

Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный

Вестник

WWW.SUR.RU | № 5 (116) 2017

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА



ВОПРОС-ОТВЕТ

ИЗМЕНЯЮТСЯ
КРИТЕРИИ СТЕПЕНИ
ЦВЕТООЩУЩЕНИЯ
ДЛЯ МОРЯКОВ

ПРОФФРОНТ

КРУИНГИ: НА БУМАГЕ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОТРЕГУЛИРОВАНА,
А НА ПРАКТИКЕ – ПРОФАНАЦИЯ

МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК

КОМПЕНСАЦИИ: ЧТО НУЖНО О НИХ ЗНАТЬ

BLACK LIST

КТО НЕ ПЛАТИТ МОРЯКАМ ЗА РАБОТУ



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная

 О нас

 Членские
организации

 Профсоюзная
сторона РТК



В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

www.fprmt.ru



 **АДРЕС:** Москва,
Большой Коптевский проезд,
д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж

 **ПОЧТОВЫЙ АДРЕС:**
125315, Москва,
а/я 61

 **ТЕЛ.:** (499) 151-24-78,
151-24-90,
ФАКС: (495) 234-43-68

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ФЕДЕРАЦИИ**
Сухоруков Юрий Юрьевич



ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:
т/х «Glorious Future 1»

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

Редакция:
 Главный редактор
 Ирина Устюменко

Информация:
 Ирина Устюменко
 Дария Попкова
 Василиса Феदिшина

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 профессиональный вестник» обязательна.

Подписан в печать: 13.10.2017

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.



ВРЕМЯ РПСМ

8 – 11 Решить проблемы моряков можно совместными усилиями

Представители РПСМ смогут посещать ещё один порт

16 – 18 «Моряк должен возвращаться домой живым, здоровым и с зарплатой»

НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

12 – 15 Как лжекруинги обманывают моряков

КАК МОРЯКУ ЗАРАБОТАТЬ НА ПЕНСИЮ

СТР. 24-25

ПЛАВПРАКТИКА

26 – 27 Плавательная практика – головная боль курсантов и проблема для судоходной отрасли

МОРСКИЕ БАЙКИ

35 – 36 Приключения наших в Перу

37-38 АДРЕСНАЯ КНИГА

УЛУЧШАЕМ РАБОТУ РАДИ МОРЯКОВ

СТР. 10-11





КРУИНГИ: НА БУМАГЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОТРЕГУЛИРОВАНА, А НА ПРАКТИКЕ – ПРОФАНАЦИЯ

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ КРУИНГОВЫХ КОМПАНИЙ – ВАЖНЫЙ ВОПРОС СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ, ПРЕДПОЛАГАЮЩИЙ НАЛИЧИЕ АДЕКВАТНОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ. ОДНАКО В НАШЕЙ СТРАНЕ ТАКОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ НЕТ. И ЭТО ОБСТОЯТЕЛЬСТВО ПОЗВОЛЯЕТ МОШЕННИКАМ НАЖИВАТЬСЯ НА МОРЯКАХ. СООБЩЕНИЯ О РАЗОБЛАЧЕНИЯХ ЛЖЕКРУИНГОВ ПРИХОДЯТ СО ВСЕХ КОНЦОВ СТРАНЫ. ТОЛЬКО ЗА ПОСЛЕДНИЕ МЕСЯЦЫ В НОВОРОССИЙСКЕ БЫЛИ ЗАДЕРЖАНЫ ДВА КРУИНГОВЫХ МОШЕННИКА, ЕЩЁ ОДИН – В НАХОДКЕ. ПОДОБНЫЕ СЛУЧАИ СПОРАДИЧЕСКИ ВОЗНИКАЮТ ТО ТУТ, ТО ТАМ, ЧТО СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ О НАЛИЧИИ ПРОБЛЕМЫ, КОТОРАЯ ТРЕБУЕТ БЕЗОТЛАГАТЕЛЬНОГО РЕШЕНИЯ.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Сегодня в России существуют разные системы контроля за круинговыми компаниями, занимающимися наймом моряков на суда под иностранный и российский флаги. За первыми следит МВД, а за вторыми – Роструд. Такая система сложилась не сразу. В нашей стране круинговые агентства – явление относительно недавнее: они появились с приходом капитализма. В СССР моряки работали в пароходствах на постоянной основе в соответствии с Кодексом за-

конов о труде (КЗОТ), заключая трудовые договоры на неопределённое время. С распадом Советского Союза пароходства стали избавляться от несвойственных функций, ликвидировали отделы кадров. Параллельно с этим флот переводили под удобный флаг, а суда отдавали в управление офшорным компаниям. Вот тогда на базе тех же отделов кадров появились круинговые агентства, которые стали сотрудничать с этими компаниями, направляя к ним моряков. Тогда же произошло разделение – кто-то работал с иностранными компаниями, отправляя моряков за рубеж, кто-то – с нашими.

Поначалу деятельность агентств по найму ничем не регулировалась – в круинговом бизнесе (как и во многих других видах деятельности в лихие 90-е) царил хаос, жертвами которого порой становились моряки, предоставленные сами себе. Они стали работать по срочным трудовым договорам, а в период между рейсами оказывались временно незанятыми. Круинги вносили плату за трудоустройство, нередко брали на себя функции судовладельца-работодателя, что не соответствовало международным морским трудовым стандартам и по сути означало обман,

ведь в таких случаях судовладелец оставался вне сферы юридической ответственности перед моряком со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Понятное дело, что главная проблема была не с российскими судами – наняться в российскую судоходную компанию моряк может и без посредника. Другое дело – иностранный судовладелец. Далек не каждый способен самостоятельно устроиться туда на работу. Вот тут-то моряку и должны помогать круинговые агентства. Но это в теории, а на практике они могут отправить экипаж к недобросовестному судовладельцу или того хуже – оказать ся лжекруингом.

Чтобы как-то обезопасить моряков и привести царивший хаос к порядку, Российский профсоюз моряков (РПСМ) в конце 90-х поднял вопрос о ратификации Конвенции МОТ № 179 о найме и трудоустройстве моряков. Однако, как это часто бывает в практике профсоюза, никто из правительства не хотел заниматься данным вопросом. В качестве переходного этапа в 1998 году Министерство транспорта одобрило систему добровольной сертификации круинговых компаний. Как говорит главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефёдов, она сыграла свою положительную роль.

– Добровольную сертификацию ввели только для тех, кто работал с иностранцами, – говорит Валерий Нефёдов. – А вот национальный флаг отдавался на усмотрение государства. Проблема в том, что оно не захотело регулировать данную отрасль.

ОТ СИСТЕМЫ К СИСТЕМЕ – БЕЗ РЕЗУЛЬТАТА

С ратификацией Конвенции № 179 в России в 2001 году (вступила в силу в 2002 году), систему добровольной сертификации сменило лицензирование. Но оно опять же регулировало только трудоустройство на иностранные суда. Для круингов, работающих с российским флагом, правительство придумало отдельную схему.

В 2009 году вопреки возражениям РПСМ тогдашнее Министерство труда – Минздравсоцразвития разработало форму трудового договора с моряком, а также положение о регистрации этих договоров в территориальных органах Роструда.

Однако получилось, что хотели, как лучше, а вышло – как всегда. Система оказалась нерабочей по двум причинам. Во-первых, Роструд не имел и не имеет права контролировать круинги, так как под его юрисдикцию попадает только работодатель; во-вторых, не было установлено никакой юридической ответственности в случае, если круинги не будут предоставлять трудовые договоры в Роструд. Если круинг не хочет – как его заставишь?

В итоге сложилась ситуация, когда на бумаге сфера деятельности, вроде бы, отрегулирована, а на практике получается профанация. С наймом под иностранный флаг похожая ситуация. В «Положении о лицензировании деятельности по трудоустройству российских граждан на работу за рубежом» вошли не все требования Конвенции № 179. В частности, там говорится о необходимости персоналу круинга иметь морское образование, чтобы компетентно проверять документы моряка; обязательном соответствии трудовых договоров законодательству страны флага, под которым ходит судно; возможности моряку составлять жалобы. Но ни слова о запрете на взимание платы за предоставляемые услуги в Положении нет. Вот и полу-

чается, что даже если некоторые круинги не берут деньги напрямую, они иски-ряются так обозвать услуги, что они, с одной стороны, не относятся к найму, а с другой – моряку всё равно приходится платить. Чаще всего «мзда» подаётся под видом «информационных услуг». Но самое главное – нет никакой ответственности за то, что круинги ненадлежащим образом трудоустраивают моряков.

– Таким образом, можно сказать, что лицензирование деятельности по трудоустройству моряков в качестве членов экипажей иностранных судов не отвечает требованиям ни Конвенции № 179, ни Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), поскольку – и это самое главное – не установлена материальная ответственность круинга за его «косяки» перед моряками, – говорит Валерий Нефёдов. – Например, круинг трудоустроил моряка к судовладельцу, который его выгнал, не заплатив денег, и не репатриировал за свой счёт. Моряк вернулся в Россию, не солоно хлебавши. И что ему делать, где искать этого судовладельца? А будь за круингом прописана материальная ответственность, моряк мог бы обратиться в российский суд и взыскать соответствующую сумму.

Любопытно, что подобные прецеденты в практике профсоюза были. На Дальнем Востоке председатель профкома ППОМ Владивостока РПСМ Пётр Осичанский несколько лет назад пытался через суд взыскать с круинга компенсацию за ущерб,



который моряки понесли от судовладельца. Дело выиграть удалось, однако когда пристав пришёл с судебным листом к круингу, тот заявил, что у него денег нет. Всё, что было у конторы – это арендованное помещение, столы, пара компьютеров и всё. Счета пустые. Так ничего и не взыскали.

Единственное, чего удалось добиться – под давлением РПСМ было решено пересмотреть «Положение о лицензировании деятельности по трудоустройству российских граждан на работу за рубежом», включив в него требования к круингу, вытекающие из положений КТМС. Среди прочего были представлены и нормы материальной ответственности круинга, но реализовать их предлагалось не так, как прописано в Конвенции: не через страхование или любую другую финансовую гарантию, а с помощью системы компенсации, которая регулируется договорённостью между судовладельцем и круингом.

– Компенсации по договорённости – это просто смешно, – говорит Валерий Нефёдов. – Профсоюз предлагал гарантировать ответственность либо через страхование, либо через иную равнозначную форму, чтобы агентствам было неповально «кидать» моряков. Поскольку страхование сложно установить – для этого нужно принимать отдельный закон, в качестве альтернативы предлагалась банковская гарантия. То есть круинг кладет деньги на депозит,

они лежат. Наступила беда – моряку с этого депозита выделяются деньги. Мы предлагали это Минтрансу, правительству, но никому нет дела до моряков. Все уклоняются: прямо не отказывают, но и согласия не дают.

ПОКА СУД ДА ДЕЛО

Пока идут разбирательства в правовом поле, на практике моряки становятся жертвами недобросовестных круингов.

– У нас в Калининграде компании, помогающие в трудоустройстве, растут как грибы, но не все добросовестные, – говорит начальник юридического отдела Калининградской региональной организации РПСМ Пётр Дзендзельюк. – Мелкие сомнительные агентства, конечно, помогут морякам, как правило, неопытным, устроиться в компанию, но это будет такая же сомнительная контора, которая может задерживать зарплату и не соблюдать социальные гарантии. Причём даже если офис такого круинга закрывается, то через короткое время те же люди начинают

работать, но уже под другим именем. Очень часто такой наем затрагивает многострадальных рыбаков.

Множество сообщений о конторах, которые несколько лет назад брали деньги за трудоустройство в Севастополе

и Крыму, можно найти на форумах и в сообществах для моряков. Однако после 2014 года у крымских круингов появилась необходимость перейти в правовое поле РФ и до июня 2015 года получить лицензию, требуемую российским законодательством.

– Нужно признаться, что не все агентства, занимавшиеся трудоустройством моряков, прошли процедуру лицензирования. В результате некоторые прекратили свою деятельность в Крыму. В настоящий момент на полуострове насчитывается 31 лицензированный круинг, – рассказывает председатель ППООМ Севастополя РПСМ Артём Боев. – Это что касается найма на иностранные суда. А вот за работой круингов, осуществляющих трудоустройство на суда под флагом РФ, фактически никакого контроля нет. Да, их деятельность регламентируется приказами Минтруда и бывшего Минздравсоцразвития. Но по сути – кто добровольно станет направлять заключаемые трудовые договоры в Роструд? Дополнительно следует отметить, что органы госинспекции труда в Крыму и Севастополе не входят в структуру Роструда, а замыкаются непосредственно на местные органы исполнительной власти, и получается, что они вообще не обязаны руководствоваться документами Минздравсоцразвития! Мы заинтересованы в том, чтобы в отношении организаций, которые трудоустраивают как на суда под иностранный флаг, так и на суда под флаг РФ, действовала единая система контроля и надзора.

Конечно, пробелы в законодательстве вовсе не означают, что все поголовно будут пытаться использовать это себе на руку. Ведь даже порядочная компания может столкнуться с недобросовестным судовладельцем или с последствиями экономического кризиса, которые неизбежно отражаются на работодателях.

У КРУИНГОВ НЕТ ДЕНЕГ НА СТРАХОВКУ

На рынке сегодня достаточно много крупных, уважаемых агентств, которые занимаются рекрутингом морского персонала. Они за-

Главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефёдов



рекомендовали себя как ответственные и надёжные компании. К числу таких относится Baltic Group International (BGI), где проблему наличия недобросовестных «коллег» признают.

– В последнее время попытки предоставления платных услуг морякам участились, – говорит генеральный директор BGI Санкт-Петербург Борис Комлев. – Причём речь не только непосредственно о трудоустройстве, но и о выдаче сертификатов о прохождении курсов и других документов, необходимых для получения работы. Особенно это распространено в Украине. В России в этом деле больше порядка, но время от времени всё равно случается. Такое было всегда и будет, как мне кажется, ещё достаточно долго.

Если компания изначально нацелена на долгосрочную работу и создание репутации, а не на получение краткосрочной выгоды, то и вести себя она будет соответственно. Показателен случай из практики BGI, произошедший в конце 90-х. Тогда в числе прочих клиентов с ними сотрудничал итальянский судовладелец, не очень крупный: в его распоряжении было один-два парохода.

– Во время очередного экономического кризиса он просто не смог справиться с бизнесом: снежным комом стали поступать счета, которые судовладелец не мог оплатить, а выручки от фрахта не хватало. Он честно объяснил ситуацию нашему начальству, пообещав заплатить. Мы пошли клиенту навстречу, и наши моряки отработали на судне ещё месяца два. Однако вскоре мы поняли, что тянуть дальше уже некуда, сняли экипаж, а судно арестовали, – рассказывает Борис Комлев. – Все долги перед моряками до последней копейки были погашены в течение семи-восьми месяцев, при этом человек, на тот момент владевший нашей компанией, треть суммы вытащил из собственного кармана. Это, конечно, не было обязательным, но поскольку мы понимали, что в ближайшем будущем судовладелец не сможет расплатиться, а людям надо кормить свои семьи, то приняли такое решение. Частично задолженность погасила компания V.Ships, которая на тот момент уже владела BGI.

Вот пример ответственного отношения компании, которая намерена оставаться влиятельным игроком на рынке. А что делать с теми, кто появился только для того, чтобы «срубить» лёгких денег? Закрепить ответственность круингов через страхование, как считает Борис Комлев, не получится.

– Страхование или банковские гарантии для круингов – это невозможно: у агентств по найму просто нет такого количества средств. Мы уже обсуждали этот вариант несколько лет назад. Перед вступлением КТМС в силу Ассоциация компаний по подбору, обучению, найму и трудоустройству моряков (АКПОНТМ) встречалась со страховщиками. Они прочитали документы и сказали, грубо говоря: «Ну что ж, если у вас обязательства на миллион долларов, давайте нам этот миллион, мы будем держать его в сейфе». А откуда у нас такие деньги? – делится Борис Комлев.

А КАК ЗА РУБЕЖОМ?

Утверждать, что недобросовестные круинги – проблема исключительно российская, не стоит. В других странах тоже можно встретить и мошенников, и нечистых на руку бизнесменов. Появляться они будут в странах, являющихся лидерами по снабжению мирового рынка труда рабочей силой: то есть помимо России это Украина, Индия, Филиппины. Но в последней из перечисленных стран с моряками так просто не забалуешь. Система филиппинских круингов весьма любопытна. Там моряки стараются устраиваться через круинги, которые входят в ассоциацию Philippines Overseas Employment Administration (POEA), являющуюся составной частью Министерства труда и занятости Филиппин. То есть за наймом моряков стоит государство. Конечно, там есть свои нюансы: и контракт меньше по объёму, не такой подробный, как у нас, и ставки ниже, при этом 80% своего заработка моряк по контракту перечисляет в филиппинский банк, где валюта конвертируется в песо и переводится на его счёт, но зато уровень защиты плавсостава гораздо выше.

– При найме филиппинцам выдают перечень документов, которые они должны заполнить на борту судна

в случае возникновения у них каких-либо проблем. По прибытии домой они относят эти документы в круинг, а сами уходят работать на другие суда. И уже агентство занимается их делами, причём при поддержке государства, которое выделяет юристов. В России для создания такой системы недостаёт политической воли, – говорит инструктор Балтийской территориальной организации РПСМ Виктор Соловьёв.

Государство не просто так стоит стеной за моряков: люди в правительстве понимают, что экипажи морских судов – это немаленькие доходы в бюджет, ведь за свою защиту они обязаны платить налоги. Если принимать во внимание количество филиппинских моряков (а это сотни тысяч человек), легко подсчитать, что речь идет о миллиардах долларов в государственную казну. В России же моряки – «невидимки» для чиновников.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Для решения существующих проблем необходимо разработать единый механизм регулирования деятельности по трудоустройству моряков на суда вне зависимости от их юрисдикции. Однако проблема в том, что разбираться в этих тонкостях никто не хочет. При этом важно не просто «зарегулировать» отрасль, но прислушаться к мнению всех сторон, в том числе и самих круингов. Но, как это часто бывает, в этом деле «напряжёнка» с политической волей: как утверждает Валерий Нефёдов, сейчас ГУВМ МВД РФ, которому перешли функции ФМС по лицензированию круингов, хочет передать эти полномочия в Минтруд, однако и там не горят желанием заниматься моряками.

Единственное, что РПСМ в состоянии – и будет делать: продолжать работать в этом направлении и продвигать решение вопроса на правительственном уровне. А пока этого не случилось, морякам важно не попадаться в ловушку недобросовестным круингам. Для этого нужно знать историю агентства и судовладельца. Дать эту информацию моряку может только профсоюз. 



РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ МОРЯКОВ МОЖНО СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ

ОЧЕРЕДНОЙ 34-Й САММИТ МОРСКИХ ПРОФСОЮЗОВ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА ПРОШЁЛ В СИНГАПУРЕ 5-7 ОКТЯБРЯ. НА ПОВЕСТКУ ДНЯ БЫЛИ ВЫНЕСЕНЫ ВОПРОСЫ ОКАЗАНИЯ ЭКСТРЕННОЙ ПОМОЩИ МОРЯКАМ, ПОПАВШИМ В БЕДУ: ЭТО КАСАЕТСЯ АВАРИЙ, НАПАДЕНИЙ ПИРАТОВ, МОРЯКОВ, ОСТАВЛЕННЫХ НЕДОБРОСОВЕСТНЫМИ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМИ БЕЗ ЗАРПЛАТЫ И СРЕДСТВ НА РЕПАТРИАЦИЮ. ОБСУЖДАЛА ЭТИ ПРОБЛЕМЫ И ДЕЛЕГАЦИЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ, КУДА ВОШЛИ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ РПСМ ВАДИМ ИВАНОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДВРО РПСМ НИКОЛАЙ СУХАНОВ И ЕГО ПОМОЩНИК ВАЛЕНТИН ЖЕРЕБЦОВ, А ТАКЖЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФКОМА

ППО РПСМ «ТИХООКЕАНСКАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРЯКОВ» ВАЛЕРИЙ БЕРЕЗИНСКИЙ И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФКОМА ППОМ ВЛАДИВОСТОКА РПСМ ПЁТР ОСИЧАНСКИЙ.

Первый день начался с минуты молчания в память о главе Азиатско-Тихоокеанского отделения Международной федерации транспортных работников (ITF) – председателе Индонезийского профсоюза моряков (KPI) Ханафи Рустанди. После этого делегаты из разных стран приступили к обсуждению повестки дня. Первым был вынесен вопрос об оказании оперативной помощи морякам, попавшим в беду вследствие морских катастроф, банкротства судовладельца, невыплаты зарплаты, нападений пиратов. Представители профсоюзов поделились опытом решения подобных ситуаций и обсудили, как наиболее эффективно оказывать поддержку нуждающимся в ней членам экипажей.

– Моряки должны знать, что даже если они находятся в чужой стране, представители местных профсоюзов сделают всё от них зависящее, чтобы помочь. А если их деятельность будет скоординированной, они смогут делать это более оперативно, – говорит Пётр Осичанский.

В первую очередь поддержка требуется брошенным экипажам. Эта проблема особо остро стоит в тех странах, где законодательство до сих пор не приведено в соответствие с Конвенцией о труде в морском судоходстве.

– Несмотря на то, что с 18 января 2017 года действуют поправки к КТМС, обязывающие судовладельцев страховать моряков на случай репатриации, в мире до сих пор остаётся много брошенных моряков, – рассказывает Николай Суханов. – На заседании наши коллеги делились информацией о том, сколько членов экипажей и в каких странах брошены. Получается, что поправки приняты, а моряки сидят где-то голодные и никому не нужные. Мы считаем, что государство флага должно нести ответственность за брошенных моряков и оплачивать расходы по репатриации, если оно не удосужилось проверить подлинность страховых свидетельств судовладельцев.

Представители профсоюзов согласились с тем, что необходимо ужесточить портовый контроль за соблюдением поправок и дотошней проверять подлинность страховых свидетельств на бортах судов.

На Саммите также обсуждалось автономное судоходство и его влияние на будущее профессии, деятельность профсоюзов в период глобализации, привлечение молодёжи и женщин в отрасль. Для судоходства это большая тема, поскольку во многих странах

на женщину в торговом флоте до сих пор смотрят с удивлением, если не сказать пренебрежительно.

Другой актуальной именно для Саммита стран АТР стала борьба с пиратством. Не секрет, что сейчас в Азии, особенно в районе Филиппин, усилилась активность морских преступников. Недавно Япония, Индонезия, Сингапур, Малайзия и страны, входящие в Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (ASEAN), договорились о проведении совместных учений с целью противодействия усиливающейся угрозе.

Одновременно с Саммитом в Сингапуре прошёл 26-й Норвежско-Азиатский комитет морских профсоюзов (NASCO), главной темой которого стала защита рабочих мест на судах под флагом Норвегии. Дело в том, что норвежские судовладельцы с большой охотой набрали бы на свои суда иностранную рабочую силу, преимущественно из Азии, поскольку так называемой «дешёвой рабочей силе» можно платить меньше. Само собой, что норвежские профсоюзы против и по мере сил противостоят этому, ведь такая тенденция ведёт не только к потере рабочих мест норвежскими моряками, но и к социальному демпингу, порождающему нездоровую конкуренцию.

Не менее важная тема: выполнение Конвенции о труде в морском судостроении на судах норвежских судовладельцев, использующих удобные флаги и флаг второго регистра. В целом, как отметили участники заседания, здесь проблем нет, поскольку практически все суда покрыты договорами ИТФ, а значит, права моряков надёжно защищены.

В настоящее время на норвежских судовладельцев работает около 2200 российских моряков: 1900 – на судах под удобными флагами, остальные – под флагом второго регистра. И все они защищены колдоговорами ИТФ.

В рамках NASCO был заслушан отчёт заместителя председателя РПСМ Вадима Иванова о прошедшем в мае заседании норвежско-восточно-европейского комитета SCOCEEN. Кроме того, участники комитета рассмотрели вопрос повышения зарплаты моряков со следующего года на судах норвежских судовладельцев. Процент увеличения будет обсуждаться с судовладельцами при переподписании коллективных договоров.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ РПСМ СМОГУТ ПОСЕЩАТЬ ЕЩЁ ОДИН ПОРТ

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (ДВРО РПСМ) ПОЛУЧИЛИ ПРОПУСКИ, ДАЮЩИЕ ПРАВО ПОСЕЩАТЬ КРУПНОТОННАЖНЫЕ ТАНКЕРЫ В ПОРТУ КОЗЬМИНО, РАСПОЛОЖЕННОМ В 40 КИЛОМЕТРАХ ОТ НАХОДКИ. В ЭТОТ ПОРТ ЗАХОДЯТ ТАНКЕРЫ ТАКИХ КРУПНЫХ КОМПАНИЙ, КАК СОВКОМФЛОТ, «РОКСАНА», STOLT TANKERS.

Чтобы получить пропуска, представители РПСМ обратились к пограничникам: написали письмо в указанное ведомство, но там в просьбе отказали, сославшись на закон «О государственной границе РФ» и распоряжение правительства «Об утверждении перечня видов хозяйственной и иной деятельности, которые могут осуществляться в пределах пунктов пропуска через

государственную границу Российской Федерации». Поскольку профсоюзы не указаны в данном перечне, то и пропуск решено было не выдавать. Однако представители ДВРО РПСМ так просто не сдались. Несмотря на то, что пограничники ссылались на привычные им законы, они не учли, что определяемые ими нормы регулируют хозяйственную деятельность. А профсоюз занимается совсем другими вопросами – социально-трудовыми отношениями, поэтому и закон, по которому представители РПСМ могут получить пропуск, касается деятельности профсоюзов.

Переписка с пограничниками велась более полутора месяцев. В конце концов после того, как в своей заявке профсоюз указал целью посещения проверку условий труда моряков и сослался на закон о профсоюзах, пограничники одобрили просьбу.

– После длительной переписки с представителями компании «Транснефть – Порт Козьмино», пограничниками, согласования в ФСБ, нами наконец получены пропуска, – рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Это отличная новость как для Дальневосточного регионального отделения, так и для всего профсоюза в целом. Самое главное, что теперь у нас есть возможность встречаться с членами профсоюза с целью контроля за выполнением коллективных договоров и доставлять профсоюзные газеты и журналы на борт судов. 



УЛУЧШАЕМ РАБОТУ РАДИ МОРЯКОВ

В НОВОРОССИЙСКЕ ПРОШЛО СОВЕЩАНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ РЕГИОНАЛЬНЫХ (ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ) ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (РПСМ), В ХОДЕ КОТОРОГО УЧАСТНИКИ ОБМЕНЯЛИСЬ ОПЫТОМ ПО ВОПРОСУ ПРИВЛЕЧЕНИЯ В ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СУДАХ ПОД ФЛАГОМ РФ; РАССКАЗАЛИ, С КАКИМИ ПРОБЛЕМАМИ В ОСНОВНОМ СТОЛКИВАЮТСЯ МОРЯКИ И КАК ИМ ПОМОГАЕТ РПСМ. КРОМЕ ТОГО, ВО ВТОРОЙ ДЕНЬ ДЛЯ ПРОФАКТИВА ПРОШЁЛ СЕМИНАР О ПРАКТИКЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОПРАВОК К КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (КТМС) ПО ФИНАНСОВЫМ ГАРАНТИЯМ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПЕРЕД МОРЯКАМИ.

В ПРОФСОЮЗ – ЗА ЗДОРОВЬЕМ И ЗАЩИТОЙ

По-настоящему успешным можно считать опыт работы Южной территориальной организации (ЮТО РПСМ), где в «первичках» действует в общей сложности шесть коллективных договоров, защищающих трудовые права моряков. Но для моряков, как говорит председатель ЮТО РПСМ Николай Попов, помимо защиты их трудовых прав через коллективный договор, очень важны социальные программы. Они действуют с 1993 года и вот уже третий десяток лет обеспечивают моряков приятными «бонусами».

– Некоторые коллеги говорят: мол, зачем так работать над этими социальными программами, это же ещё советский опыт, и он устарел. Но, как показывает практика, это не так. Сейчас у моряков высокая зарплата, поэтому будучи свободны от материальных вопросов, они переключаются на заботу о своём здоровье. И мы предоставляем им широкие возможности для этого. Люди приходят в свой профком, чтобы получить абонементы в бассейн или спортзал, которые они могут посещать всей семьей, – говорит Николай Попов. – За теми же новогодними подарками приходят ежегодно более тысячи человек. А если кто вдруг забудет – им напомнят жёны. Вообще, супруги моряков гораздо более активные. Если они узнают, что другие семьи получают подарки к Новому году, а они – нет, и причина в том, что их супруг не состоит в проф-



союзе – то заявление от моряка приходит, что называется, через пять минут.

Социальные программы включают не только физкультурно-оздоровительные, но и культмассовые мероприятия. Так, проводятся экскурсии, например, в Абхазию, Крым. Моряки возвращаются оттуда, полные впечатлений, делятся фотографиями в пароходстве, что создаёт определённый имидж профсоюзу. При рождении ребёнка или необходимости лечения моряки обращаются в профсоюз за материальной помощью. Поддерживает РПСМ и в других экстренных ситуациях: когда в 2012 году Юг России пережил страшное наводнение, пострадавшим также старались помочь оперативно и действенно. Люди до сих пор при встрече благодарят.

Как работают с моряками на северо-западе, рассказал инструктор Балтийской территориальной организации РПСМ Виктор Соловьёв:

– При посещении судов, заходящих в порт Санкт-Петербурга, мы проводим беседу с моряками, объясняем, для чего нужно членство в РПСМ. Если они уже состоят в профсоюзе – отчитываемся о своей работе, если нет – рассказываем, что делаем, в том числе и для них, чтобы они понимали, что профсоюз делает для моряков. Важным моментом такой работы является информирование моряков о нововведениях в законодательстве. Многие понятия не имеют о том же положении о дипломировании, не говоря уже о Конвенциях и обязанностях работодателей.

Получается, что у моряков есть немало поводов для посещения профкома. Так приходит понимание того, что профсоюз необходим. И только потом – осознание того, что это реальная сила, способная защитить, случись вдруг травма, болезнь или трудовой конфликт.

ХОРОШИЕ ОТНОШЕНИЯ НЕ СО ВСЕМИ

Но не везде удаётся выстроить гладкие отношения с работодателем, и это в итоге невыгодно ни одной из сторон. Как известно, работа по заключению коллективных договоров с российскими работодателями требует привлечения моряков в профсоюз для преодоления пятидесятипроцентного барьера, необходимого для начала переговоров по коллективному договору. Другими словами, для заключения колдоговора профсоюзом нужно, чтобы более половины работников предприятия являлись членами этого профсоюза. Однако российские работодатели зачастую считают, что им не нужен ни профсоюз, ни коллективный договор. Порой они даже могут начать оказывать давление на моряков, ставя их перед выбором: работа или профсоюз. Понятное дело, что времена никогда не бывают простыми, и человек, которому нужно кормить семью, скорее сдаст свой профсоюзный билет, чем станет безработным.

Это, пожалуй, самая большая проблема любого профсоюза. Тем не менее, необходимо попытаться наладить контакт с руководством предприятия, убедить их в важности социально-ответственного ведения бизнеса. На местах, где существуют «натянутые» отношения с работодателем, профсоюзные лидеры продолжают выстраивать диалог и совершенствовать свою деятельность ради членов профсоюза.

КТМС ДОЛЖНА СЛУЖИТЬ МОРЯКАМ

На защиту трудовых прав моряков влияет не только непосредственно деятельность профсоюза, но и Конвенция о труде в морском судоходстве (КТМС), которая работает во взаимодействии со службами капитана порта.

— Каждая жалоба в профсоюз на невыплату зарплаты становится поводом для внеплановой проверки PSC, — говорит инспектор PSC в портах Тамань, Темрюк и Порт-Кавказ Руслан Ляшенко. — До задержания судна дело может даже не дойти. Порой достаточно, чтобы о долгах по зарплате, которые могут стать причиной задержания судна, стало известно фрахтователю, после чего

представители судовладельца будут каждые полчаса звонить в профсоюз, спрашивая, не нужно ли сделать чего-то ещё, чтобы судно наконец вышло в рейс. Ведь на кону — судьба выгодного контракта. Моряк может обратиться в профсоюз, в прокуратуру, к капитану порта: в любом случае реагировать будем мы. В нашей практике был случай, когда после такого обращения в секретариат Парижского меморандума сразу четыре судна одной компании были задержаны в разных портах мира.

Однако не всё так гладко в России с выполнением требований Конвенции. Несмотря на то, что база для выполнения новых правил КТМС в российском законодательстве существует, отдельные требования Конвенции по-прежнему не реализованы или выполняются не полностью и требуют совершенствования. Так, профсоюз сталкивался со случаями, когда брошенные судовладельцем в порту моряки пытались обратиться к страховщику, но тот просто отказывался выполнять свои обязательства. Страховые свидетельства, которые обязаны быть на борту судна с 18 января этого года, оказываются просто ничем не обеспеченными бумажками. Участники совещания хорошо знакомы с проблемой имплементации поправок КТМС в действующее законодательство. Поэтому все единогласно поддержали рекомендации семинара по имплементации КТМС в российское законодательство. РПСМ предлагает правительству РФ принять законодательные меры, в частности:

- определить условия страхования по репатриации и утвердить форму свидетельства о наличии финансовых гарантий;
- назначить Фонд социального страхования (ФСС РФ) ответственным за реализацию требований КТМС по финансовым гарантиям на случай смерти моряка или долгосрочной потери трудоспособности. Также необходимо разработать форму свидетельства о наличии финансовых гарантий и определить механизм контроля уплаты судовладельцем страховых взносов в ФСС РФ. Если финансовые гарантии судовладельца предстоит отменить или прекратить, застрахованные моряки должны быть обязательно уведомлены об этом;

- в трудовом договоре предлагается указывать размер зарплаты или механизм её определения, исходя из чего будет осуществляться страхование расходов на выплату зарплаты при репатриации или потере трудоспособности;
- установить минимальный уровень оплаты труда для членов экипажей морских судов, плавающих под флагом РФ, на основе МРОТ квалифицированного матроса, устанавливаемого Паритетной морской комиссией МОТ;
- минтрансу предлагается создать единую базу российских судоходных компаний и судов, имеющих свидетельства финансовых гарантий. При этом компетентный орган, получивший уведомление о прекращении страхового обеспечения судна, должен сообщить об этом в Российский морской регистр судоходства, для которого это должно стать основанием проведения внеочередного освидетельствования данного судна.

ВПЕРЕДИ МНОГО РАБОТЫ

Несмотря на то, что представители профсоюза собрались из самых разных регионов, в каждом из которых существует своя особенность, есть общие для всех моменты, требующие совершенствования. Например, необходимо улучшить организационную работу с моряками, работающими на судах под флагом РФ. В каждом городе, где работает РПСМ, нужно формировать и обучать профсоюзный актив. Повысить эффективность профсоюзной деятельности поможет создание судовых профсоюзных комитетов или представителей РПСМ на судах и обеспечение связи профсоюзного комитета первичной организации с судами. Кроме того, необходимо наличие во всех организациях электронной базы учёта членов РПСМ.

По словам заместителя председателя РПСМ Игоря Павлова, нужно вести работу по привлечению моряков в профсоюз и начинать с учебных заведений. Тема настолько важная, что для неё может потребоваться проведение рабочего совещания по разработке плана и методов работы с курсантами. Вопрос о привлечении молодёжи будет вынесен на Совет РПСМ, который пройдёт в Санкт-Петербурге в ноябре. 



КАК ЛЖЕКРУИНГИ ОБМАНЫВАЮТ МОРЯКОВ

КРИЗИС В СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ ОЗНАМЕНОВАЛСЯ ВОЗВРАЩЕНИЕМ НА АРЕНУ ТРУДОУСТРОЙСТВА РАЗНОМАСТНЫХ МОШЕННИКОВ ОТ КРУИНГА, КОТОРЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ МОРЯКАМ РАБОТУ НА ОЧЕНЬ ЗАМАНЧИВЫХ, МОЖНО СКАЗАТЬ, СКАЗОЧНЫХ УСЛОВИЯХ. ПСЕВДОАГЕНТЫ ИСПОЛЬЗУЮТ РАЗНЫЕ МЕТОДЫ, НО ЦЕЛЬ ПРЕСЛЕДУЮТ ОДНУ – «РАЗВЕСТИ» ДОВЕРЧИВЫХ МОРЯКОВ НА ДЕНЬГИ. ЧТОБЫ НЕ СТАТЬ ОБМАНУТЫМИ, НУЖНО БЫТЬ КРАЙНЕ ВНИМАТЕЛЬНЫМИ, ЗНАТЬ, НА КАКИЕ ДЕТАЛИ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ СЛЕДУЕТ ОБРАЩАТЬ ВНИМАНИЕ ПРИ ПОИСКЕ РАБОТЫ, И ПОМНИТЬ, КАК ДВАЖДЫ ДВА, ЧТО ДЕНЬГИ ЗА ТРУДОУСТРОЙСТВО БРАТЬ НЕЗАКОННО.

ПИСЬМА СЧАСТЬЯ

С развитием интернета у мошенников появился дополнительный способ наживаться на моряках: фальшивые круинговые агентства, скрываясь за виртуальными названиями или представляясь сотрудниками кадровых отделов известных судоходных компаний, рассылают морякам предложения по трудоустройству с помощью электронной почты. Как правило, псевдоагенты пытаются заполучить персональные данные моряков или их кредитных карт, которыми предлагается оплатить несуществующие визы или другие документы. Но встречаются и более изощрённые мошенники: их почтовые адреса выглядят солидно, а в письме они указывают ссылку на сайт (порой даже существующей компании) и просят оплатить «агентские сборы». Например,

совсем недавно в сети гуляло очередное предложение о работе у солидного судовладельца. Речь шла о гонконгской Star Cruises – одной из крупнейших круизных компаний мира, работающей на азиатско-тихоокеанском направлении. Некто, представляясь агентом Star Cruises, рассылаел заманчивое обещание зарплаты в 6-7 тысяч долларов. Само собой, предварительно от потенциальных работников требовались денежные вложения – на оплату документов, за которые моряк по факту платить не должен (виза, страховка, билеты и прочее).

