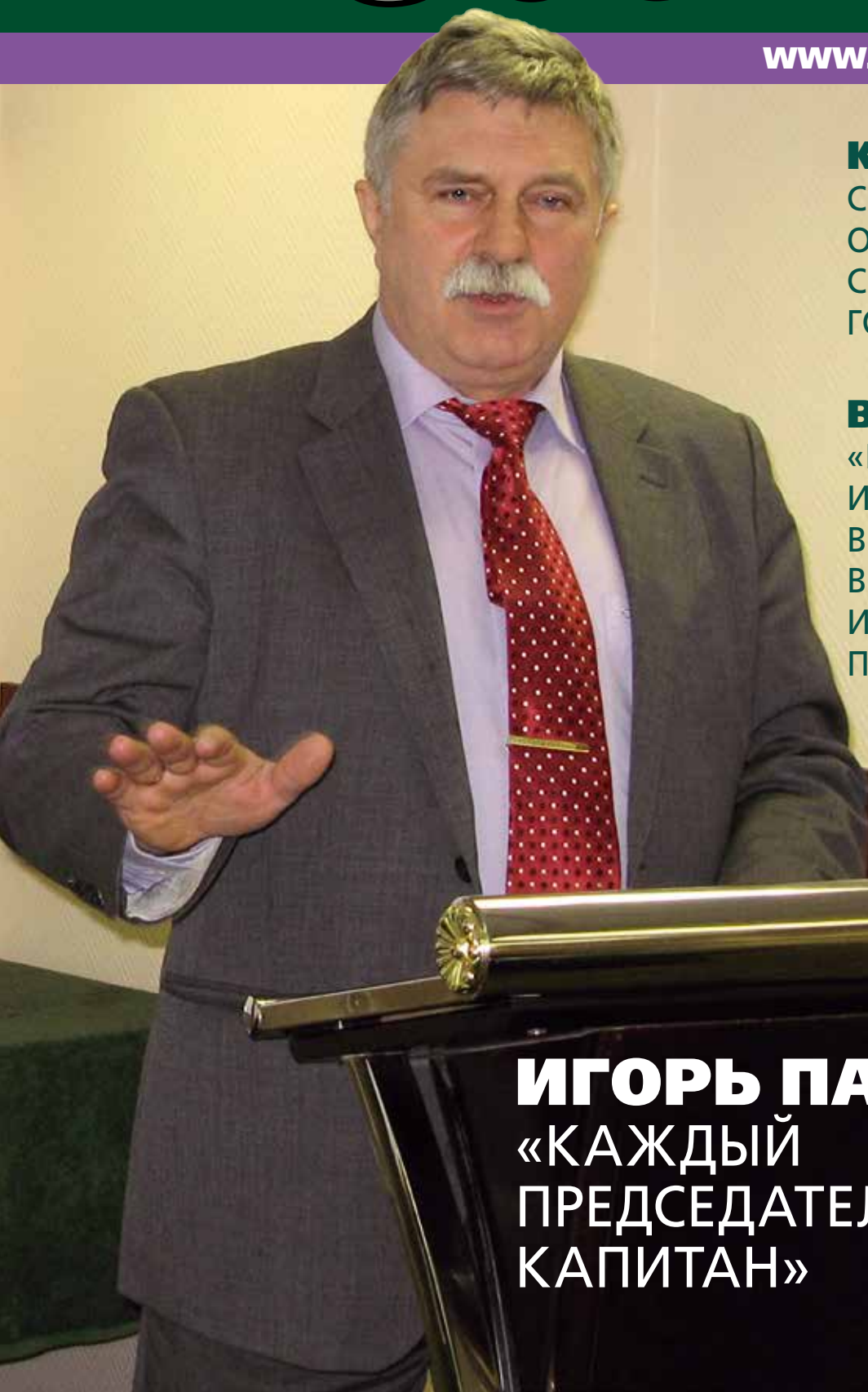


Морской

MARITIME
UNIONS
HERALD

профсоюзный Вестник

WWW.SUR.RU | № 5 (98) 2014



КТМС

СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ
О ТРУДЕ В МОРСКОМ
СУДОХОДСТВЕ
ГОД СПУСТЯ

BLACK LIST

«KENT SHIPPING»
И «MD SHIPPING»
В ЗОНЕ ПРИСТАЛЬНОГО
ВНИМАНИЯ МФТ
И МОРСКИХ
ПРОФСОЮЗОВ

ИГОРЬ ПАВЛОВ:

«КАЖДЫЙ
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ –
КАПИТАН»

МОРЯКИ ДОКЕРЫ ЛОЦМАНЫ



 [WWW.FPRMT.RU](http://www.fprmt.ru)

В ЕДИНОЙ
И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



Фото на обложке:
Игорь Павлов, председатель
Федерации профсоюзов работников
морского транспорта

**ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА**

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

Редакция:
Главный редактор
Ирина Устюменко

Информация
Наталья Пан, Ольга Лукина

www.sur.ru
www.bro.sp.ru
www.surpr.ru
www.stosur.ru

Дизайн, верстка
Виктория Иванютина

При перепечатке опубликованных
материалов ссылка на журнал
«Морской профсоюзный вестник»
обязательна.

Адрес редакции:
198035, Санкт-Петербург, Двинская ул.,
д. 10, корп. 2, 7 эт.
Тел.: 718 63 82, 714 95 02
Тел./факс: 718 63 82
E-mail: bulletin@sur.ru

Журнал зарегистрирован
Министерством РФ по делам печати,
телерадиовещания и средств массовых
коммуникаций. Свидетельство
ПИ № 77-12041 от 11.03.2002.

Тираж 3000 экземпляров.
Распространяется бесплатно.

**КТМС-2006
MLC-2006**

8 – 13 Сводная конвенция:
год спустя

**ПРОФФРОНТ
TRADE UNION FRONT**

15 Прекратить преследования
профсоюзных активистов

**ОБРАЗОВАНИЕ
EDUCATION**

16 – 17 Два вуза обогатили друг
друга

**ЛИЦА РПСМ
SUR FACES**

19– 24 Игорь Павлов: «Я не хочу и
не желаю другой судьбы»

**ЧЕРНЫЙ СПИСОК
BLACK LIST**

25 – 26 «Kent Shipping»
и «MD Shipping» – первые
ласточки кампании
«Черное море позора»

Фотоконкурс
Стр. 29 – 30



Я прививок
не боюсь,
если надо – уколюсь
стр. 27-28

**ФОТОКОНКУРС
PHOTO CONTEST**

29 – 30 По морям, по волнам.
Фотография с биографией

**НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ
SEAFARER'S MEMORY NOTE**

31 – 33 Offer a job: правила
эффективного интервью

**АДРЕСНАЯ КНИГА
ADDRESS BOOK**

37 – 38



ПРОФСОЮЗНЫХ АКТИВИСТОВ ЗАЩИТЯТ ОТ НЕЗАКОННОГО УВОЛЬНЕНИЯ

В июле 2014 года вступил в силу федеральный закон «О внесении изменения в статью 374 Трудового кодекса Российской Федерации» № 199-ФЗ от 28 июля 2014 года. Согласно новым поправкам, профсоюзам возвращены правовые основания для защиты своих лидеров от политики увольнений «неудобных» со стороны работодателя. Эксперты дали свою оценку новому закону и рассказали, как его принятие отразится на деятельности российских профсоюзов.

Этим летом Госдума приняла ряд изменений в ст. 374 «Гарантии работникам, входящим в состав выборных коллегиальных органов профсоюзных организаций и не освобожденным от основной

работы». По новым правилам, уволить лидеров профсоюзов по надуманному предлогу, как это происходило раньше, уже не получится. В статье появилась норма о необходимости учета мнения со стороны вышестоящего профоргана

при увольнении профсоюзного активиста по п. 5 ст. 81 ТК РФ.

«На самом деле появившаяся норма в ст. 374 ТК РФ о необходимости учета мнения со стороны вышестоящего профоргана при увольнении профсо-

южного активиста по п. 5 ст. 81 ТК РФ является паллиативом прежней редакции ст. 374 ТК, когда работодателю надо было получать не мнение, а согласие, что далеко не одно и то же. При этом гарантия была признана Конституционным судом (КС) РФ в 2009 году неконституционной», – говорит главный эксперт по правовым вопросам Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Валерий Нефедов.

В течение пяти лет профсоюзное сообщество выступало за восстановление гарантии, в результате чего стороны достигли компромисса в виде нового закона. Так, в новой редакции закона вместо «согласования» было введено понятие «учет мнения». Но это вернуло хоть какую-то защиту профсоюзным активистам, считают эксперты.

В журнале «Морской профсоюзный вестник» неоднократно рассказывалось об уязвимости работников, осуществляющих профсоюзную деятельность, как например, незаконные увольнения докеров в порту Восточный.

«До последнего времени работодатели умело пользовались пробелами Трудового кодекса РФ. Но с внесением долгожданных изменений в ТК РФ они устранены», – отмечает юрист Балтийской территориальной организации (БТО) РПСМ Людмила Падубоцкая.

По ее мнению, зачастую представители профсоюзов на местах чувствуют определенное давление и угрозу потери работы, т. к. большинство работодателей уверены, что подобная деятельность мешает членам экипажа выполнять свои трудовые обязанности. Поэтому активистов до недавнего времени под любым предлогом списывали на берег.

Теперь же новый порядок увольнения худо-бедно включает в себя решение вопроса путем переговоров с участием всех заинтересованных сторон.

«Касательно увольнения по основаниям, предусмотренным пунктом 5 ч. 1 статьи 81 ТК РФ, в котором говорится о неоднократном неисполнении работником без уважительных причин трудовых обязанностей, и в случае, если работник имеет дисциплинарное взыскание, то увольнение допускается только с учетом мотивированного мне-

ния соответствующего вышестоящего профсоюзного органа», – поясняет юрист.

Увольнение по основаниям, предусмотренным пунктом 2 (ликвидация организации) или пункта 3 (сокращение численности или штата работников организации) части первой ст. 81 ТК РФ по-прежнему возможно только с предварительного согласия соответствующего вышестоящего профсоюзного органа.

Также предусмотрен порядок принятия окончательного решения об увольнении со стороны работодателя.

В документе сказано, что работодатель вправе произвести увольнение без учета решения соответствующего вышестоящего выборного профсоюзного органа в случае, если такое решение не представлено в установленный срок, или если решение выборного профсоюзного органа о несогласии с данным увольнением признано судом необоснованным на основании заявления работодателя.

«Еще одной новацией стала передача полномочий по определению обоснованности увольнения профактивистов инспекции труда. Надо сказать, что поначалу Роструд не соглашался принять на себя указанную функцию, полагая, что в данном случае необходимо определять наличие дискриминации по признаку профсоюзного членства, а это, по мнению ведомства, находится в компетенции судов», – говорит первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук.

НОВЫЙ СТАРЫЙ ЗАКОН

Первый раз право профсоюзов на защиту не освобожденных от работы активистов было отменено КС в январе 2002 года, об этом говорится в постановлении № 3-П от 24.01.2002 года.

Тогда была признана неконституционной часть вторая ст. 235 КЗоТ РФ, которая разрешала увольнение не освобожденных от работы выборных профсоюзных активистов лишь с предварительного согласия профсоюзных органов.

Указанное решение КС было преодолено принятием «нового» ТК и в ст. 374 нормы вернули. Затем, согласно определению КС от 03.11.2009 № 1369-О-П, в ноябре 2009 года КС вновь признал

не действующими положения части первой статьи 374, аналогичные КЗоТ, сославшись на свое предыдущее постановление от 24.01.2002 № 3-П.

«В профсоюзной среде сразу стали обсуждаться возможности, как вернуть защиту в том или ином виде. Было признано необходимым ратифицировать Конвенцию МОТ 135 о защите прав представителей работников. Конвенция предусматривает защиту прав неосвобожденных от трудовой деятельности активистов, а способы защиты предлагаются в Рекомендации МОТ 143», – поясняет Игорь Ковальчук.

Во исполнение последнего решения КС тогдашний Минздравсоцразвития предложил изъять первую часть ст. 374 ТК и представил это на обсуждение Российской трехсторонней комиссии (РТК).


Профсторона потребовала другого подхода. Впоследствии депутаты инициировали несколько других законопроектов о внесении изменений в действующее законодательство.

Одновременно с этим 1 июля 2010 года в РФ была ратифицирована Конвенция МОТ 135, которая вступила в силу в РФ с 6 сентября 2011 года.

НА ПРАКТИКЕ И В ЖИЗНИ

Новый закон будет действовать в реальной жизни по следующей схеме. Например, флот судоходной компании состоит из нескольких судов. В каждом действуют свои судовые организации, которые предусмотрены уставом РПСМ, являющиеся, по сути, аналогами цеховых.

Руководители таких организаций защищены новой редакцией статьи 374 от незаконного увольнения, поскольку данный вопрос должен решаться путем переговоров с участием всех заинтересованных сторон. По мнению экспертов, в этом и состоит смысл внесенных в закон поправок.

«После многолетнего правового вакуума и отсутствия у профсоюзов законных инструментов защиты своих активистов от произвола работодателей с принятием данного закона законная защита профактивистов стала возможной», – считает председатель Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков. 

Оклады моряков выросли

В Северном морском пароходстве (Архангельск) завершился очередной раунд переговоров по вопросу увеличения должностных окладов плавсостава. Интересы работников представляли члены профкома плавсостава ОАО СМП РПСМ и его председатель Сергей Портенко.

Увеличение окладов распространяется на работников всех видов флота пароходства: транспортного, дноуглубительного и служебно-вспомогательного. К сожалению, на данный момент удалось договориться о повышении окладов только рядовому и младшему командному составу, поэтому работа в данном направлении будет продолжена.

Переговоры проходили в рамках исполнения предусмотренного в колдоговоре пункта о пересмотре размера окладов в сторону увеличения в связи



Сергей Портенко

с повышением прожиточного минимума. В итоге с 1 августа 2014 года оклады моряков выросли в среднем на 10% в зависимости от занимаемых должностей и профессий.

– Увеличение окладов предусмотрено с некоторым запасом, – прокомментировал Сергей Портенко. – Но уже в начале февраля 2015 года мы снова проведем переговоры по аналогичному вопросу.

В ходе переговоров был поднят вопрос о корректировке приказа суточной нормативной стоимости коллективного питания членов экипажей с 210 рублей на человека в сутки на фактически расходующую 270 рублей. Работодатель возражений не имел, но от обсуждения изменений данного норматива воздержался, сославшись на отсутствие жалоб и замечаний со стороны экипажей. Обязательство работодателя об обеспечении моряков качественными продуктами и в должном количестве остается в силе.

