

Российский флаг становится привлекательнее для судовладельцев

➤➤➤ [Подробности на стр. 2](#)



В Новороссийске будет создан Центр охраны здоровья моряков

➤➤➤ [Подробности на стр. 4-5](#)



Плавательская практика в период пандемии коронавируса

➤➤➤ [Подробности на стр. 7](#)

www.stosur.ru

- Актуальные новости
- Список лицензированных круинговых компаний

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



[Maritime_newspaper.23](#)

ПРОФСОЮЗНАЯ

№8-9 / 637
Август-сентябрь 2020 года



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

16+

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ



«Вторая Хиросима»

В Бейруте взорвалась селитра, выгруженная с торгового судна 6 лет назад.

Ливанские СМИ сообщают о 160 погибших, тысячах раненых. Разрушена половина города, более 300 тысяч человек лишились жилья, а общий ущерб власти Бейрута оценивают в сумму до 5 миллиардов долларов. Всему виной – по сути, бесхозная аммиачная селитра, которую экипаж судна Rhosus доставил в страну в 2013 году.

«Если бы я знал, чем все это закончится...»

В первые сутки после взрыва в порту Бейрута самой разыскиваемой журналистами персоной стал последний капитан балкера Rhosus Борис Прокошев. СМИ всего мира хотели получить его комментарии, чтобы узнать, управлял ли он тем самым балкером, который привез злополучную селитру в ливанскую столицу.

В 2013 году россиянин Борис Прокошев, проживающий в Одессе, действительно устроился на судно хабаровского владельца. По словам Прокошева, он принял командование в Турции уже с грузом нитрата аммония на борту. Экипаж, состоящий из граждан Украины, должен был доставить селитру, предназначенную для удобрений почвы, в Мозамбик. Однако по пути следования капитан получил распоряжение зайти в Бейрут, чтобы принять на борт еще один груз.

– Владелец хотел взять на палубу тяжелую дорожную технику, чтобы заработать дополнительные деньги, – рассказал журналистам капитан Прокошев. – Но ее нельзя было ставить на палубу, на люки трюмов. Одну машину поставили, крышка люка прогнулась. Поставили бы вторую – они бы оказались все в трюме. Пароход-то старый! Я стал отказываться. Тогда он сказал, чтобы мы шли на Кипр, в Ларнаку. Но пароход арестовали ливанские власти за неуплату портового сбора. Не знаю, о какой сумме шла речь. Если бы я тогда знал, чем все это закончится, то не пошел бы на этот пароход.

Ловушка для экипажа

Одновременно моряки узнали, что работодатель еще не заплатил предыдущему

экипажу судна. А накопившаяся задолженность по собственной зарплате вынудила команду Rhosus обратиться в инспекцию ИТФ.

– За все время работы судовладелец не платил экипажу ни копейки, – вспоминает подробности ситуации на Rhosus новороссийский инспектор ИТФ Ольга Ананьина. – Когда капитан обратился к нам за помощью, мы связались с хозяином судна, но в ответ получили лишь обещания. Фактически судно оказалось брошенным в Бейруте.

Шестеро моряков сразу уехали домой, но оставить пароход с опасным грузом на борту совсем без присмотра портовые власти Бейрута не разрешили. 10 долгих месяцев четверо моряков, включая российского капитана, боролись с ливанским правосудием за свои гражданские права, требуя разрешить им вернуться домой. «Ливанский судовой агент спекулирует по поводу местных законов: они не позволяют оставлять судно без минимального состава экипажа, – писал тогда Прокошев в РПСМ. – Но в Ливане нет и закона, позволяющего удерживать заложников. Содержание арестованного судна – это забота портовых властей».

За время, проведенное в Бейруте, моряки направили десятки обращений в администрацию флага судна – Молдавию, на которой лежала обязанность репатриации членов экипажа в случае оставления судна, государственным и портовым властям по месту нахождения судна, профильные министерства Ливана, международные морские и профсоюзные организации, организации Красного креста, международные СМИ. Российское консульство в Ливане так же было поставлено в известность о ситуации на борту Rhosus, однако никаких мер по оказанию помощи соотечественнику в ведомстве не предприняли.

– Я каждый месяц писал в администрацию президента, – продолжает Прокошев. – Писал, что состояние у нас хуже, чем у заключенных. Потому что заключенный знает, когда он выйдет, а мы не знали, когда нас выпустят, да и выпустят ли вообще. Ответом была отписка: ваше обращение отправлено в МИД. Они могли бы нанять адвоката, подать в суд. Но ничего не сделали. В итоге мы сами продали топливо и наняли адвоката. Он и подал в суд на власти Ливана.

Ненужный груз

Результатом инициированного экипажем Rhosus судебного процесса стало получение долгожданного разрешения на выгрузку селитры. Поиском рабочих среди местного населения занялся портовый агент, а моряки смогли, наконец, вернуться домой. Судовладелец так и остался должен им более 200 тысяч долларов.

– Предыдущий капитан сказал, что владелец получил за перевозку миллион долларов, – говорит Прокошев. – И вдруг у него кончились деньги. Кстати, само судно, если его сдать в металлолом, это 350 тысяч. Он просто решил его бросить, а миллион оставить себе. Пароход так и затонул в Бейруте пару лет назад.

Еще сильнее удивляет последнего капитана Rhosus позиция грузополучателя и безразличие портовых властей: «За те 10 месяцев, что мы находились в Бейруте, владелец груза никак не дал о себе знать. Поэтому тем более непонятно, почему груз находился там столько времени. В качестве крайней меры можно было вывезти его на поля, рассеять и запахать землю».

Одной искры достаточно

В день взрыва 4 августа ливанские СМИ сообщали, что причиной трагедии могло стать ненадлежащее хранение селитры. Затем появилась версия о том, что на складе вопреки требованиям безопасности проводились сварочные работы, которые и спровоцировали взрыв. Косвенно эту версию подтверждает и сам Прокошев: «Груз хранился в двух мешках: герметичном полиэтиленовом, а он еще был помещен в другой мешок – полипропиленовый, плотный. Воздух и вода туда не поступали. Для детонации селитры необходимо было внешнее воздействие, например, искра или взрывное устройство».

По оценке сейсмологов, мощность взрыва в Бейруте оказалась эквивалентна землетрясению магнитудой 4,5, а его отголоски были слышны даже в столице Кипра Никосии. Губернатор Бейрута сравнил случившееся с бомбардировкой Хиросимы.

Но в глобальном смысле взорвалась не только аммиачная селитра. В стране, которая переживает одну из самых масштабных катастроф в своей истории, который день не утихают массовые протесты. Митингующие обвиняют власти в халатности и требуют политических реформ.



Губернатор Бейрута сравнил взрыв в порту с бомбардировкой Хиросимы



Моряки 10 месяцев боролись за право вернуться домой



Российский флаг удобнее

История судоходной компании «АНШИП» началась почти 20 лет назад с танкерных перевозок между портами Черного моря. Затем произошла переориентация на каботажные и морские паромные перевозки, настоящий «бум» которых пришелся на 2014-2015 годы. Параллельно развивался и сухогрузный флот компании, заняв в итоге свое место в регионе.

Следующей ступенькой в расширении деятельности должны стать перевозки на линии порт Кавказ – Потти. И вся эта работа – в строгом соответствии с трудовым законодательством. О преимуществах трудоустройства на суда под российским флагом, а также о том, как сегодня в компании выстроены социально-трудовые отношения с моряками, рассказал генеральный директор «АНШИП» Сергей Добряков.

– Сергей Юрьевич, какие типы судов составляют флот компании?

