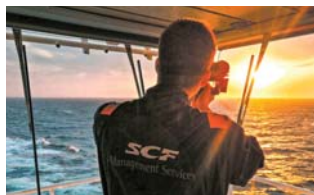




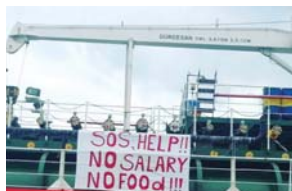
**Пандемия бьет по судоходной отрасли: взгляд изнутри**

➤➤➤ [Подробности на стр. 2](#)



**Большинство смен удалось организовать в российских портах**

➤➤➤ [Подробности на стр. 3](#)



**Задолженность Palmiti перед экипажами составляет больше \$4 млн**

➤➤➤ [Подробности на стр. 4](#)

[www.stosur.ru](http://www.stosur.ru)

- Актуальные новости
- Список лицензированных круинговых компаний

**Присоединяйтесь к нам в соцсетях**



[Maritime\\_newspaper.23](http://Maritime_newspaper.23)

**ПРОФСОЮЗНАЯ**

**№10/638**  
20 октября 2020 года



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

16+

# МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ

## Заслуги отметили в Министерстве

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих подписал приказ о награждении новороссийских моряков.**

### Шестеренка в душе

За заслуги в развитии морского транспорта нагрудный знак «Почетный работник морского флота» получил старший механик танкера Anatoly Kolodkin Виктор Павлович Дзыга. Его путь в Новороссийское морское пароходство прошел через Грузию, куда он попал по распределению после окончания учебы. Отработав там 10 лет, он вернулся и в 1992 году в должности второго механика сел на танкер Mekhanik Khmelevskiy. Так Виктор Павлович стал частью профессионального коллектива флагманской судоходной компании страны, где и построил успешную карьеру.

– Я первым в семье выбрал море, – рассказал нам награжденный стармех. – Тогда мною двигали мечты о романтике, а эта работа казалась очень романтической. Другим важным преимуществом является, конечно, уровень зарплат. Сегодня для молодежи деньги стоят на первом месте, но, знаете, на флоте говорят, что механиком может быть только тот, у кого шестеренка в душе. Работа является неотъемлемой и очень важной частью моей жизни.

### «Лучший бой – тот, который не состоялся»

Профессиональные успехи капитана танкера NS Lotus Александра Кушакова были отмечены благодарностью от Минтранса. Александр Владимирович пришел в Новороссийское морское пароходство четвертым помощником еще в 1988 году. «Но это если не считать плавпрактик, а так я здесь всю жизнь, с 1983 года», – уточняет моряк.



Он капитан уже больше 20 лет, из них 12 – на NS Lotus. Говорит, что работа в море позволяет честно и достойно обеспечивать семью. Минус один – оторванность от дома.

Отвечая на вопросы журналистов об «интересных историях» за его флотскую карьеру, Александр Кушаков отшучивается: «Моя задача – сделать так, чтобы никаких таких «историй» просто не было. Фрахтователи ведь ждут от нас стабильности и безопасности, а не происшествий, это как у самураев: самый лучший бой – тот, который не состоялся».

Сегодня Александр Владимирович сам принимает активное участие в подготовке будущих капитанов. «Молодежь сейчас очень разная, есть хорошие, талантливые ребята, – говорит он. – У меня два контракта назад работал помощником парень – с ним мы два раза подряд прошли инспекции у представителей фрахтователя без единого замечания. А к работе того, который приехал ему на смену, наоборот, было много нареканий. Знаю, что по крайней мере двое из моих бывших помощников стали отличными капитанами. На флоте все зависит только от тебя самого, и никто не поможет, если ты не развиваешь свои компетенции для продвижения по карьерной лестнице».

«Признание профессионализма наших моряков на уровне Министерства транспорта – заслуженная дань уважения за их нелегкий труд, – отметил председатель Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков Николай Попов. – На флоте постоянно ужесточаются требования к безопасности мореплавания, а значит, повышается степень ответственности каждого моряка за жизни и здоровье остальных членов экипажа и за груз. В свою очередь безаварийная работа торговых судов обеспечивает стабильное функционирование экономики, потому что 90% товаров в мире перевозится морем. К сожалению, этот факт часто остается незамеченным – даже сейчас, когда тысячи членов экипажей по всему миру продолжают работать сверх нормальной продолжительности контрактов».