Лидер профкома особо подчеркнул, что на сегодняшний день ОАО СМП не имеет долгов перед моряками по выплате заработной платы и отпускных. Стороны прилагают максимум усилий для выполнения обязательств по действующему коллективному договору.

«Inok NV» создает рабочие места

В текущем году по программе обновления флота количество судов типа «Pola» в компании «Inok NV» возросло с трех до девяти. Таким образом, работодатель создал 240 дополнительных рабочих мест для российских моряков.

Как рассказал координатор Международной федерации транспортников (МФТ) в России Сергей Фишов, в 2014 году судоходная компанияполнила флот шестью грузовыми теплоходами: «Murom», «Onega», «Palekh», «Uglich», «Ladoga» и «Indian». Для каждого из них между Российским профсоюзом моряков (РПСМ) и компанией

«Inok NV» был подписан коллективный договор РПСМ, отвечающий требованиям МФТ. В компании преимущественно трудятся моряки из Карелии: все они имеют гарантии достойных условий труда, своевременной выплаты заработной платы и находятся под защитой РПСМ.

Российский профсоюз моряков и «Inok NV» – давние социальные партнеры. Налаженная работа с профсоюзом – не единственная заслуга, которую можно вменить судовладельцу. По мнению РПСМ, регулярное обновление флота – свидетельство стабильности, надежности и развития любого предприятия, которое возможно только при грамотном руководстве и высоком профессионализме работников судходной компании и моряков.

РПСМ и «Stolt Tankers B.V.» договорились

В Находке прошли переговоры между представителями Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) и голландской компании «Stolt Tankers B.V.». Об итогах рабочей встречи рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов:

– В ходе переговоров были затронуты разные темы, но главная касалась соблюдения и выполнения пунктов действующего до 31 декабря 2015 года коллективного договора. На сегодняшний день мы оцениваем эту работу как удовлетворительную: судовладелец добросовестно выполняет все обязательства перед моряками и сотрудничает с РПСМ в решении ряда рабочих вопросов.

Говоря языком цифр, согласно действующему договору, матрос 1 класса получает \$1990, капитан – \$12518. Страховка в случае смерти моряка на борту судна составляет \$93154, выплата денег не зависит от ее причин. Если же работник компании умер в период отпуска, в этом случае предусмотрена выплата \$25 тысяч.

Уже в 2015 году зарплаты моряков увеличатся. Об этом стороны договорились в процессе переговоров. «Процент повышения станет окончательно согласован к декабрю 2014 года, – отметил Н. Суханов. – Все бонусы, например, доплаты за выслугу лет или рабочий диплом, в следующем году сохраняются».

Добавим, что Российский профсоюз моряков более десяти лет имеет стабильные договорные отношения с компанией «Stolt Tankers B.V.» и представляет интересы более 500 моряков дальневосточников.

Есть 2000-ый!

В первичную профсоюзную организацию моряков г. Таганрога Российского профсоюза моряков (ППОМ РПСМ) вступил 2000-ый моряк. Обладателем членской карточки стал житель Астраханской области – матрос танкера «Волгонефть 69». Что вдвойне отрадно, ряды РПСМ пополнил молодой моряк 1985 года рождения.

Поводом для вступления в профсоюз послужил трудовой конфликт на судне, связанный с многомесячным ожиданием погашения задолженности по заработной плате. На борту т/х «Волгонефть 69» члены экипажа четыре месяца не получают деньги. За это время набежало порядка 3 млн рублей. К тому же остро стоит вопрос о коллективном питании, которое уже на исходе, и неизвестно, будет ли следующая поставка продовольствия.

Теперь, после вступления в ряды РПСМ, российский моряк может рассчитывать на профсоюз. Он гарантированно получит бесплатную юридическую помощь, сопровождение дела в судебной инстанции, если это потребуется, и необходимую поддержку со стороны таганрогской организации.

Омрачает приятное событие – вступление моряка в профсоюз –

только одно: решение стать членом РПСМ он принял лишь тогда, когда понял, что в одиночку тяжело противостоять компании, которая пока что только оставляет своих работников с «носом».

MLC – реальный инструмент для погашения долгов

Задолженностей по заработной плате не стало меньше, однако судовладельцы стали чаще ее погашать. Уже больше года портовый контроль (PSC) на основании Сводной конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC) спокойно может запретить судну выход в рейс лишь по причине поступившей жалобы от экипажа на невыплату денег. Да и сами моряки стали чаще обращаться к MLC, чтобы восстановить свои нарушенные права.

Последние примеры успешного применения норм конвенции в российских портах продемонстрировал PSC в Ростове и Ейске. Экипажи двух судов «Amur 2510» и «Dorothea» (флаги Камбоджи), принадлежащих небезызвестной украинской конторе «MD Shipping»,

проявили социальную активность и пожаловались в PSC на многомесячные долги по зарплате.

Во время плановой проверки судна в порту Ростов моряки с «Amur 2510» заявили о невыплате \$43 тысяч. Портовые инспекторы зафиксировали жалобу, подтвердили ее, однако задерживать судно не стали, лишь выдали компании предписание об устранении замечаний до выхода в рейс. Команда не получала деньги три месяца, но после проверки судовладелец вернул \$20 тысяч. После этого моряки на связь не выходили. Возможно, стороны достигли договоренности о погашении оставшейся суммы долга в следующем порту захода. «Amur 2510» вышел из Ростова на Самсун.

«Dorothea» прошла инспекцию PSC в Ейске, но уже по настоятельной просьбе членов экипажа. Портконтроль обнаружил 13 замечаний, включая невыплату денег морякам. Для теплохода загорелся красный свет. После этого у руководства «MD Shipping» нашлись деньги для работников: порядка \$22 тысяч выплачено за июль и август. «Dorothea» ушла на Турцию.

«В обоих случаях радует одно – активность членов экипажей, которые осознали, что MLC работает, – сказала инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) в Новороссийске Ольга Ананьина. – И пусть PSC не задержал суда, но то, что заставил погасить долги перед моряками – уже результат. Остается только надеяться, что моряки перед выходом в рейс начнут задумываться, стоит ли работать в компании на рабских условиях с перспективой попасть на разваливающеся судно и получать за это \$450 в месяц.»





СВОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ: ГОД СПУСТЯ

20 августа 2013 года вступила в силу Конвенция МОТ № 186, более известная как Сводная конвенция о труде в морском судоходстве. Международное морское сообщество с нетерпением ждало этого момента, ведь документ, появившийся на свет еще в 2006 году, призван кардинально изменить производственные отношения в отрасли: применимость его норм ко всем морским судам, независимо от того, является ли государство флага членом конвенции, должна привести к глобальной унификации правил и норм, а другими словами – к стандартизации, в хорошем смысле этого слова, условий труда моряков во всем мире.

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ НЕ ОТРАЖЕНЫ

В России ратификацию Сводной конвенции ждали, наверное, с большим нетерпением, нежели в других странах. Ведь каждое государство, ратифицировавшее этот «Билль о правах моряков», обязано привести свое законодательство в соответствие требованиям конвенции, и надежды, которые российские моряки возлагали на ратификацию, были вполне понятны. Как известно, Российская Федерация не только ратифицировала Сводную конвенцию в июне 2012 года, но и стала той самой тридцатой страной-участницей, которая была необходима для соблюдения условия вступления ее в силу. В ноябре 2013 года российское правительство издало Постановление № 996 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве», и возложило обеспечение соблюдения требований конвенции на ряд российских министерств и ведомств. С тех пор прошел год, но основные требования конвенции, к сожалению, до сих пор не нашли своего отражения в российских законах, и говорить о том, что надежды моряков оправдались, пока преждевременно.

Рабочее время и время отдыха, минимальная заработная плата, медицинское обслуживание моряков, типовая форма индивидуального контракта – эти вопросы до сих пор висят в воздухе. Лежит в Минтрансе проект приказа «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников плавающего состава морских судов и судов смешанного (река-море) плавания». Минздрав России никак не может утвердить приказ «Об организации медицинского обслуживания лиц, работающих на судах, на борту судна», впрочем, как и приказ об утверждении нового «Порядка проведения медицинского освидетельствования лиц, работающих на судах», а Министерство труда и социальной защиты только в этом сентябре вынесло на публичное обсуждение проект приказа «Об утверждении

примерной формы трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником (моряком) для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации».

Но главная беда заключается в том, что самый значимый конвенционный инструмент, предполагающий обеспечение государством-участником конвенции выполнение конвенционных норм, в России не работает. Так, в соответствии с конвенцией, инспекторы, уполномоченные компетентным органом государства-члена, должны требовать, чтобы на судне были устранены любые недостатки, а если у них имеются основания полагать, что обнаруженные недостатки представляют собой серьезное нарушение требований настоящей конвенции, включая права моряков, или значительную угрозу для охраны труда, здоровья или безопасности моряков, они должны запрещать судну покидать порт до принятия необходимых мер.

НИ СЛОВА О НАРУШЕНИИ ПРАВ МОРЯКОВ

В контексте конвенции к нарушениям прав моряков относятся невыплата заработной платы, отсутствие трудового договора или нарушение его условий, однако в России это не считается недостатком, и должностное лицо, осуществляющее инспектирование судов, спокойно выпускает такое судно из порта, потому что законных оснований для отказа в выдаче разрешения на выход судна у него нет, поскольку должностное лицо в своих действиях руководствуется российским Кодексом торгового мореплавания и Положением о капитане морского порта, а в этих документах нет ни слова о нарушении прав моряков...

Любопытно при этом, что в соответствии с Уставом Международной организации труда, каждое государство-член МОТ обязуется представлять ежегодные доклады Международному бюро труда относительно принятых им мер для применения конвенций, к которым он присоединился. Не далее как в сентябре представитель Международной палаты судоходства жаловалась,

В соответствии с конвенцией, инспекторы, уполномоченные компетентным органом государства-члена, должны требовать, чтобы на судне были устранены любые недостатки, а если у них имеются основания полагать, что обнаруженные недостатки представляют собой серьезное нарушение требований настоящей конвенции, включая права моряков, или значительную угрозу для охраны труда, здоровья или безопасности моряков, они должны запрещать судну покидать порт до принятия необходимых мер.

что из всего количества стран, принявших Сводную конвенцию, такие отчеты подали считанные единицы. И России среди них нет. По каким причинам доклад еще не подан, можно только догадываться, но вполне вероятно, что нашей стране пока нечего докладывать. Ведь если мы напишем, что у нас все хорошо, и нормы Сводной конвенции соблюдаются, это не будет соответствовать действительности.

В общем, независимо от того, какой доклад подаст в МОТ российское правительство, на сегодняшний день российскому моряку знания норм Сводной конвенции будет явно недостаточно. Чтобы четко иметь представление о том, на каких условиях ему придется работать, необходимо знать национальное законодательство и внимательно изучать индивидуальный контракт. И коллективный договор. Потому что лучшего документа, регулирующего труд конкретного моряка в конкретной компании, в мире пока еще не придумали.

Основные положения, регулирующие труд моряков, в интерпретации Сводной конвенции МОТ и действующего российского законодательства

Режим труда и отдыха моряков. Максимальное количество рабочих часов



КОНВЕНЦИЯ

Сводная конвенция устанавливает, что нормальная продолжительность рабочего времени моряков рассчитывается на основе восьмичасового рабочего дня при одном выходном дне в неделю и отдыхе в праздничные нерабочие дни. Однако это не препятствует тому, чтобы в национальном законодательстве было установлено нормальное рабочее

время моряка на более благоприятной основе, например – два выходных дня.

Пределы рабочего времени и времени отдыха устанавливаются конвенцией следующим образом:

- максимальная продолжительность рабочего времени не превышает 14 часов в течение любого 24-часового периода и 72 часов в течение любого периода в семь дней или
- минимальная продолжительность времени отдыха составляет не менее 10 часов в течение любого 24-часового периода и 77 часов в течение любого периода в семь дней.

При этом время отдыха можно делить не более чем на два периода, продолжительность одного из которых составляет не менее шести часов, а интервал между последовательными периодами отдыха не превышает 14 часов.



НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

В России рабочее время и время отдыха моряков регулируется «Положением о рабочем времени и времени отдыха работников плавсостава судов морского флота», утвержденным Постановлением Минтруда России № 11 от 20.02.1996 г.

В соответствии с этим документом, нормальная продолжительность рабочего времени составляет 8 часов в сутки, 40 часов в неделю с двумя выходными днями в субботу и воскресенье. Отдых не менее 12 часов в сутки. В то же время ежедневная общая продолжительность работы члена экипажа, включая время несения вахт, выполнение наряду со своими обязанностями работы за недостающего по штату работника и выполнение дополнительных работ, не входящих в круг прямых должностных обязанностей члена экипажа, не должна превышать 12 часов в сутки. При этом каждый член экипажа должен иметь в течение суток (24 часов), по крайней мере, один непрерывный восьмичасовой отдых.

Фиксированный овертайм. Работа сверх установленного овертайма. Максимальное количество сверхурочных часов



КОНВЕНЦИЯ

Сводная конвенция в своих положениях применяет такие термины, как базовая оплата труда и паушальная сумма оплаты труда. Чтобы ответить на вопросы, касающиеся оплаты сверхурочной работы, нужно раскрыть содержание этих терминов.

Базовая оплата труда в соответствии с нормами Сводной конвенции означает плату за работу в течение нормального рабочего времени, при этом она не включает в себя выплаты за сверхурочную работу, премии и иные выплаты, в том числе и оплату отпуска. Паушальная сумма оплаты труда означает плату, которая включает в себя базовую заработную плату и другие выплаты, связанные с оплатой труда, в том числе и выплаты за сверхурочную работу. Таким образом, Сводная конвенция предусматривает возможность установления в индивидуальном контракте моряка фиксированного овертайма.

Для моряков, оплата труда которых предусматривает отдельную компенсацию за сверхурочную работу (при базовой оплате труда), нормальная продолжительность рабочего времени не должна превышать 8 часов, а для исчисления сверхурочного времени количество обычных рабочих часов в неделю, за которые причитается базовая оплата труда, не должно превышать 48 часов. При этом ставки компенсации за сверхурочную работу должны быть минимум на 25% выше почасовой ставки базовой оплаты труда. При этом конкретные размеры компенсации за сверхурочную работу должны быть установлены национальным законодательством.

Тот же принцип повышенной ставки компенсации за сверхурочную работу (на 25% выше почасовой ставки базовой оплаты труда) применяется и в случае, если оплата сверхурочной работы (фиксированный овертайм) включается в паушальную сумму оплаты труда, но количество сверхурочных часов оказывается больше, чем зафиксировано.