– Это паромы, буксиры, сухогрузы и один пассажирский пароход. Буксиры обеспечивают работу судов на переправе Крым – порт Кавказ, паром «Славянин» осуществляет перевозки в Варну, сухогрузы работают во всем Черноморском регионе, включая внутренние водные пути, Каспийский, Азово-Черноморский и Средиземноморский бассейны. Все наши суда, за исключением теплохода «Славянин» – у него флаг Танзании – работают под российским флагом. Это значит, что моряки официально трудоустроены, они получают рублевую зарплату, а мы производим за них все налоговые отчисления. Сейчас мы ожидаем возобновления транзита на Армению и в меньшей части на Грузию – это перевозки в Потти для Южно-Кавказской железной дороги. Конечно, основная работа компании была сосредоточена на паромных перевозках между портом Кавказ и Крымом. После открытия железнодорожного сообщения по Крымскому мосту мы пересматриваем концепцию развития, думаю, что по итогам года будет окончательно определена стратегия и выбраны новые направления работы флота.

– Насколько «АНШИП» как работодатель конкурентоспособен на рынке труда?

– Мы трудоустраиваем на флот около 300 моряков, в основном, это жители

Краснодарского края и Крыма, меньшая часть – из Ростовской области. Текучка среди офицерского состава очень небольшая, каких-то масштабных увольнений плавсостава в компании не было. Наши моряки находятся четко в правовом поле по отношению как к государству, так и к себе, ведь, работая в российской компании, они получают и социальное страхование, и пенсионные накопления. Сам по себе уровень зарплаты перестал быть единственным критерием для выбора работодателя. Я много лет отработал на флоте, пройдя путь от моториста до старшего механика, и прекрасно помню, какие условия нам предлагали в конце 90-х – начале 2000-х годов. Сейчас в дополнение к самой зарплате компания предоставляет обеспечение спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, снабжение запчастями и полный соцпакет, который мы разрабатывали совместно с профсоюзом.

– Профкому моряков ООО «АНШИП» ЮТО РПСМ в этом году исполнилось 5 лет. Как на сегодняшний день выстроены взаимоотношения компании и профсоюза?

– У нас есть обратная связь по всем вопросам, в том числе по негативным, это очень важно. Например, по итогам расследований несчастных случаев, в которых принимал участие профсоюз, мы проводили на предприятии определенные корректировки, чтобы не допустить повторения подобных инцидентов. Профсоюз участвует в реализации социальной программы для наших моряков, в частности, на двух сухогрузах – «Анатолий Сиденко» и «Владимир Захаренко» – помог оборудовать спортивные залы. Кроме того, у нас в компании существует система нематериального премирования, когда особо отличившиеся работники и члены их семей получают путевки в пансионат в район Сочи, где в теплое время года они могут отдохнуть совершенно бесплатно по системе «все включено». Таким образом, вокруг компании формируется положительный имидж, а в ответ мы получаем «дивиденды» в виде

ответственного отношения моряков к своей работе. К сожалению, в этом году пандемия коронавируса внесла в летний отдых наших моряков свои коррективы.

– Как ситуация с карантином повлияла на работу моряков?

– Не могу сказать, что пандемия сильно усложнила смены наших экипажей, по крайней мере, не так, как это произошло во многих компаниях. Например, раньше моряки на пароме «Анненков» и «Авангард», задействованных на Керченской переправе, работали 15 дней/15 дней. Из-за карантина мы увеличили вахты до 30 дней, потому что морякам стало сложнее добираться. Вот, пожалуй, единственное неудобство.

– Значит ли это, что «АНШИП» в полной мере продолжит в этом году реализацию кадетских программ?

– Совершенно верно. Сейчас на теплоходе «Славянин» 8 практикантов, мы готовимся их менять, столько же на пароме «Авангард». Компания делает очень большой акцент на практикантах, у нас действуют договоры с морскими учебными заведениями Новороссийска, Керчи и Ростова. Мы обеспечиваем практикантов горячим питанием, спецодеждой, определенным графиком работы – взаимоотношения выстроены в строгом соответствии с российским законодательством. За все время моей работы не помню нареканий ни от учебных заведений, ни от родителей. По итогам прохождения практики мы зачисляем лучших и приглашаем их на работу после выпуска.

– А как происходит отбор практикантов на разные типы судов?

– Мы выставляем учебным заведениям определенные требования к практикантам, нам нужны высокомотивированные ребята, которые действительно хотят строить карьеру на флоте. Учебные заведения самостоятельно формируют списки и присылают нам документы на утверждение. В соответствии со специализацией мы распределяем их на суда. Например, судоводителей, которым важны выходы за Азовское



С. Добряков (слева) и И. Холявка обсуждают возможности расширения социальной программы

море, стараемся посадить на крупные суда, такие как «Славянин». Я, как механик в прошлом, отталкиваюсь от собственного опыта и понимаю, что механикам главное – мощьность, а где эта мощьность работает, значения не имеет. То есть мы стараемся подходить к вопросу распределения практикантов не формально, а именно вникнуть в ситуацию и понять, чего ожидает от нас каждый курсант. Потому что если эти ожидания не оправдаются, практика будет для него неэффективна.

– Как Вы считаете, какое главное достижение компании за эти неполные 20 лет?

– Для меня самым главным активом всегда были и будут люди, это я объясню всем своим сотрудникам. Неважно, капитан ты или матрос – каждый делает свою работу, важную и нужную. Когда люди видят адекватное отношение со стороны работодателя, то ведут себя достойно в ответ. Я считаю, что за прошедшее время в отношениях с моряками был сделан огромный прорыв, сейчас они выстроены очень цивилизованно. То же можно сказать и обо всей судоходной отрасли в стране: невыплаты, оставление моряков без средств – теперь это, скорее, исключение, чем правило, по крайней мере, в российских компаниях. Законодатели создали максимально комфортные условия для регистрации иностранных судов под российским флагом, в том числе льготное налогообложение, хорошие преференции. Мы все это увидели на собственном примере, когда переводили в собственность суда, которые раньше находились под иностранной юрисдикцией. Теперь удобнее работать под российским флагом.

Председатель ППО ООО «АНШИП» ЮТО РПСМ Игорь Холявка:

«Большое значение для моряков имеет наша консультационная поддержка при расследованиях несчастных случаев, чтобы травмированный член экипажа не остался один на один с работодателем. Другое важное направление – это реализация социально-культурной программы для членов профсоюза. Сегодня она включает в себя пособие при рождении ребенка, материальную помощь в трудных жизненных ситуациях, организацию новогодних утренников для детей моряков. Например, в прошлом году отличные праздники с аниматорами для детей удалось провести сразу в трех основных городах проживания членов экипажей судов «АНШИП» – Новороссийске, Темрюке и Керчи. Мы постоянно держим руку на пульсе и работаем над дополнением и расширением этой программы».

«Я мечтал попасть в Columbia со второго курса академии»

Дмитрий Бардовский представитель того поколения молодых моряков, которых принято называть «лучшими из лучших». Еще на преддипломной практике со средним баллом выше 4.5 он прошел строгий отбор в одну из самых крупных судоходных компаний, представленных в Новороссийске, получил о себе отличные рекомендации и приглашение на работу после выпуска. Уже через три контракта в Columbia Shipmanagement Дмитрий стал вторым помощником, а затем и старпомом. При этом сам он уверен: одних знаний для построения карьеры на флоте не достаточно. «Ты должен быть образованным, уметь общаться с людьми, а главное – тебе обязательно должно повезти», – считает моряк.