Схема обмана не нова, и все же на удочку аферистов попались несколько человек. «Деньги перевел, мне ответили: мы вам отпишемся, как только будет известно время и день получения визы. И тишина», «Заплатил, хотя долго сомневался, теперь не могу дозвониться: три гудка, и аппарат выключается», «Я попался, выслал 8 тысяч, в итоге

ни работы, ни денег», – так рассказывают о своем печальном опыте несостоявшиеся работники Star Cruises.

Когда кто-то все же догадался проверить контактные данные «агента», выяснилось, что адрес не совпадает с реальным местом нахождения Star Cruises: указанный адрес офиса для контактов почему-то находился в Рио-де-Жанейро, тогда как настоящий головной офис Star Cruises расположен в Гонконге. Поиск по онлайн-картам показал, что по указанному мошенниками адресу находится магазин, по соседству с которым расположены покрытые граффити гаражи. Сомнительно, что офис одной из крупнейших пассажирских компаний находился бы в таком неприглядном месте.

Другой случай произошел в середине июля этого года – морякам массово рассылали письма от несуществующей компании Port of Amsterdam Cruise Line. Адрес компания указывала реальный –

в амстердамском порту, но вот почтовый домен почему-то оказался не голландским, а совсем другой страны.

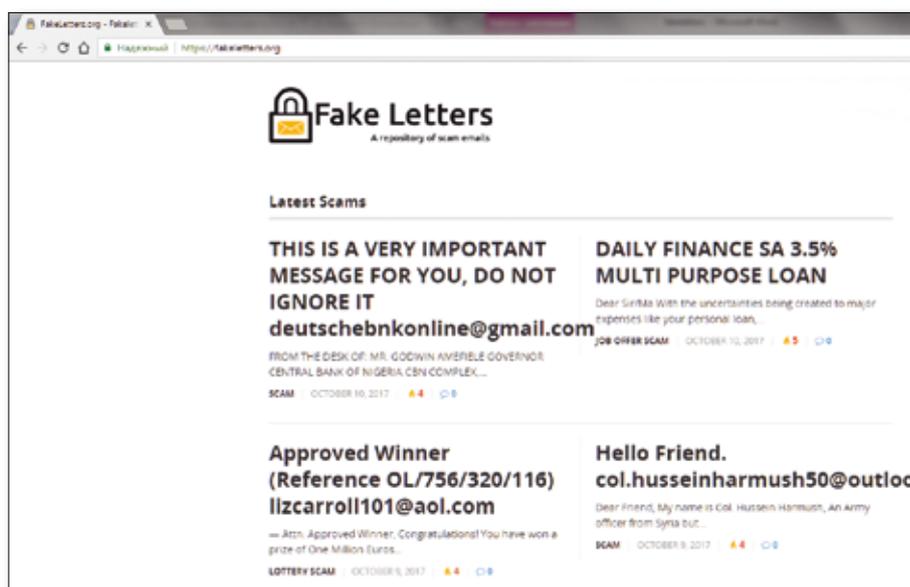
ИМЕННО ТАКИЕ МЕЛОЧИ И ДОЛЖНЫ НАСТОРАЖИВАТЬ МОРЯКОВ ПРИ ПОИСКЕ РАБОТЫ ОНЛАЙН. БИТЬ ТРЕВОГУ СТОИТ ЕСЛИ:

- просят деньги за трудоустройство, на агентские сборы, оформление визы и других документов;
- у компании отсутствует официальный сайт или данные на нем не совпадают с теми, что указаны в письме;
- в тексте письма есть орфографические и пунктуационные ошибки;
- следом за предложением о работе приходят письма от представителей иммиграционных властей, авиакомпании или страховщиков с просьбами об онлайн оплате услуг;
- агент просит зайти на сайт, подтверждающий личные данные, воспользоваться своим личным счетом или открыть новый и передать его данные в круинговое агентство;
- почтовый домен агента вызывает подозрения (особенно, если он расположен в странах Африки и Южной Америки).

Проверить электронный адрес, номер телефона «агента» и текст самого письма можно на сайте **FAKELETTERS.ORG** – там собрана солидная база мошеннических писем.

ОДИН В ОДИН

Еще одна схема, которой пользуются лжекруинги, основана на частичном или полном заимствовании названия крупного круингового агентства, репутация которого однозначно не вызовет у соискателей опасений. Так, в Архангельске открылась фирма под названием Baltic Group Shipping. Ставка явно была сделана на то, что моряки причислят ее к филиалу широко известной компании Baltic Group International (BGI), один из офисов которой действительно расположен в этом городе. Через какое-то время в BGI стали поступать звонки от моряков из южных регионов страны, с которыми на связь выходил сотрудник Baltic Group Shipping Алексей Бондарь и предлагал трудоустройство, но при этом морякам нужно было



перечислить деньги на оформление необходимых документов, в частности – визы. Кто-то из морских специалистов, заподозрив неладное, сразу же звонил в настоящий офис BGI, где директор архангельского филиала Вадим Падун объяснял всем обратившимся, что Baltic Group International никаких денежных средств за оформление визы не берет, а компания Baltic Group Shipping к BGI отношения не имеет. Так, на сайте morehod.ru один из пользователей поделился своим опытом общения с псевдоагентом:

«Мой сын искал вакансию «Trainee officer», «Junior Officer». 8 августа этого года ему позвонил некий Алексей Бондарь (тел.: +79052482399), сообщил, что заинтересован предложить вакансию, но для этого надо пройти определенные тесты. Нас сбивала с толку схожесть названий между Baltic Group Shipping и Baltic Group International. Сын, не разобравшись сказал, что тесты в BGI он проходили и результаты должны быть в базе, на что представитель круинга ответил: «Сейчас проверим! Выход на базу имеется». Через некоторое время он перезвонил, сообщил, что результаты тестирований нашлись и, хоть и есть определенные недочеты, он сможет помочь.

Позднее Бондарь попросил нас связаться с «визовым центром» и перевести 380 долларов США через Contact (систему быстрых денежных переводов) на имя Lukyanov Yevgeniy Alekseyevich

Russia, сохранить квитанцию для подтверждения оплаты и выслать ее на почтовый ящик круинга. Оплатить визу нужно было срочно – до 12 часов, чтобы как можно скорее начать процесс оформления. Между тем речь шла о первой американской визе, но никаких разговоров о личном присутствии, наборе документов от компании-судовладельца и сопровождающих бумагах не было. Просто перечислите деньги и все. После этого мы решили перепроверить информацию о круинге в интернете, но ничего толкового не нашли. Позвонили в офис BGI в Архангельске и наши опасения подтвердились. Когда Алексей Бондарь позвонил, чтобы уточнить, почему же деньги все еще не перечислены, мы задали ему все накопившиеся вопросы, после чего аферист пошел на попятную – мол, вы и сами можете визу оформить, но через нас будет быстрее и легче. Обещал перезвонить чуть позже и с тех пор на связь не выходил».

В описанном случае материального ущерба аферист нанести не успел, разве что потратил время моряка впустую. Но далеко не все соискатели смогли вовремя почуять неладное – сейчас в Ростове-на-Дону и Крыму началась проверка по факту мошеннических действий представителя Baltic Group Shipping в отношении двух моряков. Оба они успели оплатить мошеннику услуги по «оформлению визы» – 21 000 рублей и 600 долларов США, после чего представитель круинга, естественно, пропал.

Другой случай произошел совсем недавно – 3 октября все в ту же много-страдальную BGI пришло письмо от моряка, желающего узнать, есть ли у компании представительство в Москве:

«Мне позвонили из Москвы, представились специалистами круинговой компании BGI и предложили работу электромехаником на контейнеровозе «Moliva». Взяли деньги за оформление шенгенской визы и за эндосменты. Сказали что отправка состоится 29 сентября, потом перенесли на 2-3 октября. Обещали позвонить, но пока на связь не выходили. Я набираю контактный номер агента, набор идёт, но никто не отвечает».

Как выяснилось, московского филиала BGI не существует, и моряк отправил деньги очередному мошеннику.

Что характерно, в последнее время мошенники, работающие с моряками напрямую, все чаще используют схему с подписанием «отсроченного» контракта: моряку предоставляется реальный контракт, называется существующее судно и судовладелец, вручается судовая роль и сообщаются детали перелёта. Довольный моряк платит деньги и бежит собирать чемодан. Однако буквально накануне отъезда ему звонят и сообщают, что вылет откладывается на пару недель или даже на месяц. И чем дальше, тем плачевней становится ситуация. Телефоны посредников перестают отвечать, офис закрывается, руководство «в командировке», а моряку в лучшем случае отвечают что-нибудь наподобие «вылет задерживается по информации от судовладельца» или «судовладелец изменил порт замены экипажа». Так проходит неделя, другая, месяц. За это время обманывается как можно больше моряков и лжекруинг исчезает.

ЕСЛИ К ВАМ ОБРАТИЛСЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ИЗВЕСТНОЙ КРУИНГОВОЙ КОМПАНИИ СО СКАЗОЧНЫМ ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ, НЕ СПЕШИТЕ РАДОВАТЬСЯ. ЕСЛИ ВЫ ОБНАРУЖИТЕ ХОТЯ БЫ ОДИН ИЗ «КРАСНЫХ ФЛАЖКОВ», ПЕРЕЧИСЛЕННЫХ НИЖЕ, СКОРЕЕ ВСЕГО ВЫ ИМЕЕТЕ ДЕЛО С МОШЕННИКОМ:

- агент просит оплатить услуги по трудоустройству или расходы на оформление документов;

- вы не уверены или точно знаете, что у компании нет представительства в указанном агентом городе;
- контактные данные агента не совпадают с данными, указанными на официальном сайте круинга.

Чтобы не попасть в ловушку, стоит связаться с реальными представителями круингового агентства – их телефоны и адреса вы найдете на официальном сайте компании – и уточнить наличие указанных агентом филиалов, вакансий, а так же узнать, действительно ли он является сотрудником круинга.

ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД

Многие мошенники понимают, что обвести вокруг пальца большое количество моряков одними только письмами в интернете не получится – все-таки доверие к такого рода предложениям постепенно сходит на нет. А вот личное общение, порой подкрепленное наличием хоть и небольшого, но собственного офиса, может убедить моряка в добросовестности компании.

Так, в конце июля в Краснодарском крае началось расследование в отношении 31-летнего жителя Новороссийска, который обещал моряку место в солидной иностранной компании. За посреднические услуги он запросил 150 тысяч рублей. Как только деньги поступили на банковский счет афериста, он перестал отвечать на звонки, выключил телефон и просто пропал из поля зрения. В настоящее время установлена причастность мошенника еще к восьми аналогичным преступлениям, по каждому эпизоду возбуждены уголовные дела. Любопытно, что мошенник сам оказался бывшим моряком. Зная специфику работы, он без труда втирался в доверие к своим клиентам.

– Все потерпевшие обращались к подозреваемому через знакомых, рекомендовавших его как человека, который давно работает на торговом флоте и может помочь в трудоустройстве, – пояснила начальник Управления информации и общественных связей ГУ МВД по Краснодарскому краю Мария Пирогова. – Потерпевшим мужчина предлагал заполнить трудовой договор, копия которого осталась у него с того времени, когда он действительно работал на судах.

Теперь мошеннику светит реальный срок – до 5 лет лишения свободы за каждого обманутого моряка.

Новости о подобных круингах приходили и с другого конца страны. В конце лета следователи Находки возбудили уголовное дело по факту очередного мошенничества с трудоустройством моряков: 39-летний мужчина, представляясь сотрудником кадрового агентства, предлагал помощь в устройстве на суда заграничавания. Стоимость своих услуг подозреваемый оценивал от 75 до 160 тысяч рублей. Само собой, заплатив псевдо-агенту, моряки оставались без денег и без работы. За время своей деятельности он успел обмануть семерых доверчивых моряков, получив от них в общей сложности порядка 600 тысяч рублей.

– В первую очередь нужно понимать, что все эти истории могли произойти только с людьми, которые совершенно не знакомы с процедурой найма на суда. Сейчас существуют проблемы с трудоустройством, особенно среди рядового состава, но впадать в отчаяние и платить деньги мошенникам не стоит. Если вам обещают должность с высокой оплатой труда и отличными условиями работы, стоит притормозить – ни одна солидная судоходная компания не будет набирать моряков за деньги. Для них основную роль играют знания и опыт, – говорит председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня.

Если вы решили воспользоваться услугами круинга, следует обратить внимание на стаж работы агентства в отрасли. Реальный круинг предоставляет широкий выбор возможных вакансий и удобные сроки контрактов. В дополнение о репутации компании можно поспрашивать коллег на форумах и в социальных сетях. Но главное, что стоит запомнить – настоящее агентство никогда не потребует с моряка денег на оформление визы, документов, билетов и прочего.

Российский профсоюз моряков всеми силами старается оградить моряков от действий мошенников. Перед тем, как обратиться в незнакомый круинг, стоит получить консультацию в своем отделе профсоюза. Кроме того, на сайте РПСМ можно ознакомиться с перечнем проверенных круинговых компаний.

Моряк-простофиля

Сезон на ловлю этой рыбы всегда открыт!





«МОРЯК ДОЛЖЕН ВОЗВРАЩАТЬСЯ ДОМОЙ ЖИВЫМ, ЗДОРОВЫМ И С ЗАРПЛАТОЙ»

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ ЕЖЕГОДНЫЙ СЕМИНАР РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ ПО ОХРАНЕ ТРУДА НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ. ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКТОРЫ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РПСМ ОБСУДИЛИ ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ТРАВМ МОРЯКОВ, РАБОТУ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПОРТОВОГО КОНТРОЛЯ (PSC), А ТАКЖЕ ВЛИЯНИЕ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (MLC) НА ОТРАСЛЬ. ПО МНЕНИЮ ПРОФСОЮЗНЫХ ЭКСПЕРТОВ, ТОЛЬКО СЛАЖЕННАЯ РАБОТА ВСЕХ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН ПОМОЖЕТ ДОБИТЬСЯ ПОЛНОЦЕННОЙ ЗАЩИТЫ ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ И СОКРАЩЕНИЯ ТРАВМАТИЗМА НА СУДАХ ТОРГОВОГО ФЛОТА.

ОБМЕН ОПЫТОМ

Работа профсоюза строится на трех главных принципах: контроль условий труда, юридическая защита моряков и информационная поддержка. Техническая инспекция труда в этом ряду стоит на первом месте – от того, насколько инспектор компетентен и внимателен, напрямую зависит, сможет ли он вовремя обнаружить на судне несоответствия требованиям техники безопасности, санитарным правилам и нормам охраны труда, а значит, предотвратить беду.

Несмотря на то, что проблемы, с которыми сталкиваются моряки, во многом могут перекликаться, особенности судоходства в каждом конкретном регионе накладывают определенный отпечаток. Поэтому основной целью семинара стал обмен опытом между техинспекторами РПСМ из разных концов страны.

Ежегодно РПСМ расследует не меньше 10 тяжелых несчастных случаев, в том числе и с летальным исходом. Это при том, что в поле зрения не попадают инциденты на бербоут-чартерных судах, которые ходят под российским флагом, но работают на зарубежных фрахтователей. Они не информируют ни госинспекцию, ни прокуратуру, так что по факту уровень травматизма может достигать 50 тяжелых случаев в год. Первые происходят из-за неблагоприятных погодных условий, вторые становятся результатом конструктивных недостатков судов: часто морякам приходится работать на старых теплоходах, которым давно пора на свалку: низкие и узкие проходы, закрытые помещения без вентиляции, где скапливаются опасные газы, вибрация, плохая освещенность – все это может стать причиной несчастного случая. Третья группа инцидентов связана с усталостью экипажа. Причем

эта проблема касается не только рядового состава, но и офицеров, которые буквально завалены бумажной работой.

– Наша отрасль входит в десятку отраслей с самыми неблагоприятными условиями труда. Лично я в год занимаюсь расследованием 5-7 тяжелых несчастных случаев. Задача каждого инспектора – представлять интересы пострадавших моряков и семей погибших. Я и мои коллеги в РПСМ стараемся выявить как можно больше смягчающих обстоятельств происшествия, чтобы помочь пострадавшим и членам семей погибших моряков с выплатой компенсации от работодателя, – говорит главный технический инспектор труда Российского профсоюза моряков Евгений Хижняк. – В море происходят разные инциденты, влекущие за собой травмы различной степени. Например, ЧП в помещениях, в которых происходит дегазация или находятся токсичные и горючие вещества, лидируют в статистике

несчастных случаев. Электрический ток, генераторы, компрессоры и бойлеры – их неправильная эксплуатация может привести к травмам и нанести вред здоровью.

Так что же делать, если несчастный случай все же произошел? На этот вопрос у технических инспекторов есть четкий алгоритм действий:

- травмированный моряк должен доложить о несчастном случае своему непосредственному начальнику из числа членов экипажа;
- начальник обязан оказать помощь, сохранить в неприкосновенности место, где произошел несчастный случай, доложить капитану судна;
- капитан извещает компанию и издает приказ о создании комиссии по расследованию несчастного случая. В нее должны входить сам капитан, офицеры и представители профсоюзной организации;
- в течение трех дней комиссия должна расследовать несчастный случай, принять решение, имеет ли место «производственная травма», и составить акт по форме Н1, один экземпляр которого выдается на руки травмированному моряку;
- акт Н1 также передается в компанию, она извещает Фонд социального страхования, который затем производит выплату компенсации.

Моряк или его родственники имеют право оспорить результаты расследования, подав жалобу в Роструд. Однако многие моряки по-прежнему за помощью приходят именно в профсоюз. Если несчастный случай имел тяжелые последствия, система реагирования усложняется.

В профсоюз за помощью и содействием идут родные, оставшиеся без кормильца. Потому что иной раз судовладелец не только отказывается выплачивать компенсацию семье погибшего, но и не хочет возвращать родственникам даже личные вещи моряка.

СКОЛЬКО СТОИТ ЗДОРОВЬЕ МОРЯКА?

По мнению многих профсоюзных экспертов, наиболее серьезным изменением последних лет на флоте стало вступление в силу поправок к МLC, закрепляющих финансовую ответственность судовладельцев. Они внесли

заметные коррективы в проверки технических инспекторов РПСМ, поэтому особое внимание на семинаре уделили работе по новым правилам.

Впрочем, крупные судовладельцы, имеющие коллективные договоры, и до принятия поправок страховали своих моряков. А вот небольшие компании под флагом РФ этим условием зачастую пренебрегали, и компенсацию работник мог получить только от Фонда социального страхования РФ. Со вступлением в силу поправок к Сводной конвенции ситуация в корне изменилась.

– Теперь есть четкое нормативное указание для всех работодателей – страховать свою ответственность в страховой компании, – говорит инспектор Южной территориальной организации РПСМ Игорь Холявка. – Для травмированного члена экипажа это фактически означает дополнительную компенсацию от компании, наряду с государственной выплатой.

А вот какой именно будет эта компенсация – большой вопрос. Ведь нигде не закреплена четкая сумма, на которую судовладелец должен застраховать своих моряков.