Максимальное количество сверхурочных часов Сводной конвенцией не устанавливается.



НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

В соответствии со ст. 99 Трудового кодекса РФ сверхурочная работа – это работа, выполняемая работником по инициативе работодателя за пределами установленной продолжительности рабочего времени. При суммированном учете рабочего времени – сверх нормального количества часов за учетный период.

«Положением о рабочем времени и времени отдыха работников плавсостава судов морского флота» для членов экипажей установлен суммированный учет рабочего времени. Продолжительность учетного периода определяется судовладельцем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом трудового коллектива, исходя из конкретных условий работы судна (продолжительности эксплуатационного или навигационного периода, продолжительности рейса, района плавания, рода перевозимого груза, времени стоянки под грузовыми операциями в порту) и установленного графика вахт (работ) членов экипажей. В соответствии со ст. 104 ТК РФ для учета рабочего времени работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, коими являются моряки, учетный период не может превышать три месяца.





Ст. 9 ТК РФ обязывает работодателя вести учет времени, фактически отработанного каждым работником. Порядок исчисления нормы рабочего времени на определенные календарные периоды (месяц, квартал, год) в зависимости от установленной продолжительности рабочего времени в неделю установлен приказом Минздравсоцразвития России № 588н от 13.08.2009 г. Компенсации подлежит разница между фактически отработанным на судне временем в часах по графику вахт (работ) и нормой рабочего времени за этот же период. В то же время, в соответствии с той же ст. 99 ТК РФ, продолжительность сверхурочной работы не должна превышать для каждого работника 4 часов в течение двух дней подряд и 120 часов в год.

Зарботная плата и ее размер



КОНВЕНЦИЯ

В соответствии с конвенцией базовая оплата труда или базовая заработная плата означает плату, независимо от ее структуры, за работу в течение нормального рабочего времени; она не включает выплат за сверхурочную работу, премий, пособий, оплаченного отпуска или какого-либо иного дополнительного вознаграждения. Руководящий принцип конвенции В2.2.3. говорит о том, что при определении минимальной заработной платы должно уделять международным трудовым нормам, касающимся определения минимальной заработной платы, а также следующим принципам:

а) размер минимальной заработной платы должен учитывать особенности труда моряков, штатную численность экипажей судов и нормальную продолжительность рабочего времени моряков;

б) размер минимальной заработной платы должен корректироваться с учетом изменений стоимости жизни и нужд моряков.

Компетентный орган должен обеспечивать:

а) посредством системы надзора и санкций выплату заработной платы, размер которой был бы не ниже установленной ставки или ставок;

б) чтобы каждый моряк, получивший вознаграждение по ставкам ниже минимальной заработной платы, посредством недорогостоящих и ускоренных судебных или иных процедур мог взыскать сумму, которую он недополучил.

Базовая оплата труда или заработная плата за календарный месяц службы матроса первого класса должна быть не ниже суммы, периодически устанавливаемой Паритетной морской комиссией или иным органом, уполномоченным Административным советом Международного бюро труда. По решению Административного совета генеральный директор извещает государства – члены Международной организации труда о каждом пересмотре установленной таким образом суммы. В настоящее время базовая ставка квалифицированного матроса составляет 585 долларов США.



НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

В соответствии со ст. 129 ТК РФ заработная плата (оплата труда работника) – вознаграждение за труд в зависимости от квалификации работника, сложности, количества, качества и условий выполняемой работы, а также компенсационные выплаты (доплаты и надбавки компенсационного характера, в том числе за работу в условиях, отклоняющихся от нормальных, работу в особых климатических условиях и на территориях, подвергшихся радиоактивному загрязнению, и иные выплаты компенсационного характера) и стимулирующие выплаты (доплаты и надбавки стимулирующего характера, премии и иные поощрительные выплаты). В соответствии со ст. 133 ТК РФ минимальный размер оплаты труда устанавливается одновременно на всей территории Российской Федера-

ции федеральным законом и не может быть ниже величины прожиточного минимума трудоспособного населения.

Минимальный размер оплаты труда, применяемый для регулирования оплаты труда и определения размеров пособий по временной нетрудоспособности, а также для иных целей обязательного социального страхования с 1 января 2014 года был установлен в размере 5554 рубля.

Отпуск, оплата отпуска



КОНВЕНЦИЯ

В соответствии с нормами, закрепленными в Сводной конвенции, размер оплаты ежегодного отпуска и формула его исчисления в обязательном порядке должны быть отражены в индивидуальном контракте моряка и в отдельном от заработной платы порядке.

В Сводной конвенции также установлен порядок исчисления ежегодного оплачиваемого отпуска, который должен рассчитываться с учетом норм национального законодательства, коллективного договора, но из расчета не менее 2,5 календарных дней за каждый месяц работы.

Уровень оплаты ежегодного отпуска должен устанавливаться в соответствии с обычным уровнем вознаграждения моряка, предусмотренным в национальном законодательстве, действующем трудовом договоре.



НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

В соответствии со ст. 115 ТК РФ работникам предоставляется ежегодный основной оплачиваемый отпуск продолжительностью 28 календарных дней. В соответствии со ст. 122 ТК РФ ежегодный оплачиваемый отпуск должен предоставляться за каждый

рабочий год, т. е. за 12 месяцев работы. Исходя из принципа пропорциональности выплаты компенсации за неиспользованные дни отпуска при увольнении, в случае, когда рабочий год полностью не отработан, минимальная продолжительность ежегодного оплачиваемого отпуска за месяц работы составляет два календарных дня.

Компенсация, выплачиваемая в случае травмы или гибели моряка



КОНВЕНЦИЯ

Сводной конвенцией предусмотрено, что каждое государство, на которое распространяется действие конвенции, обязано принять законодательство, которое будет содержать в себе требования о том, что владельцы судов несут ответственность за охрану здоровья и медицинское обслуживание моряков, работающих на борту их судов, в соответствии с минимальными нормами, установленными Сводной конвенцией.

В данном случае минимальной нормой является обязанность судовладельца финансово обеспечить выплаты компенсации в случае смерти моряка. Какой либо конкретный размер компенсационных выплат конвенцией не установлен.



НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Социальное обеспечение моряков – граждан РФ, работающих в российских компаниях, реализуется посредством обязательного социального страхования их судовладельцами (уплаты соответствующих взносов) в целях пенсионного обеспечения (по старости, по инвалидности, по случаю потери кормильца), обеспечения пособиями

в связи с болезнью, травмой или смертью, медицинскому обслуживанию, обеспечению пособиями на детей.

В соответствии с Федеральным Законом № 125 от 24.07.1998 г. «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний», моряки имеют право на получение пособия по временной нетрудоспособности в связи с несчастным случаем на производстве или профессиональным заболеванием. Закон предусматривает страховые выплаты моряку в случае полной утраты им трудоспособности, а в случае смерти моряка – лицам, имеющим на это право.


Пособие по временной нетрудоспособности – в размере 100% среднего заработка, независимо от страхового стажа.

Единовременная страховая выплата рассчитывается в 2014 году из суммы 80 534,8 руб. в соответствии со степенью утраты профессиональной трудоспособности.

Ежемесячная страховая выплата – в размере среднего заработка и в зависимости от степени утраты профессиональной трудоспособности. Максимальный размер выплаты в 2014 году – 61 920 руб.

При потере кормильца нетрудоспособные иждивенцы погибшего имеют право получить единовременную выплату и часть заработка погибшего, которая приходилась на каждого из них.

В случае смерти застрахованного размер единовременной выплаты с 1 января 2014 г. составляет 1 млн рублей.

Моряки – граждане Российской Федерации, работающие у иностранных судовладельцев, в соответствии с российским законодательством в период нахождения на берегу в России также могут получить бесплатную медицинскую помощь, получить пособие по безработице и семейные пособия как граждане Российской Федерации. Однако механизм получения такими моряками пособий по болезни, пособий в связи с производственным травматизмом в законодательстве РФ не предусмотрен. 

В конце сентября в Новороссийске прошло заседание совета Федерации профсоюзов работников морского транспорта (ФПРМТ). На этот раз гостей принимал Югмор – территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России.



На фото (слева направо):
И. Ковальчук, И. Черненко, И. Павлов

КЛЮЧИ ОТ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА

На повестке дня стояло множество вопросов: о том, как обстоят дела в членских организациях ФПРМТ, о взаимодействии профсоюзов на морском и речном транспорте, об условиях работы в свете последних законодательных инициатив. Обсудить насущные вопросы, подвести промежуточные итоги и наметить стратегию дальнейших совместных действий собрались председатели 12-ти профессиональных объединений работников морского транспорта – именно столько организаций представляют на сегодняшний день реальную силу ФПРМТ. Это и моряки, и докеры, и лоцманы – все те, кого можно назвать «ключами» от транспортных потоков нашей страны.

Как выяснилось, проблем у каждой профессиональной группы предостаточно. Так, моряки продолжают борьбу против громоздкой, длительной и весьма дорогостоящей процедуры получения и обновления рабочих дипломов. Как рассказал председатель совета Северной региональной организации Российского профсоюза моряков

(СРО РПСМ) Александр Красноштан, стоимость продления документа для капитана в Архангельске достигает 90 тысяч рублей! По его мнению, условия, в которые совершенно неоправданно государство загоняет квалифицированного специалиста, напрямую влияют на падение престижа морских профессий. «Ни в одной другой специальности нет такого парадокса, чтобы раз в пять лет человек терял право на труд, – обратился он к участникам заседания. – Если сын видит, что отцу регулярно приходится выкладывать такие деньги просто для того, чтобы подтвердить свою квалификацию, то не захочет идти по его стопам».

Куда больше злободневных вопросов оказалось у докеров. Эта группа традиционно была самой активной и организованной, однако в последние годы давление на докерские профсоюзы со стороны работодателя заметно усилилось. Как отметил председатель Российского профсоюза докеров (РПД) Василий Козаренко, в Туапсе, Новороссийске и на Дальнем Востоке лидеры профсоюзных организаций подвергаются

арестам по совершенно фантастическим причинам. Их обвиняют в хищениях, заводят уголовные дела или просто увольняют, чтобы изолировать от трудового коллектива. Вследствие такой политики работодателей численность профсоюзов заметно поредела.

В этой связи особое значение приобретает глобальная солидарность между профсоюзами всех работников морского транспорта. Как отметил в своем выступлении председатель Южной территориальной организации (ЮТО) РПСМ, председатель Югмора Николай Попов, организациям необходимо усиливать взаимодействие, прежде всего, на региональном уровне, ведь проблемы у них аналогичные.

Недаром красной нитью через все мероприятие прошла идея расширения сотрудничества региональных организаций ФПРМТ и Профсоюза работников морского транспорта Республики Крым (ПРМТК). Это совсем еще молодое объединение было представлено на заседании в Новороссийске целой делегацией и, в частности, председателем Ириной Черненко. [↕](#)

ПРЕКРАТИТЬ ПРЕСЛЕДОВАНИЯ ПРОФСОЮЗНЫХ АКТИВИСТОВ

28 октября в Москве прошли пикеты солидарности с Леонидом Тихоновым, лидером профсоюза докеров в порту «Восточный» (Приморский край). После организации массового митинга работников порта на Леонида завели уголовное дело, обвинив в растрате средств профсоюза. При этом инициатором уголовного дела стали не члены профсоюза, средства которых якобы были растрочены, а управляющий директор порта.

Пикеты протеста прошли у представительства Администрации Приморского края при Правительстве РФ и перед офисом «Управляющей портовой компании», которая является собственником порта. Организатором акций выступила Конфедерация труда России. Акции поддержали представители членских организаций КТР, среди которых профсоюз «Университетская солидарность», Межрегиональный профсоюз «Рабочая ассоциация» (МПРА), Российский профсоюз докеров, Федеральный профсоюз авиадиспетчеров, а также Шереметьевский профсоюз летного состава.

Участники пикетов держали плакаты: «Руки прочь от свободного профсоюза ОАО «Восточный порт»!», «Нет заказному делу против Леонида Тихонова!», «Прекратить преследования профсоюзных активистов!», «Заказные дела = социальное партнерство???» и другие. Под завершение акции перед представительством Администрации Приморского края в представительство было передано обращение на имя губернатора края Владимира Миклушевского.

В письме на имя губернатора Приморского края, подписанном президентом КТР Борисом Кравченко, говорится: «Абсурдность предъявляемого Леониду Тихонову обвинения была очевидна еще на стадии следствия, о чем имеются многочисленные заключения юристов ... Леонид Тихонов обвиняется в растрате и присвоении средств профсоюза, а потерпевшим по делу проходит ОАО «Восточный порт». При этом профсоюз никаких претензий к Леониду Тихонову не предъявлял».

В письме подчеркивается, что профсоюзы независимы в своей деятельно-

сти от органов исполнительной власти и работодателей, а также сами распоряжаются принадлежащим ему на праве собственности имуществом, в том числе денежными средствами, на что прямо указывается в ряде статей федерального закона «О профсоюзах».

«Руководство ОАО «Восточный порт», вероятно, считает профсоюз своим структурным подразделением и считает возможным контролировать средства профсоюза. Очень странно, что тот же подход у Находкинской транспортной прокуратуры, которая должна надзирать за соблюдением законов, — отмечает в письме президент КТР Борис Кравченко. — Есть все основания полагать, что на самом деле имеет место преследование Леонида Тихонова за профсоюзную деятельность, а возбужденное против него уголовное дело носит заказной характер. Ситуация с председателем профсоюза докеров ОАО «Восточный порт» уже получила широкую, в том числе международную огласку». Конфедерация труда России внимательно следит за судьбой Леонида Тихонова и не бросит своего товарища без помощи и поддержки. Тихо осудить и упрятать Леонида Тихонова в тюрьму не получится. Уголовное преследование профсоюзного активиста по очевидно надуманным основаниям не останется без оценки международного профсоюзного движения».



Напомним, уголовное преследование Леонида началось в июне 2012 года. Его обвинили в растрате средств профсоюза, выделенных на новогодние подарки (ч. 3 ст. 160 УК РФ). В Российском профсоюзе докеров (РПД) вмешательство во внутреннюю хозяйственную деятельность профсоюзов, категорически запрещенное согласно закону о профсоюзах, вызвало возмущение. Но более всего коллег Леонида возмутило то, что претензий у членов профсоюза к Леониду нет: уголовное дело было возбуждено по заявлению управляющего директора «Восточный порт» Анатолия Лазарева.

В профсоюзе не сомневаются, что таким образом работодатель отреагировал на митинг, организованный профсоюзом в начале июня 2012 года. Тогда около 200 работников порта выступили против практики «заемного» труда, распространение которой в порту приводит к потере ряда доплат, отпусков, доплат за вредные условия труда и других социальных гарантий.

