

# Морской

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

профсоюзный

# Вестник



WWW.SUR.RU | № 6 (111) 2016

ВЫХОДИТ С 1995 ГОДА



## VIII СЪЕЗД РПСМ

РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ  
ПОДВЕЛ ИТОГИ РАБОТЫ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

## ПРОФФРОНТ

РЕФОРМИРОВАНИЕ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА  
РОССИИ – ЖИЗНЕННАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

РАССТРЕЛЯТЬ!

*Дорогие друзья!*

*Поздравляю вас с Новым 2017 годом и Рождеством!*

*Уходящий год выдался непростым для работников морского транспорта: работодатели в регионах продолжают нарушать права наших членов на достойный труд. С подобным отношением пришлось столкнуться докерам Владивостока и Санкт-Петербурга, не просто приходится работникам Северного морского пароходства.*

*Однако несмотря на все препятствия, труженики нашей отрасли плечом к плечу отстаивают свои интересы. Будь то докеры, моряки или лоцманы — они знают, что их профсоюзные братья солидарны с ними в трудную минуту.*

*Изменится ли ситуация в новом году — зависит от нас, от сплочённости наших действий, силы духа и решимости в борьбе за свои права. От себя лично и от имени Федерации профсоюзов работников морского транспорта хочу пожелать каждому нашему труженику не терять веры в себя, решимости и оптимизма.*

*Пусть этот светлый праздник вы проведёте в окружении любимых людей, в тепле домашнего очага. Желаю вам и вашим близким здоровья, удачи и счастья. Пусть новый год приносит только радостные вести.*

*Председатель Российского профсоюза моряков,  
председатель Федерации профсоюзов работников  
морского транспорта  
Ю. Ю. Сухоручков*



**С НОВЫМ ГОДОМ И РОЖДЕСТВОМ!  
MERRY CHRISTMAS & HAPPY NEW YEAR!**



**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:**  
VIII съезд РПСМ, Санкт-Петербург,  
автор: Михаил Кузнецов

**ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Редакционная коллегия:  
**Сухоруков Ю. Ю.**,  
председатель Федерации профсоюзов работников морского транспорта;  
председатель Российского профессионального союза моряков  
**Павлов И. Н.**,  
заместитель председателя РПСМ  
**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 лоцманов  
**Паршев П. Ю.**,  
председатель ТПО «Мурманский траловый флот»

**Редакция:**  
Главный редактор  
Ирина Устюменко

**Информация:**  
Ирина Устюменко  
Дария Попкова  
Василиса Феदिшина

[www.sur.ru](http://www.sur.ru)  
[www.bro.sp.ru](http://www.bro.sp.ru)  
[www.surpr.ru](http://www.surpr.ru)  
[www.stosur.ru](http://www.stosur.ru)  
[www.novosur.ru](http://www.novosur.ru)  
[www.trosur.ru](http://www.trosur.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](mailto: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.



**VIII СЪЕЗД РПСМ**

4 –11 Российский профсоюз моряков подвел итоги работы за пять лет

**ПРОФФРОНТ**

16 – 18 Реформирование трудового законодательства России – жизненная необходимость

**МОТ**

23 – 24 «Рыбацкая» конвенция вступит в силу в 2017 году

**МФТ**

25 –26 Рыбак – тридцать два раза моряк

**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ**

33 – 35 Расстрелять!

**37 – 38 АДРЕСНАЯ КНИГА**

**ВРЕМЯ РПСМ**

39 Всё, что нужно знать об удобных флагах – в одной книге

**ПРОФЕССИОНАЛИЗМ ТУТ НИ ПРИ ЧЕМ СТР. 10 – 11**



11 НОЯБРЯ 2016 г.  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



**VIII СЪЕЗД**  
РОССИЙСКИЙ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ  
МОРЯКОВ

# ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД: РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ПОДВЕЛ ИТОГИ РАБОТЫ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

11 НОЯБРЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ VIII СЪЕЗД РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ, В КОТОРОМ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ 115 ДЕЛЕГАТОВ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ (МФТ) СТИВ КОТТОН, ПРЕЗИДЕНТ МФТ ПАДДИ КРАМЛИН, А ТАКЖЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКИХ И ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОФСОЮЗОВ, ОБЪЕДИНЕНИЙ РАБОТОДАТЕЛЕЙ И МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ. В РАМКАХ ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ ДЕЛЕГАТЫ ОБСУДИЛИ НАИБОЛЕЕ ОСТРЫЕ ПРОБЛЕМЫ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ, А ТАКЖЕ ПРОВЕЛИ ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ, СОВЕТА РПСМ. ЗНАЧИМОСТЬ ПРОВЕДЕННОМУ МЕРОПРИЯТИЮ ПРИБАВИЛО И ТО, ЧТО В НОЯБРЕ ЭТОГО ГОДА РПСМ ИСПОЛНИЛОСЬ 25 ЛЕТ.

## «ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОМ НЕ СОБИРАЕМСЯ»

**П**редседателем Российского профсоюза моряков вновь был избран Юрий Сухоруков, который

продолжит представлять интересы российских моряков в течение следующих пяти лет. Он отметил прогресс и колоссальную работу по защите прав моряков, проделанную профсоюзом за последние годы, добавив при этом, что организации есть куда стремиться.

– Сегодня РПСМ, как общероссийское профессиональное объединение моряков, является одним из крупнейших профсоюзов на морском транспорте не только в России, но и в мире, – говорит Юрий Сухоруков. – Несмотря на то, что в стране сейчас сложная ситуация и многие

начинают терять веру в профсоюзное движение, РПСМ продолжает расти и развиваться. На сегодняшний день состояние Российского профсоюза моряков позволяет нам с уверенностью смотреть в завтрашний день и уделять все больше внимания нашим членам – российским морякам, отстаивая их права как в России, так и за рубежом. Я очень горд тем, что за прошедший отчетный период мы наконец запустили те программы, которые моряки от нас давно ждали. Стоит однако отметить – несмотря на все успехи, впереди нас ждет еще очень много работы. Останавливаться на достигнутом РПСМ не собирается.

Одним из новых проектов РПСМ стало межрейсовое страхование моряков от несчастных случаев. Это распространяется на моряков тех судоходных компаний, с которыми у РПСМ есть совместные программы.

РПСМ и его организации также выделяют средства для оказания материальной помощи морякам, оказавшимся в сложной жизненной ситуации, на получение медицинской помощи, межрейсовый отдых, посещение спортивно-оздоровительных и культурных мероприятий. Такая политика не могла не сказаться на численности профсоюза: за отчетный период с ноября 2011 по ноябрь 2016 года количество членов РПСМ возросло с 69 247 до 75 514 человек, увеличилось число членов профсоюза среди учащихся профильных учебных заведений с 1833 до 2345 человек. В связи с этим РПСМ начал работу по созданию единой электронной базы учета членов профсоюза.

– Этот вопрос неоднократно поднимался на заседаниях Совета РПСМ, однако не находил единодушной поддержки. Тем не менее, необходимость создания такой базы диктует само время. Внедрение информационных технологий позволит вести более четкий контроль за численностью членов профсоюза, – рассказывает Юрий Сухоруков. – Вся информация заложена в электронном профсоюзном билете, в котором отражается принадлежность работника к какому-либо структурному подразделению, а также его перемещение внутри РПСМ. На мой взгляд, электронный учет значительно облег-

чит работу председателей организаций РПСМ, позволит иметь достоверную картину членства в профсоюзе в целом.

## «РОССИЯ – СЕРЬЕЗНАЯ СУДОХОДНАЯ ДЕРЖАВА»

Делегаты и гости съезда поделились своим мнением по поводу состояния морской отрасли, затронув вопросы достойной оплаты труда моряков, гендерной политики, защиты национального морского рынка труда, имплементации Конвенции о труде в морском судоходстве, а также проблемы судовой медицины и морского образования в России. Так, на заседании выступили первый помощник капитана т/х «Красногвардейск» Михаил Вяхирев, капитан арктического челночного танкера «Михаил Ульянов» Станислав Чичин, ответственный секретарь Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова, председатель Нефтегазстройпрофсоюза России Александр Корчагин, директор института «Морская академия» ФГОУ ВПО «Государственный

университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» Александр Горбцов и многие другие.

– Судовладельцы по всему миру знают, что Россия – серьезная судоходная держава и к российским морякам нужно проявлять уважение. Потому что своим тяжелым трудом они поддерживают мировую экономику, чтобы вы и ваши семьи жили в достатке, комфорте и безопасности, – отметил президент МФТ Падди Крамлин.

По результатам обсуждения делегаты приняли восемь резолюций, призванных привлечь внимание правительства к основным проблемам российских моряков и предложить конструктивные пути их решения. В дальнейшем все резолюции будут направлены в соответствующие государственные органы.

## К МАНИЛЬСКИМ ПОПРАВКАМ НЕ ГОТОВЫ

Съезд рассмотрел вопрос о реализации в Российской Федерации требований Конвенции о труде в морском судо-



**ЮРИЙ СУХУРКОВ:**  
**«НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ ПОЗВОЛЯЕТ НАМ С УВЕРЕННОСТЬЮ СМОТРЕТЬ В ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ И УДЕЛЯТЬ ВСЕ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ НАШИМ ЧЛЕНАМ – РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ, ОТСТАИВАЯ ИХ ПРАВА КАК В РОССИИ, ТАК И ЗА РУБЕЖОМ».**

ходстве и Конвенции ПДНВ в части медицинского освидетельствования и медицинского обслуживания моряков. 1 января 2017 года заканчивается переходный период для реализации Манильских поправок к Конвенции ПДНВ, предполагающих наличие реестра признанных медучреждений, специализирующихся на медицинском освидетельствовании моряков. Хотя Российский профсоюз моряков неоднократно обращал внимание и Министерства транспорта, и Министерства здравоохранения на этот вопрос, требования международных конвенций до сих пор не выполнены. Это может привести к тому, что медицинские документы, выдаваемые российскими лечебными учреждениями российским морякам, с 01 января 2017 года не будут признаваться легитимными другими государствами. Таким образом, будут созданы очевидные проблемы и российским морякам, и российским судовладель-

цам, поэтому РПСМ потребовал от правительства срочно, до 1 января, принять необходимые правовые акты.