– На семинаре перед нами выступали и представители Port State Control, и инспекторы Роструда, и сотрудники Российского морского регистра судоходства – и никто не мог ответить на вопрос

о том, на какую сумму должен быть застрахован каждый моряк, – отмечает Игорь Холявка. – Представители PSC при проверке судна смотрят только на наличие необходимых документов – свидетельства о соответствии требованиям конвенции, декларации, страховки, и если все эти бумаги есть, а жалоб от членов экипажа не поступает, считают, что на судне все в порядке.

НЕТ ЖАЛОБЫ – НЕТ ПРОВЕРКИ

Один из важнейших факторов, обеспечивающих успешную работу как технических инспекторов труда, так и инспекторов Международной федерации транспортных рабочих (ITF) – это взаимопонимание в отношениях с представителями государственного портового контроля, ведь только они могут принять решение о задержании или аресте неблагополучного судна. Но, к сожалению, на сегодняшний день добиться такой слаженности в работе удалось далеко не во всех российских портах.

– Например, мы успешно сотрудничаем со службами надзора в портах Азовского моря (Темрюк, Тамань, Порт Кавказ и Ейск), но у нас есть трудности с задержанием судов за нарушение MLC в порту Ростов, который включен



Только слаженная работа всех заинтересованных сторон поможет добиться полноценной защиты трудовых прав моряков и сокращения травматизма на судах торгового флота.

в Парижский меморандум. Там после трех таких задержаний судно может получить запрет на заход в данный регион, а это чревато экономическим ущербом для порта, ведь большинство заходящих судов занимаются доставкой металлолома в Турцию. И такая ситуация наблюдается не только в Ростове. Но мы с коллегами все равно находим способы помочь нашим морякам, – рассказывает инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананина.

Другим не менее важным вопросом остаются детали процедуры подачи заявлений капитану порта, а именно – отсутствие возможности организовать инспекцию неблагополучного судна, если нет заявления от моряка. Сегодня это выглядит так: профактивисты идут на теплоход, готовят заявление, моряки его подписывают, после чего документ передается в капитанию порта и только после всех этих манипуляций назначается проверка. А бывает, что из всего экипажа заявление написали только четыре моряка. Получается, что работать PSC будет только с ними. Такая ситуация не повсеместна, но все же встречается часто. По словам заместителя капитана порта «Большой порт Санкт-Петербург» Валерия Клименко, подобная практика является нарушением процедуры проведения проверки судна.

– По MLC, инспектор, придя на теплоход, должен попросить отдельное помещение для интервьюирования, собрать разных моряков, чтобы судовой администрации было непонятно, кто именно из экипажа подал жалобу, – говорит Валерий Клименко. – Что касается процедуры подачи заявлений, то стоит напомнить о существующих на территории нашей страны порядках подачи жалоб на борту и на берегу. И даже если инспектор придет напрямую в капитанию порта с информацией о судне, на котором не соблюдаются требования MLC, без факта подачи жалобы, согласно процедуре, предусмотренной конвенцией, представители PSC проверять этот теплоход не будут.

В целом у инспекции государственного портового контроля существует два направления работы: проверки судов под российским флагом и судов под иностранными флагами. В основе всех проверок лежат конвенции, соот-

ветственно представители PSC во время инспекций не могут спрашивать все, что угодно, и приходиться на судно, когда угодно. По российским судам у PSC установлен трехмесячный срок, то есть проверки судов под флагом РФ проводятся каждые три месяца. Что касается иностранных судов, то с 2011 года введен новый инспекционный режим, по которому статус судна (приоритет проверки) рассчитывается с учетом ряда факторов – временных (количество замечаний, задержаний и т. д.) и постоянных (флаг судна, классификационное общество и сама судоходная компания). Исходя из всех этих данных, определяется временной промежуток, во время которого судно не подлежит инспекциям.

– Все суда, которые приходят в порт, подают соответствующую информацию о подходе, на основе которой составляется суточный график движения в порту, а также проводится проверка приоритета судна. Если у теплохода стоит первый приоритет – мы обязаны его посмотреть, второй – посещение судна не обязательно. Обычно в таком случае мы проводим анализ полученных судном замечаний и уже на основе этой информации принимаем решение о проведении проверки. Основанием для инспекции может стать и информация, полученная от профсоюзов, – говорит Валерий Клименко. – Зачастую члены экипажей, несмотря на серьезные проблемы, боятся обращаться в капитанию порта из-за страха остаться без работы. И тогда только профсоюзные инспекторы могут помочь морякам, предоставив PSC информацию о нарушениях.

Эксперт также отметил весьма плачевное состояние судоходной отрасли в России. По его словам, компании, которые действительно заботились бы о своих моряках и соблюдали все нормы и требования MLC, можно пересчитать по пальцам. Большую часть рынка на сегодняшний день занимают фирмы-однодневки, которые смогли приобрести одно-два судна в не самом лучшем состоянии и выжимают из них все до последней капли. В таких случаях ни о каких хороших условиях труда и безопасности на борту говорить не приходится.

РАССТАВИТЬ ПРИОРИТЕТЫ

Председатели и техинспекторы труда территориальных организаций РПСМ постоянно участвуют в работе семинаров-совещаний со старшим комсоставом судов в Санкт-Петербурге, Новороссийске, Владивостоке, Калининграде, проводят инструктажи с членами экипажей. На них моряков знакомят с современными нормативными документами, регламентирующими безопасный труд, напоминают о требованиях нормативных документов по охране труда, пропагандируют здоровый образ жизни на судне и на берегу.

Кроме того, техинспекторы труда оперативно консультируют моряков и членов их семей по самым разным вопросам не только на судах, но и в офисах профсоюза, по телефону и электронной почте. Им помогают ведущие специалисты РПСМ и коллеги из МФТ: дело-то общее.

Что касается работодателей, то далеко не все из них заинтересованы в выполнении требований по охране труда. Чтобы привлечь как можно больше компаний, помимо системы штрафов законодательством предусмотрен определенный бонус для тех компаний, которые все же вплотную занимаются этим вопросом. Так, регулярное предоставление данных по охране труда на предприятии может существенно снизить вероятность проведения инспекции.

– Регистр все активнее и активнее начинает проверять систему управления охраны труда на борту судов. На данный момент времени существует общая модель этой системы, смысл которой заключается в анализе и постоянном улучшении, – говорит представитель Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота (ЦНИИМФ) Дмитрий Дегтярь.

Инспекторы РПСМ выразили надежду, что эти меры сподвигнут большее количество судоходных компаний уделять пристальное внимание выполнению требований по охране труда и безопасности своих экипажей.

– Сохранение жизни и здоровья людей должно оставаться в приоритете у работодателей, – отметил Евгений Хижняк. – Каждый моряк должен возвращаться домой живым, здоровым и с достойной зарплатой. 

ГЕПАРД

ПАРУС

МВ-ЛАЙН

СТ-ВИНД

ПОРТ
МЭЙ

КТО НЕ ПЛАТИТ МОРЯКАМ ЗА РАБОТУ

АНГУ

РУСШИП

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ) И МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОТНИКОВ (ITF) ПОДГОТОВИЛИ СПИСОК КОМПАНИЙ И СУДОВ, ГДЕ РЕГУЛЯРНО ВОЗНИКАЮТ ТРУДОВЫЕ КОНФЛИКТЫ, В ОСНОВНОМ СВЯЗАННЫЕ С ВЫПЛАТОЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ, ЕЁ РАЗМЕРОМ, ТРУДОВЫМИ ДОГОВОРАМИ МОРЯКОВ. СПИСОК СОСТАВЛЕН ПО СОСТОЯНИЮ НА СЕНТЯБРЬ 2017 ГОДА ПО ПРИНЦИПУ ОБРАЩЕНИЙ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ В РПСМ И ITF ЗА ПОМОЩЬЮ В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ.

SIDIMI

SMILE

ИМАН

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

«ВИП-СТРОЙ ХОЛДИНГ» (Южно-Сахалинск)

- «СТ ВИНД» (ИМО 8900983, флаг РФ)
- «ПОРТ МЭЙ» (ИМО 8912807, флаг РФ)

Об этой компании хорошо известно в Российском профсоюзе моряков. Моряки неоднократно обращались в профсоюз с просьбой помочь в получении задолженности по зарплате. Но и это ещё не всё: трудовые договоры моряков не соответствуют российскому законодательству. В связи с вышеуказанными проблемами РПСМ обратился в Российский морской регистр судоходства с просьбой провести проверку этих судов на соответствие морским трудовым стандартам. Владелец компании – Иван Пивнев и во все фигурант 20 уголовных дел по факту невыплаты зарплаты морякам.

«МВ-ЛАЙН» (Владивосток)

- «BELIEVE» (ИМО 9203708, флаг Сьерра-Леоне)
- «АНАТОЛИЙ ТОРЧИНОВ» (ИМО 7943201, флаг РФ)
- «SMILE» (ИМО 8408698, флаг Камбоджи)
- «ГОРНОЗАВОДСК» (ИМО 8900971, флаг РФ)
- «ГЕНЕРАЛ КРИВОНОС» (ИМО 8721026, флаг РФ)

Как и предыдущая компания, «МВ-Лайн» хорошо известна на Дальнем Востоке. Проблемы возникают то на одном, то на другом теплоходе. На судах, чьим оператором выступала «МВ-Лайн», задерживали зарплату, моряков оставляли без продуктов, воды и топлива, отказывали в репатриации. РПСМ помогал добиться выплат, но всё же такие постоянные задержки являются показательными. Например, в 2014 году компания стала фигурантом не очень красивой истории. Тогда их сухогруз «Poline» затонул при перевозке леса из приморского порта Пластун в Китай. Спасти удалось только восьми членам экипажа из десяти. Как писали СМИ, семья погибшего старпома Олега Голикова узнала о катастрофе из выпусков новостей. По словам родных моряка, они в течение полутора месяцев пытались добиться объяснений от работодателя, но диалог не получился. При этом компания сослалась на отсутствие

индивидуальных контрактов и страховки судна, поэтому компенсация по смерти моряков составила всего тысячу долларов США. Вмешательство Дальневосточной транспортной прокуратуры, которая начала проверять, кто выдал судну разрешение на выход из порта, заставило «МВ-Лайн» заявить, что груз и моряки всё же были застрахованы, поэтому компенсация будет выплачена всем. Уже после трагедии СМИ также выяснили, что компания неоднократно задерживала зарплату своим экипажам.

INDERTON (Владивосток)

- «Iman» (ИМО 8513390, флаг Камбоджи)
- «Samarga» (ИМО 8501402, флаг Белиза)
- «Amgu» (ИМО 9113226, флаг Белиза)
- «Sungar» (ИМО 7928160, флаг Белиза)
- «Sidimi» (ИМО 8501414, флаг Белиза)

Ещё в 2015 году сразу на нескольких судах компании стали происходить регулярные задержки выплаты зарплат, по этому поводу в течение всего года моряки неоднократно обращались в профсоюз. Затем, в начале 2016 года, с судна «Iman» вновь поступила жалоба на ту же проблему. В этом году обращения моряков приходили с нескольких судов компании. Пока что все возникающие трудовые конфликты на судах оборачивались в пользу экипажей судов, однако стоит ли трудоустраиваться в компанию, которая практикует невыплату зарплат, – решать самим морякам.

ООО «НАХОДКА-ПОРТБУНКЕР» (Находка)

- «Каролина Винд» (ИМО 9010967, флаг РФ)
 - «Квин Екатерина» (бывшая «Кристал Норд», ИМО 9016911, флаг РФ)
- Компания, оставлявшая моряков без зарплат и топлива, проходит процедуру банкротства, ей назначен арбитражный управляющий. Кроме того, на судне «Кристал Норд» не было обязательных с 18 января страховых сертификатов, обеспечивающих финансовую гарантию судовладельца перед моряками по репатриации и выплате компенсаций.

АЗОВСКОЕ МОРЕ

MEDI DENIZCILIK VE TICARET LTD

- «Александр Антонов» (ИМО 8972261, флаг Панамы)

- «Юрий Полторацкий» (ИМО 8986389, флаг Панамы)
- На «Юрии Полторацком», ранее принадлежавшем печально известной Kent Shipping (она же – Sail Trade) задерживали зарплату. Задолженности были настолько серьёзными, что моряки даже объявляли акцию протеста. Что интересно, второе судно также раньше принадлежало Kent Shipping и уже попадало в «чёрный список» судов, составленный РПСМ и ИТФ два года назад.

«ФАРОСТРАНСФЛОТ»

- «Волжский-33» (ИМО 8955641, флаг РФ)
- «Борис Певкин» (ИМО 8971188, флаг Коморских островов)
- «Виктор Таратин» (ИМО 8872538, флаг Коморских островов)
- «Леонид Хотькин» (ИМО 8949434, флаг Коморских островов)

«МАРИН МЕНЕДЖМЕНТ»

- «Данаприс-1» (ИМО 8889373, флаг РФ)
 - «Данаприс-5» (ИМО 8887387, флаг РФ)
- Ростовская «Марин Менеджмент» выступает оператором судов, судовладельцем же является киевский KDK Shipping. Указанные суда не покрыты колдоговором ИТФ, соответственно, задержка зарплат морякам сюрпризом для профсоюза не стала. Делом занимался председатель Азово-Донской территориальной организации РПСМ Леонид Глушак. Благодаря вмешательству профсоюза часть задолженности удалось погасить.

ООО «ГЕПАРД»

- «Волжский-8» (ИМО 8883238, флаг РФ)

SALUTA SHIPPING

- «Палладий» (ИМО 8856261, флаг Танзании)
- «Василий Татищев» (ИМО 8885157, флаг Украины)
- «Святослава» (ИМО 8863343, флаг Украины)

Все три судна раньше находились на балансе Kent Shipping – рекордсмене «чёрного списка» РПСМ и ИТФ, не платившего зарплату морякам на 41 судне. По данным из открытых источников, Saluta Shipping – это та же контора, что Kent Shipping (она же Sail Trade). Поэтому не стоит удивляться: название судовладельца, может, и поменял, но не методы работы: проблемы по-

прежнему возникают. Причём возникают настолько часто, что «Палладию» и «Василию Татищеву» в апреле был запрещён заход в порты стран-участниц Парижского меморандума (Paris MoU), который действует до сих пор.

«РУСШИП»

- «Омский-106» (IMO 8857629, флаг РФ)
- «Омский-108» (IMO 8889414, флаг РФ)
- «Омский-111» (IMO 8943466, флаг РФ)
- «Навигатор» (IMO 8841735, флаг РФ)

На судах этой компании не платят валютную часть зарплаты. Инспектор ИТФ Ольга Ананьина рассказывает, что на судах под управлением «Русшипа» действует следующая схема: в круингах морякам предлагается подписать трудовые договоры, «разработанные на основании Приказа № 23 от 20.01.2015 Министерства труда и социальной защиты РФ и Конвенции 2006 года». Договор составлен согласно всем требованиям законодательства РФ и в нём прописана зарплата: например, 22 750 рублей 3-му механику. По прибытии на судно моряку выставляется ещё один контракт, но уже с фрахтователем. И вот там уже прописана желанная валютная зарплата – \$1000 тому же 3-му механику. Этот договор аккуратно убирается в сейф капитану, и больше моряк его не видит. Причём это не единичный случай – они периодически повторяются, были такие проблемы и в прошлом году, тогда морякам не платили даже рублёвую часть зарплаты.

КАЛИНИНГРАД

ООО «ПАРУС»

- «Старт» (IMO 8815126, флаг РФ)
- «Солярис» (IMO 877601, флаг РФ)
- «Селенга» (IMO 887711, флаг РФ)
- «Сантана» (IMO 9133408, флаг РФ)
- «Николай Касаткин» (IMO 8857796, флаг РФ)
- «Надир» (IMO 8724389, флаг РФ)

Компания стала известна после скандала с «Николаем Касаткиным», экипажу которого в конце прошлого года задолжали свыше \$90 тыс. за четыре месяца. Деньги стали выплачивать только после объявления голодовки. Кроме того, по словам председателя Калининградской региональной организации (КРО) РПСМ Вадима Мамонтова, у «Па-

руса» были проблемы с неправильно составленными трудовыми контрактами, недействительными медицинскими свидетельствами моряков и несоблюдением требований техники безопасности на борту судов. Также практикуется взимание платы за трудоустройство.

– Случай с «Николаем Касаткиным» по-своему уникален», – рассказывает начальник юридического отдела КРО РПСМ Пётр Дзендзелюк. – Судно зашло в Роттердам, где, по нашей просьбе, его посетил инспектор ИТФ Гиис Мол. Он нашёл столько нарушений, что пароход надолго остался в порту. Помимо невыплаты зарплаты судовладелец оставил экипаж без еды и воды. Дошло до того, что местные работники порта скинулись и купили продукты брошенным рыбакам. Этот акт благотворительности в преддверии Рождества даже освещался нидерландскими СМИ. Но самое удивительное, что даже после того, как о судне прошли сюжеты по всем новостям Калининграда, после наших статей на сайте и ВКонтакте, мы снова узнали, что туда, на арестованный пароход, продолжают ехать рыбаки из Калининграда, при этом они платят за трудоустройство по пятьдесят тысяч рублей!

ЗАО «ПРИМРЫБФЛОТ»

- «Сокол» (IMO 8821515, флаг РФ)

ЗАО «АЛЬБАКОР ПРИМ»

- «Павел Копытин» (IMO 8834665, флаг РФ)

Любопытно, что в КРО РПСМ поступило около 50 заявлений от моряков, работавших на судах ООО «Парус», ЗАО «Альбакор Прим» и ЗАО «Примрыбфлот». Согласно данным из ЕГРЮЛ, эти организации находились не просто в одном городе, но и располагались на одном этаже. Они промышляли добычей краба опилио в Баренцевом и Норвежском морях. Суда компаний действовали сообща, постоянно сотрудничали друг с другом во время промысла. Что касается «Павла Копытина», то там трудовые отношения были весьма своеобразными: фирма вела двойную бухгалтерию и нормальные деньги обещали на словах. Под конец контракта судовладелец тыкал носом работников в их подпись в трудовом договоре, где был прописан оклад в 6 тыс. руб., и заявил, что устные договорённости

не имеют никакой силы. Вот эти самые шесть тысяч рублей контора и платила. Точно такая же ситуация была и на других судах вышеуказанных компаний. Из-за отсутствия доказательств зарплаты в конверте далеко не у всех пострадавших был шанс добиться справедливости. Удалось это только в деле «Павла Копытина» при поддержке РПСМ.

UAB ARCTIC FISHING

- «Karalius» (IMO 7917733, флаг Литвы)
- «Juros Vilkas» (IMO 7814632, флаг Литвы)

На судах литовской фирмы Arctic Fishing аналогичная ситуация с трудовыми договорами, задержками выплат, условиями труда. Однако, как уточняет Пётр Дзендзелюк, рыбаки жаловались на компанию только на словах, письменное заявление не писали. В итоге работодатель с рыбаками рассчитался. Что не отменяет того, что люди там работают на честном слове хозяина, без учета рабочего времени, без выходов, с нелегитимными контрактами.