Также после митинга подверглись репрессиям несколько активных членов профсоюза. Было заведено уголовное дело против пенсионера Виктора Михайловича Соколова, якобы укравшего у порта уголь аж на 1 700 рублей, предприняты неоднократные попытки увольнения капитана буксира-кантовщика Геннадия Горского.

На последнем судебном заседании прокурор запросил для Тихонова 7 лет колонии общего режима и лишения права заниматься профсоюзной деятельностью на 3 года. Представители порта настаивают на 6 годах строгого режима и лишения права заниматься профсоюзной деятельностью на 3 года. Какое решение вынесет суд, остается лишь догадываться. [📌](#)



ДВА ВУЗА ОБОГАТИЛИ ДРУГ ДРУГА

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, образованный объединением двух старейших учебных заведений России – Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций и Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова – живет и работает в обновленном статусе. У руля этого самого крупного в России высшего морского и речного учебного заведения стоит ректор Сергей Барышников, до назначения на эту должность возглавлявший Университет водных коммуникаций. Доктору технических наук, профессору, прошедшему полный путь от младшего научного сотрудника и ассистента до проректора и ректора, досталось, пожалуй, самое сложное: почетный пост, критика, принятие непростых решений и ответственность за них. О слиянии двух ВУЗов, о переменах и планах рассказывает Сергей Олегович.

ОБ ОБЪЕДИНЕНИИ



Относительно объединения двух старейших отраслевых ВУЗов страны существует, скажем так, несколько мнений. Но состоявшееся объединение – вполне закономерный результат тех шагов, которые последовательно предпринимаются правительством в отношении изменения системы профессионального образования в стране. Заметьте, одним из первых указов, подписанных Владимиром Путиным после выборов 2012 года, стал указ о реформе образования. При этом президентом было совершенно ясно задано направление, в котором следует двигаться российским

ВУЗам – вектор был задан на укрупнение и повышение эффективности. Так что последующие действия, которые были предприняты различными министерствами, вполне логичны. Что касается Министерства транспорта, то преобразования и реорганизация внутри его ведомств начались задолго до этого – это видно на примере присоединения средних отраслевых учебных заведений к высшим. Еще в 2011 году, то есть до президентского указа, совет по образованию Росморречфлота начал изучать вопрос о целесообразности укрупнения высших учебных заведений путем объединения. Так что все шло к этому.

Что касается термина «присоединение»... Могу сказать, что юридически реорганизация двух ВУЗов в один путем присоединения одного

к другому была единственным верным решением. Такая форма позволила нам сохранить все права учащихся и преподавателей, элементарно выплачивать вовремя зарплаты и стипендии. Я знаю, многие возмущены тем, что ГМА присоединили к университету, а не наоборот. Это объясняется просто, и ничего уничижительного для «Макаровки» тут нет: в правовой иерархии учебных заведений статус академии не позволяет присоединить к ней университет, но статус университета позволяет присоединить академию. С юридической точки зрения это грамотно. Но лично я за то, чтобы говорить именно об объединении, и лично я был за то, чтобы в названии объединенного ВУЗа осталось «имени адмирала С. О. Макарова». Собственно, так и случилось».

СТАЛО ЛУЧШЕ

«Безусловно, реорганизация затронула коллектив. Вы сами можете представить: было, к примеру, два судна и, соответственно, два экипажа. А потом пришел приказ перевести оба экипажа на другое, более крупное судно. При этом нужно оптимизировать работу и избежать дублирования. Так и у нас. Конечно, для людей это все происходило болезненно. К сожалению, с некоторыми, так сказать, членами экипажа нам пришлось расстаться, но специально никого не увольняли. Мы предлагали людям занять другие должности, и те, кто был не согласен, ушли. Но могу заверить, что лучшие кадры обоих ВУЗов нам удалось сохранить».

Объединились и сохранились две уникальные материально-технические базы. Со стороны ГУВКа – это гидротехническая лаборатория, экспериментальный опытный бассейн на Двинской улице, который мы отремонтировали и оснастили современным оборудованием. Могу с гордостью сказать, что бассейн лучше только в Крыловском научном центре. Со стороны ГМА – это замечательнейшая тренажерная база, одна из лучших в стране. Все это доступно нашим курсантам и студентам, а учебный процесс в полной мере отвечает требованиям нынешних образовательных

задач. По моему мнению, два ВУЗа не просто соединились – мы обогатили друг друга.

Материальное положение университета стало лучше. Во-первых, государство сейчас делает особый упор на научную работу. Во-вторых, все прекрасно понимают, что мало иметь, нужно уметь сохранить. Сейчас у университета шесть площадок. Грядет реконструкция корпуса на Охте. Там, кроме ремонта основного здания, предполагается строительство корпуса для проживания курсантов, а также для преподавателей. Потом дойдет дело и до площадки на 22-й линии Васильевского острова. И я уверен, в самом ближайшем будущем настанет время и строительства или приобретения учебно-производственных судов».

БАЗОВАЯ ПОДГОТОВКА ОДНА И ТА ЖЕ


«Что касается развития морских специальностей, то замечу, что мы специально создали в нашей структуре такую единицу, как институт «Морская академия», где объединили все профильные специальности, по которым ранее велось обучение в «Макаровке» и ГУВКе. Это связано с тем, что мы перешли на обучение по федеральным образовательным стандартам третьего поколения, а по ним основная базовая подготовка у моряка и речника одна и та же – 75% судовождение, а 25% – специализация. Те курсанты и студенты, которые поступали до 2012 года, закончат обучение по тем программам, которые были в то время».

От непрофильных специальностей университет со временем будет отходить. Эти специализации были открыты в ГУВКе в трудные времена, когда государственное финансирование было недостаточным, и нам нужно было выживать. Теперь мы постепенно, доучив студентов и курсантов, будем их закрывать. Более того, в планах университета есть переход на «институтскую» структуру. Как «Морская академия» объединила моряков-речников, так другой институт, к примеру, объединил бы гидротехников,

кораблестроителей, проектировщиков, а третий – управленцев, экономистов и юристов. Четвертый мог бы заниматься дополнительным профессиональным образованием...

Конечно, жаль, что Министерство образования упразднило сокращенную форму обучения. Я считаю несправедливым, когда за одной партией сидят вчерашний школьник и взрослый мужчина, отработавший в море несколько рейсов. Раньше моряк, имеющий среднее профессиональное образование и стаж работы в море, мог обучаться четыре года вместо пяти, когда ему «перезачитывали» уже пройденную в училище практику. Теперь такого нет. Но! У нас есть так называемое ускоренное обучение. Человека принимают на общих основаниях, однако, во-первых, для него составляется индивидуальная программа, во-вторых, у нас практикуется дистанционное обучение. У университета есть образовательный портал, разработана система «Фарватер», благодаря чему для него доступны лекции, методические материалы. Моряк одновременно может быть на судне и учиться. Но сессии, понятно, необходимо сдавать лично. Мы видим, что такая система сейчас востребована, и мы будем это развивать».

ФОРМА ОБЯЗЫВАЕТ

«Люди, критикующие состоявшееся объединение, часто говорят о том, что, мол, слияние с «речкой» повлечет за собой потерю морских традиций. Я с этим категорически не согласен. Наша морская академия создана именно для того, чтобы все оставить на своих местах. Так же, как и раньше, для курсантов созданы такие условия, чтобы они, еще в процессе обучения профессии, поняли, что значит экипаж, дисциплина, ответственность и взаимовыручка. Чтобы они умели и командовать, и подчиняться. Они точно так же живут в кубриках, и для них обязательны форма и несение вахт. Я вообще считаю, что на форму нужно перевести всех: и курсантов, и студентов. Форма ко многому обязывает, она определяет стиль поведения, ход мыслей, да, наконец, весь образ жизни. 



Председатель
ДВРО РПСМ
Николай Суханов

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ: «БАЛТРЕЧФЛОТ» ВЫПЛАТИЛ ДОЛГ

Когда интересы моряка в суде представляют транспортная прокуратура и профсоюз, это становится весомым аргументом для работодателя в пользу принятия решения о погашении задолженности по заработной плате. В этом убедилась морячка Надежда из далекого поселка Врангель, что на Дальнем Востоке.

Петербургская компания «Балтречфлот» не выплатила женщине часть заработной платы. Она работала на т/х «Нарва» (флаг РФ, порт приписки – Большой порт Санкт-Петербург). Долг сравнительно небольшой, даже 10 тысяч рублей не наберется. При трудоустройстве в компанию женщина подписала контракт о найме, где оговаривалась выплата в размере 9 500 рублей, на словах же судовладелец обещал платить ей \$1000. Договориться с работодателем о погашении рублевого долга, не доводя дело до суда, морячке не удалось.

Трудно сказать, чем руководствовались в ООО «Балтречфлот». Возможно, тем, что в перспективе иск мог рассматриваться только в Санкт-Петербурге.

Нанимать адвокатов, тем более ехать из поселка Врангель в Северную столицу из-за такой суммы – для женщины вышло бы дороже. Дешевле забыть. Наверное, так многие и поступают.

Но Надежда обратилась за помощью в Дальневосточную региональную организацию Российского профессионального союза моряков (ДВРО РПСМ). Ее председатель Николай Суханов оказал необходимое содействие и подключил к решению вопроса коллег из Балтийской территориальной организации (БТО) РПСМ. Юристы БТО взяли дело на контроль: так о проблеме морячки с Дальнего Востока узнали в прокуратуре.

– Все закончилось, не успев начаться, – рассказал юрист БТО РПСМ Дмитрий Иванов. – Ответчик в лице

ООО «Балтречфлот» добровольно погасил задолженность, перечислив деньги на счет, что подтверждено платежным поручением, а транспортный прокурор Санкт-Петербурга заявил ходатайство о прекращении производства по делу.

Кировский районный суд согласился с приведенными доводами и вынес соответствующее определение.

– Оно может быть обжаловано в городском суде в течение 15 дней, – говорит Д. Иванов. – Но при сложившихся обстоятельствах, думаю, дело можно считать закрытым. Со своей стороны отмечу работу транспортной прокуратуры, с которой мы взаимодействуем по защите прав моряков. Как видите, такой подход действительно эффективен.


Надежда уже связалась с РПСМ и поблагодарила профсоюз и его специалистов за помощь и содействие.

Как рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов, эта история – наглядный пример хитрости судовладельцев, когда потенциальным работникам предлагают подписать договор с мизерной рублевой ставкой, а на словах обещают кругленькую сумму в долларах. По классике жанра, когда существуют признаки двойной бухгалтерии, обещанная валюта не выплачивается.

«Мы каждый раз предупреждаем моряков не подписывать такие документы, отказываться от работы в компании на подобных условиях и сообщать о махинациях в профсоюз, – сказал Н. Суханов. – Только так у нас есть шанс предотвратить обман и сделать судоходство цивилизованным».

Отметим, что рассмотрение иска морячки относилось к категории трудовых споров. И что самое интересное – он не единственный к ООО «Балтречфлот», поданный в Кировский районный суд.

– С начала 2014 года по 8 сентября их набралось в общей сложности 43, – добавил Дмитрий Иванов. – Все они связаны с оплатой труда работников. Получается, что в среднем Кировский районный суд ежемесячно рассматривает не менее четырех исков к ООО «Балтречфлот».

Статистика впечатляет. В ближайшее время ожидается подача еще четырех исков и тоже от моряков с т/х «Нарва». 

ИГОРЬ ПАВЛОВ: «Я НЕ ХОЧУ И НЕ ЖЕЛАЮ ДРУГОЙ СУДЬБЫ»

Председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта Игорь Николаевич Павлов 11 сентября отметил 60-летний юбилей. Из прожитых лет 20 он посвятил морю и 20 – защите прав моряков. Сегодня, оглядываясь назад, Павлов говорит: «Я ни о чем не жалею в своем прошлом. Мне всегда была интересна моя работа. Меня окружали замечательные, преданные своему делу люди. Мне сейчас и всегда было интересно жить и работать, поэтому я не хочу и не желаю другой судьбы».

ОБЛАДАЕТ КАЧЕСТВАМИ ЛИДЕРА

«**«** Родился в рабочей семье, в поселке Тайцы Ленинградской области, в бабушкином доме, но детство прошло в Красном Селе. Жили мы в дощатом бараке, где, как в песне Высоцкого: «... система коридорная – на 28 комнаток всего одна уборная...» – вспоминает Павлов.

Отец работал шофером, мать – тальщицей-кладовщицей на ТЭЦ-15. В 3 классе получили квартиру в «хрущевке» и переехали в Сосновую Поляну. Там пошел в 395-ую школу, о преподавателях которой до сих пор тепло вспоминает, особенно об учителе физики Валентине Владимировиче Шарове. Этот неординарный человек не только учил ребят думать самостоятельно, но и привил им интерес к знаниям и любовь к учебе. Увлекаясь альпинизмом и скалолазанием, он брал школьников в походы, где они проходили жизненную школу: учились преодолевать трудности, дружить, доверять и страховать друг друга, а главное – преодолевать страх. Позднее все это пригодилось в жизни.

После школы Игорь поступил в Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С. О. Макарова (ЛВИМУ). Тогда при прохождении мандатной комиссии для зачисления в училище выяснилось, что классный руководитель в школьной характеристике написала: «Павлов обладает качествами лидера, но может повести не в нужном направлении».

Натолкнул ее на такие выводы случай, когда в 10 классе одноклассники Павлова сожгли классный журнал, и на школьном собрании их должны были исключить из комсомола.



Понимая, что исключение из комсомола может испортить их дальнейшую жизнь и помешать поступлению в институт, на общешкольном комсомольском собрании Игорь выступил в защиту этих ребят. Их не исключили из комсомола, ограничились выговором. Этот неожиданный поступок пришелся не по нраву лидерам школьной комсомольской организации и некоторым педагогам. Таким образом, лидерские качества, твердость характера, свое понятие справедливости проявились еще в школьные годы.

К слову, Макаровку Павлов окончил с красным дипломом.

ЖЕНА И ВЕРНЫЙ ДРУГ

Со своей будущей женой Еленой Стасевич он познакомился во время учебы в школе. Познакомились в четвертом классе, а в седьмом у молодых людей случился, что называется, школьный роман, который прервался переходом юной «Джульетты» в специализированную школу с химическим уклоном. Проучившись в ней два года, Лена пересмотрела свои взгляды на будущую специальность, решила, что станет врачом, и поскольку химия в таком объеме врачу не нужна, она вернулась в старую школу.