## ОБРАЗОВАНИЕ

### Курсантам рассказали о возможностях трудоустройства

**В ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова прошла встреча будущих штурманов и механиков с потенциальными работодателями.**

В актовом зале университета перед курсантами 3 курса выступили генеральный директор ООО «ИНОК ТМ» Игорь Фомин, директор филиала компании в Новороссийске Егор Демьяненко и заместитель генерального директора ООО «ВодоходЪ» Юрий Костин. Они провели презентацию группы компаний, объединенных под техническим менеджментом «ИНОК ТМ», рассказали о характеристиках флота, географии работы судов и поделились планами по развитию. Обращаясь к курсантам, ректор ГМУ Сергей Кондратьев отметил, что подобные встречи с потенциальными работодателями имеют большое информационное значение.



В 2019 году на балкерах под управлением «ИНОК ТМ» практику прошли 25 курсантов ГМУ

### Сделано в России

Так, один из крупнейших реализуемых компанией проектов – строительство сухогрузов RSD59. «Этот проект включает в себя 20 совершенно новых единиц флота, построенных в 2018-2020 годах, – рассказал И. Фомин. – Строительство ведется на заводе «Красное Сормово» и Невском ССЗ».

Именно на этих судах будущим кадетам предстоит проходить практику. О технических особенностях и перспективах работы флота, построенного в рамках проекта RSD59, рассказал Е. Демьяненко. Сухогрузы имеют полные обводы, двойные борты в районе грузовых

трюмов, высокий класс автоматизации. «Основная работа для этих судов планируется в Средиземном, Черном, Северном морях и Атлантике, – отметил он. – Хотя в названии и указан тип «река-море», работы непосредственно на реках в действительности у этих судов совсем не много, в основном, по реке осуществляются заходы в порты для погрузки».

И все же без речных подтверждающих документов соискателям не обойтись. Пока ближайший город, где их можно получить, это Ростов. «Вам необходимо выучить материал, записаться, приехать в бассейновое водное управление и ответить правильно, по крайней мере, на 8 из 12 вопросов, – объяснил Е. Демьяненко. – В этом случае вы получите в тот же день необходимые документы». Он также подчеркнул, что компания приложит все усилия для того, чтобы у новороссийских курсантов в скором времени появилась возможность получать документы для работы на реке, не выезжая за пределы родного города.

### Кадры будущего

Об автоматизации говорили отдельно: компания участвует в проекте БЭС-КФ группы Маринет по беспилотному судоходству. «Конечно, безэкипажные суда не появятся завтра или через 5-10 лет, но это без сомнения суда будущего, которые позволят частично освободить персонал на мостике и в машинном отделении», – уверен И. Фомин.

Пока же на повестке дня – кадровое обеспечение нужд российского флота. Что предлагает компания кадетам и морякам? Молодой флот в составе 67 судов различных типов, высокий уровень их технического



«Всегда надо верить в себя», – напутствовал курсантов ректор ГМУ

оснащения, оформление в соответствии с российским законодательством, стабильность работодателям. Можно добавить к этому короткие переходы между портами Европы и возможность быстро построить карьеру.

Плавпрактика для нынешних третьекурсников запланирована на январь будущего года, поэтому их особенно интересовала сама процедура отбора на вакантные места. Представители компании отметили: главным критерием является средний балл, в прошлом году, например, приходили сильные ребята с результатами выше 4.5 балла. Также претендентам нужно будет пройти собеседование и сдать тест CES 6.03 на английском языке.

Отметим, что аналогичную встречу с третьекурсниками так же провели представители компании «Совкомфлот». На сегодняшний день уже подано 120 заявлений от курсантов, желающих пройти практику на судах группы. Как подчеркнули в компании, в приоритете остаются претенденты со средним баллом 4.75.



# Сколько стоит вирус?

РПСМ направил обращение к Министру транспорта РФ из-за кризиса смен экипажей.