ЧЁРНОЕ МОРЕ

TRANSYUG SHIPPING CO LTD

- «Nadezhda» (IMO 8720993, флаг Мальты)
- «Amadore» (IMO 8520824, флаг Мальты)

«Видно, ничего в этой дивной конторке не меняется. Тупо зарабатывают хозюки себе на жизнь и плевали на людей. Работал я у них и все прекрасно помню. В 2010 еще было терпимо с натяжкой, а с 2011 начались приколы. Депоненты ежемесячные, дополнительные санкции, санкции и еще раз санкции против нарушителей! На работу берут такой сброд, даже не с улицы, а впечатление, что с помойки бомжей. Хотелось бы, чтобы цепанули по конвенции 2006 их убитые пароходы, причем не экипажами убитые, а их отношением к флоту, ремонтами, питанием и снабжением» – вот пример типичного комментария с форума для моряков об этой компании.

ORBITAL SHIP MANAGEMENT CO

- «Volgo-Balt 220» (IMO 8841668, флаг Панамы)
- «Volgo-Balt 213» (IMO 8841632, флаг Панамы)

■ «Volgo-Balt 226» (IMO 8841711, флаг Панамы)

■ «Volgo-Balt 217» (IMO 8230417, флаг Панамы)

Компания давно известна РПСМ и инспекторам ИТФ. Далеко не первый год для неё характерны задолженность по два-три месяца и списание моряков с долгами.

AZ AL MUHENDISLIK INSAAT SAN

■ «River Eregli» (IMO 8324581, флаг Панамы)

VESTRA LTD-KHERSON

■ «Leda» (IMO 9648178, флаг Островов Кука)

AGATE SHIPPING LLC (ОН ЖЕ – БЫВШИЙ MD SHIPPING)

■ «Vancouver» (IMO 8101410, флаг Того)

■ «Yokohama» (IMO 8223062, флаг Того)

■ «Byward» (IMO 8721363, флаг Того)

■ «Albany» (IMO 8721404, флаг Того)

■ «Dorset» (IMO 8721533, флаг Того)

■ «Carnaby» (IMO 8725644, флаг Того)

■ «Barnet» (IMO 8728828, флаг Сент-Винсента и Гренадин)

Об украинском судовладельце «MD Shipping» РПСМ писал неоднократно, однако моряки продолжают устраиваться на его суда и как результат – остаются без заработной платы. Только за этот год в офисы территориальных организаций РПСМ успели обратиться экипажи трех судов компании. В последнее время экипажи на эти суда набирает компания «Agate Shipping», но обманываться не стоит – по факту руководитель у организации тот же, что и у печально известной «MD Shipping» – Игорь Авраменко, который уже не первый год обманывает моряков, заставляя их практически бесплатно работать на старых, разбитых теплоходах.

KADRY JSC

■ «Bataysk» (IMO 8230429, флаг Того)

BLACK SEA SHIPPING MANAGEMENT

■ «Chelsea-1» (IMO 9495612, флаг Палау)

AZ-UL GLOBAL PETROLEUM & CONST

■ «Lady Vo» (IMO 8212350, флаг Панамы)

В июне экипажу судна пришлось объявлять голодовку, чтобы достучаться до судовладельца, который задолжал им более \$50 тыс.

PASABANCE DENIZCILIK TURIZM

■ «Amur-2506» (IMO 8721325, флаг Панамы)

SORMOVO GEMI KILARAMA VE DENIZ

■ «Sormovo» (IMO 8227410, флаг Танзании)

В июле теплоход зашёл в порт Новороссийск, где сразу же был задержан инспекторами PSC в связи с техническими неполадками. В ходе инспекции выяснилось, что один из членов экипажа в течение двух месяцев не получал зарплату. Так к техническим нарушениям добавилось замечание по КТМС в связи с долгом по зарплате. В результате моряку полностью перевели задолженность по зарплате, а судно ушло на ремонт в Херсон.

SALUTA SHIPPING LTD

■ «Aleksandr Lebed» (IMO 8866826, флаг Панамы)

В июле судно зашло в порт Темрюк, чтобы оказать помощь моряку, который страдал от боли в ухе. Когда выяснилось, что его надо отправлять домой для дальнейшего лечения, оказалось, что у него нет денег даже на репатриацию, потому что зарплата не выплачивалась ему в течение четырех месяцев. Благодаря помощи инспектора ИТФ он получил всю задолженность и отправился домой для более серьёзного лечения.

BONYAD SHIPPING CO

■ «Bosco Gilan» (IMO 9188752, флаг Ирана)

Задержки зарплаты доходят до полугода, расчёт по списанию удаётся получить с большим трудом.

MEDLINK MANAGEMENT SA

■ «Sexta» (IMO 9165695, флаг Панамы)

UKRTANKER CO

■ «Caspian Carrier» (IMO 8709676, флаг РФ)

AZOV BLACK SEA FISHING CO LLP

■ «Nikolay Ustinov» (IMO 9500326, флаг Сьерра-Леоне)

«РУССКИЙ БЕРЕГ»

■ «Сибирский-2128» (IMO 8100416, флаг РФ)

В прошлом году экипаж судна оказался брошен на судоремонтном заводе в Астрахани. Зарплату моряки не получили несколько месяцев, сумма долга превысила 2 млн руб.

PORTOFLOT CO LTD-SEVASTOPOL

■ «Aquamarine» (IMO 7719595, флаг Палау)

SEATRON SHIPPING LTD

■ «Паллада» (IMO 8866931, флаг Молдовы)

В апреле прошлого года украинский судовладелец решил урезать выплаты на 30%. С неполной выплатой были списаны капитан и старший механик. Старпом, второй механик и повар остались на борту, решив, что пока судно находится в российском порту Ростова-на-Дону, где действует КТМС, у них есть шанс добиться справедливости. После того, как члены экипажа обратились в капитанию порта, они получили зарплату за предыдущие месяцы и были списаны. В связи с тем, что в контракте были указаны условия выплаты за предыдущий месяц в следующем, инспектор PSC решил, что портовые власти не имеют права требовать полную выплату, и судно было отпущено из порта под гарантийное письмо на имя капитана порта. В письме судовладелец гарантировал выплату зарплаты за март повару, второму механику и старпому. Однако компания не только не выполнила обязательств, но и разослала уведомительное письмо в Ассоциацию круингов Украины о профнепригодности трёх членов экипажа с занесением в чёрный список.

«БАЛТРЕЧФЛОТ»

■ «Porhov» (IMO 7612474, флаг Того)

■ «Narva» (IMO 7612436, флаг РФ)

В прошлом году официальная зарплата в компании начиналась от 7000 рублей. Остальные деньги, обещанные морякам, – бонусы, которые могут доходить до 2000 евро и выплачиваются нерегулярно.

ООО «СК МБС-ШИППИНГ»

■ «Нефтерудовоз-29М» (IMO 7740570, флаг РФ)

«Кто работал в МБС-Шиппинг – как выбиваете деньги?» – таким постом открывается тема на форуме для моряков по обсуждению данной компании. Если этот вопрос не убеждает в ненадёжности конторы, то вот что пишут другие моряки: «Эта шарага в Астрахани, у них танкер ленанефть 2070 и рудовоз 29М. На суда без слез не взглянешь. Снабжения нет. Питания тоже. Короче, рабские галеры. Хозяйка конторы... обещает золотые горы, а в итоге – простое швырялово (денег нет)».

NAVICOR LTD

- «Navi Star» (IMO 9123506, флаг Сент-Китс и Невис)

Морякам задерживают зарплату за два месяца, при этом в прошлом году был случай, когда само судно во время эксплуатации находилось в аварийном состоянии.

TBS SHIPPING CO LLC

- «Palladiy» (IMO 8856261, флаг Танзании)
- «Svetoslava» (IMO 8863343, флаг Украины)

Моряки с т\х «Svetoslava» в прошлом году обращались в профсоюз за помощью. Судовладелец задолжал им денег за семь месяцев. Кроме того, само судно находилось в весьма плачевном состоянии: не работал пожарный насос и сигнализация, в машинном отделении обнаружили четыре ящика с цементом. Хоть компания и называется TBS Shipping Company LLC, по факту это всё та же печально известная Kent Shipping, которая регулярно задерживает зарплату морякам.

VALSHIP PE

- «Lavr» (IMO 9151096, флаг Белиза)
- «Lina» (IMO 9128001, флаг Белиза)

Компания практиковала невыплату зарплат, а также списание моряков без зарплат.

DON RIVER SHIPPING JSC

- «Сибирский-2118» (IMO 7911507, флаг РФ)
- «Валерий Коков» (IMO 8859328, флаг РФ)
- «Ахмат Кадыров» (IMO 8954946, флаг РФ)

Моряков списывали без зарплат, которую приходилось выбивать через прокуратуру.

LAGUNA LLC

- «Zelenga» (IMO 8862856, флаг РФ)
- Компания ведёт двойную бухгалтерию и задерживает выплату зарплат.

LADOGA SHIPPING CO LTD

- «Solidat» (IMO 7614599, флаг РФ)
- Двойная бухгалтерия и задержки с выплатой.

NIKA FORTUNE SHIPPING SA

- «Nika Fortune» (IMO 8933095, флаг Палау)

Постоянные задержки зарплат, списание без расчёта.

M&M MARINE SHIPPING CO LTD

- «Little Seyma» (IMO 7832804, флаг Панамы)

Морякам задерживают выплаты.

TECHNOTEAMMARINE LLC

- «Ulfat» (IMO 7724253, флаг Танзании)

TECOIL SHIPPING LTD

- «Роскем 1» (IMO 8883290, флаг РФ)
- «Роскем 1» инспектор ITF в Новороссийске Ольга Ананьина иначе, чем «корытом» не называет. Морякам не только задерживали выплату зарплат, но и не давали денег на снабжение продуктами. Более того, у некоторых членов экипажа отсутствовали контракты о найме, включая капитана судна.

ZEB DENIZCILIK TASIMACILIGI

- «Ritza» (IMO 6719756, флаг Того)
- «My Rose» (IMO 7639642, флаг Танзании)

«Корыта-смертники. Первое стоит на приколе в Абхазии, второе работает между Турцией и Абхазией. Не платят и добиться зарплат практически невозможно», – так отзывается о судах данной компании инспектор ITF Ольга Ананьина.

ISKENDERUN SHIPPING LTD

- «Iskenderun-M» (IMO 9206140, флаг Панамы)

Задержки с выплатой зарплат.

MEGION COMPANY LTD

- «Streamline» (IMO 8866711, флаг Коморских Островов)

Ольга Ананьина предлагает выделить название судна всеми цветами радуги, чтобы оно отпечталось в памяти моряков, и они не нанимались туда «даже под страхом смерти». Судно попало в поле зрения профсоюза ещё в 2013 году. С тех пор на нём периодически возникают проблемы: невыплата зарплат, списание без денег. И это не говоря о том, что само судно 1978 года постройки, и его состояние оставляет желать лучшего.

RED TO RED DENIZCILIK TICARET

- «Sormovskiy 199» (IMO 8035154, флаг Островов Кука)

Плачевное техническое состояние самого судна, что касается условий труда, то экипажу постоянно задерживают зарплату.

ATAK INTERNATIONAL SHIP SERVICES TURIZM AND TRADE LTD

- «Baysal» (IMO 8516598, флаг Панамы)

Задерживают зарплату, чей размер и без того не слишком велик, а компенсация в случае смерти, по словам Ольги Ананьиной, – всего две базовые зарплат.

ПРЕЖДЕ ЧЕМ УСТРАИВАТЬСЯ НА СУДА ВЫШЕУКАЗАННЫХ КОМПАНИЙ, РПСМ СОВЕТУЕТ ХОРОШО ПОДУМАТЬ, СТОИТ ЛИ ВООБЩЕ УХОДИТЬ В МОРЕ, НЕ РАСПОЛАГАЯ ГАРАНТИЯМИ НА ПОЛУЧЕНИЕ ЗАРПЛАТЫ. ХОТЯ, С ДРУГОЙ СТОРОНЫ, ПО СЛОВАМ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ДВРО РПСМ НИКОЛАЯ СУХАНОВА, НАПРИМЕР, ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ МОРЯКИ, ОБЖЕГШИСЬ НА МОЛОКЕ, НАЧИНАЮТ ДУТЬ НА ВОДУ. ТО ЕСТЬ ПОСЛЕ ТОГО, КАК ПРОФСОЮЗ ПОМОГАЕТ ДОБИТЬСЯ ВЫПЛАТЫ ЗАДЕРЖАННОЙ ЗАРПЛАТЫ, МНОГИЕ ОБРАТИВШИЕСЯ С ЖАЛОБОЙ МОРЯКИ ВСТУПАЮТ В РПСМ. ОНИ ПОНИМАЮТ, ЧТО ЛУЧШЕ ПЕРЕСТРАХОВАТЬСЯ И ИДТИ В РЕЙС, ЗНАЯ, ЧТО ЗА ТВОЕЙ СПИНОЙ НАДЁЖНЫЙ ПРОФСОЮЗ. 

КАК МОРЯКУ ЗАРАБОТАТЬ НА ПЕНСИЮ?

НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ВСЕ БОЛЬШЕ МОРЯКОВ НАЧИНАЮТ ЗАДУМЫВАТЬСЯ О СВОЕЙ ПЕНСИИ. ИХ БЕСПОКОЙСТВО МОЖНО ПОНЯТЬ: С ПРИНЦИПАМИ ЕЕ ФОРМИРОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ РАЗОБРАТЬСЯ ПОРОЙ НЕ ТАК ПРОСТО, КАК ХОТЕЛОСЬ БЫ. НА ПЕНСИЮ МОРЯКА ВЛИЯЮТ МНОЖЕСТВО РАЗЛИЧНЫХ ФАКТОРОВ – УПУСТИ ХОТЬ ОДИН ИЗ ВИДУ, И МОЖНО БУДЕТ ЧАСТИЧНО ИЛИ ПОЛНОСТЬЮ ПОПРОЩАТЬСЯ С МЕЧТОЙ О БЕЗЗАБОТНОЙ СТАРОСТИ. ТАК КАК ЖЕ ОБЕСПЕЧИТЬ СЕБЕ ГАРАНТИРОВАННЫЕ ВЫПЛАТЫ ПО ЗАВЕРШЕНИИ КАРЬЕРЫ В МОРЕ? ДЛЯ ЭТОГО ПОТРЕБУЮТСЯ ДВЕ ВЕЩИ – ОЗНАКОМИТЬСЯ С ПЕНСИОННЫМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ СТРАНЫ И НЕ ЗАТЯГИВАТЬ С ОФОРМЛЕНИЕМ ВСЕХ НЕОБХОДИМЫХ ДОКУМЕНТОВ.

ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ МОМЕНТЫ

Согласно новым требованиям, для получения страховой пенсии или пенсии по старости, гражданину России нужно накопить страховой стаж и определенное количество пенсионных баллов, стоимость которых меняется каждый год. Так, для получения страховой пенсии по старости в 2017 году необходимо иметь не менее 8 лет страхового стажа и 11,4 пенсионных баллов. С каждым годом с новых пенсионеров требуется все большее их количество: на 2,4 балла больше ежегодно, пока к 2025 году требуемое число баллов не достигнет 30. Стаж, необходимый для получения страховой пенсии по старости, также будет поэтапно увеличиваться: с шести лет в 2015 году до 15 лет в 2024-м. Средний же размер страховой пенсии – 13 655 руб., и выплата не зависит от того, продолжает пенсионер работать или нет.

ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

Многие российские моряки на сегодняшний день предпочитают работать под иностранным флагом, и их можно понять: за редким исключением в российских компаниях заработать приличные деньги не представляется возможным. Вместе

с тем, далеко не каждый из морских специалистов задумывается о том, какая пенсия будет ждать его в будущем. Безусловно, нельзя забывать, что все граждане Российской Федерации при нехватке стажа получают социальную пенсию, однако выйти на нее можно при наступлении 60 и 65 лет (для женщин и мужчин, соответственно), да и размер ее будет меньше, чем у страховой пенсии – на сегодняшний день он составляет 8742 руб.

– Сейчас уже пришло то поколение моряков, которое ни разу не работало на судах под российским флагом, и чтобы получить пенсию, им придется проделывать огромную работу с различного рода документами, тратить на это уйму времени, – говорит председатель Балтийской территориальной организации РПСМ (БТО РПСМ) Александр Бодня.

Так, всем морякам, работающим на судах под иностранными флагами и желающим получать страховую пенсию, необходимо добровольно вступить в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, в противном случае о выплатах можно будет забыть. Для этого придется обратиться в территориальный орган Пенсионного фонда РФ по месту жительства, предоставив паспорт или другой документ, удостоверяющий личность страхователя, подтверждающий его регистрацию по месту жительства на территории РФ; страховое свидетельство обязательного пенсионного страхования; и документы, подтверждающие факт работы за пределами РФ или факт приглашения, дающего право на осуществление частной предпринимательской или иной деятельности за пределами территории РФ.

Законодательство также предусматривает возможность уплаты страховых взносов не только самим моряком, добровольно вступившим в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию, но и другим физиче-



ским лицом. При этом продолжительность засчитываемых в страховой стаж периодов уплаты страховых взносов за моряков не может составлять более половины страхового стажа, требуемого для назначения страховой пенсии по старости – то есть не более семи с половиной лет.

Если на момент выхода на пенсию члену экипажа не хватает пенсионных баллов и стажа, то увеличить эти показатели можно, уплачивая страховые взносы, таким образом создавая все условия для приобретения права на страховую пенсию при наступлении пенсионного возраста. Знакомиться с информацией о состоянии лицевого счета необходимо ежегодно, отслеживая нужное количество лет страхового стажа и пенсионных баллов.

В результате уплаты взносов увеличится количество баллов и стажа. Однако здесь есть свои ограничения: физические лица, уплачивая самостоятельно дополнительные страховые взносы, могут приобрести только половину стажа, необходимого для назначения страховой пенсии по старости. При этом ограничений по количеству пенсионных баллов нет. От этого показателя будет зависеть размер назначенной пенсии.

ДОСРОЧНЫЙ ВЫХОД

У моряков, работающих на российских судах, есть возможность досрочно выйти на пенсию. Так, согласно п. 9 ст. 30 ФЗ «О страховых пенсиях» от 28.12.2013 (в редакции от 19.12.2016) право на досрочную пенсию имеют «мужчины по достижении возраста 55 лет и женщины по достижении возраста 50 лет, если они проработали соответственно не менее 12 лет 6 месяцев и 10 лет в плавсоставе на судах морского, речного флота и флота рыбной промышленности (за исключением портовых судов, постоянно работающих в акватории порта, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения) и имеют страховой стаж соответственно не менее 25 лет и 20 лет».

Правда, здесь есть одно очень важное «но». Предположим, моряк трудился на флоте всю свою жизнь и уверен в том, что у него уже накопился необходимый стаж. Только вот работал он то на российского судовладельца, то на иностранного. И если местный работодатель платил все необходимые взносы, то иностранная

компания этим вопросом не занималась вовсе. И тут важно запомнить, что в соответствии с действующим законодательством, страховой стаж – это учитываемая при определении права на трудовую пенсию суммарная продолжительность периодов работы и (или) иной деятельности, в течение которых уплачивались страховые взносы в Пенсионный фонд РФ. Если моряк не вступил в добровольные правоотношения с Пенсионным фондом и самостоятельно не выплачивал взносы, страховой стаж за время работы на иностранную компанию учитываться не будет, а значит, велика вероятность, что и досрочно выйти на пенсию такой морской специалист не сможет.

