим все сказано!»
- 10.04 Опубликована первая версия Женевской Декларации о правах человека на море
- 10.04 Гвинейский залив – самое опасное место для моряков
- 09.04 Испугавшись спасания моряк попросил помощи у МФТ и ДВРО РПСМ
- 09.04 Гендерное неравенство – проблема каждого работающего моряка
- 09.04

РОССИЙСКОЕ ПРАВОСУДИЕ
ИВАНОВ ИВАН
0000 0002 4567 8910
СВЯТАЯ ПРАВОСУДИЕ

Международная организация труда 100

ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ
СРЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РФ
ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ МОРЯКУ
ПРИ ТРУДИСТОРОИТЕЛЬСТВЕ
В ИНОСТРАННЫХ КОМПАНИЯХ ЧЕРЕЗ
ПРЕДСТАВИТЕЛЯ, ДЕЙСТВУЮЩЕГО
ПО ДОВЕРЕННОСТИ