Определение состояния профессионального здоровья является ключевым фактором: если по медицинским показаниям человек не пригоден, весь комплекс морских документов считается недействительным. Профсоюз намерен привлечь внимание Председателя Правительства Российской Федерации к сложившейся ситуации с нормативно-правовым регулированием вопросов медицинского освидетельствования и медицинского обслуживания моряков для принятия срочных мер.

### К ЧЕМУ ВЕДЕТ РЕФОРМИРОВАНИЕ МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ?

Делегаты не обошли стороной сферу морского образования, которая в последнее время вызывает все больше

и больше беспокойства. Так, в резолюции по этой теме отмечено, что политика государства по укрупнению морских учебных заведений привела к лишению их самостоятельности, уничтожению здоровой конкуренции между ними, ухудшению качества подготовки специалистов плавсостава, отсутствию гарантий прохождения плавательной практики, без которой невозможно получение рабочего диплома.

– На беду морскому образованию появилась идея укрупнения морских учебных заведений, которую невозможно описать иначе, как глубоко ошибочную и порочную. Укрупнению предшествовало изменение статусов высших мореходок, которые стали называться академиями и университетами с многочисленными филиалами в регионах. Филиалы оказались в роли пасынков, многие из которых, не получая должного финансирования, впадают в жалкое существование. Филиалы не только совершенно не нужны морским вузам, но объективно они заинтересованы в том, чтобы этих филиалов не было вообще, – говорит председатель Северной РО РПСМ Александр Красноштан.

Одним из самых ярких примеров может стать ситуация, в которой оказался Арктический морской институт (АМИ) имени В. И. Воронина: его слияние с ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова не принесло ничего хорошего. Несмотря на звание филиала престижного государственного вуза, Арктический морской институт потерял свое лицо и потихоньку превращается в заштатное ПТУ, в которое будут приходить не для того, чтобы научиться работать в море, а с целью получить хоть какие-нибудь корочки. Вассальная зависимость от головного вуза уже привела АМИ к катастрофическому положению: допотопное учебное оборудование, низкая заработная плата преподавателей специальных дисциплин, отсутствие нормальных условий для прохождения практики, нехватка учебников – все это негативным образом сказывается на качестве образования. Еще одним ударом стало решение Минобрнауки принимать абитуриентов в средние учебные заведения без вступительных экзаменов (по конкурсу аттестатов). При этом в 2015-2016 учебном году



#### АЛЕКСАНДР КРАСНОШТАН:

**«В КОНВЕНЦИИ ПДНВ-1978 ВООБЩЕ НЕТ УПОМИНАНИЯ О ТОМ, КАКИМ ДОЛЖНО БЫТЬ МОРСКОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ. В НЕЙ ЛИШЬ ОБОЗНАЧЕН ОБЪЕМ НЕОБХОДИМЫХ ЗНАНИЙ, КОТОРЫЕ ТРЕБУЮТСЯ ТОМУ ИЛИ ИНОМУ СПЕЦИАЛИСТУ СУДНА».**

проходной балл для судоводителей был равен 3,05, а для механиков – 3,15. В то же время ГУМРФ запретил своему филиалу принимать ребят с 11-летним образованием. В результате большинство курсантов просто не в состоянии со своими «троечными» знаниями осилить учебную программу АМИ.

Кроме того, нельзя забывать и об установленном запрете выпускникам средних учебных заведений занимать должности старшего комсостава. Эта норма, установленная Положением о дипломировании экипажей морских судов (Приказ Минтранса № 62), лишает смысла существование системы среднего морского образования.

– Минтранс в качестве аргумента в пользу высшего образования ссылается на наличие в международной конвенции ПДНВ-1978 двух уровней ответственности у командного состава судов. По мнению Минтранса, это требует и двух уровней образования: для уровня ответственности «уровень эксплуатации» достаточно среднего образования, а для уровня ответственности «уровень управления» подходит только высшее образование, – говорит Александр Красноштан. – Это совершенно ошибочный посыл, так как в качестве единственного условия, дающего право перехода с одного уровня ответственности на другой, в конвенции ПДНВ-1978 указывается одобренный стаж работы в соответствующей должности. Капитан и его старший помощник отличаются от младших помощников только тем, что они знают и умеют больше благодаря большому опыту работы, который приобретается с годами. В конвенции ПДНВ-1978 вообще нет упоминания о том, каким должно быть морское профессиональное образование. В ней лишь обозначен объем необходимых знаний, которые требуются тому или иному специалисту судна.

Сократив сроки обучения в среднем образовании на 1 год, чиновники Минтранса постановили считать его недостаточным для дальнейшего продвижения по службе. В качестве основного аргумента выступает тот факт, что современные морские суда оснащены новейшими навигационными системами и средствами связи, справиться с которыми могут только

**СОКРАТИВ СРОКИ ОБУЧЕНИЯ В СРЕДНЕМ ОБРАЗОВАНИИ НА 1 ГОД, ЧИНОВНИКИ МИНТРАНСА ПОСТАНОВИЛИ СЧИТАТЬ ЕГО НЕДОСТАТОЧНЫМ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО ПРОДВИЖЕНИЯ ПО СЛУЖБЕ. В КАЧЕСТВЕ ОСНОВНОГО АРГУМЕНТА ВЫСТУПАЕТ ТОТ ФАКТ, ЧТО СОВРЕМЕННЫЕ МОРСКИЕ СУДА ОСНАЩЕНЫ НОВЕЙШИМИ НАВИГАЦИОННЫМИ СИСТЕМАМИ И СРЕДСТВАМИ СВЯЗИ, СПРАВИТЬСЯ С КОТОРЫМИ МОГУТ ТОЛЬКО СПЕЦИАЛИСТЫ С ВЫСШИМ ОБРАЗОВАНИЕМ.**

специалисты с высшим образованием. Пока что единственным выходом для выпускников средних учебных заведений остается получение высшего образования, что само по себе звучит абсурдно: имея на руках диплом специалиста-судоводителя или механика, морякам нужно будет снова много лет учиться на судоводителя или механика.

Неудобства испытывают и курсанты ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова: у будущих моряков в вузе отсутствует военная кафедра. Больше всего молодых людей не устраивает то, что после института им придется отслужить один год в армии и уже только после этого

устроиться по профессии. Однако Юрий Сухоруков считает, что отсутствие военной кафедры куда сильнее влияет на подготовку и будущее юных специалистов:

– Сложилась парадоксальная ситуация: у нас три высших морских учебных заведения – в Санкт-Петербурге, Новороссийске и на Дальнем Востоке. В двух из них военная кафедра есть, а вот в Санкт-Петербурге – нет. Почему было принято такое решение, нам абсолютно непонятно, – говорит председатель РПСМ. – Ведь акцент в этом деле идет вовсе не на получение дополнительной военной специальности. Самое главное – понимание и умение быстро и правильно действовать в экстремальных условиях: судно – это объект повышенной опасности, и офицер должен научиться командовать, грамотно расставлять приоритеты и не терять головы. Без этих важных навыков, случись что – шторм или любая другая экстренная ситуация – спасти людей, жизни которых ему доверены, у офицера не получится.

### **ОТРАЗИТЬ КТМС В ТРУДОВОМ КОДЕКСЕ РФ**

Другим вопросом, волнующим членов РПСМ, стала полная имплементация Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года в действующее законодательство России. Поэтому в резолюции «Об имплементации в действующее законодательство Российской Федерации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве» съезд предложил Правительству РФ вернуться к рассмотрению предложения РПСМ о разработке проекта федерального закона, предусматривающего полное отражение её нормативных положений в Трудовом кодексе Российской Федерации, Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации и иных федеральных законах.

Так, в своем выступлении председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов отметил, что российские портовые власти с оглядкой применяют санкции, предусмотренные Конвенцией за нарушение её положений, при том что эти нарушения, в том числе и грубые, носят

распространённый характер. Объясняется это тем, что конвенционные положения в части реагирования портовыми властями на нарушения основных прав моряков (право на достойный труд, подразумевающее работу по трудовому договору с зарплатой соответствующего уровня, выплачиваемой в полном объеме и систематически, право на объединение, подразумевающее право на профсоюз и на коллективный договор и т. п.) не прописаны в Кодексе торгового мореплавания (КТМ).

РПСМ неоднократно обращал внимание Минтруда России на сложившуюся неблагоприятную ситуацию, однако министерство до сих пор отказывается закрепить основные конвенционные нормы в специальном разделе ТК РФ, регламентирующем особенности труда работников транспорта.

Отсутствие комплексного подхода к реализации КТМС поддерживает существующую правовую фрагментарность действующего законодательства и значительно девальвирует значение КТМС, снижая ее эффективность для защиты прав членов экипажей. Так, в России до сих пор не сформировались должные пути взаимодействия между уполномоченными органами по освидетельствованию российских морских судов на предмет их соответствия конвенционным требованиям и органами государственного портового контроля.