Эти слова можно подтвердить цифрами: из 120-150 курсантов-судоводителей попасть на преддипломную практику в крупную судоходную компанию с четкой перспективой дальнейшего трудоустройства удается далеко не всем. А ведь именно в этот период они находят ответ на свой частный вопрос: быть или не быть?

Курсантская лотерея

Дмитрий первым в семье связал жизнь с морской профессией. Отец занимался бизнесом, и долгое время родные были уверены, что сын пойдет по его стопам. Но случился очередной экономический скачок, который расставил приоритеты иначе. «Когда стало очевидным влияние кризиса на жизнь на берегу, папа сказал, что надо идти получать морскую специальность, – рассказывает Дмитрий Бардовский. – Я поступил в академию, старался хорошо учиться, но до 5 курса еще не осознавал, что действительно хочу работать в море. Это понимание пришло, наверное, после второй практики».

Именно тогда состоялось знакомство курсанта с судоходной компанией Columbia Shipmanagement. «Вообще я запомнил ее еще со второго курса, – говорит Дмитрий. – Помню, Сергей Геннадьевич (Сергей Геннадьевич Панюшкин, руководитель CSM в Новороссийске – прим. ред.) приходил в академию и рассказывал об их работе. Я тогда думал: «Вот это компания! Вот бы туда попасть!» Но второкурсников они не брали, поэтому я пошел на пассажирский пароход. В Columbia я попал уже на преддипломную практику,

прошел по среднему баллу, он у меня был достаточно высокий, потом пригласили на собеседование и через неделю объявили, что берут».

Для Дмитрия, у которого никто в семье не связан с морской логистикой, практика в CSM, на танкере Cape Bowen, стала счастливым билетом в новую жизнь. Одно из больших преимуществ компании состоит именно в том, что она «ведет» своих практикантов, а Дмитрий сразу зарекомендовал себя высокомотивированным кадетами. «У нас на курсе были ребята, которые шли матросами, они зарабатывали в 3 раза больше, чем практиканты, – вспоминает курсантские будни старпом. – В Columbia нам рассказали, какие ступени надо будет пройти: успешная практика – джуниорство – должность третьего помощника. Мне был нужен карьерный рост, поэтому я тогда решил, что лучше пожертвую деньгами на старте, чтобы выиграть в конце».

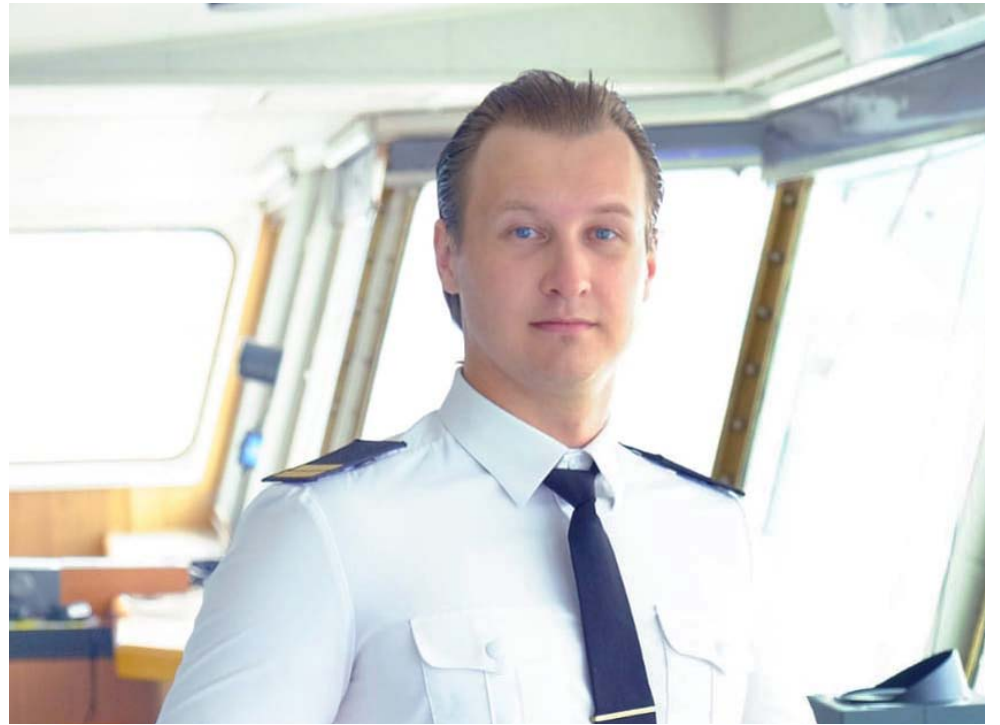
Самый лучший отпуск в жизни

Как и многие моряки, Дмитрий Бардовский считает, что в карантин на первый план вышла надежность работодателя, который может дать уверенность в завтрашнем дне. «У нас очень четко выстроена система управления безопасностью, отлажена связь с офисами, в том числе и по сменам, – объясняет старпом. – Ни разу за все эти 9 лет не было перебоев с зарплатами или с провизией. Я знаю,

«До 5 курса я не осознавал, что действительно хочу работать в море, это понимание пришло, наверное, после второй практики».

что защищен, когда нахожусь на борту, у нас отличная коммуникация с домом, в том числе и по видеосвязи. Для меня это очень важно – у меня есть семья, растут двое сыновей». Дмитрий признается: если кто-нибудь из его детей захочет связать жизнь с морской профессией, он будет всячески поддерживать этот выбор. «Надеюсь, что им тоже удастся построить карьеру в Columbia», – добавляет он.

Карантин из-за COVID-19 Дмитрий встретил на берегу – он как раз заканчивал менять диплом, когда ВОЗ объявила о пандемии коронавирусной инфекции, и страны закрыли границы. Однако сам он называет эти 7 месяцев «лучшим отдыхом в кругу семьи, который у него когда-либо был». В



конце июля он улетел в рейс через Минск и Франкфурт и сел на танкер Cape Tampa в порту Роттердам.

– Сейчас всем надо понимать: в карантин невозможно организовать смены в прежнем режиме, – говорит старпом. – Например, стоит судно в Африке, 90 миль от берега, а моряк требует: «Смените меня!» Но ведь это физически невозможно, это не зависит от компании. Я вообще стараюсь смотреть на все позитивно:

о моей профессии. К главным плюсам я отношу финансовое обеспечение и полноценный отдых с семьей 4 месяца, который может себе позволить далеко не каждый «береговой». Конечно, у меня нет социальных гарантий, которые дает работа в российской компании, но я из тех людей, которые считают, что наше будущее находится только в наших руках. Кроме того, море подстегивает заботиться о здоровье, потому что работа зависит от него в первую очередь. На флоте всегда есть люди, которые хотят попасть на твое место.

В нестабильные периоды в экономике спрос на работу в море растет еще сильнее. В кризис 2014 года на флот пошли даже те, кто сразу после выпуска по каким-то причинам не стал работать по полученной квалификации. В целом же большинство бывших однокурсников Дмитрия уже стали вторыми или старшими помощниками.

– Я стал старпомом в 30 лет, и это еще не самый ранний возраст для такой ступеньки в карьере, – возвращается моряк к главному вопросу. – На самом деле секрет успеха довольно простой: нужно научиться планировать свою жизнь еще во время учебы. Все знают, что трудоустройство для выпускников – это действительно большая тема. Конкуренция на флоте бешеная, офицеров с каждым годом все больше. Поэтому нужно как можно раньше выбрать компанию, в которой хочешь работать, получить как можно больше знаний во время учебы, добросовестно выполнять обязанности, уважать коллег и, конечно, оказаться нужным на определенном судне в конкретный момент времени. При сочетании всех этих факторов ты обязательно «выстрелишь».