**Общее количество работников плавстава, нормальную работу которых затронула нынешняя пандемия, превышает 600 тысяч человек по всему миру: 300 тысяч работают на судах дольше обычной продолжительности контрактов – в среднем в полтора раза, столько же человек ждут возможности уйти в рейс и снова начать зарабатывать.**

## Тема для Совбеза ООН

В связи с усугубляющимся кризисом смен экипажей Российский профсоюз моряков обратился к Министру транспорта с предложением инициировать обсуждение проблемы в рамках Генеральной Ассамблеи ООН. Аналогичные обращения к своим правительствам подготовили морские профсоюзы США, Великобритании и Франции. «С учетом важности поднимаемого вопроса он мог бы стать предметом рассмотрения Совета Безопасности ООН», – считает председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Двукратное превышение контрактных сроков работы уже далеко не редкость, сотни моряков находятся на судах более года, к нам поступают все больше обращений, включая заявления капитанов, о том, что и физически, и морально они не могут продолжать нести ответственность за жизни людей, грузы и суда».

Руководитель круизной компании «Марин Шип Сервис» Виктор Ионин уверен: работа на судне сверх установленного контрактом срока ведет к переутомлению и ухудшению морально-психологического

выпустила ряд обращений к странам-участницам с требованием признать моряков «ключевыми работниками». Такое признание подразумевает, во-первых, исключения из национальных ограничений на пересечение границ; во-вторых, временное признание морских документов в качестве разрешительных при пересечении границ и свободный транзит в аэропорт или из него.

В настоящее время только 19 стран формально признали моряков «ключевыми работниками». Однако даже это не гарантировало тех облегчений по пересечению границ, которые требуют ИМО и профсоюзы. Так, среди признавших – Сингапур и ОАЭ, которые в реальности выставляют очень жесткие требования к организации смен.

– Чтобы поменять экипаж в Фуджейре, которая формально «открыта» для репатриаций, выезжающим морякам необходимо предоставить действующую визу, свежий ПЦР-тест, пройти второй тест на COVID-19 по

в различных странах мира, которые станут основными транспортными узлами для организации репатриаций.

**«Таковыми портами могут быть Нью-Йорк, Хьюстон, Майами в США, Монреаль в Канаде, Панама и Рио-де-Жанейро в Южной Америке, Кейптаун и Момбаса в Африке, Сидней в Австралии, Амстердам, Гибралтар и Лондон в Европе, Санкт-Петербург, Новороссийск и Владивосток в России, а также Сингапур, Гонконг, Коломбо и Дубай», – говорится в обращении РПСМ в Минтранс.**

По словам генерального менеджера компании Wilhelmsen Marine Personnel Novorossiysk Вадима Коренева, когда стало понятно, что пандемия продлится достаточно долго, родилась

ограничений на передвижения через границу иностранных моряков, однако это мало чем может помочь при отсутствии авиасообщения с другими странами».

## Цена вопроса

Одни только тесты на коронавирус и аренда гостиниц увеличивают расходы судовладельцев в среднем на 1000-2000 долларов на каждого члена экипажа. Например, в упомянутой Фуджейре стоимость ПЦР-теста на COVID-19 начинается от 109 долларов США – при условии ожидания результатов до двух суток. За экспресс-тест, который даст результат в течение 8 часов, придется заплатить в два раза больше.

Аналитики консалтингового агентства Drewry оценивают общее увеличение расходов на экипажи в 10-15%. Помимо сложных транзитных перелетов, аренды гостиниц и забора анализов на коронавирус, специалисты также включают в расходы увеличение скорости бортового Интернета, чтобы обеспечить моряков связью с близкими, которых они не видят много месяцев. «Не стоит сбрасывать со счетов и стоимость средств индивидуальной защиты, которые необходимы на судах и в период репатриации», – отмечает представитель Drewry Петт Харрис.

По данным Международной ассоциации судовых менеджеров, за прошедший с конца марта период удалось организовать передвижение почти 75 тысяч моряков или 12,5% от общего количества тех, кто должен сменить друг друга.

