



Как российский флот живет и развивается под санкциями

»»» [Подробности на стр. 2](#)



История экипажа, задержанного в Египте, благополучно завершилась

»»» [Подробности на стр. 3](#)



#МОЙПЕРВЫЙРЕЙС: третий помощник о работе в море

»»» [Подробности на стр. 4](#)

www.stosur.ru



ПРОФСОЮЗНАЯ

№04/667
Апрель 2023 года



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

16+

МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ



«К безопасности нельзя относиться формально!»

28 апреля в мире отмечается День охраны труда. Праздник учредила Международная организация труда 20 лет назад, чтобы содействовать прекращению несчастных случаев на производстве. В этот день также вспоминают жертв производственного травматизма. Поэтому МОТ старается привлечь внимание общественности к мерам по повышению культуры безопасности.

Эффект «рваной перчатки»

– Сильная система охраны труда строится на взаимодействии правительства, работодателей, работников и субъектов общественного здравоохранения, – подчеркивают специалисты МОТ. – В ней право на безопасную и здоровую рабочую среду ценится и поощряется руководством и работниками, а основой служит значимое участие всех сторон в постоянном улучшении безопасности, когда работники чувствуют себя комфортно, при этом выражая своевременное беспокойство по поводу возможных рисков.

По словам главного технического инспектора труда РПСМ Евгения Хижняка, практика показывает, что отношение к безопасности в судоходных компаниях складывается по-разному. Так, крупные и социально ориентированные судовладельцы ответственно относятся к охране труда. Среди них – группа компаний СКФ, в которой понимают: в современных рыночных условиях цена ошибки очень велика, поэтому задача обеспечения безаварийной работы флота требует повышенного внимания. Важную роль в этом, по мнению экспертов, играют коммуникации на борту. «Вопросы безопасности в экипажах нужно обсуждать открыто, – говорит специалист группы охраны труда компании Виктор Львов. – Например, матрос может просто побояться высказаться, предпочитает вместо этого промолчать. Но сегодня он промолчит о рваной перчатке, а в следующий раз проигнорирует предаварийную ситуацию. Ведь какой-то пустяк может привести к серьезным последствиям. Очень важно, чтобы старшие офицеры помогали снимать барьеры в коммуникации на борту. Нормальные деловые отношения в экипаже строятся на открытом диалоге, уважении друг к другу и отсутствию барьеров для обсуждения острых вопросов».

Самые уязвимые

По оценкам МОТ, ежегодно в мире непосредственно на производстве или от профессиональных заболеваний погибают более 2.3 млн работников. Самые уязвимые группы в этой печальной статистике – молодежь и пожилые люди.

На днях в ЮТО РПСМ обратился курсант после прохождения первой практики. Молодой человек рассказал, что повредил себе ногу, выполняя обязанности на борту судна. Он попытался самостоятельно решить вопрос с работодателем о получении компенсации, однако ему ответили отпиской. Это и вынудило его прийти в профсоюз.

Юристы рассказали молодому человеку, что в первую очередь ему необходимо вступить в РПСМ, чтобы специалисты профсоюза могли представлять его интересы на переговорах с судовладельцем. «В ситуации, когда работник получил травму, ему очень важно не остаться один на один с работодателем, – считает техинспектор труда ЮТО РПСМ Игорь Холявка. – И здесь большое значение имеет консультационная поддержка профсоюза. В этом мы неоднократно убеждались при расследованиях несчастных случаев».

Офицерская вахта

В 2022 году технические инспекторы труда профсоюза – а их в РПСМ семь – проверили условия работы на 150 судах в разных российских портах. 24 парохода из этого количества посетил в Новороссийске инспектор ЮТО РПСМ. Игорь Холявка также рассмотрел 16 жалоб по вопросам охраны труда и принял участие в расследовании несчастного случая. «При расследовании комиссия всегда запрашивает сторону профсоюза о степени вины пострадавшего члена экипажа, и, естественно, мы стараемся максимально ее снизить, если на то есть законные основания», – поясняет И. Холявка.