— Сегодня в стране устарели положение о труде и отдыхе плавсостава, система оплаты труда, примерный трудовой контракт моряка. Все эти документы должны быть приведены в соответствие с требованиями Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года. Мы предлагаем ужесточить требования Российского морского регистра судоходства при выдаче Деклараций соответствия морским трудовым стандартам. Это продиктовано результатами проверок судов под российским флагом на Дальнем Востоке. Зачастую мы приходим на суда и видим, что хоть там и есть декларации, экипажи работают без надлежащих трудовых контрактов, с задержкой выплаты заработной платы более чем на 3-4 месяца. Мало того, выяснить, какую зарплату моряки получают на борту, бывает практически невозможно, — говорит председатель



**НИКОЛАЙ СУХАНОВ:  
«МЫ ПРЕДЛАГАЕМ  
УЖЕСТОЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ  
РОССИЙСКОГО МОРСКОГО  
РЕГИСТРА СУДОХОДСТВА  
ПРИ ВЫДАЧЕ ДЕКЛАРАЦИЙ  
СООТВЕТСТВИЯ МОРСКИМ  
ТРУДОВЫМ СТАНДАРТАМ.  
ЭТО ПРОДИКТОВАНО  
РЕЗУЛЬТАТАМИ ПРОВЕРОК  
СУДОВ ПОД РОССИЙСКИМ  
ФЛАГОМ НА ДАЛЬНЕМ  
ВОСТОКЕ».**

Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов. — Ярким примером может стать судоходная компания «Кораблестроитель», на судах которой регулярно возникают проблемы с заработной платой. После вмешательства РПСМ декларация, выданная судну «Newzenberg», принадлежащему этой компании, была аннулирована. В свете всего происходящего мы считаем необходимым наметить совместные мероприятия с регистром, чтобы прекратить выдачу деклараций судовладельцам, грубо нарушающим права моряков, а также принять отдельные резолюции по минимальным суммам заработной платы и страховок моряков.

Особое внимание съезд уделил вопросу легализации зарплат моряков, работающих на российских судах. Всё чаще среди недобросовестных судовладельцев применяется практика установления официальных окладов морякам на уровне действующего в России минимального размера оплаты труда (около 7 тыс. рублей), остальное, как говорится, в конверте или «от фрахтователя». РПСМ видит решение в законодательном установлении минимального уровня оплаты труда для членов экипажей российских морских судов на основе минимального размера оплаты труда квалифицированного матроса, устанавливаемого Паритетной морской комиссией МОТ.

— Торговое мореплавание — это одна из самых глобализированных отраслей. И да, по сравнению с береговыми работниками зарплаты у моряков выше, но на то есть свои веские причины. Морские профессии — одни из самых опасных в мире, и опасность эта затрагивает не только самих моряков, их здоровье и благополучие, но и членов их семей. Я бесконечно уважаю людей, выбравших эту профессию, за их мужество и целеустремлённость. Как бы мы перевозили товары и развивали экономику без них? Мировые лидеры, как правило, не замечают ту важную роль, которую играют члены экипажей торговых судов в националь-

ной и мировой экономике. Поэтому так важно, чтобы на страже их интересов стоял сильный профсоюз, способный отстаивать права моряков на достойные условия работы и оплату труда. Как раз таким профсоюзом и является РПСМ: на сегодняшнем съезде мы видим, как представители организаций со всего мира своим присутствием выражают уважение российским морякам и Юрию Сухорукову, который уверенно ведёт за собой Российский профсоюз моряков, – сказал генеральный секретарь МФТ Стив Коттон.

## ИНОСТРАНЦЫ НА РОССИЙСКИХ СУДАХ

Беспокоит РПСМ и опасность потери российскими моряками своих рабочих мест в связи с привлечением иностранных граждан для работы в составе экипажей российских судов. Законодательство требует от российских судовладельцев получать разрешение на привлечение иностранных моряков. Однако серией прошлогодних законодательных инициатив правительства

по т. н. зонам свободных портов такой разрешительный порядок для резидентов этих зон, включая судовладельцев, упраздняется. Проблема сохранения рабочих мест актуальна еще и в связи с появлением многотысячного отряда крымских моряков, которые испытывают серьезные затруднения с трудоустройством на международном рынке труда в силу объективных причин.

– Наш профсоюз занимает в этом вопросе твёрдую позицию: использование иностранной рабочей силы в зонах национальных интересов необходимо запретить. Это обусловлено и стратегическим характером сферы деятельности, и суровыми условиями труда, и ущербом трудовым интересам российских граждан, – говорит председатель РПСМ. – Вопрос неоднократно поднимался на встречах в Министерстве транспорта, и летом этого года чиновники наконец услышали профсоюз и согласились с важностью проблемы: с тем, что она действительно заслуживает внимания и вмешательства со стороны ведомства.

С учетом всех факторов съезд выступил с предложением прекратить подготовку и принятие законов, упраздняющих разрешительный порядок привлечения иностранных моряков на российские морские суда, а также пересмотреть уже принятые законы. Кроме того, РПСМ считает необходимым установить запрет на использование труда иностранцев при работах по добыче и морской перевозке углеводородов на континентальном шельфе Российской Федерации и в российской арктической зоне.

## НОВЫЕ СРОКИ ВЫДАЧИ УЛМ – ГОЛОВНАЯ БОЛЬ ДЛЯ МОРЯКОВ

Делегаты съезда выразили обеспокоенность в связи с возможным увеличением максимального срока оформления удостоверения личности моряка (УЛМ) до шести с половиной месяцев с 15 дней, установленных сегодня. Как поясняют в Минтрансе России, такой срок необходим для проверки моряков в отношении возможной их причастности к экстремистской или террористической деятельности. Как полагают участники съезда, планируемое изменение существующего порядка выдачи УЛМ приведёт к нарушению права моряков на труд по выбранной профессии, предусмотренного статьёй 37 Конституции Российской Федерации. РПСМ считает, что действующее законодательство о противодействии терроризму и экстремистской деятельности позволяет в открытом доступе ознакомиться с перечнем организаций и лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к терроризму или экстремистской деятельности. Съезд выдвинул предложение правительству отказаться от намерений по увеличению срока оформления УЛМ до шести с половиной месяцев, а также обеспечить конституционное право российских моряков свободно распоряжаться своими способностями к труду, выбирать род деятельности и профессию.

– Ни к чему хорошему увеличение сроков не приведёт. Экипажу нужно формироваться, их готовят к выходу в рейс и вдруг – ждать документы



**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ МФТ СТИВ КОТТОН:**  
«НА СЕГОДНЯШНЕМ СЪЕЗДЕ МЫ ВИДИМ, КАК ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОРГАНИЗАЦИЙ СО ВСЕГО МИРА СВОИМ ПРИСУТСТВИЕМ ВЫРАЖАЮТ УВАЖЕНИЕ РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ И ЮРИЮ СУХОРУКОВУ, КОТОРЫЙ УВЕРЕННО ВЕДЁТ ЗА СОБОЙ РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ».

шесть с половиной месяцев. Более того, через каждые пять лет процедура будет повторяться снова, снова и снова. А судовладельцу, тем более, иностранному, зачем ждать? Он лучше возьмёт на работу филиппинца, а наши моряки будут сидеть без работы, – говорит Юрий Сухоруков.

## ПРОФЕССИОНИЗМ ТУТ НИ ПРИ ЧЕМ

Не менее важным документом стала резолюция «О нарушении права женщин на труд по выбранному роду деятельности и профессии в отношении возможности их работы в качестве членов экипажей судов морского и речного флота». Делегаты обратили внимание на возрастающую роль женщин в современном судоходстве, а также на трудности, с которыми им приходится сталкиваться при трудоустройстве. Российский профсоюз моряков уже неоднократно обращал внимание на действующее законодательство в части регулирования труда женщин, которое ограничивает их в праве трудиться на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, мотивируя это охраной их здоровья. Так, запрещенные для женщин профессии входят в «Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин», утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 года № 162.

В РПСМ полагают, что такое законодательство отражает существующие стереотипы относительно роли и обязанностей женщин и мужчин в обществе, поддерживает традиционное представление о роли женщины как матери и жены, умаляя тем самым социальный статус женщины и её образовательные и карьерные перспективы. Кроме того, тяжелые работы и работы с вредными или опасными условиями труда в равной степени негативно влияют как на здоровье женщин, так и на здоровье мужчин, а потому требования безопасности должны быть одинаковыми для всех специалистов, вне зависимости от их пола.



**Восемь резолюций, направленных на решение основных проблем моряков России, были приняты делегатами VIII съезда РПСМ. В частности, в документах съезда были затронуты вопросы достойной оплаты труда моряков, гендерной политики, защиты национального морского рынка труда, имплементации Конвенции о труде в морском судоходстве, а также проблемы судовой медицины и морского образования в России.**

В рамках пленарного заседания съезд заслушал выступление Светланы Медведевой, которая более трех лет не могла пройти практику в качестве судоводителя в Самарском речном пассажирском предприятии (СРПП) в связи с тем, что работа моториста-рулевого признана «вредной для женщин».

– В 2012 году я попыталась устроиться в ООО «Самарское речное пассажирское предприятие» на теплоход «Ом 338» рулевым-мотористом, но получила отказ на основании постановления правительства № 162 от 25 февраля 2000 года. Совместно с председателем Центрально-Западно-Сибирской территориальной организации РПСМ Вячеславом Анохиным я составила жалобу, с которой обратилась в Департамент труда и занятости Самарской области и Роструд, в приемную президента, к уполномоченному по правам человека в Самаре и несколько партий. Абсолютно все ссылались на примечание постановления правительства, что работодатель, если захочет, может при-

нять на работу женщину после того, как создаст безопасные условия труда, что должно быть подтверждено результатами аттестации рабочих мест, а также положительным заключением государственной экспертизы и службы Госсанэпиднадзора РФ. Но при этом правительство никак не обязывает работодателя принимать эти меры, – рассказывает Светлана Медведева.

Медведева подала жалобу в суд с целью обязать СРПП создать необходимые для женщин условия труда. Но районный и областной суды встали на сторону работодателя и в прошении отказали. Через год Светлана подала жалобу в Комитет по ликвидации дискриминации в отношении женщин ООН. Ее дело было рассмотрено в марте 2016 года.