Елена вспоминает свое возвращение в 10-й класс родной 395-й школы и встречу с бывшими одноклассниками. Говорит, что в толпе ребят увидела только Игоря, «и будто стрела пронзила». С этого момента школьный роман перерос в серьезные отношения.

Они поженились, будучи студентами, когда им было по 20 лет. Елена Павлова вспоминает, что подавать заявление в ЗАГС ей пришлось одной. Игорь был в рейсе на плавательской практике, а работники ЗАГСа заявили девушке, что «так не делается, так не бывает, один подавать заявление никто не приходит, это против правил». Но Елена настояла на своем: «Бывает, я же пришла, примите».

Заявление приняли. Когда Игорь вернулся с практики, молодая пара пришла в ЗАГС на Английской набережной в Петербурге и официально оформила свои отношения.

После окончания электромеханического факультета Павлов по распределению получил направление на Крайний Север в Мурманское морское пароходство (ММП). Он работал на разных типах судов: на сухогрузах и ледоколах, в основном, в Арктике, и с учетом дополнительных арктических отпусков на полгода работы в море приходилось полгода отпуска.

«Однажды, – рассказывает Елена Михайловна, – он добирался в Мурманск со своего ледокола, который работал в Арктике, на попутных судах, при этом его передавали с судна на судно краном в продуктовой сетке, но узнала я об этом спустя несколько лет».

За время работы на Крайнем Севере в семье Павловых родилось два сына. 13 лет Елена с детьми летала на Север для встреч с мужем. «Помню, стою на ледоколе, на вертолетной площадке, в руках чемоданы, а под мышкой два « меховых пакета» – маленькие Кирилл и Алексей в шубках», – говорит Елена Павлова.

ДОНЕСТИ ГОЛОС МОРЯКА

«Работать в профсоюз я пришел, чтобы добиться справедливой оплаты труда моряков, работающих в Арктике, – рассказывает Игорь Павлов. – Моряки, работавшие на судах заграничного плавания, при практически одинаковых окладах, благодаря дополнительным выплатам инвалюты взамен суточных, получали зарплату в разы больше, чем моряки, работавшие в Арктике».

Такую систему оплаты труда на ледоколах и транспортных ледокольных судах считали несправедливой. В 90-х годах



Т/х «Никель»

в ММП стали поступать суда усиленного ледового класса, началась круглогодичная навигация по Северному морскому пути на порт Дудинка, и количество моряков, работающих в Арктике, значительно увеличилось. На одном из таких судов финской постройки – теплоходе «Никель» – в те годы работал Павлов. Естественно, что его и его коллег, работавших в суровых условиях Крайнего Севера, сильно задевала эта несправедливость в оплате труда. Попытки решить вопрос на уровне администрации пароходства ни к чему не приводили.

Однажды, за «рюмкой чая», в беседе с коллегой Владимиром Лупенко, с которым Павлов работал на ледоколе «Красин», всерьез обсуждали вопрос о том, каким путем можно исправить эту несправедливость, и решили: чтобы голос моряков был услышан, нужно взять власть в свои руки в одной из руководящих структур пароходства.

«Мы рассудили, что взять власть в руководстве или в парткоме Мурманского пароходства невозможно. А вот взять власть в профкоме пароходства – можно попытаться. Вскоре должна была состояться отчетно-выборная конференция, и мы разработали следующий план:

В. Лупенко, поскольку он живет в Мурманске, идет на должность председателя профкома, я за него агитирую. Мой теплоход работал на линии Мурманск-Дудинка, я приходил на все суда, стоящие в Дудинке и в Мурманске», – говорит Павлов.

Но агитация за В. Лупенко принесла совсем другой результат. Перед конференцией выяснилось, что на всех пароходах, на которых Павлов проводил информационно-агитационную работу, предлагали кандидатуру самого Павлова.

«Я им отвечал на телеграммы, объяснял, что предлагал не свою кандидатуру. А они говорят: да, не знаем мы Владимира Лупенко, знаем тебя, либо ты идешь на эту должность, чтобы добиться того, о чем ты говорил, либо ты просто безответственный болтун. При такой постановке вопроса я вынужден был участвовать в выборах», – вспоминает Павлов.

БУДЕМ БАСТОВАТЬ

На отчетно-выборной конференции профорганизации плавсостава ММП в декабре 1989 года на должность пред-



«Я не собирался использовать съезд для решения профсоюзных вопросов оплаты труда. Мне представлялось, что на съезде компартии решаются глобальные политические вопросы общественного устройства».

седателя профсоюзного комитета ММП было выдвинуто четыре кандидатуры, среди которых был прежний председатель, а также Игорь Павлов и Владимир Лупенко.

«Я выиграл в первом туре. Выиграл по одной простой причине: когда был задан вопрос о том, как каждый из нас будет действовать, если администрация отказывается в удовлетворении требований профсоюза, ВСЕ кандидаты ответили, что будут продолжать дискуссию, убеждать и вести дальнейшие переговоры, а я сказал: «Будем бастовать. Забастовка – это единственное эффективное и законное оружие в руках профсоюза». Как раз в это время появился первый закон «О разрешении коллективных трудовых споров». В итоге в первом туре за меня проголосовало квалифицированное большинство и меня избрали председателем, Владимира Лупенко – заместителем».

Это избрание стало возможным благодаря гласности и перестройке, но все равно оно стало полной неожиданностью для многих, ведь в то время профсоюзы были приводными ремнями администрации и в основном занимались распределением дефицитных материальных благ: путевок, автомобилей, бытовой техники. Никто не умел и не думал бастовать. Но для моряков

Мурманского пароходства это означало надежду на справедливую оплату труда.

«О новом председателе профкома ММП Игоре Павлове я впервые узнал из газет. Тогда газеты с новостями приходили со всех пароходств. Судовой электромеханик выдвинул свою программу! Программа была простой, понятной, непрофессионально составленной, но в ней Игорь заявил о том, что он готов сделать для моряков. И вдруг его избрали председателем одной из крупнейших на тот момент морских профсоюзных организаций в стране. Для многих это стало полной неожиданностью», – вспоминает председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня, который в то время был председателем профкома Балтийского морского пароходства

Вступив в должность, Павлов взялся за составление нового коллективного договора для Мурманского морского пароходства. Главной задачей было выравнивание заработной платы между моряками, работающими в Арктике, и теми, кто работает за границей. В марте 1990 года профком провел конференцию по заключению коллективного договора. Конференция проводилась в три дня и закончилась подписанием протокола разногласий – согласие не было достигнуто.

Администрация ММП сказала: «Да, мы согласны. Оплата несправедлива, но в рамках своих полномочий мы не можем разрешить эту несправедливость. Есть законы, согласно которым это сделать невозможно. Обращайтесь в Министерство морского флота».

Разрешение протокола разногласий перешло на уровень министерства, где отвечали примерно также: «Да, мы все понимаем, но не мы решаем эти вопросы. Обращайтесь в Правительство».

«Так мы и вышли на правительственный уровень», – вспоминает Павлов.

ВЫПЛАТУ ИНВАЛЮТЫ РАЗРЕШИТЬ

На партийной конференции ММП, конкурируя с начальником пароходства, Игорь Павлов был избран делегатом от парторганизации ММП на XXVIII, последний, съезд КПСС, проходивший в несколько этапов в Москве летом – осенью 1990 года.

«Я не собирался использовать съезд для решения профсоюзных вопросов оплаты труда. Мне представлялось, что на съезде компартии решаются глобальные политические вопросы общественного устройства. Но увидев, что партийное большинство не позволит меньшинству никаких серьезных перемен, решил, что должен воспользоваться ситуацией для решения вопросов оплаты труда моряков в Арктике. Последний этап съезда начинался 4 сентября, а на 5 сентября было запланировано начало забастовки всех экипажей судов на трассе Севморпути», – поясняет Павлов.

К этому времени в рамках разрешения протокола разногласий аппаратом Правительства СССР еще в мае был подготовлен проект Постановления Правительства, которое лежало и ожидало подписи Председателя Совета министров Рыжкова Н.И.

«В перерывах между заседаниями съезда Николай Иванович Рыжков всегда был окружен большим количеством делегатов. Они, как «ходоки к Ленину», каждый шел со своими просьбами и проблемами, и он по каждой просьбе делал записи и обещал помочь. 4 сентября, в перерыве между пленарными заседаниями съезда, я прорвался к Рыжкову сквозь толпу ходоков, предупредил о назначенной на завтра за-

Из постановления Совета Министров СССР: «Разрешить Мурманскому морскому пароходству Министерства морского флота СССР обменивать за счет и в пределах собственного фонда валютных отчислений часть заработной платы в размере до 33 процентов должностного оклада на чеки Внешэкономбанка СССР серии «А» членам экипажей судов с ядерной энергетической установкой за время их плавания в Арктике. Установить, что конкретные размеры и порядок обмена советских денежных знаков на чеки Внешэкономбанка СССР серии «А» определяются администрацией Мурманского морского пароходства».

бастовке на трассе Северного морского пути, о чем он уже был информирован. Я спросил, почему он не подписывает подготовленный проект Постановления Правительства, на что он ответил, что не может подписать его в таком виде, поскольку вслед за арктическими моряками с аналогичными требованиями к нему придут горняки Норильска.

У меня практически не было времени для аргументации: уже следующий «ходатай» пытался завладеть вниманием премьера, но я продолжал убеждать

Рыжкова и привел в качестве аргумента сравнение атомных ледоколов с атомными подводными лодками, экипажи которых, выходя в море на дежурство, получали чеки Внешэкономбанка. Николай Иванович еще раз сказал «нет».

На следующий день утром я опоздал на заседание съезда – звонил в Мурманск и совещался с председателем стачечного комитета Николаем Чертовым. Мы решили начинать бессрочную забастовку. Но когда я пришел в зал заседания, мне вручили конверт с Постановлением Правительства СССР, где за подписью Рыжкова, в результате которой части говорилось: «Постановлением Совета Министров СССР разрешить выплату инвалюты экипажам атомных ледоколов». Я тут же помчался звонить в профком, забастовку отменили.

Из постановления Совета Министров СССР: «Разрешить Мурманскому морскому пароходству Министерства морского флота СССР обменивать за счет и в пределах собственного фонда валютных отчислений часть заработной платы в размере до 33 процентов должностного оклада на чеки Внешэкономбанка СССР серии «А» членам экипажей судов с ядерной энергетической установкой за время их плавания в Арктике. Установить, что конкретные размеры и порядок обмена советских денежных знаков на чеки Внешэкономбанка СССР серии «А» определяются администрацией Мурманского морского пароходства».

Это было не полным решением проблемы, но поскольку мало кто верил, что правительство пойдет на встречу в этом вопросе, это был огромный успех. В последствии это распоряжение распространили на все суда, работающие в Арктике.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ

Авария в январе 1998 года, случившаяся на трассе Москва-Петербург в районе села Выползово, стала для Павлова во многом переломным моментом. Он получил множественные травмы и переломы, перенес несколько операций, провел больше двух месяцев на больницы койке. Из больницы вышел на второй день после того, как встал на костыли, и сразу приступил к работе, хотя реабилитация продолжалась еще более полугодом.

«У меня было много времени для того, чтобы подумать и поразмышлять о жизни. После этой аварии мое отношение к жизни изменилось. Если бы не эти размышления, может быть через год я и не стал бы председателем профсоюза», – говорит Игорь Павлов.

НАС СБЛИЖАЛА БОРЬБА

В 1999 году Игоря Павлова избрали председателем Российского профессионального союза моряков. «Начинать работать было очень трудно, – вспоминает Игорь Николаевич. – Предыдущий председатель (Владимир Михайлович Широченко – прим. ред.) не признал итоги внеочередного съезда РПСМ и использовал все средства борьбы, включая криминальные, чтобы сохранить должность, используя бандитов, милицию, продажных чиновников. События разворачивались круче, чем в кино: работникам профсоюза подбрасывали взрывчатку, наркотики, похищали детей, арестовывали, угрожали близким... Однако в это трудное время нас сближала и объединяла эта опасная и справедливая борьба, и я благодарен всем, кто в ней участвовал и оказывал помощь», – говорит Павлов.

«В тот период в Москве была проведена попытка захвата офиса силами специальной группы захвата. Вызвали милицию, но рейдеры представили ей поддельные документы, нужно было опровергнуть эти подделки, доказать милиции, что происходит попытка захвата. Игорь не побоялся, вышел за двери офиса для разговора с милицией и переговоров с бандитами. Осада продолжалась более двух суток. До штурма входных дверей не дошло, но крепкие, наглые, хорошо подготовленные парни делали попытки проникнуть в офис не только через двери, но и через окна 4 этажа. В офисе, в осаде тяжело было находиться, но за дверями, наедине с рейдерами, было еще труднее. Нам известно, что рейдеров возглавлял отставной генерал милиции, который представлялся председателем РПСМ. В этой ситуации Игорь проявил себя мужественным человеком», – рассказывает Александр Бодня.