Инспектор подчеркивает: к безопасности нельзя относиться формально. «Офицеры должны действовать согласно всем правилам предупреждения инцидентов, а рядовым нужно посещать все инструктажи, слушать и вникать во все, что относится к безопасности на борту, – добавляет он. – Соблюдать эти требования очень важно, потому что от этого в какой-то момент может зависеть жизнь».

В прошлом году на торговом флоте под флагами государств ЕС:



2637 инцидентов произошли



Больше 80% происшествий связаны с человеческим фактором



14 судов затонули



621 моряк получил производственные травмы



36 случаев закончились смертью*

* По данным Европейского агентства по морской безопасности EMSA

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

Sun SM R

ул. Куникова 28 +7 (8617) 791-553
reserve_nov@scf-group.ru

Sunrise Marine

ул. Свердлова 42 +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

Санкции и флот: как работают в эпоху перемен

С судоходной компанией ООО «АНШИП» Российский профсоюз моряков связывают давние партнерские отношения. Для плавсостава это означает эффективную защиту трудовых прав, возможность всегда получить дельный совет и пользоваться некоторыми направлениями социальной программы. Мы поинтересовались у генерального директора «АНШИП» Сергея Добрякова, как изменилась работа моряков в условиях беспрецедентных западных санкций.



Полезный контакт



В первичной профсоюзной организации ООО «АНШИП» ЮТО РПСМ новый инспектор. Теперь общественно значимую работу возьмет на себя инструктор Наталья Вебер. Как отметил председатель ППО Игорь Холявка, это в очередной раз доказывает: сотрудничество работодателя и профсоюза выстроено эффективно. «Нам удалось наладить отличную обратную связь по целому спектру вопросов, – пояснил он. – Большое значение для моряков имеет консультационная поддержка, чтобы в любой ситуации он мог обратиться в профсоюз. Кроме того, у нас есть социальная программа для членов РПСМ, которая также пользуется популярностью. Все это определяется действующим коллективным договором, которым мы по праву можем гордиться».

О САНКЦИЯХ

– В виду специфики работы нашего флота санкции не оказали на нас большого влияния, – рассказал Сергей Юрьевич. – Есть определенные сложности с поставкой запчастей от ряда европейских производителей, но появились и посредники. Там, где решить вопрос невозможно, мы заменяем устройства. С платежами проблем сейчас нет, но мы, конечно, продумываем разные запасные варианты. В целом все решаемо. Люди понимают: это бизнес. Наши сухогрузы ходят на Турцию, паромы в Болгарию. Моряков стараемся менять в России. Так что для них ничего не изменилось. Единственное, что

можно отметить в этой связи, – на линии порт Кавказ-Керчь работники становятся более внимательными к безопасности, проявляют повышенную бдительность.

О КАДЕТАХ

Кадетская программа – предмет особой гордости компании, которая много лет активно сотрудничает с ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова.

– Мы продолжаем предоставлять места на нашем флоте курсантам для прохождения практики, – пояснил Сергей Добряков. – Осенью приобрели балкер «Федор», на него так же направляем ребят. Взаимоотношения с кадетами выстроены в строгом соответствии с российским законодательством. А по итогам прохождения практики лучших выпускников приглашаем к себе на работу.

О МЕДКОМИССИИ

В марте вступил в силу новый приказ о порядке проведения медосмотра моряков. К документу очень много претензий – как у врачей и самих моряков, так и у судовладельцев. В «АНШИПЕ» объясняют: из-за дополнительных обследований стоимость прохождения медкомиссии действительно увеличилась в разы. Но положительный эффект люди увидят позже, по состоянию своего здоровья.

– Редко, когда мужчины сами ходят на профилактические осмотры, – отметил Сергей Добряков. – А теперь они будут обследованы очень тщательно, что позволит выявлять заболевания на ранних этапах. В конце концов увеличится продолжительность жизни. В этом определенно позитивная сторона нового приказа.



В апреле в Москве пройдет Совет РПСМ

На мероприятии соберутся руководители региональных организаций Российского профсоюза моряков, чтобы обсудить целый ряд важных насущных вопросов. Так, на повестке дня – страхование российских моряков от несчастных случаев, оказание помощи выходящим на пенсию, награждение почетным знаком РПСМ.