– Комитету не было представлено никаких данных о том, что включение должности моториста-рулевого в список запрещенных профессий основывается на каких-либо научных доказательствах, подтверждающих, что эта профессия

может быть вредна для репродуктивного здоровья женщин. В данном случае упор идет на то, что параметры шума, поднятие тяжелого веса и вибрация наносят вред здоровью беременной женщине, а точнее, ее плоду. Оправдывая запрет о выборе профессии заботой о репродуктивном здоровье, самих женщин не спрашивают, хотят ли они иметь детей, могут ли и есть ли у них уже дети. Стерилизация, бесплодие, превышение детородного возраста также не являются исключением для разрешения на работу, – рассказала Светлана.

Члены Комитета приняли сторону Светланы Медведевой и дали ряд рекомендаций правительству Российской Федерации как государству – члену ООН, но никакой реакции ни от работодателя, ни от правительства за этим не последовало.

– 11 августа мы снова обратились в районный суд Самары с иском по вновь открывшимся обстоятельствам (решение комитета) и 10 октября – с апелляцией в областной суд Самары, но получили отказ. Для самарских судов решение Комитета по ликвидации дискриминации женщин не является обстоятельством, способным привести к пересмотру дела, – говорит Медведева.

Однако отступать Светлана не намерена, и вместе с РПСМ продолжит борьбу за свое право на труд и реализацию в рамках выбранной профессии.

– Дискриминация женщин-профессионалов узаконена на государственном уровне. Списки запрещенных профессий существуют не только в РФ, но и во многих государствах постсоветского пространства, и эти списки практически идентичны, – сетует Светлана Медведева.

## ЕСТЬ КУДА СТРЕМИТЬСЯ

Съезд определил основные направления деятельности РПСМ на период с 2016 по 2021 годы. В первую очередь речь пойдет об усилении контроля за занятостью моряков, повышении уровня заработной платы членов экипажей судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, установлении минимальной страховой выплаты в размере не менее 40 000 долларов США в случае смерти или утраты трудоспособности моряка



## СВЕТЛАНА МЕДВЕДЕВА: «ДЛЯ САМАРСКИХ СУДОВ РЕШЕНИЕ КОМИТЕТА ПО ЛИКВИДАЦИИ ДИСКРИМИНАЦИИ ЖЕНЩИН НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВОМ, СПОСОБНЫМ ПРИВЕСТИ К ПЕРЕСМОТРУ ДЕЛА»

в результате несчастного случая, произошедшего на судне.

Помимо этого РПСМ намерен наладить обеспечение правовой поддержки рыбакам и их вовлечение в РПСМ с возможным созданием в структуре профсоюза специализированной рыбацкой секции. Так, в рамках пленарного заседания председатель Калининградской РО РПСМ Вадим Мамонтов привлек внимание делегатов к проблемам, с которыми сталкиваются работники рыболовной отрасли.

– Основная проблема заключается в том, что в России нет профсоюза,

защищающего интересы рыбаков, который выступал бы медиатором между правительством и тем же самым сообществом судовладельцев-рыбопромышленников. Если для моряков сегодня работает Конвенция о труде в морском судоходстве, а также профсоюзы, входящие в ИТФ, то у рыбаков дальнего и ближнего плавания такого подспорья нет. Нам нужно подумать над созданием отдельной организации для рыбаков России, – говорит Вадим Мамонтов. – Развивая на базе РПСМ секцию, в которую будут принимать рыбаков, в дальнейшем мы сможем зарегистрировать ее в межрегиональный профсоюз рыбаков России с проведением учредительного съезда, созданием профсоюза рыбаков России и введением этой организации в состав ИТФ.

Не менее важными задачами станут поиск новых подходов к усилению мотивации профсоюзного членства, создание первичных профсоюзных организаций, укрепление организационного единства профсоюза и повышение эффективности работы территориальных организаций. [📍](#)



# УЛМ: ВЕДОМСТВА НЕ РАЗДЕЛЯЮТ ПОЗИЦИЮ ПРОФСОЮЗА

**РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ ПОВТОРНО ОБРАТИЛСЯ К ПРЕЗИДЕНТУ РОССИИ ВЛАДИМИРУ ПУТИНУ С ПРОСЬБОЙ НЕ ДОПУСТИТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ СРОКА ОФОРМЛЕНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЯ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА (УЛМ) С 15 ДНЕЙ ДО ШЕСТИ С ПОЛОВИНОЙ МЕСЯЦЕВ. ОБРАЩЕНИЕ ЗА ПОДПИСЬЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ РПСМ ЮРИЯ СУХОРУКОВА НАПРАВЛЕНО В АДМИНИСТРАЦИЮ ПРЕЗИДЕНТА 20 ОКТЯБРЯ. ПОМИМО ЭТОГО, VIII СЪЕЗД РПСМ, ПРОХОДИВШИЙ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ 11 НОЯБРЯ, ПРИНЯЛ РЕЗОЛЮЦИЮ «О НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ПРОЦЕДУРЫ ОФОРМЛЕНИЯ УДОСТОВЕРЕНИЯ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА».**

**И**зменение, планируемое к введению правительством РФ, приведёт к нарушению права моряков на труд по выбранной профессии, предусмотренного статьёй 37 Конституции РФ, – считают в РПСМ.

– Мы ознакомились с проектом приказа Министерства транспорта «О внесении изменений в Инструкцию о порядке применения Положения об удостоверении личности моряка, утверждённую приказом Минтранса от 19 декабря 2008 года № 213», и пришли к выводу, что данный документ серьёзно ущемляет

профессиональные и трудовые права моряков, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Новые сроки, предлагаемые в пункте 5 проекта приказа, являются неприемлемыми.

В профсоюзе уверены, что новшество негативно отразится на занятости моряков: из-за длительности срока выдачи УЛМ они могут лишиться работы.

– Мы также обращаем внимание на то, что такого рода норма не отвечает Конвенции (пересмотренной) № 185 «Об удостоверениях личности моряков», которая налагает на государство-член МОТ обязательство по обеспечению

выдачи УЛМ без необоснованных задержек, – отмечает Юрий Сухоруков. – Новая норма продиктована действующим законодательством о противодействии терроризму и экстремистской деятельности, из-за которого нужно будет согласовывать выдачу документа с территориальным органом безопасности. Однако практической необходимости в этом нет, поскольку действующие нормы позволяют в открытом доступе ознакомиться с перечнем организаций и лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к терроризму или экстремистской деятельности.

По данному вопросу РПСМ уже обращался в Минтранс и Федеральную службу безопасности, с учётом позиции которой были подготовлены изменения в Инструкцию о порядке применения Положения об удостоверении личности моряка, однако оба ведомства не разделяют позицию профсоюза. При этом ФСБ в своём ответе ссылается на Приложение III к Конвенции, где говорится, что одним из требований проведения проверки является то, чтобы заявитель не представлял угрозы для безопасности.

В письме к президенту России РПСМ приводит несколько причин неубедительности данного довода: «Во-первых, такого рода проверка проектируемым изменением в Положение об удостоверении личности моряка ... от 18.08.2008 (в ред. от 21.03.2013) возложена непосредственно на учреждение, занимающееся оформлением и выдачей УЛМ (п. 1 проекта Изменений, которые вносятся в Положение об удостоверении личности моряка). В частности, п. 12 действующего Положения об удостоверении личности моряка предлагается изложить в редакции, по которой это учреждение само осуществляет проверку заявителя на предмет его нахождения в перечне организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму, предусмотренном ст. 6 ФЗ «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма». При этом согласно названному федеральному закону, проверка осуществляется посредством ознакомления с перечнем таких организаций и лиц, подлежащим размещению на официальном сайте уполномоченного органа и опубликованном в официальных периодических изданиях, определенных Правительством Российской Федерации (ч. 2 ст. 6).

Во-вторых, согласно этому же закону, перечисленные в нём основания для включения в такой перечень являются исчерпывающими (п. 2.1 ст. 6), в то время как предлагаемая норма о необходимости дополнительной проверки кандидата на получение УЛМ сроком более полугода по существу

представляет собой вводимое подзаконным актом ограничение прав, не основанное на федеральном законе».

Юрий Сухоруков также отмечает, что «предлагаемый срок для дополнительной проверки продолжительностью свыше полугода выглядит произвольным и излишне длительным на фоне установленного законом максимального срока оформления гражданину России паспорта для целей выезда и въезда в страну продолжительностью не более трех месяцев. Между тем, принимая во внимание крайне сложную ситуацию на морском рынке труда, когда занятость российских моряков носит нерегулярный, эпизодический характер в форме временных трудовых договоров продолжительностью от 4-х до 6-ти месяцев с последующими перерывами в работе аналогичной продолжительности, вопрос столь существенного увеличения срока оформления УЛМ является определяющим для возможности трудоустройства по избранной профессии на регулярной основе».

Поскольку готовящиеся нововведения затрагивают социально-трудовые права моряков, в РПСМ считают, что проекты документов необходимо отправить в адрес профсоюза для изучения и выработки соответствующих замечаний и предложений. Напомним, положение п. 1 ст. 11 закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» предписывает рассмотрение органами исполнительной власти проектов актов такого рода с учётом мнения соответствующих профсоюзов, не ограничиваясь размещением документов на соответствующем федеральном портале.

В своём обращении РПСМ просит президента дать поручения правительству РФ и заинтересованным ведомствам в лице Федеральной службы безопасности и Минтранса исключить в подготовленном проекте постановления «О внесении изменений в Положение об удостоверении личности моряка» избыточную норму о продлении срока согласования выдачи удостоверения

личности моряка соответствующим территориальным органом федеральной службы безопасности до 180-ти календарных дней. Также исключить эти нормы в проектах приказов Минтранса России «О внесении изменений в Инструкцию о порядке применения Положения об удостоверении личности моряка, утвержденную приказом Министерства транспорта от 19 декабря 2008 года № 213» и «О внесении изменений в Административный регламент Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по оформлению и выдаче удостоверений личности моряка членам экипажей морских судов, судов смешанного (река–море) плавания и судов рыбопромыслового флота, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 декабря 2013 года № 460».