– В трудной ситуации сегодня и те, кто не могут вернуться домой, и те, кто несколько месяцев ждут отправки на суда, – комментирует председатель Южной территориальной организации РПСМ Николай Попов. – У моряков, как и у всех, есть семьи, кредиты, а дохода теперь нет. Поэтому в особо сложный период мы запустили программу поддержки

**В. Корнев, Wilhelmsen Marine Personnel Novorossiysk: «Была идея фрахтовать чартерный самолет для организации смен моряков нескольких компаний».**

прибытию в аэропорт Дубай и ждать в отеле результаты, – рассказывает В. Ионин. – Тем, кто хочет списаться, необходимо так же сдать тест и в течение 1-2 суток ждать результат. Если хоть у одного члена экипажа результаты теста «не понравятся» карантинным властям,

идея объединить усилия крупнейших судоходных компаний и организовывать смены сообща. «Можно было бы, например, фрахтовать один чартерный самолет для смен членов экипажей судов нескольких компаний, – рассказал В. Корнев. – Однако на практике это очень сложно осуществить: у судов разные маршруты, собраться всем в одном месте одновременно не удастся, кому-то надо будет ждать, а это дополнительные расходы. Поэтому пока эта идея остается на уровне обсуждений».

Во же время и больших надежд на добрую волю правительств руководитель Wilhelmsen Marine Personnel Novorossiysk не возлагает. «Что могут сделать правительства при сложной

то смену моряков провести будет невозможно. Стоянка в Фуджейре по бункерке очень короткая, а если судно будет задержано карантинными властями, то это может растянуться на неопределенное время. И судовладелец в этом случае будет нести огромные дополнительные расходы, а для небольшой компании, у которой, к примеру, 2 судна, это неподъемные суммы.

## «Зеленые коридоры»

Специалисты сходятся во мнении: на данный момент наиболее оперативно и экономически целесообразно смену моряков можно организовать через Турцию.

Но одного хаба явно недостаточно, и в РПСМ призывают определить 10-15 портов

## Н. Попов, ЮТО РПСМ:

**«В рамках программы поддержки моряков, которые длительное время остаются на берегу, помощь получили около 150 членов профсоюза».**

эпидемиологической ситуации внутри государств? – рассуждает эксперт. – Наша страна сделала исключения для российских моряков, но так давно к этим послаблениям добавилось и снятие

тех моряков, которые длительное время остаются на берегу.

Отметим, что в рамках этого проекта помощь получили около 150 членов профсоюза.

**В. Ионин, «Марин Шип Сервис»: «Чтобы поменять экипаж, например, в Фуджейре, которая формально «открыта» для репатриаций, необходимо, тем не менее, выполнить ряд условий».**

климата на борту. «Это, в свою очередь, может негативно повлиять на качество выполняемой работы в рамках своих служебных обязанностей и на безопасность мореплавания», – подчеркивает он.

В РПСМ отмечают: в нормальном режиме в мире ежемесячно происходит смена порядка 100 тысяч членов экипажей. Сегодня количество российских моряков, у которых закончились или близки к окончанию сроки контрактов, вплотную приблизилось к 30 тысячам.

## Ключевые работники?

Чтобы облегчить передвижения для моряков в период карантинных ограничений, Международная морская организация



# Надежный работодатель В карантин не подведет

**В период пандемии COVID-19 моряки стали одной из самых уязвимых профессиональных групп. Из-за введенных ограничений они месяцами не могут сойти на берег, но, несмотря на накопившуюся усталость, продолжают качественно выполнять свои обязанности. О том, как адаптируется к работе в новых реалиях флагманская судоходная компания страны, нам рассказал начальник отдела плавсостава ООО «СКФ Менеджмент Сервисиз (Новороссийск)»**

**Алан Татаров (на фото).**

**– Алан Юрьевич, как группа компаний меняет моряков в карантин? Сколько членов экипажей судов «Совкомфлота» на сегодняшний день работают сверх нормальной продолжительности контрактов?**

– Сейчас действительно непростое время, мы стараемся войти в положение моряков и прикладываем максимум усилий для проведения своевременных смен. На сегодняшний день количество экипажей, которые работают сверх контрактов, не превышает 3% от общего числа. Пандемия COVID-19 внесла массу ограничений в организацию смен экипажей, что усложнило нашу работу. Страны одна за другой выставляют новые требования, необходимо заполнять множество формуляров и бланков, портовые власти ввели требования по соблюдению карантина и организации повторного тестирования на коронавирус, каждый из таких тестов ограничен по времени действия. Всем известна непростая ситуация с закрытием границ и ограничением авиасообщения, не только в мире, но и внутри нашей страны. Совместно со смежными отделами компании мы заранее прорабатываем различные варианты транзитных маршрутов и способов безопасной доставки экипажей на суда.