Свой доклад о текущей работе профсоюза озвучит председатель РПСМ Юрий Сухоруков, о выполнении ранее принятых решений отчитается зампред Игорь Ковальчук. Председатель Южной территориальной организации РПСМ Николай Попов расскажет о работе с моряками в регионе.

Добавим, РПСМ объединяет 11 территориальных/региональных организаций, каждая из которых состоит из нескольких первичек. В рядах профсоюза – около 77 тысяч российских моряков.

Не успели накопить...

Благодаря вмешательству инспекторов портового контроля и профсоюза моряков задолженность по зарплате морякам погасили в короткие сроки.

В новороссийское представительство Международной федерации транспортников обратился один из членов экипажа сухогруза Litsa под флагом Камеруна компании Tarron Sea Line. Моряк пожаловался на копящуюся задолженность по зарплате, а заодно сообщил, что проблемы с выплатами есть и у других членов команды судна. Инспектор связалась с представителями PSC, которые ровно в тот момент находились на борту сухогруза с инспекцией.

Проверив справедливость претензий, инспекторы составили предписание, на основании которого судовладелец должен был погасить долги перед экипажем. До этого момента выход из Новороссийска – а следующая выгрузка планировалась в Алжире – сухогрузу запретили.

Долго думать судовладелец не стал и в течение пары дней полностью рассчитался с экипажем. Запрет сняли, и судно вышло в следующий порт назначения. А моряки поблагодарили представителей профсоюза и PSC за помощь и личное участие.

Администрация Новороссийска поблагодарила ПАО «Новошип» за поддержку спорта

В Новороссийске прошла торжественная церемония «Бал спортсменов» по подведению спортивных итогов 2022 года. В рамках мероприятия состоялись награждения юных спортсменов, прославивших Новороссийск далеко за пределами Краснодарского края, лучших тренеров города, руководителей крупных спорткомплексов и представителей социально ответственных предприятий. В их числе – ПАО «Новошип», который был отмечен за помощь отделению парусного спорта школы «Лидер». В ней занимаются сотни новороссийских мальчишек и девчонок, и особая гордость – это ее юные яхтсмены, которые с честью представляют Новороссийск на соревнованиях разного уровня.

Их поддержка остается одним из приоритетных направлений благотворительной деятельности «Новошипа». Сюда входит покупка яхт разных типов конструкций и другого инвентаря для занятий детей и подростков. «Огромная благодарность компании за постоянную помощь и внимание к развитию парусного спорта, ваш вклад действительно неocenim», – прокомментировали в спортшколе «Лидер».





СОВЕТЫ АДВОКАТА



Мы побеседовали с главным адвокатом по морским делам компании Solar Group Marine & Legal Services Ахмедом Камелем, который вел дело экипажа

Soya и помог морякам вернуться домой. Он рассказал о том, что же произошло в египетской Александрии, и какие шаги нужно предпринимать, попав в подобную ситуацию.

– С какими проблемами к вам обращаются моряки?

– Это может быть нарушение трудовых прав в рамках действующего контракта, в том числе получение компенсаций, и обвинения по целому спектру вопросов: превышение нормы экологических выбросов, таможенное декларирование, столкновения, посадки на мель, другие инциденты.

– Как часто вам приходилось работать с россиянами?

– Наша компания представлена в разных египетских портах, но российским морякам в таком контексте помогаем впервые. Если взять все наши дела, то проблемы плавсостава составляют в среднем 35 %. Больше половины из них связаны с защитой трудовых прав моряков в рамках их трудовых договоров. Остальное – это криминализация.

– Какое дело по криминализации стало для вас самым сложным?

– На моей памяти дело экипажа Soya – одно из самых сложных в отношении криминализации моряков. Потребовалось очень много усилий, чтобы добиться их освобождения. Большое значение имело то, что мы постоянно обращались в суд, предоставляли прокурору объективные отчеты с фактами, которые доказывали: моряки не несут ответственность за произошедшее. Хотя эта истина была сразу понятна всем вовлеченным в процесс, не могу сказать, что шансы на благополучное разрешение ситуации были чрезвычайно высоки. Я очень рад, что все закончилось хорошо.

– Экипажу действительно мог грозить тюремный срок в 25 лет?

– За контрабанду наркотиков в Египте могут приговорить даже к смертной казни. Или действительно к 25 годам строгого тюремного заключения с каторжными работами.