Введение новых сроков может привести к тому, что эта мера снизит конкурентоспособность российских моряков не только на международном морском рынке труда, но и на внутреннем. Судовладельцы будут фактически поставлены перед выбором: ждать ли им полгода, чтобы нанять российских моряков, или взять иностранных граждан и лиц без гражданства, не знающих проблем со столь длительным оформлением УЛМ в своих странах.

В связи с вышеизложенным РПСМ просит президента вернуться к рассмотрению первоначального обращения от 12.09.2016 с учётом вновь приведенных доводов. [↕](#)



## **СКФ И РПСМ ПОМОГАЮТ ОРГАНИЗОВАТЬ ДОСУГ**

**УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ В РАМКАХ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ И ПАО «СОВКОМФЛОТ» СОДЕЙСТВУЮТ ОРГАНИЗАЦИИ И ОБУСТРОЙСТВУ ДОСУГА И БЫТА ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ. ТАК, НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ УЖЕ ЗАКУПЛЕН И ДОСТАВЛЕН СПОРТИВЕНТАРЬ НА 15 СУДОВ.**

– Спортивный инвентарь включает в себя, в зависимости от пожеланий членов экипажей, велотренажеры, беговые дорожки и многое другое, – говорит председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Санкт-Петербурга РПСМ Александр Кулаков. – Также на всех пятнадцати судах каюты были специально переоборудованы для занятий спортом.

Стоит также отметить, что программа СКФ и РПСМ полностью соответствует конвенционным требованиям, в том числе и требованиям Сводной конвенции о труде в морском судоходстве. Инициатива уже успела на деле доказать свою эффективность, и благодарственное письмо, полученное от членов экипажа арктического танкера «Тимофей Гуженко» – лишнее тому подтверждение.

## **ПРОФСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ В АРХАНГЕЛЬСКЕ**

**ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПЛAVСОСТАВА ОАО «СМП» РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ ПЕРЕИЗБРАН СЕРГЕЙ ПОРТЕНКО. ТАКОВЫ ИТОГИ ОТЧЁТНО-ВЫБОРНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ, КОТОРАЯ ПРОШЛА В АРХАНГЕЛЬСКЕ 28 ОКТЯБРЯ.**

По итогам конференции был обновлён состав профкома и ревизионной комиссии. На конференции были заслушаны отчётные доклады председателя профкома и ревизионной комиссии. В целом деятельность профкома была оценена делегатами положительно, и, хоть и не без длительного обсуждения, доклад был утверждён.

На конференцию были приглашены представители администрации ОАО «СМП». Профком надеялся обсудить с ними животрепещущий вопрос об индексировании зарплаты на уровень инфляции – требование работников «СМП», которое работодатель отказывается выполнять.

Напомним, профсоюз требует от работодателя выполнить свои обязательства в соответствии с колдоговором, где прописано, что по итогам прошедшего года с 1 февраля оклады должны быть проиндексированы на процент инфляции. По официальным данным, инфляция в Архангельской области за 2015 год составила 13%, и моряки рассчитывали на эту цифру. Однако удалось добиться только 3-процентной индексации с февраля, и то – в апреле. Затем вопрос был отложен до августа. Переговоры, проводившиеся в августе, ни к чему не привели. Однако работодатель заявил, что в одностороннем порядке проиндексирует оклад с 1 августа, но только на 6%, хотя профсоюз рассчитывал на 10%. Разницу, которую работодатель, по мнению профсоюза, задолжал работникам с 1 февраля, он выплатить не готов.

– Из-за того, что работодатель проигнорировал наше приглашение, волнующий всех вопрос о зарплате в ОАО «СМП» и её индексации остался неосвещённым. Также не удалось рассмотреть вопросы о средствах на оздоровление, предусмотренных бюджетом, рабочих планах и перспективах на будущее. Но если работодатель так относится к нуждам своих работников, то какое у них может быть будущее? – задаётся вопросом Сергей Портенко.

По итогам конференции было принято решение о наделении профкома плавсостава ОАО «СМП» РПСМ функциями забастовочного комитета.

## **РЯДЫ РПСМ ПОПОЛНИЛИ КУРСАНТЫ**

**В ОФИСЕ БТО РПСМ СОСТОЯЛОСЬ ВРУЧЕНИЕ ПРОФСОЮЗНЫХ БИЛЕТОВ КУРСАНТАМ ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА ИМЕНИ АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА. ВСЕ ОНИ УЧАТСЯ НА ТРЕТЬЕМ КУРСЕ СУДОВОДИТЕЛЬСКОГО ФАКУЛЬТЕТА.**

Представители РПСМ рассказали курсантам о целях, задачах и возможностях профсоюза, ответили на интересующие их вопросы, которые могли бы поставить в тупик даже бывалых моряков. По крайней мере, на один из них опрошенные пять капитанов, три старпома и 10 судоводителей не смогли дать внятного ответа: почему приняли правило в навигации, по которому направление ветра считается, когда он дует в компас, а течения – когда оно вытекает из компаса?

– Познавая природу, человек всегда давал различные определения ее явлениям, добиваясь простоты понимания. Никакой связи и противопоставления ветра и течения, естественно, не делалось, – поясняет автор книги «Лекции по МППСС-72» Евгений Климов, в прошлом выпускник судоводительского факультета ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова. – Направление ветра и течения наши предки определяли весьма просто – по своим ощущениям. Если ветер дул с севера, значит, ветер северный. Вот в аэронавигации направление ветра измеряется с поправкой на 180 градусов. Там северный ветер считается южным, но это появилось позже, с развитием воздухоплавания. Что касается течения, то здесь все также понятно. Куда тебя несет течение, значит оно в ту сторону и направлено.

Разговор с курсантами получил весьма познавательным для всех сторон. Ребята откровенно рассказали, почему решили стать моряками, как им учиться, и поделились планами на будущее.

Так, будущему моряку Артему Петрову 20 лет. Он родился в Псковской



области и стал первым в семье, кто решил связать свою судьбу с морем. Желание стать судоводителем курсант объясняет тем, что впоследствии видит себя капитаном судна. А из механиков «мастером» никогда не станешь по вполне понятным причинам.

– Опять-таки работа в море – это не только интересные рейсы по всему миру, но и возможность зарабатывать хорошие деньги, – говорит Артем.

Поступив в университет, курсант сразу понял, что для моряков одним из обязательных условий при трудоустройстве является хорошее знание иностранного языка, а потому изучению английского Артем старается уделять как можно больше времени.

– Специфика работы в море подразумевает, в том числе, и занятость в смешанных экипажах, – говорит курсант. – Поэтому совершенствованию разговорных навыков английского языка я уделяю самое пристальное внимание.

За три года учебы Артем уже смог проявить себя – на груди у него красуются две «макаровские» награды.

– Первая – медаль за участие в Параде, посвященном 71-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне, – поясняет курсант.

Парад проходил в Перми, куда по приглашению администрации города и Пермского землячества в Санкт-Петербурге прибыли 30 курсантов ГУМРФ, в числе которых был и Артем. Торжественным маршем они прошли перед 35 тысячами собравшихся пермяков, включая главных героев праздника – ветеранов.

– Вторая – нагрудный знак отличия, который мне вручили за спортивные достижения еще на первом курсе, – продолжает Артем. – Я был в составе одной из групп, которая в рамках соревнования для курсантов участвовала в многоборье: перетягивание каната, футбол, волейбол и т. д. Мы показали хороший результат – заняли первые места – за что нас и поощрили наградами.

В разговоре с экспертами РПСМ будущие моряки затронули и вопрос возвращения в ГУМРФ военной кафедры.

– Военная кафедра упростила бы многое, – полагает Артем Петров. – Мне предстоит из-за её отсутствия служить в армии. Это вносит свои коррективы в мои планы. Не могу с уверенностью сказать, что мне захочется после армии вернуться на флот. Сами понимаете, очень сложно все спрогнозировать. Но на сегодняшний день все мои мысли только о море.

Все озвученные курсантами проблемы, включая восстановление военной кафедры в ГУМРФ и организацию плавпрактики, взяты профсоюзом на контроль. Кроме того, принятые в ряды РПСМ будущие моряки в дальнейшем также могут рассчитывать на помощь и необходимое содействие со стороны профсоюза по вопросам трудоустройства. А их, как показывает практика, возникает немало. [↕](#)

# **РЕФОРМИРОВАНИЕ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИИ – ЖИЗНЕННАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ**

**ВОПРОС О ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННЫХ СВЯЗЯХ МЕЖДУ РЕГУЛИРОВАНИЕМ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ И РАЗВИТИЕМ ЭКОНОМИКИ – ОДИН ИЗ ЦЕНТРАЛЬНЫХ В ДИСКУССИЯХ О СОВРЕМЕННОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ И НЕОБХОДИМОСТИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА. В ТЕЧЕНИЕ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ И ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИМИ ЦЕНТРАМИ БЫЛИ РАЗРАБОТАНЫ НЕСКОЛЬКО СИСТЕМ ОЦЕНОК ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НА ПРЕДМЕТ ЕГО ЖЕСТКОСТИ, А ТАКЖЕ ВЛИЯНИЯ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ. НЕКОТОРЫЕ ИЗ НИХ РАССМАТРИВАЮТ «ЗАЩИТНОЕ» РЕГУЛИРОВАНИЕ РЫНКА ТРУДА КАК ПРЕПЯТСТВИЕ ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО ЖЕСТКОЕ ТРУДОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ПРЕПЯТСТВОВАТЬ ИНВЕСТИЦИЯМ И ОСЛАБЛЯТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ, А СНИЖЕНИЕ ЗАЩИТНЫХ МЕХАНИЗМОВ РАССМАТРИВАЕТСЯ КАК КЛЮЧ К УЛУЧШЕНИЮ ОБЩЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ. ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ ДАННЫМ ДРУГИХ ИССЛЕДОВАНИЙ, ПРЯМАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ РЕГУЛИРОВАНИЕМ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ И СОСТОЯНИЕМ ЭКОНОМИКИ ОТСУТСТВУЕТ, И НАПРОТИВ: ТРУДОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩЕЕ ПОВЫШЕННУЮ ЗАЩИТУ РАБОТНИКОВ, МОЖЕТ ИМЕТЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ.**