любая проблема – это не проблема, а новый опыт.

Фактор успеха

Помимо известных бонусов – зарплаты и возможности повидать мир – море, как считает Дмитрий, учит одному очень ценному навыку – самоорганизации. Это качество оказывается очень полезным на берегу, в том числе при переходе на работу в офис. Однако в свои 31 Дмитрий решительно не представляет себя на береговой должности, хотя признается, что еще 10 лет назад и не думал о море.

– Я никогда не предполагал, что буду так любить дело, которым занимаюсь, – отмечает он. – Большинство моих друзей никак не связаны с морем, поэтому я часто слышу от них вопросы



В карантин старпом провел на берегу 7 месяцев и называет это время своим «лучшим отпуском»



На танкер Cape Tampa Дмитрий сел в порту Роттердам в конце июля

Больной вопрос

Морская медицина в России по-прежнему далека от общепринятых мировых стандартов.



Конвенция «О труде в морском судоходстве» была ратифицирована нашей страной в 2013 году. В числе прочего, в ней большое внимание отводится охране здоровья моряков – как на борту во время работы, так и в межрейсовый период. Следующей ступенькой на пути к гармонизации отечественной морской медицины должны были стать так называемые «Манильские поправки» к конвенции ПДНВ, вступившие в силу в 2017 года. Однако воз и ныне там: до сих пор не разработан ни перечень медицинских учреждений или список врачей, уполномоченных проводить медосмотры, ни унифицированная форма медицинского сертификата, ни нормативные документы о составе судовых аптечек.

Три года обсуждений

Условно требования обеих конвенций к состоянию морской медицины можно поделить на два больших блока: медицинское обслуживание плавсостава на берегу и охрану здоровья на борту судов.

– Кроме конвенциональных требований существует руководство Всемирной организации здравоохранения, Международной организации труда и Международной морской организации, согласно которому в стране должен быть список аккредитованных врачей для проведения медосмотров моряков и выдачи им сертификатов установленного образца, – рассказывает член совета Международной ассоциации морской медицины Илона Денисенко. – У нас такого списка нет, в некоторых портах есть лишь список клиник, уполномоченных проводить медицинское освидетельствование плавсостава.

– Наш Минздрав считает, что медицинскую комиссию для моряков может проводить любая организация, имеющая на то лицензию, – продолжает тему первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук. – Список организаций есть на сайте Росздравнадзора. Но информацию там найти очень сложно, моряки в нем не выделены в отдельную категорию, данные не на английском языке. Из-за отсутствия регулирования выдаваемые документы могут вызвать вопросы у властей в иностранных портах. Минздрав постоянно обещает исправить ситуацию, говорит, что работа ведется, но вот уже на протяжении нескольких лет ничего не меняется.

Действительно, еще в апреле 2017 года Министерство здравоохранения подготовило проект приказа «Об утверждении порядка проведения медосмотра лиц, поступающих на работу на морские суда», однако документ, согласно базе данных Федерального портала проектов нормативных правовых актов, все еще находится в стадии общественных обсуждений. Оперативно получить комментарий в самом Минздраве не удалось.

Медосмотры: каждый по-своему
Илона Денисенко подчеркивает: Россия не единственная страна, в которой существуют подобные проблемы. «Третье издание

всех стран, в том числе и в вопросе аккредитации морских специалистов. Сейчас существуют серьезные различия в подготовке

видов морских сертификатов. Наиболее востребованы из них четыре: британский, норвежский, голландский и панамский, в полной мере отвечающие требованиям Международной морской организации. Поликлиника ФГБУЗ НКЦ ФМБА уже много лет работает с норвежскими сертификатами – право на их выдачу в Новороссийске постоянно подтверждается директором морского судоходства Норвегии. «Проблема российских морских сертификатов в том, что они не соответствуют условиям конвенции ПДНВ, – говорит директор ФГБУЗ НКЦ ФМБА России. – Отсутствует договоренность с ИМО о признании права медперсонала на выдачу сертификатов, нет утвержденного реестра медицинских организаций, имеющих право проводить медосмотры работников плавсостава под российским и зарубежными флагами, медицинский сертификат по форме не соответствует установленным правилам. Есть и ряд специфичных несовпадений: российские требования к функции зрения у моряков по цветоощущению менее жесткие,

И. Ковальчук:

«Минздрав обещает исправить ситуацию, но на протяжении нескольких лет ничего не меняется».



морских врачей, а в большинстве государств мира эта система вообще отсутствует. Например, в Болгарии или Румынии не существует понятия «аккредитации» специалистов по морской медицине. А вот в Испании, напротив, уникальная система: все врачи проходят постдипломное образование по морской медицине, сдают экзамен, после чего они включаются в реестр аккредитованных специалистов и получают доступ к единой компьютерной системе».

Такое разнообразие подходов к проведению медицинского освидетельствования моряков ведет к многообразию форм выдаваемых сертификатов, большинство из которых попросту не признаются международным морским сообществом. Как рассказала

а перечень противопоказаний для допуска к работе не совпадает с международным».

Все функции – в одном месте

Способствовать решению проблем морской медицины будет создание центров охраны здоровья моряков. Такие центры предлагается сформировать уже в ближайшее время на базе учреждений Федерального медико-биологического агентства в четырех крупных портовых городах страны: Санкт-Петербурге, Архангельске, Владивостоке и Новороссийске. В правительстве идею поддержали, обсудили на первом выездном заседании



И. Денисенко:

«В большинстве стран мира отсутствует система аккредитации морских специалистов».

руководства по судовой медицине далеко от идеала, – говорит эксперт. – В настоящее время идет работа над четвертым изданием, которое, как мы надеемся, будет современным, удобным и применимым во

директор ФГБУЗ Новороссийского клинического центра Федерального медико-биологического агентства России (ФГБУЗ НКЦ ФМБА России) Нина Чугунова, в настоящее время существует более 60

Морской коллегии, прошедшем в Архангельске в прошлом году, и включили инициативу в стратегию развития морской деятельности. В этом году в Новороссийске должно было состояться второе заседание специалистов по морской медицине, однако коронавирус и сюда внес свои коррективы.

– В задачи морского медицинского центра войдет огромный фронт работ: проведение медицинских осмотров моряков, медицинская подготовка командного состава, развитие телемедицинских технологий для оказания помощи в период рейса, разработка маршрутов медицинской эвакуации больных или пострадавших на судне и многое другое, – отмечает Нина Чугунова. – Таким образом, Россия примет выполнение международных обязательств в области охраны здоровья и безопасности мореплавания.

В Новороссийске в рамках создания такого центра планируется объединение медицинских служб всех ведомств в единое информационное пространство, что повлечет модернизацию системы медобслуживания моряков. Это в целом послужит улучшению качества лабораторно-диагностических обследований, а также создаст базу для осуществления круглосуточных медицинских консультаций и возрождению телемедицины с использованием современных компьютерных технологий.

Здоровой молодежи все меньше
Еще одной важной задачей центров охраны здоровья моряков станет

организация научных исследований по вопросам состояния здоровья плавсостава. Как рассказал заместитель директора ФГБУЗ НКЦ ФМБА России по поликлиническому

разделу работы Роман Калмаков, в настоящее время получить полную, достоверную и объективную информацию о заболеваемости моряков практически невозможно. Ведь моряк может по собственному усмотрению обратиться за помощью в любое медучреждение. «У нас просто может не быть с этим учреждением информационного обмена, – объясняет заведующий поликлиникой. – Из-за этого увидеть общую картину по структуре заболеваемости плавсостава зачастую проблематично».