– Какие действия нужно предпринимать морякам, попавшим в подобную ситуацию в иностранном порту?

– Прежде всего, моряки должны быть уверены, что соблюдают все законы страны. Обязательно нужно посоветоваться перед тем, как предпринимать какие-либо шаги. Для этого необходимо найти ближайшее представительство Международной федерации транспортников ИТФ, обратиться к ним, они помогут получить первичную юридическую консультацию. Оптимально, если судно работает по условиям действующего договора стандарта ИТФ. Следующий шаг – обращение в суд, это уже дело адвоката. Успех зависит от совокупности многих факторов, ведь каждый процесс уникален.

Месяц назад завершилась история криминализации экипажа судна Soya. Моряки, задержанные в Александрии из-за обнаруженного в судовых контейнерах «Трамадола», провели в заключении почти четыре месяца. А обвинение им так и не было выдвинуто.

«Мы видели эти контейнеры два раза в жизни»

В ноябре прошлого года в профсоюз обратились родственники членов экипажа судна Soya. Они рассказали,



Инспектор ИТФ в Новороссийске Ольга Ананьина, которая была активно вовлечена в процесс возвращения экипажа Soya, считает, что проблема криминализации моряков есть во всех странах:

«Здесь нет исключений, и обвинительные приговоры подписываются теми, кто, как правило, абсолютно не разбирается в морском законодательстве. Зачем вникать во взаимоотношения грузоотправителя, грузополучателя и остальных участников морской перевозки, изучать кодексы торгового мореплавания, если можно просто кинуть экипаж в камеру? А бороться с этой системой очень сложно, поэтому процессы и затягиваются».

как развивались события. Судно под флагом Коморских островов, загруженное в Турции по всем международным правилам, держало курс на западное побережье Африки, когда попало в сильный шторм. Повреждения оказались настолько существенны, что судовладелец принял решение выгрузиться в Египте и вернуться в Турцию на ремонт.

В ближайшем порту – Александрии – Soya пришвартовалась 4 ноября. И с этого момента для экипажа начался настоящий кошмар. На борт поднялись несколько десятков полицейских, которые приказали морякам собраться на палубе. Сами же в это время проводили обыски – как позже рассказывали моряки, делали они это в грубой форме, ломая судовое оборудование и забирая личные вещи экипажа.

В ими же вскрытых контейнерах полицейские обнаружили «Трамадол» – лекарственный препарат, который в Египте включен в список наркотических средств и запрещен к ввозу. «Но груз был проведен и опломбирован турецкой таможней, мы эти контейнеры видели всего пару раз за тот рейс», – рассказывал, вернувшись домой, старший механик Soya Павел Гусев.

Однако вдаваться в детали никто не стал. Моряков, пятерых россиян и троих болгар, заключили под стражу и доставили в полицейское отделение. Там на двух стульях на восьмерых, без еды

и воды, не понимая по-арабски, моряки пытались понять причину задержания. А потом начались допросы и запугивания: что ситуация «очень плохая», а каждому члену экипажа грозит 25 лет тюрьмы.

– Мы просили предоставить нам консула, но ни консула, ни связи с родными, ни адвоката – даже еды нам не давали! – говорил Павел Гусев. – Держали в камере на бетонном полу. Дали два коврика, чтобы мы на них спали. Потом стали немного кормить. Лепешка, огурец и сыр – вот

Профсоюз бил во все колокола: постоянно созванивался с представителями российского консульства в Александрии, задействовал возможности Международной федерации транспортников ИТФ. Дело взял под личный контроль координатор ИТФ в странах Арабского мира Мухамед Араччеди, известный многим российским морякам. Именно он сыграл важнейшую роль в благополучном возвращении домой целых экипажей брошенных судов некогда крупной компании Palmali. Теперь же представитель ИТФ нашел для «египетских пленников» квалифицированного адвоката, который в итоге и помог морякам вернуться домой.