Игорь Павлов



**В РОССИИ, ПО ДАННЫМ РОССТАТА, В СРЕДНЕМ В ГОД РЕГИСТРИРУЕТСЯ 2-3 ЗАБАСТОВКИ С ЧИСЛЕННОСТЬЮ УЧАСТНИКОВ ДО 500 ЧЕЛОВЕК. ЭТО ОТНЮДЬ НЕ ОЗНАЧАЕТ, ЧТО НАРОД В РОССИИ ЖИВЕТ ЛУЧШЕ, ЧЕМ В ЕВРОПЕ, ЭТО ОБУСЛОВЛЕНО ТЕМ, ЧТО НАШЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО НЕ ПОЗВОЛЯЕТ ТРУДЯЩИМСЯ ЗАКОННЫМ ОБРАЗОМ БОРОТЬСЯ ЗА СВОИ ПРАВА.**

## ВОПРОС АКТУАЛЕН

**К**ак мы видим, однозначных ответов и единого мнения на сей счет нет. А с появлением результатов кросс-региональных исследований взаимосвязи между регулированием рынка труда и экономической эффективностью, которые демонстрируют отсутствие убедительных доказательств в пользу первого утверждения, дебаты о преимуществах и недостатках гибкости рынка труда стали еще острее.

Так нуждается ли в реформировании трудовое законодательство России? Насколько остро этот вопрос стоит в условиях кризисных явлений в экономике страны? Влияет ли трудовое законодательство на развитие экономики? Ответы на эти и другие вопросы пытались найти участники международной конференции «Трудовое законодательство: роль в современных экономических условиях», проходившей 3 ноября в Москве: представители профсоюзов, государственных органов и объединений работодателей, а также специалисты в области трудового права, социологии и экономики труда России и зарубежных стран.

— Вопрос о взаимосвязи между трудовыми отношениями и развитием экономики весьма актуален как для развития экономики, так и для развития трудовых отношений, — утверждает Игорь Павлов, заместитель председателя Российского профессионального союза моряков, принимавший участие в работе конференции, и объясняет, почему.

## ЭКОНОМИКА – ЭТО НАУКА

— Как мы все знаем, экономика — это наука о хозяйстве, способах его ведения людьми, отношениях между людьми в процессе производства. Отношения между трудом и капиталом всегда были сложны, они зависят от множества объективных и субъективных факторов, для гармонизации этих отношений они должны быть равноправными и саморегулируемыми, — говорит И. Павлов. — Подобные механизмы для саморегулирования

этих отношений известны и давно применяются в различных развитых экономиках. Таким механизмом, регулирующим отношения между трудом и капиталом, является социальное партнерство.

Понятие социального партнерства включено в Трудовой Кодекс РФ, в ст. 23 ТК РФ определены следующие формы социального партнерства:

### ■ ВЗАИМНЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ

по вопросам регулирования трудовых отношений посредством принятия законов и иных нормативно-правовых актов, регулирующих трудовые отношения;

### ■ УЧАСТИЕ РАБОТНИКОВ И ИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

в управлении организацией;

### ■ КОЛЛЕКТИВНЫЕ ПЕРЕГОВОРЫ,

направленные на договорное регулирование условий труда;

### ■ УЧАСТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ РАБОТНИКОВ И РАБОТОДАТЕЛЕЙ

в разрешении трудовых споров.

Из перечисленных форм, по мнению Павлова, более или менее работает только первая форма, поскольку на уровне Российской трехсторонней комиссии проводится согласование законов и иных нормативных актов, касающихся трудовых отношений. Остальные формы практически не работают по объективным причинам: например, работники повсеместно не участвуют в управлении предприятием, у нас нет коллективных трудовых споров, поскольку нет реальных коллективных переговоров и т. п.

При этом последние две из указанных форм социального партнерства более всего оказывают влияние на трудовые отношения. Почему?

— По сути, социальное партнерство — это взаимоотношения работодателей и профсоюзов по вопросам заключения коллективных договоров и соглашений. Эти взаимоотношения включают в себя процедуры по проведению коллективных переговоров, и если стороны не достигают согласия, то начинаются процедуры урегулирования коллективных трудовых споров, то есть забастовок.

## КРИЗИСНОЕ СОСТОЯНИЕ

Сегодняшнее состояние социального партнерства в России можно оценить как кризисное, подтверждением проявления этого кризиса служит следующее:

- около половины коллективных договоров подписываются не с профсоюзами, а с иными представительными органами. Практика показывает, что так называемые «иные» представительные органы, как правило, сформированы и контролируются работодателями, то есть работодатель ведет переговоры сам с собой, что не допускается законом, но повсеместно применяется на практике.
- по причине отсутствия реальных коллективных переговоров нет и коллективных трудовых споров. Количество официально зарегистрированных забастовок, которое, например, в 2002 году составляло тысячи, в настоящее время снизилось практически до нуля.

Практическое отсутствие реальных переговоров, отсутствие реальной возможности у трудящихся для борьбы за свои права не способствует развитию экономики, поскольку доходы трудящихся не растут, как следствие — падает и покупательная способность населения, что ведет к снижению потребления и стагнации экономики. Именно такая картина наблюдается в настоящее время в России. Абсолютное и относительное обнищание трудящихся — свидетельство кризиса социального партнерства, которое сегодня в России напоминает маленький ручеек, который струится по руслу ныне пересохшей, но некогда полноводной реки.

Однако даже в сегодняшних условиях экономика может и продолжает развиваться. Но это развитие сырьевого сектора экономики, направленного на экспорт сырья (нефть, газ, лес, черные и цветные металлы), развитие военно-технического, оборонного сектора экономики. Такое развитие экономики мы уже проходили во времена Советского Союза, и закончилось

такое направление развития экономики развалом государства, стагнацией экономики и крахом экономики. Такое направление развития экономики бесперспективно.

– В аннотации к конференции речь идет о так называемом «защитном» регулировании рынка труда. Является ли оно препятствием для экономического развития, так как жесткое трудовое законодательство может препятствовать инвестициям и ослаблять экономический рост, или трудовое законодательство, предусматривающее повышенную защиту работников, имеет положительное влияние на экономические результаты, – говорит И. Павлов. – На мой взгляд, речь должна идти не о защитной функции трудового законодательства, а о регулирующей функции трудового законодательства. Как было сказано выше, таким регулирующим механизмом является социальное партнерство.

Каждому известны примеры государств с развитой экономикой и развитыми трудовыми отношениями. Например, европейские страны. Под развитыми трудовыми отношениями при этом понимается не «защищенность» трудящихся трудовым законодательством, а равенство (паритет) сил между сторонами трудовых отношений: между работодателями и трудящимися. Это равенство сил достигается тем, что трудящиеся имеют право на переговоры, организацию и проведение забастовок в защиту своих прав и интересов, причем интересов, не только связанных с оплатой труда.

## **ЗАБАСТОВКИ НЕ РАЗРУШАЮТ ЭКОНОМИКУ**

Всем известно, как активизировалось забастовочное движение в период кризиса на западе в странах с развитой экономикой и развитыми саморегулирующимися трудовыми отношениями. Достаточно привести пример забастовок во Франции летом этого года, в период подготовки к проведению чемпионата Европы по футболу. Известны случаи, например, забастовки пожарных в Лондоне, забастовки таможенников и пограничников в Финлян-

**ИГОРЬ ПАВЛОВ,  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ  
РОССИЙСКОГО  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО  
СОЮЗА МОРЯКОВ:  
ПО СУТИ, СОЦИАЛЬНОЕ  
ПАРТНЕРСТВО – ЭТО  
ВЗАИМООТНОШЕНИЯ  
РАБОТОДАТЕЛЕЙ  
И ПРОФСОЮЗОВ  
ПО ВОПРОСАМ  
ЗАКЛЮЧЕНИЯ  
КОЛЛЕКТИВНЫХ  
ДОГОВОРОВ  
И СОГЛАШЕНИЙ. ЭТИ  
ВЗАИМООТНОШЕНИЯ  
ВКЛЮЧАЮТ В СЕБЯ  
ПРОЦЕДУРЫ  
ПО ПРОВЕДЕНИЮ  
КОЛЛЕКТИВНЫХ  
ПЕРЕГОВОРОВ,  
И ЕСЛИ СТОРОНЫ НЕ  
ДОСТИГАЮТ СОГЛАСИЯ,  
ТО НАЧИНАЮТСЯ  
ПРОЦЕДУРЫ  
УРЕГУЛИРОВАНИЯ  
КОЛЛЕКТИВНЫХ  
ТРУДОВЫХ СПОРОВ,  
ТО ЕСТЬ ЗАБАСТОВОК.**

дии, забастовок работников крупнейших авиационных компаний в Германии и Англии. Однако ни эти, ни другие забастовки не разрушили экономику Франции, Германии, Англии и других развитых в экономическом отношении стран.

А в России, по данным Росстата, в среднем в год регистрируется 2-3 забастовки с численностью участников до 500 человек. Это отнюдь не означает, что народ в России живет лучше, чем в Европе, это обусловлено тем, что наше законодательство не позволяет трудящимся законным образом

бороться за свои права. Правительство осознает и признает этот факт. Министр труда Максим Топилин на встрече с членами комитета Госдумы по труду, социальной политике сказал: «Я, например, счастлив, что у нас, по большому счету, сложная процедура забастовок. Не дай Бог иметь мягкую процедуру забастовок, и мы с вами здесь будем подпрыгивать и не совещаться по этому поводу, обсуждать, а будем ездить по стране и гасить различные конфликты».