Согласно тем данным, которые имеются на сегодняшний день, на флоте постепенно снижается доля абсолютно здоровых моряков. «Действительно идет омоложение плавсостава, однако вместе с тем «молодеют» и болезни, – говорит Роман Калмаков. – Сокращение численности экипажей ведет к увеличению нагрузки и росту заболеваемости. Задача медиков –

своевременно выявить начало болезни и вернуть флоту здорового моряка».

В подтверждение своих слов врач приводит статистику по поликлинике: от 70% до 90%

есть это фактически неосуществимо. При этом в иностранных портах наличие в аптечке болеутоляющих средств – обязательное требование, без них невозможно помочь человеку, получившему травму».

– Существует так же требование о том, что аптечка должна комплектоваться только зарегистрированными в России лекарственными средствами и изделиями медицинского назначения, что приводит к несоответствию международным требованиям, – добавляет Роман Калмаков. – Ряд ранее действовавших в стране приказов, которыми устанавливался порядок комплектования судовых аптек, в настоящее время отменен.

Коронавирус играет на нервах
Помимо традиционных «больных» вопросов морской медицины в настоящее время обострилась проблема психологической помощи

Н. Чугунова:

«Проблема российских морских сертификатов в том, что они не соответствуют требованиям конвенции ПДНВ».



«прикрепленных» моряков обращаются в межрейсовый период за различной медицинской помощью. Лидируют в этом списке капитаны и старшие помощники – они приходят в лечебное учреждение в несколько раз чаще остальных членов экипажей, в основном, с

Р. Калмаков:

«На флоте действительно идет процесс омоложения плавсостава, но вместе с тем «молодеют» и болезни».



заболеваниями сердечно-сосудистой и нервной систем, что может быть связано с эмоциональным напряжением из-за высокой степени ответственности на борту. Механики же чаще обращаются на берег к врачам из-за осложнений, возникающих после перенесенных в рейсе простудных заболеваний.

Вредный состав

При этом не допустить развитие осложнений и провести своевременное и качественное лечение какого-либо заболевания, находясь в рейсе, не так-то просто, учитывая отсутствие порядка комплектования судовых аптек. Игорь Ковальчук подчеркивает: в России до сих пор не принято ни одного нормативного документа, который регулировал бы их содержание. Зато существуют строгие ограничения на оборот наркосодержащих веществ, к которым относятся и болеутоляющие средства. «Оборот таких веществ в России запрещен без соответствующей лицензии, – говорит зампред РПСМ. – Оформлять ее нужно, по идее, на каждое судно, а выдают ее только лечебным учреждениям. Но ведь врачей на современном флоте нет, то

членам экипажей, застрявшим на судах в период пандемии COVID-19. Годом ранее ученые из Йельского университета провели исследование и обнаружили несколько факторов, которые усугубляют проблемы с ментальным здоровьем моряков. Среди них на первом месте – продление контрактов.

– Необратимые процессы расстройства психоэмоционального геноза наступают при длительности рейсов свыше 9 месяцев, – подчеркивает Роман Калмаков. – Поэтому оптимальный срок продолжительности рейсов должен не превышать 4 месяца. Это мнение разделяют и сами моряки. Работа на судне под постоянным воздействием целого комплекса вредных факторов способствует снижению адаптационных способностей организма и возникновению нервно-психических и психосоматических расстройств, что приводит к снижению безопасности мореплавания и росту аварийности.

Напомним, в период пандемии около 300 тысяч моряков по всему миру вынуждены работать сверх нормальной продолжительности контрактов.

Фото предоставлены ФГБУЗ НКЦ ФМБА России.



СОЦПАРТНЕРСТВО

Работодатель и профсоюз продлили сотрудничество

Таманская первичная профсоюзная организация ЮТО РПСМ пролонгировала коллективный договор с ООО «Смарт-Вей». Документ, защищающий социально-трудовые права работников компании, теперь действует до июля 2022 года.

Таманский профком – старейший в составе Южной территориальной организации РПСМ. В разные годы он объединял моряков Краснодарского края, работающих на судах на линии порт Кавказ – Керчь, а основной силой организации были экипажи паромных судов.

В 2014-2017 годах паромные перевозки через Керченскую переправу переживали настоящий «бум», что существенно отразилось на численности членов профсоюза. Ежедневно грузовые и пассажирские паромы совершали до 114 рейсов – это 50 000 пассажиров, 10 000 легковых и 1000 грузовых

автомобилей в сутки. С открытием автодорожной части Крымского моста в 2018 году поток транспорта через Керченскую переправу резко снизился. Дальнейшее сокращение количества морских перевозок произошло после открытия железнодорожной части Крымского моста.

Как отметил председатель таманского профкома ЮТО РПСМ Руслан Ляшенко, продленный коллективный договор в полном объеме регулирует социально-трудовые отношения на предприятии. Это касается занятости, рабочего времени, отпуска, оплаты труда, льгот и компенсаций сотрудникам – организации санаторно-курортного лечения и летнего отдыха детей, выплат стимулирующего характера и оказания материальной помощи, надбавки за выслугу лет и других. Одним из важнейших блоков колдоговора является охрана труда для обеспечения безопасности и предупреждения производственного травматизма на рабочих местах.

Капитанская высота

Каждая пятая семья в Новороссийске связана с морем. Поэтому для многих молодых людей выбор профессии предопределен и всячески поддерживается родителями. Среди родных Евгения Бояркина никто не работал в море, однако сам он еще в 13 лет твердо решил, чем будет заниматься в жизни. И четко продумал все этапы своей будущей карьеры.

Высшее образование не по Приказу

Новороссиец Евгений Бояркин стал капитаном танкера-химовоза в 37 лет. Примечательно, что начинал он свой профессиональный путь со среднего образования – в 15 лет принял решение поехать учиться в Ростовский-на-Дону морской колледж имени Г. Я. Седова. «Из-за большого конкурса в нашей академии я не был уверен, что смогу обойти других абитуриентов, поэтому решил поехать в колледж в Ростов, – рассказывает о себе Евгений Бояркин. – Кроме того, мне важно было начать работать как можно раньше. Тогда еще не было законодательного запрета занимать высшие командные должности на флоте, имел только среднее образование, и из колледжа выпускались 19-летние дипломированные специалисты».

Будучи курсантом колледжа, Евгений впервые вышел в море: в 16 лет состоялась его первая практика на барке «Седов», а во второй раз его вместе с другими отличниками и хорошистами отобрали на танкер VLCC в компанию AsoMARIT. «Взрослая» практика убедила молодого человека в правильности выбранного пути, и тогда курсант принял следующее важное решение: чтобы в полной мере состояться в профессии, ему необходимо высшее образование. «Я вернулся домой в Новороссийск, подал документы в академию, и меня сразу зачислили на курс ускоренного обучения, – продолжает Евгений. – Через неполных 4 года я получил свой диплом о высшем образовании. При этом еще во время учебы в колледже я набрал необходимые 12 месяцев ценза, то есть практика, по сути, мне была не нужна».

Вместо этого Евгений с целью заработать ушел матросом через BGI – один из самых крупных криюингов Новороссийска. Однако когда после выпуска компания, прежде чем



трудоустроить его в должность 4 помощника, предложила все-таки сделать контракт практикантом, Евгений отказался.