Порой морякам бывает сложно доказать свое право на досрочную пенсию даже при наличии всех необходимых документов. Так, в Дальневосточную региональную организацию (ДВРО) РПСМ 10 июля этого года обратился за помощью матрос Алексей Черепанов – моряк отчаялся самостоятельно биться с местным отделением Пенсионного фонда. Между тем его стаж без сомнения позволял ему претендовать на досрочную пенсию – 28 лет он работал в море на морозильных траулерах.

– При рассмотрении заявления местное отделение Пенсионного фонда России не учло некоторые периоды работы Алексея в море: то каких-то документов не было в архиве, то сотрудники Пенсионного фонда не могли указать класс судна, хотя в трудовой книжке матроса все названия судов обозначены точно, – говорит председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – Как показывает практика, немногим морякам удается доказать свое право на досрочную пенсию, особенно тем, кто отработал многие годы на судах различных судоходных компаний. В итоге за дело Алексея Черепанова взялся наш профсоюзный юрист Василий Савельев и не зря.

При помощи профсоюза моряк подал заявление в Находкинский городской суд. Слушание по делу о назначении матросу Алексею Черепанову досрочной трудовой пенсии завершилось 29 сентября. По итогам заседания суд Находки встал на сторону моряка.

«СЕВЕРНАЯ» ПЕНСИЯ

Льготный период выхода на пенсию доступен и тем морякам, которые отработали определенное количество лет на Крайнем

Севере или приравненных к нему областях на российских судах. При этом увеличивается базовая часть страховой пенсии.

Год стажа в местах, приравненных к Крайнему Северу, соотносится с 9 месяцами работы непосредственно в условиях Севера. Законом также предусмотрена возможность назначения пенсии со снижением пенсионного возраста пропорционально имеющемуся стажу. Для этого требуется не менее 7 лет 6 месяцев работы в районах Крайнего Севера. В этом случае страховая пенсия назначается с уменьшением пенсионного возраста на четыре месяца за каждый полный календарный год работы в этих районах. Гражданам, проработавшим не менее 15 календарных лет в районах Крайнего Севера или не менее 20 календарных лет в приравненных к ним местностях и имеющим необходимый для досрочного назначения страховой пенсии по старости страховой стаж и стаж на соответствующих видах работ, возраст, установленный для назначения пенсии, уменьшается на 5 лет.

Так, женщины вправе выйти на пенсию в 50 лет, если они: родили двух и более детей, имеют общий страховой стаж минимум 20 лет и проработали не менее 12 календарных лет на Крайнем Севере, либо не менее 17 календарных лет в районах, к нему приравненных. Мужчины могут оформить страховую выплату в 55 лет, если они имеют стаж работы не менее 15 лет на Крайнем Севере или минимум 20 лет в приравненных районах. При этом общий страховой стаж должен быть не менее 25 лет. При этом условия северной пенсии могут приплюсоваться к условиям досрочной пенсии и в итоге моряки могут получить ее в 45 и 50 лет соответственно. Таким образом, лица, проработавшие в районах Крайнего Севера определенное количество лет, могут оформить выплату раньше общеустановленного в России возраста независимо от того, проживают они в этих районах или нет.

РПСМ советует морякам как можно раньше озаботиться вопросом правильного оформления будущей пенсии – любое промедление, неуплаченные страховые взносы могут грозить серьезным сокращением пенсионных выплат и бумажной волокитой. При необходимости члены экипажей могут обратиться за помощью в свое отделение РПСМ и получить консультацию у профсоюзных юристов. 

ТОЛКОВЫЙ КУРСАНТ ИЩЕТ НАСТАВНИКА

ПРОХОЖДЕНИЕ ПЛАВАТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ – ОДИН ИЗ САМЫХ ВАЖНЫХ И ВМЕСТЕ С ТЕМ НЕПРОСТЫХ ПЕРИОДОВ В ЖИЗНИ КУРСАНТА МОРСКОГО ВУЗА. ПОПАСТЬ В КРУПНУЮ КОМПАНИЮ, ПОКАЗАТЬ СЕБЯ С ЛУЧШЕЙ СТОРОНЫ И, ПОЛУЧИВ ДИПЛОМ, ГАРАНТИРОВАННО УСТРОИТЬСЯ НА ВЫСОКООПЛАЧИВАЕМУЮ РАБОТУ МЕЧТАЕТ КАЖДЫЙ. ВЫСОКАЯ КОНКУРЕНЦИЯ ЗА МЕСТА НА СОВРЕМЕННЫХ ТАНКЕРАХ, ХИМОВОЗАХ И ГАЗОВОЗАХ СУЩЕСТВУЕТ ДАЖЕ СРЕДИ ОТЛИЧНИКОВ. ДЛЯ ТЕХ ЖЕ, КТО УЧИТСЯ ЧУТЬ ХУЖЕ ИЛИ ИМЕЕТ АКАДЕМИЧЕСКИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ, ПОИСК КОМПАНИИ ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ПРАКТИКИ СТАНОВИТСЯ НАСТОЯЩЕЙ ГОЛОВНОЙ БОЛЮЮ И НЕ ВСЕГДА ЗАКАНЧИВАЕТСЯ УСПЕШНО.

Желание получить место практиканта в солидной компании порой толкает неопытных ребят на ужасные шаги. Можно вспомнить расследование по факту мошенничества, начатое в июне этого года в Краснодарском крае. Некая дама обещала устроить двоих новороссийских курсантов на практику на суда заграничного плавания. За посреднические услуги она запросила около 300 тыс. руб. Получив требуемую сумму, женщина скрылась с деньгами. Непутёвые ребята обратились в полицию, сейчас материалы уголовного дела переданы в суд.

Вот до чего может дойти стремление получить заветное место, без которого рабочий диплом молодой моряк не получит. Парадокс в том, что проблема нехватки молодых офицеров сегодня остро стоит перед каждым судовладельцем. Однако в большинстве случаев бизнес предпочитает не возвращать своего, а получать уже готового специалиста со стороны.

СНАЧАЛА ПОД ПАРУСОМ

После первого года обучения молодёжь получает возможность «попробовать море» под парусом на одном из шести учебных судов Росморпорта. До недавнего времени, пока ряды российского парусного флота не пополнил трёхмачтовый фрегат «Херсонес», она была фактически недоступна для южан. С мая 2017 года здесь проходят учебную парусную практику курсанты ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова и его филиалов. Судно практически без перерыва работает между портами Крыма, Сочи и Новороссийска, каждые два месяца на нём происходит смена практикантов.



– Под руководством четырёх преподавателей на фрегате постоянно обучаются 107 курсантов нашего головного вуза, его ростовского и севастопольского филиалов, а также практически всех отраслевых учебных заведений европейской территории нашей страны, – рассказывает помощник ректора ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова по конвенционной морской подготовке Анастас Боран-Кешишьян. – В море ребята проходят курс по навигации и лоции, мореходной астрономии.

– Цель прохождения парусной практики – получение первичных морских навыков, обретение компетенций рядового состава. Но для лучшего понимания профессии практика на борту крупного действующего судна под руководством помощника капитана или механика просто необходима, – подчёркивает ректор ГМУ Сергей Кондратьев. – Именно это позволяет по-настоящему понять и освоить профессию.

ИДЕАЛЬНЫЙ КАНДИДАТ

В помощь практикантам в Государственном морском университете им. адмирала Ф. Ф. Ушакова работает Южный центр организации учебных практик. Ежегодно он отправляет 250–300 курсантов морских специальностей на флот. У университета более 20 договоров с судоходными и круинговыми компаниями, где ждут толковых кадетов. Лидеров знают все: это Совкомфлот, Baltic Group International (BGI) и Columbia Shipmanagement. «В последние годы требования судоходных компаний к уровню знаний практиканта ужесточаются, средний балл не должен быть ниже четырёх, – продолжает Анастас Боран-Кешишьян. – Для курсантов это, конечно, стимул учиться лучше. Однако не всё решают оценки. Основной отбор происходит после личного собеседования в компании».

В Новороссийском морском пароходстве потенциального практиканта интервьюирует по специальности капитан-на-

ставник или старший механик-наставник. «Входным билетом» на собеседование является средний балл (выше 4) и характеристики из университета. Но даже среди тех, кому удалось пройти все эти этапы, конкурс всё равно составляет около 2,5 человек на место. Ежегодно пароходство берет на практику 80-100 курсантов морских факультетов и 10 студентов береговых специальностей – будущих экономистов и бухгалтеров, 95% из них потом возвращаются на работу в компанию.

BGI предоставляет практикантам больше ста мест. «Вместо собеседования мы предлагаем установленное нашими клиентами языковое тестирование: разговорный английский и компьютерный тест, – рассказывает Владимир Феоктистов, директор офиса в Новороссийске. – У курсантов со средним баллом четыре и выше шанс попасть на практику намного больше, чем у тех, кто имеет низкий средний балл». Процент возврата после выпуска из университета здесь также выше девяноста.

Компания Columbia Shipmanagement реализует свою кадетскую программу уже более 10 лет, на преддипломную практику здесь берут до 40 человек ежегодно. «По результатам её прохождения и при условии положительных рекомендаций мы гарантированно их трудоустроиваем, – говорит директор новороссийского офиса Сергей Панюшкин. – Получить такую путёвку в жизнь могут те, у кого средний балл выше четырёх, кто знает свою специальность и прекрасно владеет английским языком. Последнее очень важно. Лучших мы отбираем так: сначала сами проводим собеседование с курсантом, затем представляем его судовладельцу, который лично или через видеосвязь интервьюирует его на английском».

НЕ ОКАЗАТЬСЯ ЗА БОРТОМ

Но как быть тем, кто не может считаться лучшим или просто не прошёл по конкурсу в два-три человека на одно кадетское место? Может ли профсоюз помочь курсантам в этом непростом вопросе?

– Раньше государство полностью обеспечивало подготовку будущих моряков, в том числе и практическую. А теперь курсант должен сам искать место прохождения плавпрактики, и не у всех это получается. Обращаются они и в нашу

организацию. Мы предоставляем ребятам информацию: сколько мест для практикантов есть в новороссийских круизных компаниях, на каких условиях их готовы взять. Если не удаётся устроиться в Новороссийске – советуем обращаться в компании Тамани, Темрюка, пытаться попасть на бункеровщики, – говорит председатель Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков (ЮТО РПСМ) Николай Попов.

Не пройденная вовремя плавпрактика чревата отсутствием рабочего диплома, который позволяет сразу после окончания вуза уйти в море в должности младшего офицера. В итоге молодым морякам придётся нарабатывать плавценз матросом на любом судне, куда возьмут. На это может уйти около двух лет. А ведь всем хочется быстрее начать работу на флоте в офицерской должности и получать хорошую зарплату. Одновременно с потерей времени происходит и потеря квалификации молодого специалиста, а самое главное – его мотивации. Это негативно сказывается не только на дальнейшей карьере офицера, но и на звании страны как морской державы.

Почему так происходит? Во-первых, помимо нескольких крупных судовладельцев другие не слишком горят желанием брать к себе на борту курсантов: это грозит лишними расходами, да и места на судне не так много. А некоторые и вовсе, возможно, думают так: «Зачем мне вкладывать в него? Тогда он станет умнее и лучше. Пусть уж он будет чуть похуже, тогда он придёт ко мне, и я его найму за меньшие деньги». Помимо этого, в России, мягко говоря, не хватает учебных судов на всех.

В профсоюзе считают, что сложившаяся ситуация неприемлема. России необходима государственная программа по обеспечению плавпрактикой курсантов профильных учебных заведений. Госпрограмма, которая если бы не обязывала, то стимулировала судовладельцев брать на борт курсантов. Она необходима как альтернатива отлаженной советской системе подготовки плавсо-

става, которую ликвидировали, не предложив ничего взамен. Однако для этого нужна совместная кропотливая работа участников судоходной отрасли, но ответственные за морское образование министерства пока не слышат ни судовладельцев, ни профсоюз. В итоге в России постепенно снижается число высокопрофессиональных моряков, а судоходные компании отдают предпочтение более квалифицированным работникам из других стран. При текущей системе Россия может потерять рынок рядового состава.

О проблеме известно давно. РПСМ даже подготовил отдельную резолюцию «О необходимости реформирования морского образования» по итогам VIII Съезда, который прошёл в ноябре прошлого года. В ней профсоюз призывает правительство РФ принять меры по всестороннему обсуждению положения, сложившегося в области морского образования с привлечением Минтранса, Минобрнауки, администрации морских портов, представителей судовладельцев и моряков, организаций по трудоустройству моряков и других заинтересованных сторон для выработки качественной политики реформирования морского образования. Однако до сих пор никаких шагов к решению проблемы не предпринято. А значит, очередная смена учеников морских вузов столкнется с теми же сложностями, что и их предшественники. [↓](#)

По материалам ЮТО РПСМ



Н. Попов



КОМПЕНСАЦИИ: ЧТО НУЖНО О НИХ ЗНАТЬ

В 2006 ГОДУ БЫЛА ПОДПИСАНА КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ (MLC-2006).

В РОССИИ ОНА СТАЛА ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ К ИСПОЛНЕНИЮ ТОЛЬКО С 2013 ГОДА.

ОСОБОЕ МЕСТО В ДАННОЙ КОНВЕНЦИИ ЗАНИМАЕТ СТАНДАРТ А4.2, КОТОРЫЙ ОПРЕДЕЛЯЕТ, ЧТО ВСЕ ГОСУДАРСТВА-УЧАСТНИКИ КОНВЕНЦИИ ПРИНИМАЮТ НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ, УСТАНОВЛИВАЮЩИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗА ОХРАНУ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ СВОИХ МОРЯКОВ. ЧТО ЖЕ ПОДРАЗУМЕВАЕТ ЭТА АБСТРАКТНАЯ ФОРМУЛИРОВКА?

Во-первых, судовладельцы компенсируют расходы моряков, связанные с их болезнью и травмами, произошедшими с момента начала трудовой деятельности до момента ее окончания.

Во-вторых, судовладельцы выплачивают денежные средства моряку или его близким в случае длительной потери трудоспособности или при летальном исходе в результате болезни, опасности или профессиональной травмы.

В-третьих, судовладельцы оплачивают морякам медицинское обслуживание, в том числе лечение, обеспечение терапевтическими средствами, необходимыми лекарствами.

Кроме того, работодатели оплачивают проживание и питание вне дома до тех пор, пока травмированный или больной моряк не вылечится или пока не станет известно о постоянном характере заболевания или о полной потере трудоспособности.

В-четвертых, работодатели оплачивают погребение в случае смерти, произошедшей на борту судна или на берегу.

Таким образом, существуют следующие виды компенсаций:

- компенсация при получении травмы в рейсе;
- компенсация, которая выплачивается семье, если во время

рейса или действия контракта моряк погиб;

- компенсация, выплачиваемая семье в случае пропажи моряка без вести;
- компенсация за моральный вред;
- компенсация моряку, если он заболел в рейсе.

Почему-то большая часть моряков абсолютно уверена: если они получили травму на судне, им точно будет выплачена компенсация, а если же на такое судно еще и коллективный договор формы ITF распространяется, то сумма выплаты будет высокой.

Но так ли это? А точнее, все ли так просто? Какие подводные камни подстерегают моряка при получении полагающейся компенсации?

ПОДВОДНЫЕ КАМНИ

Если на судне действует договор ITF, то член экипажа, получивший травму в рейсе, имеет право на выплату. Полученная сумма напрямую зависит от тяжести травмы. Проще говоря, чем тяжелее и опаснее травма, тем выше будет сумма компенсации. Например, согласно коллективному договору ITF TCC IBF 2017 года, если моряк утратит трудоспособность на 100%, то предусмотрена следующая компенсация:

- для рядового состава – 102 308 долларов США,
- для младшего комсостава – 136 410 долларов США,
- для старшего командного состава – 170 510 долларов США.

К тому же практически все возможные случаи травм и увечий прописаны в отдельной шкале договора с указанием процентов потери трудоспособности.

Например, потеря всех пальцев на правой руке – это 55%, на левой – 50%, потеря мизинца равняется 8%. Потеря зрения на один глаз или одного глаза составит 20%, а обоих глаз или полная потеря зрения – 100%.

Если же на борту в результате несчастного случая наступила смерть моряка, то единовременное пособие, причитающееся выгодоприобретателю, которого моряк указал в контракте (в большинстве случаев это жена) составляет сумму, равную компенсации при 100% потере трудоспособности.

Если же у него останутся дети младше 18 лет, то каждому ребенку, но не более четырех человек, судовладелец должен будет выплатить по 20 462 долларов США.

Возникает вопрос: а может ли судовладелец каким-то образом уйти от выплаты компенсации?

Основная лазейка в том, что согласно коллективному договору ITF, степень тяжести травмы и утраты работоспособности устанавливается только медиками. Только врачи могут установить тяжесть травмы, указать,

возможна ли реабилитация и какие перспективы в дальнейшем светят работнику. Если же будет установлено, что через какой-либо период к моряку вернется трудоспособность, то, скорее всего, моряк уже не сможет добиться выплаты всей установленной суммы компенсации.

Бывает и так, что юристы судовладельческих и страховых компаний для максимального уменьшения расходов по выплате компенсации пытаются выявить у врача возможность выздоровления моряка в будущем и их не интересует, что моряк уже получил инвалидность.

НЮАНСЫ

Случается и такое, что после происшествия представители страховщика компании сразу делают «щедрое» предложение в размере 20-30% от суммы, прописанной в договоре, но вне юридических обязательств. Что это значит? А то, что они берут с моряка письменное согласие, что в будущем он либо члены его семьи не будут претендовать на любые другие компенсации от судовладельца. Типа: лучше синица в руках, чем возможный журавль в далёком будущем.

И здесь есть ряд нюансов. Например, моряк пропал в рейсе, компенсация 100%, но компания считает, что он не пропал, а покончил жизнь самоубийством (сам спрыгнул с борта). При такой ситуации компания не несёт ответственности, а оставляет всё на усмотрение суда. Конечно же, суд при отсутствии доказательств со стороны судовладельца обяжет компанию выплатить полный размер компенсации. Но тут тоже всё не просто. Судно может быть в недостижимой для моряка юрисдикции, например, моряк – россиянин, а суд государства Сент-Китс и Невис.

Надо сказать, что эта схема работает. Многие забирают сумму, предложенную судовладельцем, хотя по факту могут обратиться в профсоюз и, приложив определенные усилия, получить полную сумму компенсации.

Есть и такое, что судовладелец может пообещать взять моряка в рейс после того, как он вылечится и откажет-

ся от компенсации или согласится на ее часть, но зачастую это не более чем пустые слова. Иногда бывает, что моряку даже помогают пройти медкомиссию, подтверждающую, что он здоров и годен к работе (хотя это и не так), а в рейс потом не берут. И вот в этом случае моряк остаётся без любой надежды как на работу, так и на компенсацию.

Бывают и другие ситуации. К примеру, если моряк в ходе рейса получил травму, вследствие которой частично потерял зрение или слух, или же у него случился инфаркт, скорее всего, он утратит всего 25-30% трудоспособности, но в море его больше не возьмут. В такой ситуации работник может требовать выплаты 100% положенной компенсации вместо предложенных 20%, так как для работы в море его трудоспособность утрачена на все 100%.

