



Новый проект ИТФ для борьбы с безработицей в странах Гвинейского залива

➤➤➤ [Подробности на стр. 2](#)



Вернуться домой: моряки с судов компании Palmali отстаивали свое право

➤➤➤ [Подробности на стр. 3](#)



Крюинговые компании и представительства по трудоустройству моряков

➤➤➤ [Подробности на стр. 4](#)

www.stosur.ru

- Актуальные новости
- Список лицензированных крюинговых компаний

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



[Maritime_newspaper.23](#)

ПРОФСОЮЗНАЯ

№01/641
Январь 2021 года



Издается с августа 1992 года.
Выходит 1 раза в месяц. Распространяется бесплатно.

16+

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ



“ Я надеюсь, что признание моряков ключевыми работниками даст им приоритетное право на вакцинацию от коронавируса и позволит решить проблему кризиса смен экипажей ”.

К. Лим, глава ИМО

Прививка от кризиса

Крупнейшие организации, объединяющие работодателей и моряков, создали рабочую группу по вакцинации моряков от коронавирусной инфекции. В декабре состоялось первое заседание, в котором приняли участие представители Международной палаты судоходства ICS, Международной федерации транспортников ИТФ, морского совета BIMCO, ассоциации танкерных владельцев Intertanko, объединений судоходных компаний ECSA и Intermanager.

Стороны пришли к заключению, что прививка от COVID-19 в новом году может стать основным инструментом для организации беспрепятственных смен экипажей по всему миру. Скорее всего, она не будет обязательной, однако велика вероятность того, что авиакомпании и власти большинства стран потребуют ее наличия в медкнижке. В этом случае, отметили эксперты, вакцинирование от коронавируса может даже стать дополнительным условием при трудоустройстве моряков (по примеру сертификации прививки от желтой лихорадки).

При этом все понимают: на повестке дня еще множество вопросов. В частности, как предоставить морякам приоритетный доступ к уже существующим и разрабатываемым вакцинам, и кто будет нести ответственность в случае возникновения побочных эффектов. Все эти темы будут еженедельно обсуждаться специалистами рабочей группы.

Вот что думают сами моряки об идеи собственной вакцинации от коронавируса в числе первых:

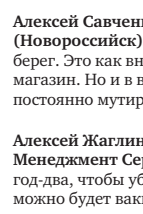
Виктор Бондарь, второй помощник, «Совкомфлот Менеджмент Сервисиз (Новороссийск)»: «Я, например, уже переболел этим вирусом, поэтому необходимости вакцинироваться для себя не вижу. Сама по себе эта идея неплохая, мы же прививаемся от желтой



лихорадки, но вакцина должна быть проверена. Никому не хочется ставить на себе непонятные эксперименты».



Олег Прокофьев, третий помощник, Columbia Shipmanagement Novorossiysk: «Я не против прививки от коронавируса, если это действительно поможет для нормализации нашей работы».



Алексей Савченко, электромеханик «Совкомфлот Менеджмент Сервисиз (Новороссийск)»: «Конечно, психологически очень тяжело работать без схода на берег. Это как внезапно лишит вас возможности ходить в магазин. Но и в вакцине смысла я не вижу, потому что вирус постоянно мутирует».

Алексей Жаглин, второй механик «Совкомфлот Менеджмент Сервисиз (Новороссийск)»: «Должен пройти год-два, чтобы убедиться в отсутствии «побочек». Тогда уже можно будет вакцинироваться без всяких вопросов».



Вячеслав Варельджан, боцман, «Совкомфлот Менеджмент Сервисиз (Новороссийск)»: Конечно, вакцинирование существенно облегчит посадку на суда. Сейчас из-за одного члена экипажа с положительным тестом откладывают смену всех остальных. А сами тесты очень несовершенны, часто бывают ложноположительные».





Ударим моряком по нигерийской безработице!

Международная федерация транспортников ITF объявила о запуске проекта по повышению конкурентоспособности нигерийских моряков.

Европейский гуманизм

Целью проекта Maritime Affiliate Support (MAS) станет увеличение найма нигерийцев как в каботажных перевозках, так и на судах дальнего плавания. В основе MAS – две опорные точки: организация и поддержка тренинга плавсостава и расширение охвата условий труда по договорам ITF в регионе. Реализовывать его будут членские морские профсоюзы в Нигерии.