**– В каких портах можно на данный момент организовать репатриацию?**

Как и раньше, порты РФ остаются самыми подходящими для проведения смен экипажей. Что касается иностранных портов, с одной стороны наиболее лояльными к проведению смен экипажей остаются порты США, так

как там нет дополнительных требований к въезду и выезду моряков из страны, но, с другой стороны, мы столкнулись со сложностью получения виз. На сегодняшний день консульство США возобновило свою деятельность в ограниченном режиме только в Екатеринбурге, при этом из-за повышенного спроса такую возможность можно назвать несуществующей.

Такие страны как Австралия, Новая Зеландия, Китай, Южная Корея, Япония и ряд других государств установили практически невыполнимые требования для организации репатриаций.

**– Повлияла ли пандемия на реализацию кадетской программы в группе компаний? Ведь до коронавируса она была одной из самых масштабных в городе...**

– В компании делается все возможное для минимизации негативных последствий пандемии. Поэтому, как и в предыдущие годы, мы продолжаем в полной мере выполнять свои обязательства по реализации кадетской программы на судах группы компаний «Совкомфлот». В текущем году на плавпрактику планируем принять около 70 курсантов. Критерии отбора остаются неизменными – высокий средний балл, отсутствие задолженностей и демонстрация хороших теоретических знаний во время собеседования.

**– Какие карьерные перспективы у молодого человека, попавшего к вам на работу?**

– Все зависит от желания молодого человека, трудолюбия и стремления к профессиональному развитию. Карьерный



Фотография Кирилла Скорнякова для СКФ

рост для таких кандидатов не заставит себя долго ждать. Безусловно, в компании существуют специальные процедуры для продвижения на вышестоящую должность, такие как определенный стаж работы, положительные рекомендации от командования, наличие конвенционных документов и т.д. Но если у человека есть цель построить карьеру именно в компании «Совкомфлот», то никаких препятствий с нашей стороны для этого нет, только содействие в продвижении и поддержка. У нас множество примеров, когда сотрудники довольно быстро проходили путь от практиканта до топ-оффисера.

**– Очень часто моряки спрашивают, как попасть на работу в «Совкомфлот». На какие специальности сегодня в компании повышенный спрос?**

– Бытует мнение, что попасть на работу в СКФ крайне сложно. Это не так: если человек соответствует критериям отбора на вакантное место, то у него есть все шансы его получить. В основном, мы обращаем внимание на образование и опыт работы на танкерном флоте. Конечно, учитываются и результаты собеседования. Что касается дефицита кадров, то в большей степени он относится к рядовому плавсоставу. На данный момент в компании повышенный спрос на электромехаников и офицеров с опытом работы на балкерном флоте. Для приема на работу достаточно просто заполнить анкету на сайте SCF: [www.scf-group.com/career/crewing\\_offices/](http://www.scf-group.com/career/crewing_offices/)

**– А стоит ли ожидать появления новых рабочих мест в рамках программы обновления флота?**

– Компания постоянно нуждается в новых кадрах, в основном, это обусловлено процессом естественной текучести, связанной с объективными причинами: выход на пенсию, прекращение работы по семейным обстоятельствам и т.д. На данный момент на этапе строительства – пять судов танкерного флота и 16 газовозов. Получение этих судов запланировано в период до 2025 года. Строительство новых судов позволит создать более 500 рабочих мест для 1000 моряков, которые будут своевременно подобраны и обучены. По сложившейся практике, экипажи на новые суда, в основном, набираются из числа действующих работников, которые проходят необходимую дополнительную подготовку.