ЕСЛИ НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ ПРОИЗОШЕЛ НА СУДНЕ, ГДЕ ЕСТЬ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР, НО НЕ ПРОФОРМЫ ITF

Здесь всё так же, как и написано выше, но, как правило, за исключением некоторых вещей:

Во-первых, в договоре будет указана сумма за максимальную потерю трудоспособности или смерти моряка, а компенсация будет устанавливаться пропорционально этой сумме и на усмотрение работодателя.

Во-вторых, сумма за 100%-ную потерю трудоспособности будет около 30 000 долларов США, а не 120 000, как в колдоговорах ITF.

В-третьих, без профессиональной помощи профсоюза моряку получить компенсацию всё равно не удастся.

Конечно же, как и везде, в этих случаях также есть исключения. Например, компании под национальным флагом развитых стран: таких, как США. Там ставки ITF считаются низкими. Например, в каботажном флоте США могут работать только американцы, а на ставку ITF они просто не согласятся. Да и размеры компенсаций в американской юрисдикции иные, чем в российской. Там работников на судах защищает «Закон Джонса», который превосходит по своим требованиям MLC-2006, до уровня которого пытается дотянуться российское законодательство.



Страховые выплаты бывают двух видов: единовременные и ежемесячные. Моряк или его близкие имеет право на пособие в случаях, если согласно медицинскому заключению и экспертизе профессиональная травма привела к потере трудоспособности или смерти моряка.

Сумма первого вида страховой выплаты является гибкой и утверждается каждый год законом о бюджете. Регулярно эта сумма увеличивается. На 2017 год максимальная сумма ежемесячной страховой выплаты будет составлять 72 290,4 рублей. В случае же летального исхода родные моряка получают 1 млн рублей. Более подробную информацию можно посмотреть в Федеральном законе «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний».

Что касается морального вреда, то тут в нашей стране вообще «дремучий лес». Моральным вредом считаются психические и физические страдания, суд должен принять их во внимание и в соответствии со здравым смыслом определить денежную сумму, компенсирующую эти страдания, учитывая при этом личные особенности потерпевшего. Но на практике наш суд потребует доказательства, к примеру, справку от психолога или чеки из аптеки на валерьянку. В случае отсутствия таковых, подтверждающих страдания документов, моральный вред или моральный ущерб будет равен нулю.

И напоследок. Как показывает практика, и иностранные, и российские работодатели, и страховщики судовладельца, и страховой фонд зачастую рассчитывают на юридическую безграмотность работника. Они тянут до последнего, чтобы сохранить свои деньги, не выплачивая положенные компенсации пострадавшим морякам, отказывая или уменьшая размер выплат по тем или иным причинам. Конечно, такие действия неправомерны. И моряк вне профсоюза своими силами не справится в такой ситуации, а на счету Российского профсоюза моряков с 1994 года сотни случаев взыскания компенсаций по несчастным случаям в полном объеме в пользу моряков и членов их семей. 

ЕСЛИ НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ ПРОИЗОШЕЛ НА СУДНЕ, ГДЕ НЕТ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА

Эти случаи самые проблемные и непредсказуемые.

Естественно, судовладельцы, не прописывающие условия работы, делают это неспроста. Таким образом они лишают моряка возможности требовать с них в будущем не то что компенсации, но и даже зарплату, так как доказывать такое нарушенное право моряку будет нечем.

Разумеется, и эти ситуации не безысходны. У инспекторов ИТФ и РПСМ есть достаточно рычагов давления на подобных судовладельцев, например, обращение в Регистр государства флага судна.

Но всё-таки инспектор ИТФ не всемогущ и чуда не сотворит, хотя многие моряки считают наоборот.

Размер компенсации на подобных судах тоже не будет адекватным. Бывали случаи, когда простой почтальон из коммерческой почтовой компании приносил на порог квартиры семьи моряка банку из-под варенья с непонятным наполнением и говорил: «Вот... прах... получите... распишитесь...»

Так что не стоит думать, что если сумма не прописана, то можно и миллион стянуть с работодателя или страховой. Как говорится, «в казино всегда выигрывает только казино».

А вот в российском праве ещё существуют и общие нормы о несчастных случаях на производстве (ст. 227-231 ТК РФ), они распространяются и на профессиональные травмы на морском, речном судне в рабочее или свободное от вахты и судовых работ время.

При профессиональной травме моряк вправе претендовать на пособие по временной нетрудоспособности, страховые выплаты, оплату дополнительных расходов, связанных с медицинской, профессиональной и социальной реабилитацией. Данные суммы, кроме пособия по временной нетрудоспособности, выплачиваются Фондом социального страхования РФ.

Пособие выплачивается работодателем за весь период временной нетрудоспособности застрахованного моряка в размере его усредненного заработка. Сумму таких выплат Фонд социального страхования РФ засчитывает работодателю как уплату страховых взносов.

ИЗМЕНЯЮТСЯ КРИТЕРИИ СТЕПЕНИ ЦВЕТООЩУЩЕНИЯ ДЛЯ МОРЯКОВ

ОБРАЩАЕТСЯ К ВАМ ЖЕНА МОРЯКА СУДОВОГО МЕХАНИКА. ДЕЛО В ТОМ, ЧТО 24.06.2017 ГОДА БЫЛО ПРИНЯТО ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ № 742 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ЗАБОЛЕВАНИЙ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ РАБОТЕ НА МОРСКИХ СУДАХ, СУДАХ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ, А ТАКЖЕ НА СУДАХ МЕШАННОГО (РЕКА-МОРЕ) ПЛАВАНИЯ». В ПУНКТЕ VII «БОЛЕЗНИ ГЛАЗА И ЕГО ПРИДАТОЧНОГО АППАРАТА», П. 48 «АНОМАЛИИ ЦВЕТООВОГО ЗРЕНИЯ» НАПРОТИВ ГРАФЫ «ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖЕЙ, РАБОТАЮЩИЕ В ДОЛЖНОСТЯХ СПЕЦИАЛИСТОВ МАШИННОЙ КОМАНДЫ», СТОИТ «+». ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО С ТАКОЙ АНОМАЛИЕЙ РАБОТАТЬ В МАШИННОМ ОТДЕЛЕНИИ НЕЛЬЗЯ. А ВЕДЬ МОЙ МУЖ УЖЕ БОЛЕЕ 10 ЛЕТ РАБОТАЕТ СУДОВЫМ МЕХАНИКОМ, ДОСЛУЖИЛСЯ ДО 2-ГО МЕХАНИКА И ИМЕЕТ ЛЁГКУЮ ФОРМУ ЦВЕТООВОЙ АНОМАЛИИ (НЕ РАЗЛИЧАЕТ СВЕТЛО-ЗЕЛЁНЫЙ И БЛЕДНО-ЖЁЛТЫЙ ЦВЕТА). В РАБОТЕ ЕМУ НИКАК ЭТА ОСОБЕННОСТЬ ЗРЕНИЯ НЕ МЕШАЕТ, ОН ИМЕЕТ ОТЛИЧНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ПОЛЬЗУЕТСЯ ОГРОМНЫМ АВТОРИТЕТОМ И УВАЖЕНИЕМ СРЕДИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА. РАНЬШЕ ПРИ ПОСТУПЛЕНИИ В ВУЗ НА ДОЛЖНОСТЬ МЕХАНИКА ЭТА АНОМАЛИЯ НЕ БЫЛА ЗАПРЕТОМ ДЛЯ РАБОТЫ, ТЕПЕРЬ ЖЕ БЛАГОДАРЯ ДАННОМУ ПОСТАНОВЛЕНИЮ, МОЙ СУПРУГ МОЖЕТ ОСТАТЬСЯ БЕЗ РАБОТЫ, А ЕГО СЕМЬЯ – БЕЗ СРЕДСТВ К СУЩЕСТВОВАНИЮ. У НАС ДВОЕ ДЕТЕЙ, Я НАХОЖУСЬ В ДЕКРЕТНОМ ОТПУСКЕ, РАБОТАЮ ВОСПИТАТЕЛЕМ ДЕТСКОГО САДА. СУПРУГ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ В МОРЕ. ПРОШУ РАЗОБРАТЬСЯ, ПОЧЕМУ ЖЕ ТЕПЕРЬ ПОСТАВИЛИ ЗАПРЕТ НА РАБОТУ С АНОМАЛИЕЙ ЦВЕТООВОЩУЩЕНИЯ РАБОТНИКАМ МАШИННОГО ОТДЕЛЕНИЯ, ВЕДЬ ЭТО НЕ ШТУРМАНЫ И НЕ КАПИТАНЫ, КРУТИТЬ БОЛТЫ И ЧИСТИТЬ ТРУБЫ ЦВЕТООВОЩУЩЕНИЕ НЕ МЕШАЕТ АБСОЛЮТНО. ПОМОГИТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, ПОСОДЕЙСТВУЙТЕ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВКИ В ДАННОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ. ОЧЕНЬ ПРОСИМ. НЕУЖЕЛИ ИЗ-ЗА ПРОСТОГО РОСЧЕРКА ПЕРА СУДЬБА ЧЕЛОВЕКА И КАРЬЕРА ПОЛЕТЯТ ПОД ОТКОС?

В соответствии с требованиями Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС) медицинское свидетельство моряков в качестве одного из показателей предусматривает наличие удовлетворительного цветоощущения (Стандарт А1.2). На этом основании такое заболевание, как «аномалия цветоого зрения» включена в Перечень заболеваний, препятствующих работе на морских судах, судах внутреннего плавания, а также на судах смешанного (река-море) плавания, утвержденный постановлением Правительства РФ от 24 июня 2017 года № 742.

Проверка цветоого зрения моряка при прохождении медицинского осмотра будет проводиться с учетом требований по минимальным стандартам зрения для моряков, предусмотренных Конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты (Конвенция ПДНВ, таблица А-1/9).

В соответствии с данными стандартами, требования к цветоовому зрению моряков по категориям (палубная команда, машинная команда, радиооператоры ГМССБ) основаны на Рекомендациях СИЕ-143-2001 (International Commission on Illumination – Международной комиссии по освещению).

РЕКОМЕНДАЦИИ СОДЕРЖАТ ТРИ СТАНДАРТА ЦВЕТООВОГО ЗРЕНИЯ:

- **нормальное цветоовое зрение;**
- **неполноценное цветоовое зрение А** с незначительным (мягким) дефицитом цветоого зрения, позволяющим демонстрировать способность видеть и распознавать цветоные световые сигналы;
- **неполноценное цветоовое зрение В** с дефицитом цветоого зрения, позволяющим демонстрировать способность распознавать цветоа вблизи, например, на цветоном экране компьютера.

Цветоовое зрение капитанов, командного и рядового состава палубной команды, от которых требуется выполнение обязанностей, связанных с наблюдением, должно соответствовать стандартам 1 или 2.

Цветоовое зрение всех механиков, электромехаников, электриков, лиц рядового состава и других лиц, входящих в состав машинной команды, а также радиооператоров ГМССБ должно соответствовать стандартам 1, 2 или 3.

Все эти требования, а также процедуры использования тестов для оценки цветоого зрения, которые содержат Рекомендации СИЕ-143-2001, будут отражены в Порядке проведения медицинского осмотра лиц, поступающих на работу на морские суда, суда внутреннего плавания и суда смешанного (река-море) плавания, а также лиц, работающих на таких судах. Порядок в настоящее время проходит согласование в Правительстве РФ.

До принятия Манильских поправок 2010 года в Конвенции ПДНВ требования к зрению моряков не детализировались, а в национальном законодательстве не содержалось требований к цветоощущению членов машинной команды. [📄](#)



ЕВГЕНИЙ ПОПОВ: «ГЛАВНОЕ – НЕ СОМНЕВАТЬСЯ В СВОИХ СИЛАХ»

НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ МНОГИЕ МОЛОДЫЕ МОРЯКИ НАСЛЫШАНЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОШЕННИКОВ ОТ КРУИНГА И ИЩУТ ВАКАНСИИ НЕ НА ФОРУМАХ ИЛИ ЧЕРЕЗ МАЛОИЗВЕСТНЫЕ АГЕНТСТВА, А ОБРАЩАЮТСЯ НАПРЯМУЮ К КРУПНЕЙШИМ ИГРОКАМ НА РЫНКЕ. ТАК ПОСТУПИЛ И ЕВГЕНИЙ ПОПОВ – В ПОИСКАХ РАБОТЫ ОН ПОШЕЛ В КОМПАНИЮ «СКФ ЮНИКОМ», ГДЕ ЕГО ПРИНЯЛИ КАДЕТОМ НА ТЕПЛОХОД «КАПИТАН ГОТСКИЙ». ОПЫТ, ПОЛУЧЕННЫЙ В ПЕРВОМ РЕЙСЕ, ОКОНЧАТЕЛЬНО УБЕДИЛ ЕВГЕНИЯ, ЧТО МОРЕ – ЕГО СТИХИЯ.

НИКАКОЙ РОМАНТИКИ

Евгений Попов родился в городе Капустин Яр Астраханской области в семье военных и никогда особо не задумывался о карьере в море: получил образование инженера-аэрофотогео-

дезиста, отслужил в армии, после чего устроился на работу по специальности. Первое знакомство с морем произошло у Евгения заочно – благодаря рассказам родственников жены, которые всю жизнь ходили в рейсы. Именно они и разбудили в нем интерес к морской специальности.

– Признаться честно, когда я решил связать свою судьбу с морем, то больше думал о романтике этой профессии, о путешествиях и морских приключениях. После ухода из армии я получил пятилетний запрет на выезд за границу, поэтому пошел работать геодезистом. За это время жажда приключений

во мне выросла неимоверно, мне казалось, что если я устроюсь на судно, буду ходить в рейсы, то смогу ее уголить. Отчасти я был прав, но работа сама по себе оказалась непростая, романтикой там и не пахнет, – рассказывает Евгений. – Поначалу все было ново и непривычно, но для меня огромную роль сыграла поддержка семьи, хотя мои родители вообще понятия не имели, что значит быть моряком. Не прогадал я и с выбором работодателя. Главное – не сомневаться в своих силах, и тогда перед тобой откроются любые двери.

В первый рейс Евгений пошел, еще до того, как получил морское образование: в 2015 году обратился в компанию «СКФ Юником», попал в программу практикантов и устроился на танкер «Капитан Готский». Тогда моряк впервые продемонстрировал товарищам по работе свое хобби: экипаж с удивлением узнал, что Евгений – отличный художник. С тех пор все суда, на которых он побывал, украшены его работами:

– У меня за плечами четыре года обучения в художественной школе, поэтому нарисовать картину за рейс для меня не проблема. Помню, на одном из теплоходов я подошел к боцману, предложил разрисовать стену в бане. Тот кивнул на капитана: если даст согласие – рисуй. Я сделал наброски и показал капитану. Он к этой идее отнесся скептически: якобы это отвлекает от работы. В итоге боцман все-таки разрешил. А капитан долгое время в баню не ходил и увидел мое творение уже в готовом виде. Расписанная стена ему понравилась настолько, что когда на судно приехал его сменщик, он первым делом повел его в баню с экскурсией.

В целом моряки относятся к увлечению Евгения с интересом, некоторые даже просят научить их основам рисования или просто завязывают разговор на тему искусства. Это позволяет Евгению разбавить монотонность многомесячного пребывания на судне и быстрее наладить отношения с членами экипажа, что немаловажно.

– Что касается взаимоотношений на судне, то тут все зависит от экипажа. Обычно существует костяк, который со-

бирает вокруг себя моряков и является своеобразным «центром» общения. Чаще всего такие «посиделки» проходят либо в кают-компании, либо в сауне. На «Готском» коллектив уже устоялся, все более-менее друг друга знают и не стесняются, – делится своими наблюдениями Евгений.

«НЕ ХОЧЕТСЯ БЫТЬ ВЕЧНЫМ СТУДЕНТОМ»

После возвращения из рейса Евгений поступил в Морской технический колледж имени адмирала Д. Н. Сенявина в Санкт-Петербурге. Обучение давалось ему сравнительно легко – помогало первое высшее образование. Поначалу Евгений даже надеялся, что все полученные знания ему удастся совместить, если он устроится на одно из судов, занимающихся сейсмологией:

– Я думал, что мое первое образование позволит мне работать на научных судах – «Иване Губкине» или «Вячеславе Тихонове». Но, к сожалению, я не вижу для себя перспективы карьерного роста. Чтобы пробиться наверх, нужно переучиваться на геофизика, а это еще 5-6 лет. Как-то не хочется быть вечным студентом.

Прочувствовать, что же такое настоящая работа на судне, Евгений наконец-

то смог, когда вышел в рейс в качестве матроса, а не кадета. Первое, что он заметил – времени на рисование у него стало намного меньше.

– Быть кадетом оказалось совершенно несложно. Вот когда я уже стал матросом, работа порой преподносила определенные трудности. Все свои рейсы я отходил на танкерах, потому что в «Совкомфлоте» преимущественно танкерный флот. Случалось и так, что наше судно выгружалось сразу на несколько теплоходов и сопровождалось это большим количеством грузовых и швартовых операций. Но в целом ничего непосильно сложного делать не приходится, – рассказывает моряк. – Переработок практически нет, а если они и случаются, то полностью потом компенсируются компанией. Вахта, как и у всех – четыре через восемь. Плюс всегда можно отдохнуть во время кофепейки. Пока что с непривычки мешает только гул, он ощущается постоянно. Надеюсь, что со временем перестану обращать внимание и на него.

«НАЧИНАЕШЬ ЦЕНИТЬ ВРЕМЯ С РОДНЫМИ»

Самым серьезным испытанием для Евгения стала разлука с семьей. Несмотря на все существующие средства связи,



На преображение сауны танкера «Капитан Готский» у Евгения ушел целый месяц. Зато весь экипаж, включая капитана, остался доволен результатом.



Четыре года в художественной школе не прошли даром – теперь работы Евгения украшают суда компании «Совкомфлот».

они не могут заменить живого общения, особенно когда дома тебя ждет маленький сын.

– Жена к этому более-менее привычна, ведь папа у нее бывший моряк, а вот семилетнему сыну переносить разлуку тяжело. Мы с ним очень близки, поэтому мое отсутствие воспринимается им весьма болезненно. Особенно, когда из-за работы я пропускаю семейные праздники и мероприятия с его участием. Когда всю жизнь провел на суше, а потом вот так резко меняешь график, начинаешь сильнее ценить время с родными, – делится переживаниями моряк. – Именно из-за этого я решил податься на север – два с половиной месяца в море проводить все же легче, чем четыре. Из минусов – на судах с долгими контрактами есть возможность сходить на берег, а тут мы все время проводим на танкерах, за очень редким исключением. Спасает, что на линии Приразломная-Мурманск неплохо работает связь, а суда оборудованы спортзалом,

бассейнами, саунами. Все это помогает отвлечься и отдохнуть.

DO YOU SPEAK ENGLISH?

Даже те, кто не ходит в море, знают, что без английского там делать нечего. Как отмечает сам Евгений, для работы на судне в качестве матроса хватает и базового уровня владения языком. А вот если выходить в город в зарубежных портах – можно попасть в весьма интересную ситуацию.