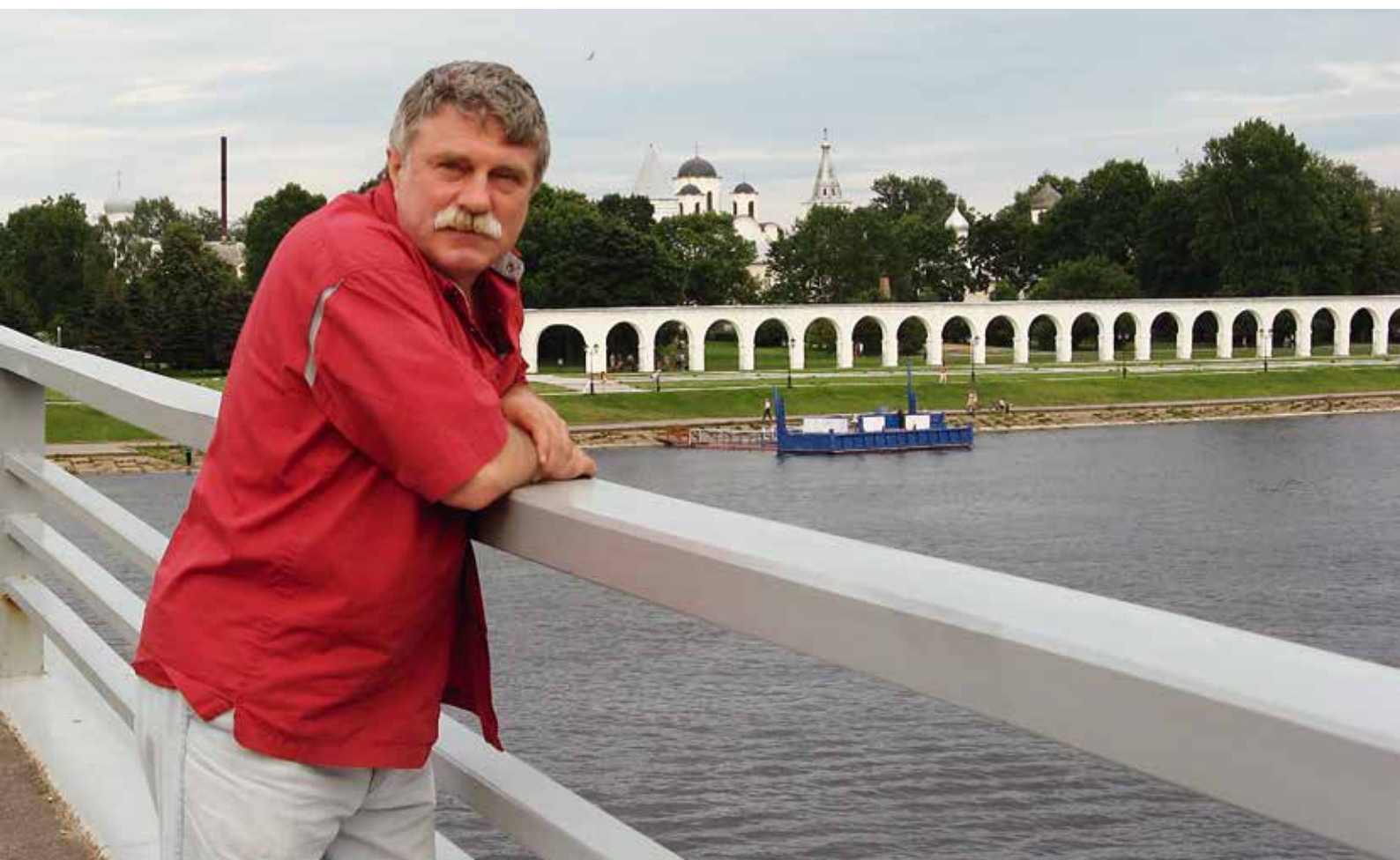
По словам Павлова, когда эта борьба закончилась, и все стабилизировалось, работа пошла на лад. Активная и независимая от работодателя позиция РПСМ стала приносить свои плоды. Так, в 1997 году в Петрозаводске первичная организация Беломоро-Онежского

пароходства ПРВТ (Профсоюз работников водного транспорта), столкнувшись с неправомерными действиями работодателя и не найдя поддержки в своем профсоюзе, вступила в РПСМ.

«Полагаю, их привлекла наша честная, открытая, бескомпромиссная позиция в отстаивании интересов моряков, – говорит Игорь Павлов. – Процесс становления этой организации был долгим и трудным, но сегодня Карельская территориальная организация – одна из самых организованных и сильных организаций в РПСМ. В 2003 году профсоюз «Новая» Россия» объединился с РПСМ. Считаю, что это было главным достижением в период моей работы председателем РПСМ».

КАЖДЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ – КАПИТАН

Вообще, рассказывая о том, как приходится достигать слаженности в работе с состоявшимися лидерами, Павлов говорит, что каждый председатель первичной и территориальной организации, образно говоря, является капитаном своего «судна» – первичной или территориальной организации. ▶



«Да, я хотел остаться в должности председателя профсоюза и проработать еще один срок, но делегаты съезда решили иначе».



За каждым из них стоит своя команда свой закаленный в штормах экипаж. Тем не менее, находясь в одном профсоюзе, эти организации подобны судам, находящимся в одном караване при ледовой проводке. При этом председатель профсоюза – это капитан ледокола-лидера, который ведет весь караван.

«У каждого капитана свой опыт «ледовой» проводки, у каждого свое видение достижения цели, каждый считает, что верен именно им предложенный маршрут. Так, выслушивая каждого, используя опыт каждого, используя коллективный разум и принимая коллегиальные решения, вели караван судов РПСМ в выбранном общим решением направлении», – говорит Павлов.

Сегодня моряки точно знают, куда надо идти за помощью – в РПСМ. А после встречи с президентом России Дмитрием Анатольевичем Медведевым в 2011 году, 21 июля, голос профсоюза моряков был услышан на правительственном уровне.

«На встречу с президентом в отлучки от всех Игорь пришел в белом пиджаке, тем самым подчеркнув независимость от формальностей и официальности обстановки. Он вступил в дискуссию с Медведевым, на равных общался с первым лицом государства. Это в его характере быть простым, демократичным, уверенным в себе

в общении, как с обычными людьми, так и с высокопоставленными лицами», – считает Александр Бодня.

ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА ПРОФСОЮЗА

Образно профсоюзную организацию можно сравнить с деревом. Крона дерева, листочки – это члены профсоюза; профсоюзные активисты, профсоюзные активисты – его корни. Если у дерева неразвита, слабая корневая система, то любой сильный ветер может повалить дерево. Если корневая система сильная, свалить его невозможно, и даже если дерево сломать или спилить, то от корней пойдут новые побеги. Учитывая сегодняшние тенденции, когда работодатели все чаще предпринимают изощренные методы борьбы с реально независимыми профсоюзами, добиваясь уничтожения или замены их подконтрольными им желтыми профсоюзами, то сегодня главной задачей профсоюза является укрепление и развитие корневой системы, то есть развитие системы профсоюзных активистов и профсоюзного актива.


ДЕЛЕГАТЫ РЕШИЛИ ИНАЧЕ

В 2011 году на VII съезде РПСМ, проходившем в Петербурге, председателем РПСМ был избран Юрий Сухоруков.

Вспоминая тот день, 23 ноября, Павлов говорит: « Да, я хотел остаться в должности председателя профсоюза и проработать еще один срок, но делегаты съезда решили иначе. Что ж, все, что ни делается, делается к лучшему! Мне не один раз приходилось убеждаться в правильности осознанно принятого коллегиального решения. Конечно, непросто было покинуть «капитанский мостик». Непросто было начать жить с другим кругом ответственности и обязанностей, в другом жизненном ритме. Образно говоря, с капитанского мостика флагманского ледокола пришлось перейти на работу в штаб морских операций. Но и здесь работа нужная, важная и интересная, поскольку здесь собираются все данные ледовой разведки о движении ледовых полей и движении караванов судов, здесь капитаны ледоколов могут получить рекомендации по проводке караванов».

Так образно Павлов оценивает свою работу на должности председателя Федерации профсоюзов работников морского транспорта, где в основном он сосредоточился на работе в Российской трехсторонней комиссии по урегулированию социально трудовых отношений, помогая словом и делом членским организациям Федерации во благо российских моряков, докеров, лоцманов, работников тралового флота и морского транспорта в целом.

«Я ни о чем не жалею в своем прошлом. Мне всегда была интересна моя работа. Меня окружали замечательные, преданные своему делу люди. У меня чудесная семья: жена, которая выходила меня после тяжелой аварии и всегда поддерживала меня, сыновья, которых мы воспитали честными и порядочными людьми, славный и любимый внук. Мне сейчас и всегда было интересно жить и работать, поэтому я не хочу и не желаю другой судьбы», – говорит Игорь Павлов.

На вопрос, все ли удалось реализовать на посту председателя РПСМ, Игорь Николаевич отвечает: «Нет, не все. Но профсоюз не стоит на месте, он развивается, и то, что не сделали мы – сделают другие, те, кто придет после нас. Главное – сохранять преемственность в работе и готовить достойную смену». 

«KENT SHIPPING» И «MD SHIPPING» – ПЕРВЫЕ ЛАСТОЧКИ КАМПАНИИ «ЧЕРНОЕ МОРЕ ПОЗОРА» (BLACK SEA OF SHAME)

Международная федерация транспортников (МФТ) подготовила списки судов компаний «Kent Shipping» и «MD Shipping», которые попали в зону пристального внимания инспекторов МФТ и морских профсоюзов из-за недобросовестного отношения к тем, кто, по сути, зарабатывает для них деньги. Выделить флот этих компаний в особый перечень пришлось по причине регулярных проблем с выплатой заработной платы и крупных задолженностей перед моряками, а также игнорирования предложения МФТ о заключении коллективного договора, отвечающего международным требованиям.

В начале сентября на встрече в Варне (Болгария), где обсуждался план развития кампании «Черное море позора», профсоюзы единогласно пришли к мнению, что пора покончить с порочной практикой субстандартного судоходства в черноморском регионе и начать решили с самых ярких его представителей – «Kent Shipping» и «MD Shipping». При заходах судов этих компаний в порты, где есть представители МФТ или членских организаций федерации, будут проводиться проверки условий труда и быта членов экипажей с последующим информированием о положении дел на борту судов администраций государств флага. В перспективе задача МФТ – заключение коллективных договоров для всех судов компаний.

Специально с целью уведомления моряков о судах, где хотя бы один раз возникали проблемы, а также коллег в профсоюзах, инспекторы МФТ Ольга Ананьина (Новороссийск) и Наталья Ефременко (Одесса) составили ранжированный список флота компаний. Он был сформирован по результатам жалоб членов экипажей, проверок Парижского и Черноморского меморандумов, а также МФТ и морских профсоюзов.

«Kent Shipping» – российская компания. Здесь считается абсолютно нормальным не платить экипажам на протяжении рейса, который может длиться до девяти месяцев, а затем списывать моряков с гарантийными

письмами на руках либо недостоверными подтверждениями о произведенных платежах. И если раньше это являлось гарантией выплаты денег морякам, пусть и с огромным опозданием, то в последнее время привычной практикой стало игнорирование компанией собственных документов.

Кроме того, моряки часто сообщают в МФТ и национальные профсоюзы о поступающих в их адрес угрозах: если члены экипажа откажутся покинуть борт судна по собственному желанию без денег, снимать с теплохода их будет полиция. При этом расправой запугивают даже тех моряков, которые трудятся под флагами иностранных государств.



**ПРОБЛЕМНЫЕ СУДА
«KENT SHIPPING»
(«SALUTA SHIPPING LTD.»
ИЛИ «SAILTRADE»)***



Alexandr Lebed, BLZ, ИМО 8866826
Aries, BLZ, ИМО 8862820
Borealis, PAN, ИМО 8873740
Corvus, BLZ, ИМО 8864737
Delphinus, BLZ, ИМО 8871687
Evgenia Z, BLZ, ИМО 8955653
Feofan Shokhirev, BLZ, ИМО 9094157
Maxim, BLZ, ИМО 8866319
Nikolay Meshkov, BLZ, ИМО 8862507
Palladiy, BLZ, ИМО 8856261
Petr Hamitov, BLZ, ИМО 8989214
Rodonit, BLZ, ИМО 8887492
Seabreeze 1, BLZ, ИМО 8972273
Solikamsk, BLZ, ИМО 8986987
Svetoslava, BLZ, ИМО 8863343
Vanadiy, BLZ, ИМО 8852813
Vasilii Tatishchev, BLZ, ИМО 8885157
Volgo-Don 207, BLZ, ИМО 8959178
Volgo-Don 5021, BLZ, ИМО 8955873
River Grace, BLZ, ИМО 8865963
Chalna, BLZ, ИМО 8872746
Chupa, RUS, ИМО 8863422
Kardelen, RUS, ИМО 8846826
Kaira, RUS, ИМО 8843666
Ladva, RUS, ИМО 8876156
Loukhi, BLZ, ИМО 8872540
Pryazha, RUS, ИМО 8866670
Pudozh, BLZ, ИМО 8863355
River Pride, BLZ, ИМО 8861034
Sailbaron, RUS, ИМО 8867040
Sailbeauty, RUS, ИМО 8846761
Sailcountess, RUS, ИМО 8936798
Saildaisy, RUS, ИМО 8884957
Sailduke, RUS, ИМО 8899988
Sailpride, RUS, ИМО 8857681
Sailprince, RUS, ИМО 8846802
Sailprincess, RUS, ИМО 8876182
Sailqueen, RUS, ИМО 8884933
Sailrose, RUS, ИМО 8876170
Shoksha, BLZ, ИМО 8866668
Yuriy Poltoratskiy, RUS, ИМО 8986389
Aleksandr Antonov, RUS, ИМО 8972261

Circon, RUS, ИМО 8887519
Granat, RUS, ИМО 8892071
Grigoriy Malov, RUS, ИМО 8986365
Zhadeit, COM, ИМО 8887480
Leonid Zayakin, RUS, ИМО 8972259

У украинской конторы «MD Shipping» тоже своеобразные методы работы. Судовладелец платит нищенскую заработную плату морякам, например, матрос 1 класса довольствуется \$450, из которых \$50 – щедрый бонус от работодателя. При этом компания умудряется задерживать даже эти крохи, а списание членов экипажей с пустыми карманами давно переросло в привычку. Дальше – больше: у компании есть коллективный договор с Региональной федерацией морских профсоюзов Юга Украины, которая не входит в МФТ. Треть пунктов соглашения изобилует штрафными санкциями за различные нарушения, и за это с моряков удерживают 1% в качестве профсоюзных взносов!

**ПРОБЛЕМНЫЕ СУДА
«MD SHIPPING»***



Alice, КНМ, ИМО 8927979
Amur 2507, КНМ, ИМО 8721337
Amur 2510, КНМ, ИМО 8721363
Amur 2514, КНМ, ИМО 8721404
Amur 2520, BLZ, ИМО 8721466
Amur 2521, КНМ, ИМО 8721478
Amur 2524, BLZ, ИМО 8721507
Amur 2525, КНМ, ИМО 8721519
Amur 2527, BLZ, ИМО 8721533
Aversa, КНМ, ИМО 8841606
Clio, КНМ, ИМО 8833881
Daisy, КНМ, ИМО 8033120
Dorothea, КНМ, ИМО 8728828
Erna, КНМ, ИМО 8038259
Focus, КНМ, ИМО 8725644
Front, КНМ, ИМО 7517351
Kraft, КНМ, ИМО 8223062
Magelana, КНМ, ИМО 8624280
Magnum, КНМ, ИМО 7636767

Major, КНМ, ИМО 8135100
Modus, КНМ, ИМО 7942958
Sagitta, MLT, ИМО 8036093
Seashell, КНМ, 8230314
Svir, КНМ, ИМО 8852033
Vague, КНМ, ИМО 8891560
Vestimar, КНМ, ИМО 8725058
Vetra, КНМ, ИМО 7833107
Agnes, КНМ, ИМО 8230388
Billatrix, КНМ, ИМО 8230405
Fusion, VCT, ИМО 7528520
Majesty, КНМ, ИМО 8711693
Muse, КНМ, ИМО 8101434
Navigator, КНМ, ИМО 8841735
Octopus, КНМ, ИМО 7636743
Rainbow, КНМ, ИМО 8230297
Semyon Morozov, КНМ, ИМО 7529639
Skyline, КНМ, ИМО 8230431
Streamline, COM, ИМО 8866711
Verlaine, КНМ, ИМО 8841694
Welle, КНМ, ИМО 8101410

Российский профсоюз моряков (РПСМ) и Международная федерация транспортников рекомендуют воздержаться от трудоустройства в компании «Kent Shipping» и «MD Shipping» до тех пор, пока судовладельцы не возьмут за правило вовремя выплачивать заработную плату экипажам.