**– Учитывается ли при строительстве новых судов прогресс в автоматизации на флоте? Как Вы сами относитесь к идее полной автоматизации торгового судоходства?**

– «Совкомфлот» уделяет большое внимание своему инновационному развитию, в частности, в вопросах повышения энергоэффективности судов, снижения воздействия на окружающую среду и, конечно, внедрения передовых технологий автоматического и дистанционного управления коммерческим флотом. Все это дает группе компаний конкурентные преимущества на рынке морских перевозок. Если говорить о полностью безэкипажном судоходстве, то, несмотря на заманчивость такой перспективы, в этой области пока больше вопросов, чем ответов. Любая автоматика работает с некоторыми погрешностями, при управлении судном случаются различные внештатные ситуации, и чтобы их решить, необходимо быстро среагировать и принять единственное правильное решение. Сомневаюсь, что даже самые передовые технологические разработки будут на такое способны в ближайшие годы.

**– Компания много лет сотрудничает с профсоюзом. Что это сотрудничество дает непосредственно морякам?**

– Целый ряд преимуществ. Профсоюз предоставляет морякам абонементы в спортзал, организует для детей новогодние утренники с подарками. Наши моряки всегда могут обратиться в профсоюз за юридическими консультациями или материальной помощью. Рядовые моряки со стажем работы в компании от 10 лет могут рассчитывать на единовременную пенсионную выплату. А корректируют социальную программу профсоюза сами моряки.

## НАШИ ЛЮДИ

# Преференции для членов профсоюза

**Южная территориальная организация РПСМ продолжает реализацию программы юридической помощи морякам.**

Каждую среду в офисе ЮТО РПСМ прием ведет адвокат Валерий Покатило, и параллельно в любой будний день можно так же получить юридическую консультацию правовых инспекторов организации.

Моряки этой опцией активно пользуются. Так, буквально на днях электромеханик ПАО «Новошип» Александр С. обратился к адвокату за консультацией по имущественному праву. «Я не впервые советуюсь с профсоюзными юристами по личным вопросам и всегда получаю отличные консультации по административным и гражданским делам», – рассказал нам моряк.

В паромстве Александр с конца 90-х – еще в курсантские годы проходил здесь плавпрактику. «Мы тогда столько новых мест посетили, проходили экватор, пролив Дрейка и Панамский канал, – поделился электромеханик. – Побывали в странах Южной Европы, Северной и Экваториальной Африки, Латинской Америки, получили столько новых впечатлений».

Теперь же, по словам Александра, введенные карантинные ограничения перечеркивают последнюю романтику, которая еще оставалась в профессии. Когда-то он, коренной новороссец, первым в семье выбрал морскую



специальность – поступил учиться на электромеханика, думая, что это будет совсем не сложно. «Во время первого рейса в должности понял, что работа электромеханика самая интеллектуальная на судне», – отшучивается Александр.

Несколько дней назад он вернулся домой, отработав в море шесть месяцев. Александр сел на судно аккурат перед введением карантинных запретов, и за все полгода работы на землю не ступил ни разу. «Это было сурово, ведь морально-психологический климат на борту во многом зависит от наличия возможности сойти на берег», – уверен моряк.

Он рассказал, что сменить это повезло в Хьюстоне – американцы не ставят каких-то жестких требований, связанных с пандемией и карантинном. Оттуда моряки полетели в Турцию и дальше – в Россию.

И все же смена в США не прошла исключительно спокойно. Члены экипажа танкера NS Stream, на котором работал Александр, стали свидетелями разрушительного урагана Лаура, обрушившегося на Луизиану в конце августа. Из-за скорости ветра, достигавшего 240 км/час, урагану присвоили четвертую категорию мощности. Экипажу танкера больше двух недель пришлось пережить шторм в дрейфе.

# Тренды года: усталость, неизвестность, страх

Несколько лет подряд новороссийский инспектор ИТФ Ольга Ананьина попадает в список самых результативных в мире. Основной критерий рейтинга – возвращенная членам экипажей судов задолженность по зарплатам. Ежегодно общая сумма, которую инспектор помогает получить морякам, доходит до отметки в 2 миллиона долларов. О том, как проходит работа ИТФ в период пандемии, о брошенной в новороссийском порту «Роксолане-2» и крахе компании Palmali Ольга Ананьина (на фото) рассказала нашей газете.