Продолжительность проекта составляет 15 месяцев. Однако по сути это только начало глобальной кампании за повышение конкурентоспособности моряков из африканских стран, и Нигерия станет государством, где MAS пройдет апробацию.

Одной из причин запуска проекта, безусловно, стал рост пиратских нападений на торговые суда в Гвинейском заливе. Европейцы традиционно связывают пиратство с низким уровнем жизни на берегу и отсутствием возможностей для трудоустройства. Так, по данным ИМВ, из 85 моряков, удерживаемых пиратами с целью получения выкупа, 80 человек попали в плен в результате 14 нападений, совершенных у берегов Нигерии, Бенина, Габона, Экваториальной Гвинеи и Ганы. В общей сложности пираты смогли подняться на борт 114 судов, обстрелять – шесть, приблизиться – к 12.

Горячая точка

На сегодняшний день Гвинейский залив является самой опасной в мире для судоходства. Банды там хорошо организованы и нацелены на все типы судов. Главная цель пиратов – получить выкуп за похищенных моряков.

Новороссиец Сергей Зайцев побывал в плену у нигерийских пиратов весной 2020 года. Вечером 18 апреля на немецкий контейнеровоз Tommi Ritscher было совершено бандитское нападение у берегов Бенина. «Около 23 часов раздался стук в мою каюту, я ответил, что можно войти, – рассказал по возвращении старший механик. – С поднятыми руками зашли наш капитан болгарин Ангел Ставянович и вахтенный матрос филиппинец Марло, а за ними два африканца с автоматами, скорее всего, это были АК-47. По-английски они приказали поднять руки, после чего сняли с моей шеи золотую цепочку, браслет и обручальное кольцо. Потом один из бандитов начал искать в каюте деньги, а второй в это время направлял на нас автомат. Когда они поняли, что денег здесь нет, то приказали идти с поднятыми руками в каюты других офицеров. Везде происходило одно и то же: они снимали золотые изделия, забирали ценные вещи и деньги. Но, судя по всему, очень торопились, потому что уже после освобождения мы нашли на палубе многое из того, что было украдено. Захватчики были на судне минут двадцать».

Ограбив каюты моряков, пираты взяли в заложники 8 членов экипажа. Их месяц держали в плену на реке Нигер, пока длились переговоры с судовладельцем. Когда стороны достигли компромисса, моряков освободили и доставили на Родину.

Интересно, что в районе Аденского залива и Красного моря, где несколько лет назад действовали сомалийские пираты, с 2019 года, по информации ИМВ, «случаев пиратской активности не зафиксировано». Специалисты полагают, что снизить опасность пиратских нападений в этом регионе удалось в том числе благодаря вооруженной охране на судах.

Внесены изменения в список зон риска

Международный переговорный форум (IBF) пересмотрел ранее установленные границы некоторых зон рисков IBF и внес поправки в коллективные договоры стандарта IBF и ITF.

В частности, изменения коснулись районов плавания в водах Западной и Восточной Африки. Так, в дополнение к ранее обозначенной Зоне повышенного риска (IBF High Risk Area) в территориальных водах Нигерии и Бенина, определена новая Расширенная зона риска (IBF Extended Risk Zone), которая будет охватывать большую территорию в Гвинейском заливе между Либерией и Анголой. Кроме того, изменения произошли в Индийском океане – здесь исправлены координаты Зоны повышенного риска у восточного побережья Сомали – 12 морских миль, и, соответственно, границы Зоны повышенного риска.

На практике для моряков работа в зонах риска из списка IBF означает применение определенных льгот.

Например, при прохождении зоны военных действий IBF (IBF Warlike Operations Area), которая включает 12 морских миль от Йемена, кроме Транзитного коридора морской безопасности (MSTC) в Красном море, а также работе в портах Йемена, члены экипажей могут рассчитывать на бонус, равный базовой ставке – при этом минимальная выплата равна пятидневной базовой ставке (плюс далее за каждый день дальнейшего пребывания). Кроме того – на удвоенную компенсацию по смерти и инвалидности. Также моряки вправе отказаться идти в опасный рейс с репатриацией за счет компании и выплатой компенсации в размере двухмесячной базовой ставки.

При работе в Зоне повышенного риска IBF (IBF High Risk Area), которая

включает Аденский залив и 400 морских миль от восточного побережья Сомали моряки получают бонус в размере базовой заработной платы, выплачиваемый за фактический срок пребывания или транзита в опасной зоне; удвоенные компенсации в случае смерти и инвалидности; право отказаться от плавания с репатриацией за счет работодателя.