***Списки сформированы по данным на конец сентября 2014 года.**

Я УКОЛОВ НЕ БОЮСЬ, ЕСЛИ НАДО – УКОЛЮСЬ А ЕСЛИ НЕ НАДО?

Интересные случай произошел в порту Мурманск – при оформлении отхода судна под российским флагом представители санитарно-карантинного отдела отстранили от работы трех членов экипажа. То есть, попросту говоря, сняли с судна. Свою позицию возмущенному экипажу санитары объяснили тем, что их снятые товарищи нарушили санитарно-гигиенический режим, а именно: не сделали прививки от гепатита. Народ возмутился.



«Фильтрующийся вирус ящера особенно бурно развивается в организме, ослабленном никотином, алкоголем и излишествами нехорошими» (Кадр из к/ф «Кавказская пленница»).

ДЕНЬГИ ПЛЮС ОЧЕРЕДЬ

«В Мурманске всем, от капитана до врача, теперь необходимо сдавать санитарный минимум! Это 580 рублей и очередь на две недели. Кроме того, необходимо сдать четыре анализа, результаты которых вклеиваются в медицинскую книжку, за что надо заплатить еще полторы тысячи рублей. А теперь еще прививки! Наше судно три дня тому назад выходило из норвежского порта, и никто подобных требований не предъявлял!» – такое письмо написал в редакцию журнала разгневанный моряк. Его понять можно – на руках у че-

ловека есть медицинский сертификат, подтверждающий его годность к работе в море, и откуда вдруг возникла острая необходимость прививаться, неясно. Попробуем разобраться в ситуации.

Любому моряку известно, что для работы на судне, неважно под каким флагом, он должен иметь сертификат о прохождении медицинского профессионального осмотра. Его наличие и медицинские требования, предъявляемые к морякам для его получения, до недавнего времени определялись положениями конвенции МОТ № 73 «О медицинском освидетельствовании моряков», а с 2013 года – Сводной



конвенции МОТ «О труде в морском судоходстве». Российскому моряку также известно, что на родине комиссия медицинского освидетельствования плавсостава происходит в соответствии с приказом Минздрава СССР № 511 от 06.09.1989 г. – да-да, еще советского документа, но сейчас речь не об этом, а о прививках. Про прививки в этом приказе, а конкретно в Приложении 6, п. 14 (Инструкция о проведении обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров плавсостава) сказано только, что «**ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ** прививки плавсоставу всех судов проводятся судовым медицинским персоналом или персоналом прививочных кабинетов лечебно-профилактических учреждений на водном транспорте по **ЭПИДЕМИЧЕСКИМ ПОКАЗАНИЯМ**; плавающему составу судов заграничного плавания в порту приписки судна наряду с «Медицинской книжкой моряка» выдается «Международное свидетельство о вакцинации»».

«САНМИНИМУМ»

Специалисты комиссии медицинского освидетельствования плавсостава ФГБУ «Национальный медико-хирургический Центр им. Н. И. Пирогова» прокомментировали наш запрос относительно международного

свидетельства о вакцинации таким образом. Международными медико-санитарными правилами 1969 г. для моряков необходимо обязательное наличие международных свидетельств о вакцинации: против желтой лихорадки и холеры. Прививка от желтой лихорадки обязательна для всех моряков и делается один раз в десять лет. Прививка от холеры, теоретически, действует шесть месяцев, а практически ее сейчас вообще не нужно делать. Зато нужно делать вакцинацию от дифтерии и столбняка (так называемая АДСМ), которая действительна также в течении десяти лет.

На всякий случай мы заинтересовались в отделе надзора на транспорте и санитарной охраны территории Управления Роспотребнадзора по городу Санкт-Петербургу: а какие они предъявляют требования к экипажу при выходе судна из порта? Нами был получен предельно лаконичный ответ, что при оформлении отхода судна под российским флагом представителю СКО должны быть предъявлены: международные свидетельства о вакцинациях (та же желтая лихорадка и АДСМ), судовый санитарный журнал, судовое санитарное свидетельство и медицинские сертификаты всех членов экипажа согласно судовой роли. С борта судна на анализы они никого не отправляют и прививки делать не заставляют. Что же касается так называемого «санминимума», то питерские карантинщики утверждают, что это необходимо только тем морякам, которые занимают должности, связанные с хранением продуктов, приготовлением пищи и производством питьевой воды – к примеру, поварам и стюардам.

Впрочем, таким человеком может быть и 4-й или 3-й механик, и даже боцман и матрос – смотря кого капитан назначит ответственными лицами за приемку воды. Короче говоря, эти лица сначала проходят медосмотр, потом слушают лекцию и получают аттестацию. Или не получают, в зависимости от результатов. Но однозначно то, что все необходимые анализы входят в обязательную медицинскую комиссию и отражаются в свиде-

тельстве о годности к работе в море по профилю профессии, точно так же, как и прививки.

ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ ПРИВИВКИ – ДЕЛО ДОБРОВОЛЬНОЕ

Единственное, на что здесь нужно обратить внимание, это на то, что в соответствии с российским Трудовым кодексом, профессиональные медицинские осмотры (и даже психиатрические освидетельствования) осуществляются за счет средств работодателя. В том случае, конечно, если моряк работает у российского судовладельца. Почему в Мурманске за медосмотр с моряков дерут три шкуры, объяснению не поддается, впрочем, как и то, что людей снимают с судна за отсутствие прививки от гепатита. По утверждению питерского СКО, никто не имеет права списывать моряка с борта за то, что у него нет прививки!

И вообще, что касается прививок, то в отделе надзора на транспорте и санитарной охраны территории Управления Роспотребнадзора по городу Санкт-Петербургу нам открыли страшную тайну. Несмотря на обилие законов и санитарных правил, и даже национальный календарь профилактических прививок, издаваемый Минздравом ежегодно, вакцинация проводится только с согласия человека. Поэтому любой моряк вправе отказаться от дополнительных прививок, не входящих в обязательный перечень для получения медицинского сертификата, к примеру, от того же гепатита. Но сделать это нужно правильно – во избежание недопонимания со стороны особо рьяных представителей санитарно-карантинных служб надо написать заявление в том медицинском учреждении, где делают соответствующие прививки, об отказе от вакцинации, а врач, в свою очередь, должен сделать запись в медицинском сертификате о том, что его владелец отказался от прививок. И за это ничего не будет! Потому что в нашей стране профилактические прививки – дело добровольное. Если только, конечно, официально не объявлена эпидемия, и главный санитарный врач не приказал колоть всех, невзирая на должности, пол и возраст. Но, насколько известно, в Мурманске, слава Богу, все в порядке. 



Все познается в сравнении

ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ.

ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ.



Бездомные есть
в каждой стране

Автор фото – ПЕРШЕНЬ Евгений Викторович.
В настоящее время работает СПКМ, ВГІ Novorossiysk.
Выпускник Новороссийской государственной морской
академии, 2005 г.



Рыбы бывают
разные – большие
и золотые





Чумазые, уставшие, но довольные: работа выполнена



Повторенье – мать учения



Закат

OFFER A JOB: ПРАВИЛА ЭФФЕКТИВНОГО ИНТЕРВЬЮ

W
A
F
N
W
R

Специфика работы моряка такова, что за один только календарный год он может проходить множество собеседований на работу. От одной круинговой компании к другой его гонят карьерные амбиции, постоянное стремление получать больше или же длительные перерывы в работе. Как произвести хорошее впечатление на потенциального работодателя, что стоит говорить на интервью, каких ошибок лучше не допускать? – этими вопросами в поисках работы задается любой моряк.

Don't put the key
to your job
in someone else's
pocket

В морской отрасли есть несколько вариантов проведения интервью, в зависимости от уровня компании, корпоративных правил и, конечно, должности, на которую претендует кандидат. Это может быть личное собеседование на русском или английском языке в офисе компании, телефонная беседа или общение по Skype. В большинстве круинговых компаний проверка знаний иностранного языка сводится к Marlins-тестированию, однако крупные работодатели также предпочитают интервью на английском. Именно великий язык Шекспира – а он является основным иностранным языком мирового торгового судоходства – наводит наибольший ужас на наших соотечественников, а собеседование на нем нередко вгоняет в ступор.



ВСТРЕЧАЮТ ПО ОДЕЖКЕ

Чтобы произвести приятное впечатление на интервьюера, необходимо придерживаться некоторых правил. Психологи советуют тщательным образом готовиться к интервью: во-первых, собрать максимум информации о потенциальном работодателе и продумать свой внешний вид. Во время первой встречи желательно придерживаться классического стиля в одежде и не злоупотреблять парфюмом. Во-вторых, важно верно рассчитать время на дорогу, чтобы не опаздывать, но и не приезжать намного раньше назначенного вам времени. В-третьих, очень важно заранее продумать и отрепетировать ответы на наиболее вероятные вопросы, которые вам может задать менеджер.

Структура личного интервью на английском языке мало чем отличается от русскоязычного собеседования. Условно его можно разделить на четыре части. Начинается интервью

с самопрезентации – буквально в пяти предложениях надо рассказать о себе. Не говорите: «I was born in.../Я родился в...» или «I have two brothers/У меня два брата». Расскажите о своем карьерном росте, чему вы научились, как освоили тот или иной навык. Дальше вас попросят описать опыт предыдущей работы, зададут дополнительные вопросы о сильных и слабых сторонах вашего характера, а затем могут спросить о хобби и увлечениях, чтобы проверить таким образом способность кандидата подержать неофициальную беседу.

I was born in
Rostov.
I have two
brothers...

Флит-менеджеры задают более технически ориентированные вопросы – в зависимости от желаемой должности. Это может быть опыт судоремонтных работ, тип главных двигателей, с которыми знаком кандидат, есть ли у него опыт прохождения веттинг-инспекций.

Нередко во время личного интервью кандидаты совершают типичные ошибки, которые впоследствии приводят к отказам в приеме на работу. Это может быть обман в описании своих способностей, речь, полная слов-паразитов типа «как бы», «это» (в английском языке – «um, you know?»), и даже бегающий взгляд. Чтобы не вызвать у интервьюера негативную реакцию, используйте технику «перемены глаз»: смотрите то на один, то на другой глаз собеседника, но не меняйте положение слишком часто.

В конце интервью менеджер может предложить вам задать свои вопросы. Необходимо заранее продумать 2-3 вопроса о содержании работы и условиях ее успешного выполнения.



«АЛЛО, ЗДРАВСТВУЙТЕ!»

У телефонного интервью есть ряд преимуществ. Во-первых, можно подглядывать в свои записи, во-вторых, смело переспросить вопрос, списав все на плохую связь. Однако злоупотреблять этим тоже не стоит: постоянное переспрашивание не пойдет вам на пользу. Кандидат должен иметь хорошее восприятие английского языка на слух. Помните, что офисные работники нередко используют в разговоре профессиональные аббревиатуры – DPA (назначенное лицо компании), ILO (Международная организация труда) и другие.

Главный помощник в успешном прохождении собеседования – это уверенность. Беглая англоязычная речь поможет вам если не показать отличное знание грамматики, то по крайней мере убедить менеджера в том, что вы умеете изъясняться на английском и понимаете собеседника.

– Помню, по выпуску устраивался в компанию, – пишет моряк в соцсети. – Надо было пройти собеседование с англичанкой, а она зверь, валит всех подряд. Я не растерялся и сразу начал разговор на английском, ни слова по-русски не сказал. Она меня потом спросила: «Где это вы так учили язык? Грамматика даже на 3 не тянет, а слов – как из автомата». И поставила 8 по 10-балльной шкале.

Нет лучшего метода подготовки к интервью, чем репетиция. Проговорив свои ответы на потенциальные вопросы, вы почувствуете себя увереннее. Положите перед собой ваше резюме, составьте вопросы к каждому пункту и отвечайте на них вслух. Из списка судов, где вы работали, выберите тот, который, на ваш взгляд, может заинтересовать менеджера, и расскажите о ваших обязанностях на нем. Кроме того, подготовьте короткий рассказ об одной из основополагающих морских конвенций: Solas, Marpol, ISPS-код.

ЛИЦОМ К ЛИЦУ ОНЛАЙН

На замену телефонному интервью все чаще приходит Skype-собеседование. Требования к его прохождению просты:

хорошее восприятие языка на слух, размеренная речь, опрятный внешний вид.

Заранее позаботьтесь о регистрации в сервисе, это займет у вас буквально пару минут. Накануне собеседования проверьте все технические детали: микрофон, камеру, Интернет.

Во время интервью вас не должны отвлекать посторонние звуки. Положите рядом с собой блокнот, ручку, свое резюме и подсказки. Периодически поглядывайте на свое изображение.

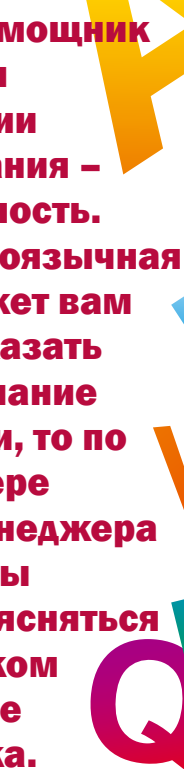
В Skype вашим главным инструментом является речь – чистая, четкая, уверенная и размеренная. Не перебивайте интервьюера, иначе ваши голоса будут накладываться друг на друга, и избегайте длинных заминок. Имейте в виду, что многим собеседникам больше импонирует низкий тон голоса.

Как и любое другое интервью, Skype-собеседование на английском языке требует подготовки. Зарубежные психологи дают несколько основных советов: подготовить ответы на вероятные вопросы, попрактиковать их вслух, уверенно отвечать на вопросы, не спешить и не отвлекаться от темы. Лучше всего написать ответы на те вопросы, которые вы ожидаете услышать от интервьюера, а затем поработать с ними: убрав лишние слова, вы получите четкие и лаконичные ответы, которые будут импонировать вашему собеседнику.