## Ездил на «майбахе», а долгов миллионы

Именно дело известной компании Palmali новороссийский инспектор ИТФ называет самым крупным в текущем году. Обращения по задолженностям от моряков к ней начали поступать еще с 2018 года, но именно сейчас проблема достигла таких серьезных масштабов: все без исключения экипажи компании не получают зарплату. Моряки отработали по 10-14 месяцев, но работодатель их не репатрирует, заработали деньги, но их не выплачивают. Суда стоят в Турции, Италии, Египте, Бейруте, танкер Baltic Mariner и Armada Pride задерживались в Новороссийске.

– Мы являемся свидетелями того, как развивается некогда огромная судоходная империя, – рассказывает Ольга Ананьина. – У Palmali ведь был колоссальный пул востребованных судов, в том числе и суда класса река-море, а для них всегда есть работа. Когда бизнес шел хорошо, во владении компании был шикарный офис в Стамбуле, частный суперджет и эксклюзивные автомобили класса люкс.

А затем начались финансовые проблемы, и суда начали уходить банкам за долги. На этом фоне произошел конфликт интересов между руководителем и его партнерами в SOCAR в Азербайджане, и те пароходы, которые они заказывали совместно, остались азербайджанской компании. Кстати, именно на них трудоустроивали когда-то новороссийцев. Ну а потом – проблемы с неуплатой в срок налогов, задержания судов в портах, невыплаты морякам...

Сегодня очень трудно подсчитать общий долг судовладельца. По некоторым данным, он превышает 900 миллионов долларов перед всеми контрагентами. В ИТФ оценивают только задолженность Palmali перед моряками: сумма перевалила за 4 миллиона долларов.

## Памятник российской бюрократии

Проблема судов, брошенных в разных портах мира, стала одним из отголосков бейрутского взрыва, прогремевшего в порту столицы Ливана в августе. Причиной катастрофы признали селитру, выгруженную с судна Rhosus в 2014 году и не утилизированную. Сам балкер шесть лет простоял брошенным в Бейруте, пока не затонул.



Турецкий инспектор ИТФ М. Цивилек координировал возвращение домой брошенных моряков

В Новороссийске тоже есть брошенное судно: печально знаменитая «Роксолана-2». Шесть лет назад сухогруз с украинским экипажем пришел в порт, выгрузился, но отсюда так и не вышел. «В том, что произошло с «Роксоланой», виновата в большей степени российская бюрократия, – считает Ольга Ананьина, которая всеми силами старалась помочь экипажу получить свои деньги и вернуться домой. – Судно было везено в Россию с нарушениями таможенного законодательства, и таможня не снимает претензии. Когда еще была надежда, что «Роксолану» все-таки удастся продать, в капитании порта проводились заседания с участием всех заинтересованных сторон: судебных приставов, пограничников, таможенников, агентов, юристов, представителей бункеровочной компании и профсоюза. Обсуждали, как можно в рамках нашего законодательства найти компромиссное решение, но безуспешно. Судя по всему, «Роксолана» так и будет олицетворять в порту отечественную бюрократию, пока в конце концов не затонет, как Rhosus».

## Солитарные действия попадают в цель

По опыту Ольги Ананьины, для решения проблем моряков одной компании, разбросавшей пароходы по разным портам, огромное значение имеет



Сухогруз «Роксолана-2» седьмой год стоит в Новороссийске

сплоченность всех инспекторов ИТФ в регионе. Так было в случае помощи морякам Kent Shipping, когда из локальных попыток защитить трудовые права экипажей очень быстро выросла скоординированная международная кампания. «Kent Shipping, как и Palmali, была судоходной империей, – говорит новороссийский инспектор. – Однако в какой-то момент руководство решило не платить работникам и списывать моряков с долгами. Проблемы нарастали, как снежный ком, и тогда в процесс решения трудовых конфликтов включились все черноморские инспекторы. Суда задерживали, со всех портов региона судовладельцу отправляли требования прекратить нарушать права моряков. В результате Kent Shipping практически полностью расплатилась с моряками».