Аналогичные бонусы предоставляются всем морякам во время нахождения в той же Зоне повышенного риска IBF, но в Гвинейском заливе, и определенной территориальными водами (на расстоянии 12 морских миль от берега), портами и внутренними водными путями Нигерии и Бенина, за исключением морской запретной зоны (MEZ), зоны безопасной якорной стоянки (SAA) и зоны Ship-to-Ship (STS).

Все три зоны – MEZ, SAA, STS – рассматриваются как Расширенная

зона риска IBF (IBF Extended Risk Zone) и бонус здесь эквивалентен базовой ставке, а выплачивается только на день, когда судно атаковано. Удвоенная компенсация в случае нетрудоспособности или смерти полагается, если они наступили в день нападения.

Кроме того, IBF Extended Risk Zone определена Западной частью Индийского океана и Красного моря до границы Йемена/Саудовской Аравии (16°22'N), включая Транзитный коридор морской безопасности (MSTC), но исключая IBF Warlike Operations Area и IBF High Risk Area.

К IBF Extended Risk Zone относится Гвинейский залив от границы Либерии/ Кот-д'Ивуара до границы Конго/Анголы, за исключением IBF High Risk Area.

Пресс-служба РПСМ

«Это всего лишь непростой этап в моей жизни»

Герой этой публикации – российский капитан, один из тех, кто по вине руководства компании Palmali полгода не мог вернуться домой. Вместе с другими членами экипажа, оказавшимися в ловушке в стамбульском порту, он боролся за свое простое законное право – репатрироваться по окончании контракта.

Сегодня капитан Коротков дома, в Ростове. За время отсутствия у него родился сын. «Дети счастливы, что папа наконец вернулся», – смеется Алексей.

Золотые годы

Не будучи потомственным моряком, Алексей Коротков с детства знал, кем станет. «Окна нашей квартиры выходили на набережную, и я каждый день видел суда, проходящие по Дону, – вспоминает он. – Эти детские впечатления по сути и стали определяющими в выборе профессии».

Удивительно, но вся трудовая жизнь Короткова оказалась связана с компанией, чье имя теперь стало нарицательным. «Я пришел в ростовский филиал Palmali сразу после выпуска в 2009 году, прошел собеседование, сдал тест, и меня взяли третьим помощником на суда типа «Армада», это танкер-химовозы, – рассказывает Алексей. – Это было время расцвета компании, ее «золотые годы». Они предлагали высокие зарплаты по сравнению с другими компаниями, оперирующими флотом «река-море». Знаю, что в Новороссийске они набирали и на «афрамаксы» на конкурентоспособные зарплаты. Деньги всегда четко выплачивались 2 раза в месяц, снабжение было организовано отлично, люди держались за свою работу. В Palmali тогда было не просто попасть, каждый кандидат проходили строгий отбор. Ежегодно все независимо от должности проходили тестирование, а перед посадкой на судно – в обязательном порядке технику безопасности. Была выстроена целая система карьерного продвижения, регулярно организовывали семинары и занятия для офицерского состава».

Время расцвета компании длилось вплоть до 2016 года, когда в Ростове у Palmali начались проблемы с выплатами. Алексей ушел из ростовского филиала и трудоустроился через офис компании в Стамбуле. Проработав еще пару лет, он хотел было уйти. Но получил предложение стать капитаном. «Я согласился остаться на 1-2 контракта, чтобы наработать стаж, – говорит Коротков. – Конечно, я знал, что и в стамбульском офисе есть проблемы, задерживали выплаты на 2-3 месяца, но тем не менее в конечном счете все выплачивали, на моей памяти не было списаний с задолженностями по зарплате. Если члену экипажа нужен был аванс, компания шла навстречу».

Капкан захлопнулся

В начале 2020 года Алексей сел на танкер Mubariz Ibrahimov на свой второй контракт в капитанской должности. Он вспоминает, как в начале рейса ничего не предвещало бесславного конца – компания поддерживала снабжение, давала деньги на закупку провизии. В марте и апреле Коротков рассчитал старшего и второго помощников – оба уехали домой с полными выплатами и билетами от работодателя.