– Матросу серьезное знание английского не нужно: в запасе должно быть порядка пятнадцати команд, если ты стоишь у руля, и, конечно же, базовые фразы для вахты у трапа. Но все это быстро навёрстывается и нарабатывается, – говорит Евгений. – А вот если захочешь покинуть судно – это уже совершенно другое дело. Помню, когда я был на Гуаме (остров в западной части Тихого океана – прим. ред.), мне пришлось добираться до города автостопом. Подвезти меня согласилась

очень приятная женщина, да только диалог у нас не клеился – половину вопросов и ответов я понять не смог, хотя определенную роль в этом сыграл ее акцент. Я рассказал ей о себе – эти фразы я выучил достаточно хорошо, после чего она решила, что английский я знаю неплохо, и начала быстро и долго рассказывать мне что-то. После этого случая я понял, что английский нужно подтянуть и по возвращении в Россию записался на курсы.

ВВЕРХ ПО КАРЬЕРНОЙ ЛЕСТНИЦЕ

Знание английского языка пригодится Евгению и в его дальнейших планах, ведь задерживаться в должности матроса моряк не планирует. Следующая его цель – попасть в комсостав.

– Сейчас я получаю среднее образование на факультете судоводителей. В компании с ним можно дослужиться до второго помощника, а вот для должности старпома и капитана нужно высшее, но я пока не хочу торопить события, и все вопросы решаю по мере их поступления. Одно знаю наверняка – матросом больше быть не хочу. Такое положение в судовой иерархии достаточно сильно бьет по самооценке, особенно когда ты выполняешь поручения по типу «подай-принеси», «вымой-покрась». Если красить для меня еще хоть как-то близко в силу моих увлечений, то уж остальное порой дается с трудом, – смеется Евгений. – Но этот опыт все равно стал для меня бесценным. Я уверен: чтобы хорошо проявить себя в комсоставе, необходимо какое-то время походить матросом. Это позволяет лучше понимать все процессы, которые происходят на судне. Многие молодые ребята сразу после вуза приходят на борт в качестве помощников капитана, и в итоге выясняется, что чего-то им все же недодали, каких-то знаний не хватает и наворачивать приходится уже во время рейса. Но это, скорее, не претензия к выпускникам, а вопрос качества нашего образования. Поэтому я все же надеюсь, что полученные мною знания станут весомым преимуществом. Не знаю, как жизнь повернется дальше, но с намеченного курса я сходить не собираюсь. 



Александр Русецкий
(в центре) с товарищами



ПРИКЛЮЧЕНИЯ НАШИХ В ПЕРУ

ЕСЛИ ВАМ СКАЖУТ, ЧТО МОРСКАЯ ПРОФЕССИЯ – ЭТО РОМАНТИКА ДАЛЬНИХ СТРАНСТВИЙ, НОВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ, НЕИЗВЕДАННЫЕ ГОРОДА И ВЕСИ, ШТОРМА И БУРИ, ВЕТРА И ШТИЛЬ – ЭТО БУДЕТ НЕ ВСЕЙ ПРАВДОЙ. РАБОТА МОРЯКА – ЭТО ЕЩЁ И ТЯЖЁЛЫЙ ТРУД НОЧЬЮ И ДНЁМ, ТОСКА ПО РОДНЫМ И БЛИЗКИМ, И ПРОЧАЯ, ПРОЧАЯ, ПРОЧАЯ... НО НЕСМОТРЯ НА ВСЁ ЭТО, ИЗ РЕЙСОВ ЭКИПАЖИ ЗАЧАСТУЮ ПРИВОЗЯТ ИНТЕРЕСНЫЕ СЛУЧАИ, КОТОРЫЕ С УДОВОЛЬСТВИЕМ ВСПОМИНАЮТ СПУСТЯ МНОГО ЛЕТ. ВОТ КАКУЮ БАЙКУ РАССКАЗАЛ ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСПЕКТОР ТРУДА БАЛТИЙСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (БТО РПСМ) АЛЕКСАНДР РУСЕЦКИЙ, КОТОРОГО В 1984 ГОДУ НАПРАВИЛИ НА ТЕПЛОХОД «НОВОГРУДОК» В ДОЛЖНОСТИ 3-ГО МЕХАНИКА.

ВАРАНЧИК С БАНАНЧИКОМ

– Я был очень рад назначению на «Новогрудок», поскольку на то время суда этого типа – «Новгород» были одними из лучших в Балтийском пароходстве. Серия строилась на верфи в Финляндии с середины шестидесятых годов – полностью автоматизированные теплоходы, которые на тот период можно было считать совершенством; даже сейчас с небольшими доработками эти суда могли бы спокойно работать. Рейс планировался на Никарагуа, где произошла революция, и наша страна, как всегда, протянула руку помощи страждущим. До Коринто дошли без сучка без задоринки: погода была прекрасной, три недели пути пролетели незаметно. В порту решили сходить на разведку в ближайшее кафе с броским названием типа «Гранд Тропикано» или что-то вроде этого. Приняли нас хорошо, еда – пальчики оближешь: картошка, цыплёнок...

То есть так мы думали поначалу, но нас стали терзать смутные сомнения: откуда здесь такая вкусная, золотистая картошечка, да и кур в этой деревне особо не было видно. Коринто хоть и считается крупным портом в Никарагуа, но по нашим меркам – это небольшой провинциальный городишко почти по Салтыкову-Щедрину: свиньи в лужах, дети играют в пыли, деревянные постройки, каменные дома в мавританском стиле стоят только в центре, лишь вместо дорогих сердцу берёзок – огромные фикусы, пальмы да банановые деревья. Глубокие размышления о местной кулинарии вынудили меня подозвать официанта. Когда тот возник перед нами, я спросил, глядя в его честные глаза: чем это он меня накормил? Ответ, по крайней мере меня, ошеломил. Картошка оказалась жареными бананами, а цыплёнок – никем иным, как вараном, который водится в изобилии в тех местах. В это время к нам присоединились 4-ый меха-

ник и моторист, которые не первый раз посещали Никарагуа, и, бросив мельком взгляд на мою тарелку, сразу же спросили: ну, как варанчик с бананчиком? Вот таким образом я попробовал никарагуанские деликатесы, – рассказывает Александр Русецкий.

После разгрузки экипаж направился в порт Кальяо в Перу, он побольше Коринто, более современный и цивилизованный. Моряки, прибывшие в город впервые, не удержались от того, чтобы отовариться.

– Поскольку среди членов экипажа присутствовали бывалые моряки, посещавшие Перу не первый раз, по их совету мы направились на базар. Он поразил меня шумом, обилием товаров и мизерными ценами. Правда, ассортимент был весьма ограниченным: спортивные костюмы одинакового покроя, но с именами мировых брендов, такие же кроссовки, всякого рода пончо, причудливые головные уборы – коро-

че, местные национальные прелести. Стоя у прилавка, я вдруг почувствовал, как сзади кто-то дёргает меня за рукав и спрашивает на чистом русском: «фотоаппарат Zenit есть, кореш?» Я оторопел: неужели какой-то наш прилётанный соотечественник здесь испытывает трудности с фотосъёмкой и просит ему помочь?! В полнейшем смятении я повернул голову, ожидая увидеть золотозубую улыбку, но наткнулся на симпатичное лицо местного мальчишки. Он повторил фразу и добавил: «Давай куплю», но этим только больше сбил меня с толку. Ответив, что фотоаппарата у меня нет, я хотел было продолжить осмотр, но не тут-то было. «А что есть?» – не унимался ребёнок. – «Рубли, значки, бронза, тропические тапочки?» К счастью, у меня ничего не было, и я благополучно от него скрылся. Меня бы долго ещё терзали смутные сомнения по поводу «высокого» штиля русского языка у перуанского мальчишки, но на деле всё оказалось гораздо проще. Разгадка пришла уже после прогулки по городу, когда к нам на борт пожаловали гости – наши моряки-рыбаки, которые уже месяцев восемь безвылазно работали в Тихоокеанском регионе на благо Перу по договору с СССР. Оказалось, что это они научили местных ребятшек русской речи, а для смеха добавили соответствующую лексику. Поскольку рыбаки работали в Перу постоянно, они решили организовать свой маленький бизнес: возили фотоаппараты, юбилейные рубли, значки, даже что-то из обуви и одежды. Но им самим на чужбине не хватало простого чёрного хлеба и гречки. Не можем мы, говорят, постоянно морепродукты с фруктами есть, а если и посолим рыбку, то как же без чёрного хлебушка? Опять же – мясо без гречки, что за еда? Смилуйтесь братцы, говорят, дайте наших простых, родных продуктов. Ну как тут не помочь? Дали им и хлеба, и гречки, и даже зрелищ: организовали обмен кинофильмами. В благодарность за это они пригласили нас к себе в гости: приходите, мол, мы вам тоже вкусенького организуем. Нас два раза звать не нужно. Когда мы пришли, нам передали брикет замороженных королевских креветок, килограмм двадцать, не меньше; рыбы примерно столько же; селёдку секретного, волшебного засола

аж целую трёхлитровую банку вручили. Только наказали съесть её сразу, так сказать, до полуночи, а то потом волшебство пропадёт. А за то, что наш второй механик помог ребятам с запчастями, ему подарили «меч» от одноимённой рыбы! Вот уж действительно королевский подарок! Нам, конечно, было приятно от такого гостеприимства, – говорит Александр Русецкий.

«ВКУСНЫЕ ПОДАРКИ»

Ещё немного поболтав с соотечественниками, экипаж «Новогрудка» отправился к себе, чтобы не дать пропасть вкусным подаркам. А те оказались действительно невероятными.

– Наказ про селёдку мы начали выполнять сразу же, поскольку сами уже по ней соскучились. То, что мы попробовали, на самом деле было волшебным: такой вкусной селёдки я никогда в жизни не ел ни до, ни после. Нежная, сочная, малосольная... Мы уничтожили банку минут за пятнадцать, без гарнира, хлеба, лука, просто «щёлкали», как семечки. Кстати, позже я всё-таки выведал секрет: оказалось, что основным компонентом рассола была... морская вода! Благодаря ей рыба получилась настолько прекрасной, что не успели мы оглянуться – и банка уже чиста! Даже пожалели, что так быстро всё смолотили, надо было на ужин оставить, но уж очень она вкусной была – не оторваться. Но ничего – у нас ведь остались королевские креветки, которые и украсили вечернюю трапезу. Бывают в морской жизни такие вот замечательные моменты, благодаря которым все тяготы и невзгоды работы уходят на задний план, и думаешь: где ещё посидишь вот так, на краю света, тёплым тропическим вечером на закате ярко красного солнца, под шум морского прибоя, под пение на берегу «амиго» для своей второй половинки, с бутылочкой прекрасного сухого вина и тазиком (с фарфором была напряжёнка) королевских креветок? В те времена это было сродни описанию из фантастического или зарубежного романа. Но, как говорят, важен не сам процесс, а его подготовка. И если известный шекспировский герой задавался вопросом «быть или не быть?», то в нашей компании вопрос стоял ещё острее: когда начнём? Запах

царил, как сейчас помню, умопомрачительный, стол ломился от яств... Наконец команда была дана, и мы приступили. Когда креветки были съедены, а вино почти выпито, в порыве романтической эйфории четвёртый механик схватил подаренный рыбаками «меч», и встав, как ему казалось, в позицию ан гард, начал крутить им в разные стороны, делать выпады и почему-то кричать при этом «алле-гоп», сражаясь с воображаемым противником. Его быстро угомонили, резонно заметив, что он не прошёл посвящение в рыцари. И тут же стали готовить эту церемонию! Надели на его голову тазик из-под креветок и дали в руки «меч», второй механик взял в руки швабру и начал обряд посвящения. Несколько раз ударив четвёртого механика по голове и ушам, поскольку рука была уже не так тверда, наш коллега завершил обряд. И «сражение» началось вновь, только стало более интенсивным. Четвёртый механик тыкал «мечом» в разные стороны, крича и кружась по каюте. Счастливым владетелем «холодного оружия» начал проявлять беспокойство и попытался урезонить своего коллегу словами, однако, как это часто бывает, вербальные доводы не возымели действия. Второй механик попытался сделать нашему «рыцарю» лёгкое физическое внушение. Увы, итог был печален... Несколько проткнутых подушек дивана, разбитое стекло на репродукции и сломанная редчайшая вещь – сам «меч»... Четвёртый механик всё-таки получил своё подушкой по голове и, счастливый от прекрасного вечера, отправился на руках почитателей спать в каюту. Второй механик не разговаривал после этого с «рыцарем» месяца полтора. Но нет худа без добра, флот всегда был славен своими умельцами. Наш судовой токарь совместно с плотником, оба – «золотые руки», сделали ко дню рождения второго механика подарок. Они так ловко и красиво восстановили «меч» и даже ножны к нему, что именинник был в неподдельном восторге и на радостях простил незадачливому коллеге все грехи. Вот такие на флоте случаются истории.

Наверняка у каждого моряка есть свои морские истории про уникальные случаи за границей или в родных просторах. Рассказы о своих похождениях вы можете присылать в редакцию. 



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

**Председатель Федерации
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПА)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная
организация

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

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

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

АРКТИЧЕСКАЯ территориальная организация

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

СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

«ЮГМОР»

Территориальное объединение
организаций профсоюзов
Юга России

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

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

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета,
заместитель
председателя РПСМ
БОДНЯ Александр Михайлович
Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10,
корп. 2, 7-й этаж

Тел./факс: (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

региональная организация
Председатель Совета
КРАШНОШТАН Александр
Анатольевич

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

ТИХООКЕАНСКАЯ

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

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

ЮЖНАЯ

территориальная организация
Председатель Совета
ПОПОВ Николай Яковлевич
Новороссийск, ул. Победы,
д. 16Б

Тел./факс: (8617) 61-38-44,
61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ

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

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





ПОД ПАРУСАМИ И АНДРЕЕВСКИМ ФЛАГОМ

ДЛЯ МОРСКОЙ ДЕРЖАВЫ СЧИТАЕТСЯ ОСОБОЙ ГОРДОСТЬЮ ИМЕТЬ В СОСТАВЕ СВОЕГО ФЛОТА ДЕЙСТВУЮЩЕЕ ПАРУСНОЕ СУДНО ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ УЧЕБНОЙ ПРАКТИКИ КУРСАНТОВ. НО ЭТО И БОЛЬШАЯ РОСКОШЬ, ПОЗВОЛИТЬ СЕБЕ КОТОРУЮ МОГУТ ДАЛЕКО НЕ ВСЕ. СОДЕРЖАНИЕ ТАКИХ СУДОВ СТОИТ ДОРОГО. В НАШЕЙ СТРАНЕ ПАРУСНЫХ УЧЕБНЫХ СУДОВ ДО НЕДАВНЕГО ВРЕМЕНИ НАСЧИТЫВАЛОСЬ ПЯТЬ. ОСЕНЬЮ 2016 ГОДА К ОТРЯДУ ЛЕГЕНДАРНЫХ ПАРУСНИКОВ ПРИСОЕДИНИЛСЯ ЕЩЕ ОДИН – ПОСЛЕ РЕМОНТА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ БЫЛ ВВЕДЕН ЛЕГЕНДАРНЫЙ «ХЕРСОНЕС». УЧЕБНАЯ ПРАКТИКА ДЛЯ КУРСАНТОВ ЮГА РОССИИ ЯВЛЯЕТСЯ ТЕПЕРЬ ДЛЯ НЕГО ПРИОРИТЕТНОЙ ЗАДАЧЕЙ.

ДОЛГИЙ ПУТЬ ДОМОЙ

Трехмачтовый фрегат «Херсонес» был спроектирован и построен в Польше, на Гданьской верфи по заказу Министерства рыбного хозяйства СССР. Он, наряду с «Дружбой», «Даром Молодежи» и «Миром», стал продолжением серии учебных парусных судов, целенаправленно закладываемых для организации плавательской практики курсантов. 26 парусов «Херсонеса» управляются исключительно вручную и обеспечивают основное движение судна, а два двигателя используются при заходе в порты, а также при работе в непогоду.

Интересный факт: первоначально новый парусник задумывали назвать «Александром Грином», однако год окончания строительства – 1988 – совпал с тысячелетием Крещения Руси, и было решено дать ему имя города, в котором князь Владимир принял православие.

«Золотым временем» можно назвать первые три года работы фрегата. Тогда он совершал учебные международные рейсы с курсантами из керченского филиала Калининградского технологического института рыбной промышленности. Затем наступил 1992 год, над «Херсонесом» поднялся флаг Украины, а филиал стал самостоятельным учебным заведе-

нием. Не имея возможностей содержать парусник, Керченский технологический институт передал его немецкой компании, которая в обмен на доходы от его эксплуатации обещала следить за состоянием судна и при необходимости ремонтировать. Больше 10 лет парусник под управлением немцев возил по миру туристов и даже поменял исторический облик – борт «Херсонеса» перекрасили в красный цвет, чтобы уменьшить расходы и повысить узнаваемость судна.

В 2005 году договор с немцами был расторгнут по инициативе украинской стороны, а в 2006-ом, посчитав эксплуатацию учебного парусника экономически невыгодной, руководство сократило экипаж и вывело судно в отстой Керченского порта.

10 лет «Херсонес» находился в забвении, пока в 2015 году решением Совета министров Крыма его не передали в собственность «Росморпорта» и не подняли над ним российский триколор. За восемь месяцев в доках Севастополя была проведена огромная работа по восстановлению парусника, судну вернули белый цвет с синей полосой по борту и официально приписали к Севастопольскому порту.

ИХ ПЕРВЫЙ РЕЙС

В день, когда закончились ремонтные работы, «Херсонес» присоединился к парусной регате SCF Tall Ships 2016 по Чер-

ному морю. На борту под управлением капитана Дмитрия Тесленко находились 72 курсанта. Однако капитан сразу отметил: это мало, на «Херсонесе» должно быть, по крайней мере, 90 человек: по 30 на каждую из трех его мачт. «Когда учебное парусное судно восстанавливали, задачу ставили такую: дать возможность испытать свои силы под парусом для ребят со всей России», – рассказывал тогда Дмитрий Тесленко. О том, что у новороссийцев действительно есть все шансы попасть в число счастливых, говорил в ходе регаты и исполнительный директор «Росморпорта» Андрей Лаврищев. Он отметил, что как раз учебная практика для курсантов Юга России является для «Херсонеса» приоритетной задачей.

Сказано – сделано: в свой первый рейс на «Херсонесе» отправились из Севастополя ростовские курсанты филиала ГМУ. Их маршрут уже расписан на много месяцев вперед, неизменно с заходом в российские порты Черного моря. На вопрос о возможности посещения зарубежных портов, капитан Тесленко отвечает так: «Смотря куда. Если в Европу, то, наверное, в ближайшее время нет, а вот в Азию, думаю, без проблем. Да и Греция, Кипр, Египет – это все наши друзья».

«Профсоюзная морская газета»



**РОССИЙСКИЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
СОЮЗ МОРЯКОВ**

25 ЛЕТ
В ЕДИНОЙ
КОМАНДЕ

WWW.SUR.RU