В смешанные экипажи за английским

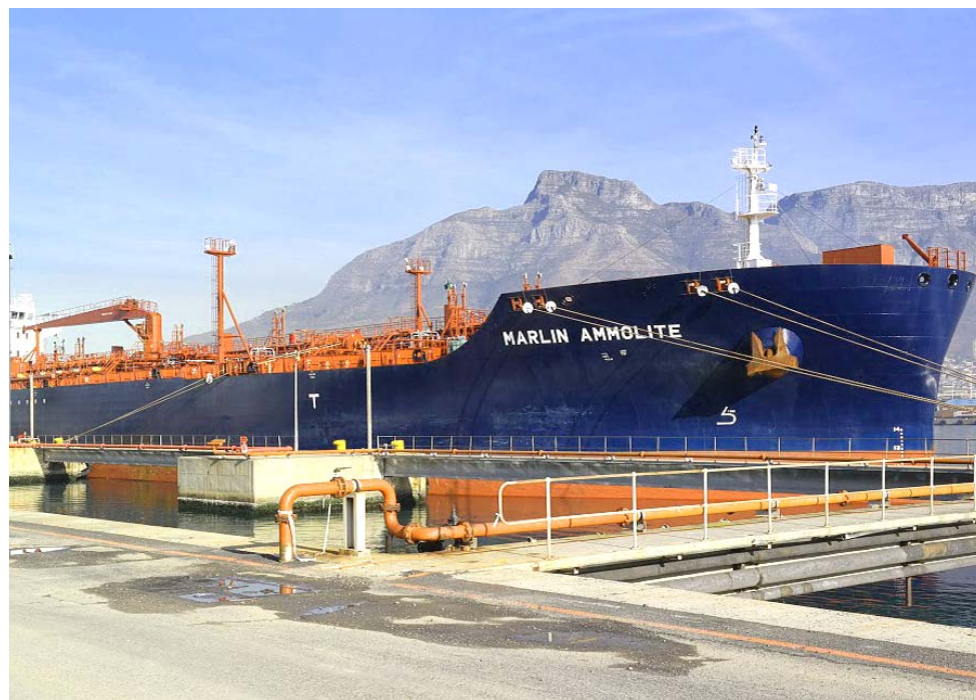
– Путевку в жизнь мне дала компания Palmali, – рассказывает моряк. – Выпускникам ведь очень сложно с работой, особенно в судоходной отрасли. Я после выпуска около года

“ Мне кажется, работа в море одна из немногих, где тяжелый труд оплачивается справедливо”.

находился в поиске, а потом поступило предложение от Palmali, за что я им очень благодарен. Но потом все же я решил уйти – искать работодателя, который предложил бы полностью иностранные экипажи.

Евгений объясняет: на этом этапе карьеры его целью стало углубленное изучение английского языка, доведение своего уровня до совершенства. Моряк понимал, что помочь в этом могла бы работа в смешанных командах.

Достигнуть цели помогла работа с филиппинцами и индийцами. По словам Евгения, в работоспособности и профессионализме они выгодно отличаются от многих. Более того, с ними новороссицу даже легче работать, чем, например, с россиянами. «Когда я работал с рядовыми россиянами, то уровень их зарплат был сопоставим с заработком, скажем, таксиста на берегу, – вспоминает моряк. – Поэтому люди не дорожили местом, не боялись его потерять. Филиппинец же, напротив, держится за работу руками и ногами, потому что знает: на его место придут сотни таких филиппинцев. Конечно, русские очень профессиональны, но и филиппинцы вполне адекватны в работе, нужно только показать, что ты лидер, тогда они сами будут стыдиться своих ошибок и недочетов».



В июне Евгений вернулся домой – через Нью-Йорк, Амстердам и Минск

Знаковый рубеж

В 2013 году Евгений Бояркин в должности старпома пришел в немецкую судоходную компанию Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM). Здесь он нашел все то, к чему стремился: конкурентоспособную стабильную зарплату, возможность карьерного роста, человеческое отношение внутри компании – и за 4 года дорос до капитанской должности. «Я вижу, что ко мне здесь

В карантин он проработал на два месяца дольше обычного, но отнесся к этому совершенно лояльно. «Конечно, оптимальная продолжительность контракта – это все-таки 4 месяца, к этому сроку ты выжимаешься максимально, а дальше уже работоспособность снижается, и ты просто ждешь возвращения домой, – считает капитан. – Но в ситуации с карантином меня заранее предупредили, я понимал, что это вынужденная мера, теперь смены перестали зависеть лишь от судовладельцев».

Через 6 месяцев работы на танкере Marlin Ammolite Евгений вернулся домой: прилетел из Нью-Йорка в Минск через Амстердам, затем на машине добирался до Смоленской области, потом еще 6 часов езды до Домодедово и финальный перелет в Анапу. Как говорит моряк, несколько сотен лишних километров не имеют значения, когда знаешь, что возвращаешься домой.

– Оторванность от семьи – это, на мой взгляд, единственный минус нашей работы, – продолжает капитан. – В некоторой степени тоска по родным компенсируется наличием связи на борту, у нас, например, прекрасный нелимитированный интернет, иногда мы даже смотрим ролики на Youtube. Я знаю не понаслышке, что для молодежи наличие интернета на борту является вторым решающим фактором при выборе работодателя – первый, естественно, уровень зарплат. Мне кажется, работа в море одна из немногих, где тяжелый труд оплачивается справедливо. На берегу ведь люди тоже много работают, а зарплаты получают небольшие. А кроме того она по-настоящему интересная – ведь где я только не был! Наверное, только на Сейшелах и в Танзании. По-моему, сейчас, когда в стране сложная экономическая ситуация, работа на флоте приобретает еще большую привлекательность».



Евгений объездил почти весь мир и теперь мечтает побывать на Сейшелах

хорошо относятся, ведь столько людей сейчас остаются без работы в других компаниях, – говорит Евгений. – А у нас экипажи всегда востребованы. Я чувствую отношение руководства к себе, и в ответ мне тоже хочется их не подвести. В нынешнее непростое время огромное значение имеет надежность работодателя».

Пандемия практике не помеха

Курсант судоводительского факультета ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова Максим Тищенко стал одним из первых практикантов, попавших на суда под управлением ООО «Инок ТМ». Соответствующий договор между университетом и компанией был подписан в текущем году, благодаря чему у новороссийских курсантов появился дополнительный выбор. Побывав в Австралии, Южной Корее и Тайване, наблюдав за работой экипажа, Максим понял: эта работа для него.

Не остаться «за бортом»

На четвертом курсе Максим вместе с другом самостоятельно искали компании, готовые предоставить места для прохождения плавпрактики. Первыми откликнулись в «Иноке» и пригласили курсантов на собеседование в Санкт-Петербург. «Это было осенью прошлого года, – вспоминает Максим. – Тогда еще в Новороссийске не было представительства компании, и отбор проводили в Петербурге. На собеседовании нас спрашивали, где проходили практику после 2 курса, некоторые профессиональные вопросы. А еще интересовались, вел ли у нас курс профессор Юрий Александрович Песков, очень известный эксперт. Мы действительно обучались у него по дисциплинам «Навигация и лоция» и «Морские конвенции и кодексы». Не знаю, сыграло ли это решающую роль, но нас взяли».

Первую практику Максим Тищенко проходил на бункеровщике – в Черном и Азовском морях. Конечно, не балкер или контейнеровоз, но кадета был рад и этой возможностью. «Очень многие ребята сталкиваются с проблемой наличия практикантских мест, – объясняет Максим. – Есть крупные компании, которые имеют договоры с университетом, но нас было примерно 140 человек, и взять всех просто некуда. Даже будучи отличником, есть риск остаться «за бортом». Можно, конечно, устроиться в небольшие астраханские компании, на рыболовные суда или на военную базу, но ведь все стремятся пройти продолжительную практику на торговых судах, работающих по всему миру».