Барьер для молодых

Специалисты ИТФ считают криминализацию моряков одной из наиболее злободневных тем и реальной проблемой для привлечения молодежи в отрасль. Так, морской координатор ИТФ Жаклин Смит отмечает: если судоходство заинтересовано в привлечении молодежи к работе в море и намерено удержать тех, кто уже работает на судах, то криминализация моряков должна прекратиться. «Мы должны призвать правительства обеспечить справедливое обращение с моряками, которого они заслуживают и на которое имеют право», – подчеркнула она. – Это единственная профессия в мире, где работники виновны, пока их невиновность не доказана, а не наоборот».

такой рацион. Нам повезло, что в соседней камере сидели местные моряки, им жены носили еду, и они делились с нами.

Право вернуться домой

Спустя две недели болгар и троих россиян депортировали. Вернувшись домой, моряки первым делом обратились в РПСМ – волновались за капитана и старшего помощника, которые в заточении все еще ждали решения своей участи.



Павел Гусев дает интервью журналистам в аэропорту Домодедово



МНЕНИЕ

Координатор ИТФ в странах Арабского мира Мухамед Араччеди

– Вы часто работаете с российскими моряками, попавшими в трудные ситуации за рубежом. В чем для вас была специфика дела экипажа Soya?

– История экипажа Soya касается одного из самых ценных прав человека – права на свободу. Ситуация затронула не только трудовые права моряков, но и обвинение в совершении тяжкого преступления. К экипажу была применена экстраординарная мера в виде их задержания. Это в очередной раз

демонстрирует, с какими сложностями и рисками сталкиваются моряки по всему миру, выполняя свою работу.

– Что стало причиной благополучного разрешения этой ситуации?

– На мой взгляд, ключевым фактором стала оперативная юридическая помощь, которую сумела организовать ИТФ, добросовестное отношение адвоката и активное участие в деле с самого начала председателя Российского профсоюза моряков Юрия Сухорукова, а также вовлеченность в процесс новороссийского инспектора ИТФ Ольги Ананьиной.

– Что делать морякам, попавшим в подобные ситуации?

– Как можно скорее связаться со своим профсоюзом и ИТФ. Это могут сделать родственники моряков, главное – предоставить как можно больше информации о происшествии. В таких

ситуациях роль профсоюза является ключевой, потому что помочь морякам, находящимся за пределами России, можно только благодаря международной солидарности. А это выстраивается в рамках ИТФ. Морякам стоит присоединиться к этой глобальной структуре, потому что работа на флоте действительно сопряжена с множеством рисков.

– Вы являетесь частью огромной международной организации ИТФ. Какова, на ваш взгляд, роль ИТФ в борьбе с криминализацией по всему миру?

– Я уверен в том, что мы, ИТФ, должны продолжать бороться с этим постыдным явлением, которому подвержены моряки в самых разных уголках земного шара, и призывать всех участников морской отрасли предпринимать конкретные шаги для обеспечения безопасной и спокойной работы моряков.



В этом году наша редакция запустила серию публикаций о самых запоминающихся – ПЕРВЫХ – рейсах новороссийских моряков-членов профсоюза. Присылайте на info@stosur.ru свои истории, подробные или короткие, с названиями первых пароходов, на которых начинался ваш путь в профессии. Героем нового материала стал третий помощник NS Commander Валентин Бевз.

Работа в море – это образ жизни

Вопрос «Кем быть?» никогда не вызывал у Валентина сомнений. Его история – классический пример новороссийской семьи, в которой работа абсолютного большинства мужчин напрямую связана с торговым судоходством. «Отец отработал в море 26 лет, двоюродный брат – 15 лет, тесть – 40 лет, крестный – 30 лет, – перечисляет Валентин. – Конечно, я с детства хотел работать в море и знал, что так и будет. Никаких раздумий, на кого пойти учиться, у меня не было».

Свидетель трагедии

Первая практика принесла массу эмоций, и не только положительных. В 2007 году Валентин попал на судно типа «река-море» RAPIDA. На нем же 11 ноября он стал свидетелем трагедии в Керченском проливе, когда в результате шторма 6-7 баллов затонули, сели на мель и получили повреждения десятки судов, пострадали больше 50 моряков, а в Азовское море вылилось около 2000 тонн мазута.

«Вот такое получилось знакомство с профессией, – вспоминает Валентин. – Мягко говоря, было не по себе. Эта трагедия попала во все новостные ленты, мы же видели ее своими глазами. В спасении нам участвовать не довелось, наш пароход тогда тоже с трудом пережил непогоду».