Другим примером совместной работы инспекторов в регионе стала кампания «Черное море позора». Восемь лет назад она стартовала с целью уличить

количество судов, работающих по стандартам ИТФ. Ежегодно в портах России, Украины, Болгарии, Румынии, Грузии и Турции проходили одновременные массовые проверки условий, в которых трудятся моряки. Кампания просуществовала несколько лет, однако из-за различий в законодательствах черноморских стран оказалась недолюбованной. «Но проблемы на Черном море, конечно, никуда не делись», – подчеркивает новороссийский инспектор.

## Черноморский замкнутый круг

Наиболее острой, по словам Ананьины, остается ситуация в Турции. Это связано в первую очередь с тем, что страна не ратифицировала Конвенцию о труде в морском судоходстве-2006. Поэтому портовые власти фактически не обязаны реагировать на жалобы моряков.

Именно Турция со своим «кладбищем» брошенных пароходов несколько лет назад стала отправной точкой для запуска кампании ИТФ по вызовлению моряков. В страну регулярно командировались наиболее опытные инспекторы для помощи местному коллеге. «В «проблемной» Турции всего один инспектор ИТФ, который находится в Стамбуле, – объясняет Ольга Ананьина. – А большинство судов, на борту которых есть трудовой конфликт, заходят как раз в другие турецкие порты, Трабзон, Самсун. Поэтому

Инспектор отмечает: при подаче жалоб российские законы входят в противоречие с международными нормами. «Конвенция говорит нам, что обратиться за помощью может любой моряк к любому представителю власти, даже без указания своих данных, а по российскому законодательству анонимные обращения не рассматриваются», – объясняет Ольга Ананьина.

## Пандемия как оправдание

По словам Ананьины, невыплата зарплат и компенсаций – традиционные проблемы моряков, с которыми они обращаются в профсоюз, в карантин никуда не исчезли. Теперь к ним добавились еще одна: как вернуться домой. «Как только ВОЗ объявила пандемию, страны резко закрыли границы, – вспоминает первые карантинные месяцы новороссийский инспектор ИТФ. – То есть для всех это случилось внезапно. Российские моряки, так же как и все остальные, оказались в ловушке. Спасибо Белоруссии, благодаря которой моряков хоть как-то меняли: сначала по 1-2 человека, потом уже по 20. В летние месяцы география смен расширилась, репатриировать стали чаще. И тут вдруг некоторые страны, которые раньше были «открыты», внезапно ввели такие жесткие требования для списания моряков, что выполнить их чрезвычайно трудно. Эта ситуация напоминает качели».

Инспектор перечисляет требования портовых властей: тест на COVID-19, обязательный карантин для сменщиков, множество заполненных бумаг. По такому, обратному, пути пошел, например, Гонконг.

– Моряки, которые обращаются к нам, переживают минимум 4 месяца, а максимум 16 месяцев, – резюмирует инспектор. – Можете себе представить столько времени в изоляции? Моряки ведь не пленники, они действительно ключевые работники, от которых зависит жизнь на берегу. Я всегда говорю: 95% всего того, что мы видим вокруг, перевозится морем. В этой связи возникает множество вопросов к администрациям флагов, которые вместо помощи морякам принимают сторону судовладельцев. А недобросовестные компании используют пандемию в качестве оправдания для отказа в смене даже тогда, когда для этого есть возможность».

я всегда говорю морякам: лучше дожидаться захода в Россию, и здесь решить свой вопрос».

Однако из-за введенных карантинных ограничений до недавнего времени эффективность новороссийских портовых властей работала только на благо российских моряков, но не их иностранных коллег. «Например, к нам анонимно обращался украинский моряк, которому не платили зарплату, по сути, ему оперативно могли помочь в любом российском порту, поскольку Россия ратифицировала конвенцию МЛС, и портовые власти мгновенно реагируют на трудовые конфликты, – поясняет инспектор ИТФ. – Но из-за ограничений на списание иностранных моряков в российских портах украинские моряки боялись подавать заявления официально, потому что тогда им пришлось бы идти с тем же капитаном в Турцию, чтобы отсюда полететь домой. А морально это не для всех просто. Поэтому мы приветствовали принятие правительством РФ распоряжения о снятии ограничений на списание иностранных моряков в России».

**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 ИП Давыдов В.Н., г. Краснодар, ул. Стасова, 182/1. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику 16:00. Фактическое 16:00. Заказ № 2593

**Главный редактор Соколова Н.**