Танкер работал без простоя до конца мая. По словам капитана, рейсовые задания приходили на месяц-два вперед, фрахт все это время был. И вот в июне судно становится на рейд Стамбула. «К тому времени у офицеров образовалась 4-месячная задолженность, а рядовым зарплату не выплачивали полгода, – говорит Алексей. – Все верили, что нас вот-вот спишут и все выплатят».

Это не случилось, зато на борт танкера с плановой инспекцией пришел

представитель государства флага Мальты. Моряки решили обратиться к нему по поводу невыплаты. Вначале капитан, как и положено, поставил в известность о своих намерениях руководство компании. Менеджеры просили не сообщать в инспекцию, а подписать «липовые» ведомости. Коротков отказался, вся информация была передана инспекторам. В итоге Mubariz Ibrahimov, а также семь других судов Palmali были задержаны в разных портах мира.

Единственный сход на берег

В середине августа капитану удалось убедить офисных сотрудников Palmali организовать катер и позволить нескольким членам экипажа съездить в магазин для покупки гигиенических принадлежностей. «Это был последний раз, когда компания вышла с нами на связь, – рассказывает Алексей. – Все последующие обращения просто игнорировались».



Одновременно начались проблемы с поставками воды, продуктов, топлива. На призывы сменить экипаж компания не отвечала, тогда к делу подключили страховую компанию, которая по условиям конвенции МСС должна была репатриировать моряков и выплатить им заработок за 4 месяца. Однако все попытки списать экипаж разбивались об упрямство капитана стамбульского порта: без согласия Palmali администрация отказывалась дать разрешение на постановку судна к причалу.

– И тут мы узнаем, что на соседних с нами пароходах без всяких проблем отпускают домой стармеха, вторых помощников и вторых механиков, – рассказывает капитан. – Как так? Им можно, а нам нельзя? Оказалось, что те, кого списали, не имели никаких финансовых претензий к Palmali, и компания сообщила в капитанию, что не возражает против списания.

Конфликты на борту

В такой сложной ситуации атмосфера в экипажах Palmali царил гнетущая. На нескольких судах происходили открытые конфликты между офицерским и рядовым составами. «Компания набирает смешанные экипажи: рядовых ищет среди азербайджанцев, причём, большинство из них совершенно некавалифицированные, это бывшие водители, таксисты, купившие документы, а офицеры, как правило, из России, с хорошим образованием и высокой квалификацией, – говорит



6 месяцев портовые власти не давали разрешение списать моряков с брошенного судна

Коротков. – Конечно, стычки происходят, но мне в этом плане повезло: рядовые все попались взрослые, грамотные, адекватные, многие не первый год работали на этом судне».

Капитан старался уделить внимание каждому, проводил беседы, устраивал собрания, где моряки могли высказаться.

востребованных судов. «Менеджеры переключают свои неудачи на пандемию, пытаются оправдаться тем, что резко закончились контракты, что нет фрахта, но это все неправда, – уверен капитан. – Может быть, в какой-то степени и снизился объем перевозок, но чтобы суда вообще встали – нет, такого не происходит. Думаю, что всему виной именно неумелое управление компанией. Они набрали кучу кредитов, которые не собирались отдавать. Естественно, наступило время платить, и кредиторы пошли в суды, а пароходы стали задерживать. Я знаю, что только по бункерке они задолжали в Италии около 400 тысяч долларов, сейчас идут судебные разбирательства. Такое ощущение, что управленцы целенаправленно хотели развалить компанию».

Дорога домой

Выбраться из «стамбульской ловушки» удалось благодаря упорству адвоката, предоставленного экипажу страховщиком. Не сдаваясь перед непоколебимостью капитана порта, он продолжал делать запросы и обращения, требуя отпустить моряков домой. В конце ноября его попытки увенчались успехом: береговая охрана получила от Palmali гарантийное письмо, в котором работодатель обещал в течение недели найти замену экипажу танкера Mubariz Ibrahimov. Слово свое компания, как водится, не сдержала, и это стало для моряков шансом. Капитану порта ничего не оставалось, кроме как дать долгожданное разрешение на списание офицеров – рядовые приняли решение остаться на борту и там ждать всех причитающихся выплат.

– Нам прислали катер, без всяких проблем оформили в миграционном пункте, и мы отправились в аэропорт, – продолжает россиянин. – Ехали и не верили, что все так внезапно закончилось. В общей сложности я отработал 10 месяцев, из них 6 – пытался вернуться, но почему-то победа казалась неожиданной и даже быстрой.