В остальном же практика принесла много новых знаний и навыков, и Бевз до сих пор с благодарностью говорит о своем первом экипаже на RAPIDA.

Самое красивое море

После выпуска, однако, судьба привела его на берег. Проработав в сфере строительства, а затем и грузоперевозок,

он все же решил исполнить свою юношескую мечту. Говорит, что теперь, когда ему есть с чем сравнить, он совершенно четко мотивирован на морскую карьеру. «Я попробовал работать на берегу и в итоге пришел в море, – говорит Валентин. – У меня есть определенные цели, которых хочется добиться. Думаю, море – это не просто



Почти все мужчины в семье Валентина – моряки

работа, это, скорее, образ жизни. В рейсе ты скучаешь по семье, а на берегу думаешь о работе, и снова тянет в море. Наверное, оно и правда у нас в крови».

Первые годы работы Валентина впечатляло буквально все, что он видел вокруг: проливы, порты и даже цвет воды в морях. «Оттенки морей действительно разные, – объясняет Валентин. – Самое красивое море, на мой взгляд, – это нежно-бирюзовое Красное море. Средиземное насыщенно-синего цвета. Карибское море тоже очень красивое. Когда я начинал работать, то обращал внимание на каждый штрих. Сейчас уже, конечно, привык и не удивляюсь так, как раньше».

Сильные любят поест

Валентин признается: негативных эмоций от изоляции на борту он не испытывал никогда. «В силу профессии мы много времени проводим в одиночестве, так что к этому привыкаешь, – рассуждает он. – Конечно, пандемия коронавируса и последовавший за ней запрет на выход в портах влияют на моральное состояние, ведь после 2-3 месяцев работы на судне не лишним было бы выйти в город и сменить обстановку хотя бы на пару часов. Пока запрет сохраняется, и свободное время я стараюсь проводить в судовом спортзале, режу – за видеоиграми».

Но лучше всего перезагрузиться ему помогает любимое хобби – кулинария. Готовить Валентин любит и дома, и на судне. «Многие моряки скучают по домашней пище, поэтому я с удовольствием готовлю

сырники, оладьи и блины – это, можно сказать, мое «фирменное» блюдо, – рассказывает Валентин. – Если получаем снабжение в регионах, богатых морепродуктами, то могу сделать креветки по-карибски. Однажды нашего шеф-повара экстренно списали, и я вызвался готовить, пока на судно не приехал его сменщик. Это был интересный опыт».

Четыре месяца подряда

По мнению Валентина, контракт и следующий отпуск продолжительностью четыре месяца – идеальный период, в течение которого моряк успевает восполнить то время, что находился вдали от родных и любимых. «Для меня именно это остается главным преимуществом профессии, – продолжает наш собеседник. – Ведь я четыре месяца могу ежедневно быть рядом с семьей, с женой и дочкой. На берегу у людей в лучшем случае только два выходных в неделю».

К другим плюсам профессии Валентин относит достойный заработок и карьерные перспективы. «Сейчас я изучаю работу второго помощника, чтобы можно было расти в должности, это моя следующая цель, – говорит моряк. – Конечно, отрасль меняется. Например, введение электронных карт облегчило работу вахтенных помощников, это экономит время при построении плана перехода судна. Судовое оборудование стало просто каким-то космическим и продолжает совершенствоваться. На таких судах, конечно, всем хочется работать».

ОБЪЯВЛЕНИЕ

ЮТО РПСМ продолжает поздравлять женщин

Южная территориальная организация РПСМ в рамках действующей программы для членов профсоюза поздравляет работниц флота с Международным женским днем. Женщин, которые праздник встретили на борту, в профсоюзе ждут по возвращению домой, чтобы вручить им подарки.

В состав социальной программы для членов профсоюза ЮТО РПСМ входит как поддержка в трудных жизненных ситуациях, так и поздравления с радостными событиями в жизни – например, с пополнением в семье или с днем 8 марта.

Ежегодно несколько десятков женщин, посвятивших свою жизнь сложной работе на флоте, принимают поздравления от профсоюза.

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. 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.