АНГЛИЙСКИЕ ШПАРГАЛКИ

Знание английского языка – это первостепенное требование сегодняшних работодателей. Российским морякам этот «Эверест» дается очень непросто, в отличие, например, от филиппинцев – традиционных лидеров на рынке труда. Для них английский – второй язык, к которому они привыкают с детства. Но работать в крупной компании и получать хорошую зарплату хотят все.


В наши дни существует масса возможностей для того, чтобы подтянуть уровень знания иностранного языка: курсы, учебники, но главное – практика. С этой точки зрения попасть в смешанный экипаж – большая удача. «Я сам был свидетелем, как кадет, абсолютно не зная языка, за три месяца начал раз-



Главный помощник в успешном прохождении собеседования – это уверенность. Беглая англоязычная речь поможет вам если не показать отличное знание грамматики, то по крайней мере убедить менеджера в том, что вы умеете изъясняться на английском и понимаете собеседника.

говаривать по-английски, совершенно не тушуясь, – рассказывает пользователь морского форума. – А всего-то старался много общаться с филиппинцами в экипаже и с местными жителями в портах захода. Поэтому не стесняйтесь практиковать язык при любой возможности.

Верный способ подготовиться к интервью на английском языке – воспользоваться Интернет-ресурсами. Так, на сайте jobsearch.about.com есть список примерных вопросов и ответов, принятых в зарубежных компаниях, образцы резюме на английском языке и другие полезные рекомендации. На ресурсе elf-english.ru можно найти видеоуроки с примерами ответов на «любимые» вопросы иностранных менеджеров. Есть и пояснение эксперта по каждой части англоязычного интервью: зачем кадровик задает тот или иной вопрос, и что он хочет услышать в ответ. А на сайте usingenglish.com размещены детальные подсказки о телефонном интервью.

Самое главное, помните: человек, проводящий собеседование, видит вас впервые, а значит, у вас есть уникальный шанс произвести на него максимально благоприятное впечатление. 

«НР»

«За двумя зайцами погонишься, ни одного не поймаешь», – гласит народная пословица, убеждая, что если взяться за несколько дел одновременно, ни одно не доведешь до конца. Но вопреки народной мудрости, всегда находятся люди, которые преуспевают во всем, чего захотят, даже если два их призвания, казалось бы, никак не связаны друг с другом. Один из ярких примеров – Павел Павлович Куянцев, капитан и художник.



Буксиры в Доках

КАПИТАН И ХУДОЖНИК: ДВА ПРИЗВАНИЯ ПАВЛА КУЯНЦЕВА

МОРЕ ЖИВОЕ

Павел Куянцев родился 19 февраля 1912 года во Владивостоке и уже в 6 лет хотел стать моряком. Спустя еще шесть лет решил, что будет капитаном. Эта профессия с детства казалась ему увлекательной, его отец тоже был моряком, он много рассказывал сыну о своей захватывающей работе. Под влиянием этих историй мальчик и начал мечтать о морях и дальних странах.

Павел поступил во Владивостокский морской техникум, на механический факультет, несмотря на то, что конкурс был серьезный: из 127 взяли всего

18 человек. Чтобы в будущем стать капитаном, Куянцев начал ходить на лекции с судоводителями. Начальник училища, заметив парня, препятствовать не стал. Учился он упорно и уже в 26 лет осуществил свою мечту: стал капитаном дальнего плавания, причем, одним из самых молодых судоводителей на флоте.

Но было у Павла Павловича еще одно призвание, которое, как он сам говорил, помогало ему постичь смысл его морской работы. Еще в детстве он увлекался рисованием и, постигая азы профессии моряка, каждую свободную минуту он занимался живописью.

И вот первая морская практика, 1928 год. Курсантов отправили на сторожевой корабль «Воровский». В свободное от вахт время пятнадцатилетний мальчик зарисовывал побережья и однажды услышал:

– У вас, молодой человек, неплохо получается. Если будете плавать, не бросайте этого дела. Может пригодиться.

Это сказал руководитель экспедиции Леонид Александрович Демин, доктор географических наук, гидрограф, посвятивший многие годы своей жизни исследованию географии морей Дальнего Востока.

А в 1934 году произошла еще одна «знаковая» встреча: Павел познакомился с капитаном Николаем Максимовичем Штуккенбергом, который уже был художником-профессионалом.

Куянцев тогда работал на пароходе «Свирьстрой» и Штуккенберга знал лишь как сурового председателя комиссии Владивостокского морского техникума. Молодой выпускник училища проходил по палубе судна и услышал, как капитан «Свирьстро́я» Павел Петрович Белорусов сказал «страшному экзаменатору»:

– Николай, а мой молодой, как и ты, тоже мажет. У него в каюте висит акварель, которую он скопировал с моей английской.

И Штуккенберг, посмотрев копию картины, заинтересовался творчеством вчерашнего курсанта, увидев искру таланта. Он же дал Куянцеву урок по светотени, перспективе, смешению красок, раскрыл другие художественные хитрости.

Николай Штуккенберг посоветовал юному Павлу развивать талант и не размениваться на выпивку, немного посоветовал:

– Вот море у меня плохо получается. Всю жизнь плаваю, а передать не умею. Вы только начинаете, а оно у вас живое.

«ПЯТНО» НА БИОГРАФИИ

Этот был единственный урок по живописи в жизни Куянцева, он никогда не учился в художественной школе и не заканчивал никаких курсов. Но наставление мастера Павел Павлович помнил всю жизнь, ведь Штуккенберг, разглядевший в нем дарование, дал особенный совет: «Учитесь у природы. Не копируйте. Делайте хуже, но свое».

Куянцев не думал, что Николая Максимовича больше не увидит, и не знал, что сталинские репрессии коснутся и его самого: будучи уже капитаном, он в одночасье стал сыном «врага народа». Отца расстреляли, и это семейное горе значило еще кое-что: для молодого судоводителя закрылась большая часть морских путей. Теперь Куянцеву предстояли только внутренние рейсы, да и те по перевозке «живого» груза: политзаключенных или уголовников.



Форты

В начале войны Куянцева лишили звания: человек с «пятном» на биографии не должен стоять на капитанском мостике. Куянцев разделил участь многих других капитанов, с которыми обходились, как придется: уголовные дела, вызовы в милицию, отсутствие зарплаты, частые переводы с одного судна на другое. А позже Павел Павлович узнал, что его вообще приказано выгнать из пароходства.

Тогда, продав свои акварели в музей и получив за них 800 рублей, Куянцев уехал: оставаться во Владиво-

стоке было опасно. Добрался до Новосибирска и остался там водить суда по рекам.

Через год во Владивостоке спохватились: Куянцев был талантливым судоводителем. Поэтому в 1942 году Павел Павлович вернулся в Дальневосточный регион и до конца Второй мировой войны водил суда по опасным маршрутам. Когда война закончилась, Куянцева хоть и наградили орденом Красного Знамени, паспорта моряка заграничного плавания снова лишили.

В 1952 году, когда капитана в двенадцатый раз списали с судна, уходящего за границу, его терпение закончилось, он написал письмо в краевой комитет партии с просьбой разобраться в этой ситуации. Секретарем крайкома КПСС тогда был Василий Ефимович Чернышев, вернувший капитану визу. А в 1958 году Куянцеву было присвоено почетное звание «Лучший капитан Министерства морского флота».

РЕДКОЕ ЯВЛЕНИЕ

Все это время Павел Павлович не бросал занятия живописью, а однажды, вспомнив наказ одного из первых своих наставников – Демина, Павел Куянцев начал делать зарисовки видов берега. Так, за 10 лет он зарисовал все побережье от Посыета до мыса Дежнева. И эта многолетняя работа не была напрасной:



П. П. Куянцев



Катер Тайфун в заливе Корфа

альбом с зарисовками позже был передан в Главное гидрографическое управление Ленинграда.

Эти рисунки, попавшие в лоции Тихого океана, как и вся живопись капитана Куянцева, имели особую историографическую ценность. Картины Куянцева – это целая эпоха становления флота, ведь большая часть его работ основана на исторических сюжетах: «Бой «Варяга», «Ледовый поход Балтийского флота из Гельсингфорса в Петроград в 1918 году», «Бой 28 июля 1904 года», «Гибель «Колы», 1942 год». Подобных работ у Павла Павловича немало.

«Тот, кто хоть немного знаком с работами П. П. Куянцева, наверняка обратил внимание, что большинство их имеет исторический фон. Это не просто обращение к сюжетам времен освоения Дальнего Востока или русско-японской войны. Нет, это цельный, на протяжении многих десятков лет создаваемый образ морского флота в его историческом развитии. Быть может, какой-то этап в развитии флота представлен в творчестве Куян-

цева шире, какой-то не очень полно; быть может, не все работы равноценны по замыслу и по исполнению, но нельзя отрицать, что в маринистике такое тематическое постоянство — явление очень редкое», — говорит капитан дальнего плавания Петр Ива-

нович Осичанский, который много лет был знаком и с капитаном Куянцевым, и с его творчеством.

МОРЕ УЧИТ КАЖДОГО

Картины Куянцева выставлялись множество раз во Владивостоке, Москве и Японии. В настоящее время их можно увидеть в музеях Владивостока, копии некоторых акварелей размещены на сайте Дальневосточной Ассоциации Капитанов.

Павел Куянецв считал, что море – это возможность многое узнать и многое понять. Так и сказал в одном интервью: «Море каждого учит, если только он не слепой и не глухой». И всю свою жизнь капитан стремился к новому. В 48 лет он написал письмо министру морского флота с просьбой направить его в Антарктиду: чтобы осуществить свою давнюю мечту, он был готов пойти к Южному полюсу даже матросом. Его просьбу наверху услышали: через полтора года Куянецв принял участие в седьмой антарктической экспедиции в качестве дублера капитана.

Павел Павлович Куянецв скончался 22 февраля 1997 года, а незадолго до смерти он успел вручить свои очерки коллеге Петру Осичанскому. Уже на закате жизни Куянцева вышел в свет сборник его очерков и заметок о профессии, о людях, о жизни. В книге «Я бы снова выбрал море...» выразился еще один талант выдающегося капитана и художника – писательский. 📍



Американское консульство в Петропавловске-Камчатском



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



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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

ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

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

«МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ»

Территориальная профсоюзная организация
Председатель профсоюза
КУДИШКИН Владимир Александрович
183038, Мурманск, ул. Шмидта, д. 43
Тел./факс: (8152) 28-81-51
E-mail: va@karat-holding.com

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

АРКТИЧЕСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

региональная организация
Председатель Совета
МОСКАЛЕНКО Анатолий Иосифович
Петропавловск-Камчатский, пл. Щедрина, д. 1
Тел./факс: +7(415) 43-40-42.
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский, а/я 12

МАГАДАНСКАЯ

региональная организация
685000, Магадан, Портовое шоссе, ОАО «Магаданский МТП», профком докеров
Тел./факс: (4132) 69-21-49

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

Председатель Совета
СУХУРОКОВ Юрий Юрьевич
Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10/2, 7-й этаж.
Тел./факс: (812) 718-63-80.
E-mail: petersburg@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 210

СЕВЕРНАЯ

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

СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ

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

«ЮГМОР»

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



ITF В РОССИИ

ITF координатор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF инспектор

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

ITF Инспектор

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





АДРЕСНАЯ КНИГА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА МОРЯКОВ



РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ

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

ПРИЕМНАЯ РПСМ

в Санкт-Петербурге
Санкт-Петербург, ул. Двинская,
д. 10, корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 718-63-80,
718-63-81
E-mail: petersburg@sur.ru

Председатель
СУХУРУКОВ Юрий Юрьевич
Первый заместитель
председателя
КОВАЛЬЧУК Игорь Васильевич
Заместитель председателя
ИВАНОВ Вадим Геннадьевич

АРКТИЧЕСКАЯ

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

БАЛТИЙСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета,
заместитель
председателя РПСМ
БОДНЯ Александр Михайлович
Санкт-Петербург,
ул. Двинская, д. 10,
корп. 2, 7-й этаж
Тел./факс: (812) 251-18-07
E-mail: spb@sur.ru
Почтовый адрес: 198035,
г. Санкт-Петербург, а/я 8

АЗОВО-ДОНСКАЯ

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

КАЛИНИНГРАДСКАЯ

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

КАРЕЛЬСКАЯ

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

СЕВЕРНАЯ

региональная организация
Председатель Совета
КРАШНОШТАН Александр
Анатольевич
Архангельск, пр. Ломоносова,
д. 58, корп. 1, стр. 1
Тел./факс: (8182) 63-72-60
E-mail: srprpsm@gmail.com

ТИХООКЕАНСКАЯ

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

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ

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

ЦЕНТРАЛЬНО-ЗАПАДНО- СИБИРСКАЯ

территориальная организация
Председатель Совета
АНОХИН Вячеслав Сергеевич
Самара, ул. Горького, д. 82,
оф. 18
Тел./факс: (846) 221-24-11
E-mail: samara@sur.ru
Почтовый адрес: 443099,
г. Самара, а/я 2969

ЮЖНАЯ

территориальная организация
Председатель Совета
ПОПОВ Николай Яковлевич
Новороссийск, ул. Победы,
д. 16Б
Тел./факс: (8617) 61-38-44,
61-18-05
E-mail: nvrsk-uto@sur.ru

МОСКОВСКАЯ

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

КАМЧАТСКАЯ

первичная профсоюзная
организация РПСМ
Председатель профкома
МОСКАЛЕНКО Анатолий
Иосифович
Петропавловск-Камчатский,
пл. Щедрина, д. 1
Тел./факс: +7(415) 43-40-42
E-mail: kamchatka@sur.ru
Почтовый адрес: 683004,
г. Петропавловск-Камчатский,
а/я 12

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ

в г. Нижний Новгород
Представитель
ГОРИН Сергей
Вениаминович
Нижний Новгород,
пр. Ленина, д. 16Б, оф. 516
Тел./факс: 8 (831) 240 00 20,
моб.: +7 920 257 94 24

КРАСНОДАРСКОЕ

региональное общественное
учреждение «Центр информации
и аналитики РПСМ»
Директор
ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович
Новороссийск,
наб. им. адм. Серебрякова,
д. 15 (Международный
центр моряков)
Тел./факс: (8617) 61-33-55
E-mail: cia@sur.ru
Почтовый адрес:
353922, г. Новороссийск,
а/я 439



наш сайт
WWW.SUR.RU



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ
МОРЯК





ФОТОКОНКУРС
ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

«ПО МОРЯМ, ПО ВОЛНАМ. ФОТОГРАФИЯ С БИОГРАФИЕЙ»



АВТОРАМ
САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ ФОТОГРАФИЙ
ГАРАНТИРОВАНЫ
ЦЕННЫЕ ПРИЗЫ И ПОДАРКИ

WWW.SUR.RU