Однако победу по-прежнему нельзя назвать полной. Страховщик погасил 4-месячную задолженность, как и предписывает конвенция. Впереди у моряков – борьба за оставшуюся часть своей зарплаты. Свою помощь в этом процессе предложил было СК РФ, возбудивший уголовное дело по факту невыплаты. Но, по словам самих же следователей, в Турции это правонарушение не является уголовно наказуемым, а трудовые конфликты по задолженностям решаются в гражданском суде по месту нахождения ответчика.

Но, как говорит капитан Коротков, все это уже второстепенно. «Это был всего лишь этап в жизни, хоть и непростой, но и не смертельный, – говорит он. – Деньги это хорошо, но они не самое главное. Мы живы и здоровы, и все это закончилось. От имени экипажа я благодарю всех, кто принял участие в нашей судьбе: российское отделение ИТФ, вице-президента российского подразделения Международного комитета защиты прав человека Ивана Мельникова и российские СМИ. Сейчас немного отдохнем и снова будем ходить в море. Я верю в то, что на жизнь надо смотреть с оптимизмом. В море ведь многое происходит, случаются и пиратские нападения, захват моряков в заложники. Мы все-таки вернулись домой, дети счастливы. Это самое главное».



За время стоянки на рейде Стамбула капитан Коротков похудел на 15 кг

Крюинговые компании и представительства по найму и трудоустройству моряков в г. Новороссийске



Baltic Group International
ул.Хворостянского 11 Б
+7 (8617) 710083
novocrew@baltic-crew.com



Bernhard Schulte Shipmanagement
пр. Ленина, 95 Б, к. 1
+7 (8617) 30-83-98
ru-csc-nov-man@bs-shipmanagement.com



Capital Crewing Ltd.
пр. Ленина, 95 Б, к. 1
+7 (8617) 30-62-83
capital-ship@hotmail.com



Epsilon Services Ltd.
пр.Дзержинского 224
+7 (8617) 766-140
crew@epsilonnovo.ru



JSC Ipotekcentr
ул.Губернского 4
+7 (8617) 641-946
af@ipotekcentr.org



Sea Star
ул.Толстого 4
+7 (8617) 72-02-00
info.seastar@bk.ru



STMA
ул.Вербовая 3
+7 (8617) 303-536
crewing@stmagroup.ru



Columbia Shipmanagement
ул.Пионерская 4а
+7 (8617) 770377
columbia@novocsmru.com



ООО «Навигатор»
Анапское шоссе, 15
+7 (8617) 601-011
navcrew@navcrew.com



ООО «Интермарин»
пр.Дзержинского 158
+7 (8617)72-61-44
info@intmr.ru



ООО «Альфа-марин крью сервисес»
пр. Ленина,95 Б, к. 2
+7 (8617) 303-359
alfamarine@yandex.ru



Wilhelmsen Marine Personnel
ул.Победы 16Б оф. 30
+7 (8617) 642-252
vadim.korenev@wilhelmsen.com



«СКФ Менеджмент Сервисиз»
ул.Куникова 28
+7 (8617) 791-553
reserve_nov@scf-group.ru



Sunrise Marine
ул.Пионерская 4А
+7 (918) 0774222
nrs@sunrisemarine.ru



ООО «Марин Шип Сервис»
ул.Мира 29
+7 (8617) 641-900
crewdept@marineshipservice.ru



ООО «ИНОК ТМ»
ул. Суворовская, 69.
+7 (8617) 729-333
novo@inok-tm.com



ООО «Морское агентство Протеас»
ул.Советов, 42/11
+7 (8617) 306-227
app@pmars.ru



Stena Marine Management
Леднева 5,
+7 (8617) 64-27-21
natalya.solyanikova@stena.com



До конца января продолжается выдача подарков для детей моряков в возрасте до 14 лет. Получить его можно в любой будний день в профкоме по адресу: улица Куникова, д. 28, здание проходной, 2 этаж. Ждем вас с 9 до 16 часов (перерыв на обед с 12 до 13 часов)



Учредитель и издатель — Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Южным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.

Адрес редакции и издателя: 353900, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-6. Тел./факс (8617)61-38-44, 61-18-05. E-mail: info@stosur.ru Газета отпечатана в типографии ООО «Агентство «Кавказинтерпресс». Адрес типографии: 355000, г. Ставрополь, пр. Трудовой, 14, тел.: (8652) 24-88-65. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 700 экз. Главный редактор Соколова Н.