Максим Тищенко использовал предоставленную возможность по максимуму

Полгода в Тихом Океане

Получив место практиканта, в конце ноября Максим вместе с матросами, поваром и вторым кадетом отправились из Санкт-Петербурга во Владивосток. Оттуда они приехали в находкинский порт и сели на балкер Pola Paria. Домой курсант вернулся в мае – как раз в разгар пандемии COVID-19. Однако, по его словам, карантин не оказал существенного влияния на организацию смены. «Мы работали в Тихом океане, возили уголь из Вангю в Южную Корею и Австралию, и наш переход обратно из Австралии длился 26 дней, – рассказывает Максим Тищенко. – Соответственно, карантин для нас проходил на борту прямо в рейсе. Кроме того, ни у кого из экипажа не было ни температуры, ни каких-либо других симптомов инфекции. Из-за этого портовые власти в Находке пошли нам навстречу и разрешили сразу отправляться в аэропорт Владивостока. Вернувшись в Новороссийск, я пробыл на карантине дома 2 недели».

Единственным неудобством в период пандемии стал для практиканта запрет схода на берег. «До введения карантинных ограничений мы сходили на берег практически во всех портах, – говорит Максим. – Мне, например, очень понравился корейский город Пхюхан, он показался очень похожим на российские города по архитектуре и инфраструктуре. А вот в апреле мы были в Тайване, сходить было уже нельзя. Жаль, ведь причал находился очень близко».

Отдыхали на борту, как могли: дружно смотрели фильмы, играли в настольный теннис, занимались спортом. Вахты стояли и с третьим, и со вторым помощниками, старались запомнить каждую мелочь. «Нам очень повезло с экипажем, все абсолютно адекватно реагировали на наши бесчисленные вопросы, понимая, что мы еще учимся, – рассказывает Максим. – Огромное спасибо за терпение и отзывчивость капитану Pola Paria Сергею Лаврентьеву и старшему помощнику Андрею Дегтяреву, который непосредственно курировал нашу работу».

Понятные перспективы

Максим признается: мог бы продолжить семейную династию военных моряков – отец и дед курсанта служили на Северном флоте. Но, взвесив все плюсы и минусы, все-таки выбрал торговое судоходство.

В этом смысле практика на Pola Paria укрепила уверенность молодого человека. «По-настоящему я только сейчас понял, что эта работа действительно для меня, – рассуждает курсант. – Мне кажется, самое главное в ней – следить за безопасностью экипажа, исключить возможные риски для жизни и здоровья людей. Поэтому я хочу работать в стабильной надежной компании, которая создает достойные условия труда для своих моряков».

Другим немаловажным аспектом своей будущей работы Максим называет коллектив. «Для меня огромное значение имеет то, под началом каких людей я буду работать на борту, взаимовыручка и помощь в экипаже, – считает он. – На Pola Paria мне довелось поработать с замечательными людьми, талантливыми руководителями, поэтому я надеюсь вернуться сюда уже в должности».

Кадет Облогин: «Из 60 желающих они отобрали десять»

При колоссальном конкурсе на каждое практикантское место Илье Облогину удалось попасть на суда компании Marlow Navigation еще на третьем курсе университета. Впереди – вторая производственная практика, и снова подтвержденная тем же судовладельцем. Будущий судоводитель рассказал, как происходил отбор, и какой главный урок преподало ему море.

Средний балл не панацея

– Я тогда перешел на третий курс, и осенью к нам в университет приехали представители компании Marlow Navigation: два капитана-наставника, украинец и киприот, и руководитель подразделения Marlow Navigation (Sunrise Marine) в Новороссийске Андрей Владимирович Бутримов. Они рассказали о возможности пройти у них практику, а затем провели собеседование с желающими. Набралось очень много человек, ведь это такой уникальный шанс – уйти на первую практику на настоящее грузовое судно, которое работает между портами иностранных государств!

Собеседование – самая важная часть отбора. Думаю, что они смотрели и средний балл, но непосредственно личное общение и знание специальности, на мой взгляд, сыграли намного более важную роль. Потому

конец контракта уже просто бежал в ближайший супермаркет за необходимыми покупками, а потом пил кофе на лавочке, чтобы немного отвлечься от рутины. В этой работе надо быть готовым к длительному отсутствию дома.

Экипаж наш состоял из представителей разных национальностей: рядовые филиппинцы, офицеры украинцы, поляки, литовцы. Иногда я мог что-то спросить у них по-русски, но все же предпочтительнее говорить на английском. Поэтому его надо учить особенно усердно. Я поступил с достаточно неплохими знаниями языка, потому что еще в школе уделял этому много внимания. Но у нас есть ребята, которые английского практически не знали, а после первого курса уже начали говорить достаточно бегло. Это исключительно вопрос личной мотивации.

Вообще на практике нужно больше спрашивать, особенно про обязанности третьего помощника, чтобы знать о своей будущей должности максимально много. Это самый главный урок, который я для себя вынес: нельзя спешить, лучше переспросить то, чего не знаешь. Потому что на каждом офицере лежит ответственность за жизни остальных и за груз, который стоит огромных денег.



Селфи на борту с рядовыми филиппинцами

Чувство профессии

– Конечно, нам дают очень хорошие знания теории в университете. Они вполне актуальны и, на мой взгляд, полностью отвечают современным требованиям торгового флота. И все же одно дело – когда ты сидишь за партой и слушаешь, и совсем другое – видеть все это вживую, огромный пароход, механизмы которого ты раньше мог рассмотреть только на маленьком макете. Как бы хорошо ты ни учился, невозможно прийти и сразу начать работать, для этого и нужна практика.

что все понимают: средний балл у нас может понизиться из-за непрофильного предмета, например, философии, поэтому самое главное – как кандидат знает специальность. Для этого они просили решить несколько задач, и, конечно, все общение было по-английски. По этим критериям отобрали десять человек.

В рейсе

– После распределения я вместе с приятелем попал на контейнеровоз BG Sapphire. Он работал на линии из Роттердама в Северную Ирландию и Англию. Я почти везде выходил на берег: в Роттердаме, Дублине, Белфасте, Корке. Корк мне очень понравился, он красивый и совсем небольшой, меньше, чем Новороссийск. Поначалу было очень любопытно посмотреть архитектуру европейских городов, погулять по центру. А под

А еще она нужна для того, чтобы почувствовать: твое это или нет. Я, например, убедился, что правильно выбрал профессию. Для меня очень важно отношение работодателя к экипажу, взаимодействие с береговыми офисами. Этот процесс отлично налажен в Marlow. Здесь вовремя платят зарплату, есть уверенность в завтрашнем дне, хорошо относятся к морякам – вот эти три компонента для меня важны при выборе работодателя.

Естественно, как и все, я хочу расти по карьерной лестнице и стать когда-нибудь капитаном, но не могу сказать, что у меня колоссальное стремление занять эту должность как можно раньше. Для этого необходимо сначала набраться опыта. К чему я однозначно буду двигаться – чтобы у меня всегда была работа, и я мог обеспечивать свою семью.



Лидер морского образования в России отмечает 45 лет

Государственный морской университет им. адм. Ф.Ф. Ушакова принимает поздравления.

История ведущего транспортного ВУЗа страны берет начало с сентября 1975 года, когда постановлением Совета министров СССР было создано Новороссийское высшее инженерное морское училище. Тогдашнее НВИМУ состояло из четырех факультетов: судоводительского, судомеханического, радиотехнического и заочного. В 1992 году учебное заведение переименовали в «Новороссийскую государственную морскую академию» и дополнили возможности обучения еще двумя специальностями: «Экономика и управление на морском транспорте» и «Электрооборудование и автоматика на судах».

В 2011 году академия была преобразована в университет. Теперь здесь готовят специалистов по 6 направлениям, бакалавров по 17 направлениям, магистров по 8 направлениям. Ежегодно на бюджетные места по программам высшего образования в университет поступают более 400 человек, из них 300 – это курсанты плавательских специальностей.

Сегодня ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова – это признанный лидер российского отраслевого образования. Семь раз подряд Росморречфлот отдает Новороссийскому университету звание «лучшего» в стране.

Фото из архива ГУ МВД России по Краснодарскому краю



Без работы и без денег

В Новороссийске оштрафовали молодого человека, который хотел уйти в рейс по фальшивым документам.

Поддельный матрос

Как сообщал ранее городской портал Новороссийска, в полицию Южного района Управления МВД поступило заявление от должностного лица дипломно-паспортного отдела. Сотрудник усомнился в подлинности свидетельства о прохождении курсов матроса, которое для оформления удостоверения личности моряка и мореходной книжки предоставил в отдел некий житель Кропоткина.

Органы следствия установили, что 37-летний господин С. действительно не проходил профессиональную подготовку по заявленной квалификации, а уйти в рейс надеялся по фальшивому сертификату. Дело передали в районный суд Новороссийска, обвиняемому грозило наказание в виде лишения свободы на срок до года. Однако судья, приняв во внимание все обстоятельства, вынес решение о прекращении уголовного дела и наложении штрафа на незадачливого «моряка».

Рассмотрение уголовных дел по 327 статье о подделке морских документов – частая практика в новороссийском суде. Согласно данным из открытой базы судебного делопроизводства, за текущий год по этой статье были рассмотрены 18 уголовных дел. В 11 случаях судьи выносили обвинительный приговор, пяти обвиняемым наказание заменяли штрафом.

Фальшивый кадет

В прошлом месяце в суде рассматривалось уголовное дело 27-летнего курсанта-заочника. Для перевода на следующий курс он предъявил в университете

поддельную справку о стаже работы на судне. По целому ряду небрежностей в документе методист заподозрил обман. В ходе судебного разбирательства подсудимый полностью признал вину и раскаялся в содеянном. Судья принял во внимание характеристики молодого человека и отсутствие противоправных действий ранее. Уголовное дело было прекращено, а на курсанта наложен штраф в размере 40 тысяч рублей.

Взысканием отдался и другой практикант, 20-летний Вячеслав Л. Его попытка получить УЛМ по фальшивым документам – представлению и заявлению судовладельца – не увенчалась успехом из-за бдительности инспекторов отдела. В суде обвиняемый так же признал свою вину, пообещав впредь не нарушать закон. Штраф в этом случае составил значительно меньшую сумму – 10 тысяч рублей.

Кто виноват?

Куда более серьезные санкции предусмотрены по статье «Коммерческий подкуп», по которой

нередко судят моряков, пытающихся правдами и неправдами уйти в рейс. В настоящее время продолжается разбирательство уголовного дела 27-летнего новороссийца, который в марте пытался купить квалификационные свидетельства – ни много ни мало – за 190 000 рублей. Как полагает следствие, молодой человек действовал намеренно и надеялся с помощью подложных документов уйти в рейс на торговом судне. В пресс-службе управления на транспорте МВД России по ЮФО нам подтвердили, что по данному факту до сих пор ведется доследственная проверка – из Южного следственного управления материалы передали в Москву. Обвиняемому грозит штраф до полутора миллионов рублей или лишение свободы на срок от трех до семи лет.

Известны случаи, когда за мнимую помощь в трудоустройстве реальные сроки получали и сами предприниматели. Так, некоторое время назад суд признал виновным 56-летнего новороссийца, который, выдавая себя за сотрудника крьюинговой компании, обманом выманил у двоих моряков 280 тысяч рублей якобы за посадку на судно. Мужчине назначили наказание в виде лишения свободы на срок 2 года и 10 месяцев.

Как поясняют в МВД, в ситуациях, когда хитрые дельцы вводят моряков в заблуждение относительно возможностей их трудоустройства, нет вины самих потерпевших. Одновременно в ведомстве подчеркивают: это касается только тех случаев, когда потерпевшие обращаются не к должностному лицу, а оплачивают услуги по оказанию помощи в трудоустройстве.

Что делать?

В управлении информации и общественных связей МВД России по Краснодарскому краю приводят в пример недавний случай мошенничества с трудоустройством. 30-летний новороссиец, который когда-то действительно работал в море, через своих знакомых распространял сведения о том, что может помочь уйти в рейс. Всем соискателям мужчина предлагал заполнить договор, что дополнительно помогало ему завоевать доверие потерпевших. Когда предпринимчивого «агента» поймали, выяснилось, что за короткий срок ему удалось обмануть восемь человек.

По словам инспектора Международной федерации транспортников в Новороссийске Ольги Ананьиной, как правило, в «группу риска» попадают моряки-пенсииеры, люди со средним образованием и молодежь. «Львиную долю обращений составляют вопросы от членов экипажей,

которые уже вышли на пенсию в своих компаниях, – констатирует инспектор. – Теперь они пытаются каким-то образом снова попасть на флот, а выбор у них очень небольшой».

В Российском профсоюзе моряков подчеркивают: любые взносы за трудоустройство на флот незаконны. «Услуги лицензированного агентства всегда оплачиваются судоводными компаниями, и никаких исключений в этом правиле быть не может, – подчеркивают в РПСМ. – Если же крьюинг настаивает на оплате своих услуг, то моряк должен понимать, что он рискует быть обманутым».



На крючке

Больше месяца прождали в Турции обещанной работы 20 украинских моряков. Сотрудники компании «Харатьян Крю Менеджмент» за вознаграждение пообещали трудоустроить их на суда «Arif Captain» и «Rachel Borchard». Так, заплатив за пустые обещания, с фэйковой судовой ролью на руках моряки добрались до турецкого побережья, заехали там в отель и стали ожидать скорейшей посадки на обозначенные суда.

Спустя месяц стало понятно, что рабочие места так и не будут предоставлены. Оказалось, что судно «Arif Captain» с июня 2015 года стоит в отстое, а владельцы обоих теплоходов не имеют отношения ни к вышеупомянутой смене экипажа, ни к собственно «Харатьян Крю Менеджмент». А после того, как история получила огласку в СМИ, выяснилось, что потерпевших от мошеннических действий лже-крьюинга в Украине гораздо больше.

Моряки смогли вернуться домой только к середине августа, после того, как с помощью общественных организаций и волонтеров собрали необходимую сумму и смогли расплатиться с отелем. Теперь они намерены обратиться по факту мошенничества в правоохранительные органы.

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-б. 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 № 1804

Главный редактор Соколова Н.

ЮТО РПСМ предлагает членам профсоюза и их близким бесплатно получить юридическую помощь по всем вопросам законодательства. Ежедневно в рабочие дни можно получить консультацию главного правового инспектора ЮТО РПСМ В.М. Кулебякина (кабинет №17, тел. (8617) 61-18-05).

Каждую среду с 15 до 17 часов в кабинете № 17 прием ведет адвокат В.С. Покатило по всем вопросам законодательства.