В сегодняшней России силы сторон категорически и катастрофически не равны. С одной стороны, владельцы заводов, газет, пароходов: у них огромные финансовые ресурсы, службы безопасности, юридические службы, лоббисты во всех ветвях и уровнях власти и, как следствие, поддержка со стороны всех властных структур, включая правительство, силовые структуры: прокуратуру и полицию, поддержка СМИ. С другой стороны – слабые, разрозненные профсоюзы с финансовыми ресурсами в виде 1% от ФЗП, практически лишенные права на забастовку, лишенные поддержки и органов власти, и средств массовой информации.

## **БУНТ НЕ НУЖЕН НИКОМУ**

– Если мы хотим иметь развитую экономику, как в странах Европы, мы должны уравнивать силы сторон, вернуть трудящимся их единственное цивилизованное оружие – право на коллективные переговоры и забастовку, – убежден зампредседателя РПСМ Игорь Павлов. – У пролетариата есть еще одно нецивилизованное оружие – это булженик. Уверен, что «русский бунт – бессмысленный и беспощадный» никому не нужен. Поэтому, чтобы не доводить дело до бунта, нужно вернуть трудящимся их право на переговоры и забастовку и сделать это не «защитными» статьями ТК, а давно известными и проверенными практикой методами переговоров и коллективных трудовых споров, путем которых будем поднимать заработную плату трудящихся, повышать спрос населения на предметы потребления и услуги – будем развивать тем самым экономику и производство. 

# С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ, РПСМ!



**Первый заместитель генерального директора – главный инженер ПАО «Совкомфлот» И. В. Тонковидов**

**О**т имени российской судоходной компании «Совкомфлот», ее руководства, капитанов, экипажей и всех сотрудников береговых подразделений искренне поздравляю Российский профессиональный союз моряков с 25-летием!

Прошедшие 25 лет стали для российских моряков и Союза временем больших перемен и важных, далеко не всегда простых решений. Вместе со страной наша отрасль прошла череду глубоких, фундаментальных трансформаций. Однако сегодня можно с уверенностью сказать, что судоходное сообще-

ство России пережило эти трансформации именно так, как настоящие моряки переживают волнение на море – с честью и хладнокровием, и заслуга РПСМ в этом была чрезвычайно высока.

Российское судоходство всегда было сильно своими традициями, способностью поддерживать друг друга, вместе преодолевать испытания, и очень важно, что РПСМ смог в полной мере сохранить эти традиции, пронести их сквозь всю свою историю и стать той организацией, поддержку которой моряки по-настоящему чувствуют. Усилия, которые Союз на протяжении десятилетий успешно прилагает для защиты интересов работников отрасли, заслуженно принесли ему исключительно высокий авторитет среди российских моряков.

«Совкомфлот» эффективно взаимодействует с профсоюзом и в дальнейшем будет прилагать усилия для расширения этого сотрудничества в интересах моряков. Сегодня 95% работников группы «Совкомфлот» – в том числе 100% плавсостава – являются членами профсоюза. С РПСМ регулярно заключаются Коллективные договоры – мы уверены, что это действенный инструмент, обеспечивающий сотрудникам группы «Совкомфлот» достойную, стабильно растущую заработную плату, безопасные условия труда и медицинское страхование.

От всей души поздравляю РПСМ с праздником. Искренне желаю Союзу и всем его членам дальнейших успехов, роста, ясного неба и чистого горизонта!



**Генеральный секретарь ITF СТИВ КОТТОН**

**Я знаком с вашим профсоюзом с первого дня его создания и с уверенностью могу сказать, что РПСМ – сильная организация.**

Именно таким и должен быть настоящий профсоюз, с достоинством отвечающий на вызовы, которые бросает ему современный мир. В вас есть всё то, что ITF ценит и уважает в профсоюзных организациях, всё для того, чтобы

бороться за права моряков. Вам исполнилось 25 лет и теперь РПСМ – далеко не юная организация, и в первую очередь вы должны разработать стратегию и вкладываться в свое будущее, чтобы и дальше отстаивать свои убеждения и помогать морякам. РПСМ – ключевой игрок в мировом профсоюзном движении, сильный и смелый, служащий примером для многих профсоюзных организаций.

**З**а 25 лет в России произошли коренные политические, экономические и общественные преобразования, которые кардинально перестроили систему трудовых отношений, действовавшую многие десятилетия. Отвечая вызовам времени, Российский профессиональный союз моряков постоянно находился в авангарде отечественного профсоюзного движения.

Крепкая, аккуратно выстроенная за эти годы структура РПСМ стала образцом для многих профсоюзов России. Система преемственности поколений, созданная за эти годы, позволяет не только сохранить накопленное доверие людей, но и приумножить его, составляя крепкий фундамент на будущее.

Сегодня РПСМ – один из наиболее сильных и авторитетных профсоюзов страны. Такую репутацию профактив завоевал последовательной и настойчивой борьбой за социально-трудовые права и интересы моряков не только в России, но и во всех уголках земного шара.

Конфедерация труда России гордится тем, что РПСМ – её базовая членская организация, являющаяся опорой для более молодых профсоюзных организаций. Ваша многолетняя поддержка наших общих усилий по созданию условий для самоорганизации российских работников в независимые демократические профсоюзы стала одним из значительных факторов роста и усиления их рядов. Позвольте от имени КТР искренне поздравить активистов, членов и партнеров Российского профсоюза моряков с двадцатипятилетней годовщиной с момента образования РПСМ и пожелать им и их семьям профессиональных успехов, крепкого здоровья и дальнейшего процветания Профсоюза.



**Президент общероссийского объединения профсоюзов «Конфедерация Труда России» Б. Е. КРАВЧЕНКО**

## АЗОВО-ДОНСКАЯ

территориальная организация РПСМ



**Председатель Совета АДТО РПСМ**  
Глушак Леонид Александрович



**4875** человек  
состоит на учете в АДТО РПСМ

Проведено **БОЛЕЕ 45** акций протеста, из них **36** – под иностранным флагом. Задолженность по заработной плате на некоторых судах доходила до двенадцати месяцев. морякам, работающим под флагом РФ, становится все труднее помочь получить полный расчет: оклад в рублях, как правило, указан в контракте, а валютная часть (выплата инвалюты взамен суточных) нигде не прописана. Между тем валютная часть составляет 60-90% заработка. Недобросовестные судовладельцы не платят валютную часть и не несут наказания.

**806**

человек  
принято  
за отчетный  
период:

**525**

моряков,  
работающих  
под флагом  
РФ

**281**

моряков,  
работающих  
под иностр.  
флагом

В судах общей юрисдикции рассмотрено **5 ИСКОВЫХ ОБРАЩЕНИЙ** (коллективных и индивидуальных) по задолженности заработной платы

Юристом рассмотрено **41 ЗАЯВЛЕНИЕ**

Всего за отчетный период морякам возвращено **БОЛЕЕ 740 000 ДОЛЛАРОВ США** (зарплата и др. выплаты)

## АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация РПСМ



**Председатель Совета АР(Т)О РПСМ**  
Клиндухов Петр Николаевич



**2811** человек  
состоит на учете в АР(Т)О РПСМ

В АР(Т)О РПСМ входят три первичные профсоюзные организации:

**1130** человек

Мурманская первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза моряков (МППО РПСМ)

**12** человек

Первичная профсоюзная организация Российского профессионального союза моряков «Ледокол» (ППО РПСМ «Ледокол»)

**1669** человек

Первичная профсоюзная организация ОАО «Мурманское морское пароходство» Российского профессионального союза моряков (ППО ОАО «ММП» РПСМ)

✉ За отчетный период в АР(Т)О РПСМ обращались моряки с просьбами об оказании помощи в выплате долгов по заработной плате.

**29** заявлений членов профсоюза, из них:

**13**

обращений членов РПСМ, разрешенных путем переговоров с работодателями

**16**

обращений членов РПСМ, разрешенных с помощью МФТ

Членам экипажей четырех судов компании MSCO NB MM возвращена задолженность по зарплате – **БОЛЕЕ 56 000 USD**

## БАЛТИЙСКАЯ

территориальная орга



**Председатель**  
Бодня Алекс



**1** сос

### РАБОТА ПРАВОВОГО ОТДЕЛА

- ✓ Рассмотрено **БОЛЕЕ 650** заявлений от членов РПСМ, моряков и членов семей. Возвращено невыплаченная заработная плата, компенсация морально удержанных средств в **В 6 400 000 РУБЛЕЙ, 735 000 ДОЛЛАРОВ США, 14 800 ЕВРО**. Решения вопросов путем переговоров в судебном порядке – по **20** обращениям в судебном порядке – по **98**.
- ✓ Проведено **1300** консультаций по вопросам пенсионного и трудового законодательства.
- ✓ БТО активно участвует в оспаривании Приказа № 62 (Положение о миротворении), в урегулировании вопросов с пропуском работников на причалы и суда морского порта, подготовке ответов на «горячую линию РПСМ» на [WWW.SUR.RU](http://WWW.SUR.RU)



**75514**

человек – общая численность РПСМ



**Председатель РПСМ – Юрий Юрьевич Сухоруков**

**РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ В КАЧЕСТВЕ ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА. УСТАВ РПСМ УТВЕРЖДЕН НА ВНЕОЧЕРЕДНОМ СЪЕЗДЕ РПСМ 22 СЕНТЯБРЯ 1996 ГОДА С ДОПОЛНЕНИЯМИ, ВНЕСЕННЫМИ НА ВНЕОЧЕРЕДНОМ СЪЕЗДЕ РПСМ 18 ИЮНЯ 2003 ГОДА.**

**ОСНОВНЫМИ ЦЕЛЯМИ И ЗАДАЧАМИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ ЯВЛЯЮТСЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО И ЗАЩИТА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ И ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ – ЧЛЕНОВ ПРОФСОЮЗА, РАБОТАЮЩИХ КАК В РОССИИ, ТАК И ЗА РУБЕЖОМ.**

**ПЕРВИЧНЫЕ ПРОФСОЮЗНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ РПСМ ДЕЙСТВУЮТ ПРАКТИЧЕСКИ ВО ВСЕХ КРУПНЫХ РОССИЙСКИХ ПОРТАХ.**



**2**  
В ЕДИ

## СЕВЕРНАЯ

региональная организация РПСМ



**Председатель Совета Северной РО РПСМ**  
Красноштан Александр Анатольевич



**5355** человек  
состоит на учете в Северной РО РПСМ

### ПРАВОВАЯ РАБОТА

Рассмотрено **56 ОБРАЩЕНИЙ ЧЛЕНОВ РПСМ** по вопросам:

- ◆ невыплаты заработной платы (задержка, неправильное начисление, необоснованное лишение выплат стимулирующего характера);
- ◆ нарушения режима труда и отдыха;
- ◆ нарушения условий выполнения работ;
- ◆ досрочного прекращения трудового договора;
- ◆ необоснованного привлечения к дисциплинарной ответственности работодателями и к административной ответственности контролирующими органами;
- ◆ необоснованного привлечения к материальной ответственности;
- ◆ незаконного удержания заработной платы и т. д.

### ЮРИДИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА

- ✓ В 2013-2014 ГГ. возникло большое количество споров, связанных с **НАЗНАЧЕНИЕМ МОРЯКАМ ДОСРОЧНОЙ ПЕНСИИ** (за особые условия труда). Сотням человек по судебным решениям была назначена пенсия или надбавка к пенсии, в назначении которой региональные органы ПФ РФ отказывали. Благодаря деятельности профсоюза по защите пенсионных прав к концу 2015 года и в 2016 году количество незаконных отказов в реализации пенсионных прав членов РПСМ значительно снизилось.
- ✓ В 2016 ГОДУ ЮРИДИЧЕСКУЮ ЗАЩИТУ от незаконного привлечения членов профсоюза к дисциплинарной ответственности через обращение профсоюза в суд получили **42 РАБОТНИКА** ОАО АМТП.

## ТИХООКЕАНСКАЯ

региональная организация РПСМ



**Председатель Совета ТРО РПСМ**  
Задоянов Николай Григорьевич



**4461** человек  
состоит на учете в первичных организациях, входящих в состав ТРО РПСМ

ТРО РПСМ включает следующие первичные организации:

**1137** человек

Первичная профсоюзная организация «Тихоокеанская организация моряков «ДВМП» РПСМ

**1998** человек

Первичная профсоюзная организация РПСМ «Тихоокеанская профсоюзная организация моряков»

**1176** человек

Первичная профсоюзная организация моряков г. Владивостока

**150** человек

Первичная профсоюзная организация (ППО) РПСМ МГУ им. адм. Г. И. Невельского

### ПОМОЩЬ МОРЯКАМ

Обращения членов РПСМ решаются путем:

- ◆ переговоров с работодателями;
- ◆ индустриальных акций на судах (забастовка членов экипажа судна);
- ◆ обращений в правоохранительные органы (прокуратура, следствие);
- ◆ обращений в суд (так называемые легальные акции);
- ◆ обращений в Государственную инспекцию по труду в Приморском крае;
- ◆ обращений к Капитану Порта в соответствии с требованиями Конвенции МОТ-2006;
- ◆ сотрудничества с представителями страховых компаний (P&I, Lloyd etc)

## ЧЕРНОМОРСКАЯ

территориальная органи



**Председатель**  
Беляков Але



**9** со

Одним из основных направлений деятельности организаций, входящих в состав МПО ЧАТО РПСМ, является развитие социального партнерства, контроль исполнения коллективных договоров с ПАО «Совкомфлот», «V. Ships» и другими компаниями, базирующимися в Новороссийске, Сочи, Туапсе, Ростове-на-Дону. Проводятся инструктажи экипажей перед выходом в рейс, даются разъяснения по коллективному договору, ответы на вопросы по работе, политике и требованиям компаний и профсоюза. **ЗА 5 ЛЕТ БОЛЕЕ 600 МОРЯКОВ ПОЛУЧИЛИ МАТЕРИАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ** в среднем размере около 10 000 рублей, общий объем помощи составил **6 340 000 РУБЛЕЙ**.

низация РПСМ  
 ьль Совета БТО РПСМ  
 андр Михайлович

**2282** человека  
 стоит на учете (май 2016 г.)

**ОСНОВНЫЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ И КРУТИНГОВЫЕ АГЕНТСТВА, ГДЕ РАБОТАЮТ ЧЛЕНЫ РПСМ**

- ◆ SCF UNICOM
- ◆ Baltic Group Int.
- ◆ Interior
- ◆ Афина
- ◆ COLUMBIA SM SPB
- ◆ Palmali SPB
- ◆ Lapa SPB
- ◆ ООО «СКФ Арктика» (15 судов под флагом РФ, 742 члена РПСМ)

**ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ**

ивании полномо-  
 ние о дипло-  
 и вопросов,  
 ников профсо-  
 торгового  
 Прямую

## ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

региональная организация РПСМ



**Председатель Совета ДВРО РПСМ**  
 Суханов Николай Михайлович



**5786** человек  
 состоит на учете в ДВРО РПСМ

**Техническими инспекторами**



Общее количество моряков, обратившихся за помощью, составило **319 ЧЕЛОВЕК**.

✓ Возвращено морякам задержанной заработной платы и компенсаций родственникам погибших моряков **7 300 258 ДОЛЛАРОВ США**.

✓ Проведено **15 НЕДЕЛЬ БОРЬБЫ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ**.

Судовладельцами, по требованию профсоюза и следственного комитета на транспорте, списано на Дальнем Востоке России за пять лет **БОЛЕЕ 160 СУДОВ ПОД УДОБНЫМИ ФЛАГАМИ** возрастом более 30 лет и представляющих угрозу жизни и здоровью моряков.

**СУДА, АРЕСТОВАННЫЕ ПО ИСКАМ ДВРО РПСМ в период с 2011 по 2016 гг.**

ГОД	НАЗВАНИЕ/ФЛАГ	СУММА (USD)
2011	«Максим Амосов»/РФ	4000000
2011	«Orient Wind»/Камбоджа	7200000
2011	«Sea Star» / Панама	900000
2012	«Sea Master-1» / Панама	600000
2012	«Активс» / РФ	4100000
2012	«Успех» / РФ	3300000
2013	«Сити» / Панама	2700000
2013	«Чорон» / РФ	1450000
2013	«Советская Гавань» / РФ	4155000
2013	«Ньюзенберг» / РФ	1100000
2014	«Топазовый» / РФ	1500000
2014	«Нарва» / РФ	3000000
2014	«Lady Fox» / Камбоджа	7500000
2014	«Симфония», «Гармония», «Комета», «Прогресс», флаг РФ	37500000
2015	«Pattana» / Камбоджа	11000000
2015	«Bella» / Камбоджа	6000000
2015	«Yerulan» / Камбоджа	3500000
2015	«ST Wind» / РФ	4200000
2015	«Go Skara» / Либерия	15000000
<b>ИТОГО:</b>		<b>11860000</b>

## КАЛИНИНГРАДСКАЯ

региональная организация РПСМ



**Председатель Совета КРО РПСМ**  
 Мамонтов Вадим Владимирович



**4897** человек  
 состоит на учете в КРО РПСМ

**ПОМОЩЬ В ВЫПЛАТЕ ДОЛГОВ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ В 2013 – 2015 годах морякам была возвращена задолженность по заработной плате на сумму более \$265 000**

**БЛАГОДАРНОСТЬ МОРЯКОВ ЗА ОКАЗАННУЮ ПОМОЩЬ В ДЕКАБРЕ 2015 ГОДА**

по результатам опроса моряков и морской общественности Калининградская региональная организация РПСМ была удостоена Региональной премии в области морской индустрии «Золотой якорь» в номинации «Справедливость года».

После вступления в действие MLC-2006 улучшилось взаимодействие с Группой Парижского Меморандума. Наладилась взаимосвязь с Калининградским филиалом Российского морского регистра – КРО РПСМ принимает участие в семинарах и встречах, которые организует Регистр. Продолжается активное взаимодействие с морскими учебными заведениями и крутками с целью разъяснения действия MLC-2006.



РОССИЙСКИЙ  
 ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
 СОЮЗ МОРЯКОВ

**5 лет**  
 в главной команде!

Петропавловск-Камчатский

Владивосток Находка

## КАРЕЛЬСКАЯ

территориальная организация РПСМ



**Председатель Совета КТО РПСМ**  
 Давиденков Михаил Михайлович



**5042** человек  
 состоит на учете в КТО РПСМ  
 Число членов увеличилось на 1080 человек

**599**

человек, занятых в качестве членов экипажей судов под флагом РФ

**3867**

человек, занятых в качестве членов экипажей судов под иностранным флагом

**480**

человек, работников бюджетных учреждений и курсантов

**96**

человек, неработающих пенсионеров

**КТО РПСМ включает следующие первичные организации:**

Первичная профсоюзная организация плавсостава ОАО «БОП» РПСМ	Первичная профсоюзная организация сотрудников и курсантов Беломорско-Онежского филиала ФГБОУ ВО «ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова» РПСМ	Первичная Петрозаводская профсоюзная организация РПСМ
--	--	---

Сумма выплат, возвращенных морякам в результате действий организации, составила более **\$150 000**

**10 млн руб.**  
 Сумма оказанной КРО РПСМ помощи морякам за отчетный период с 2011 по 2016 гг.

## КО-АЗОВСКАЯ

вазия РПСМ

ьль Совета ЧАТО РПСМ  
 ексея Юрьевич

**957** человек  
 стоит на учете в ЧАТО РПСМ



◆ За отчетный период они поднимались на борт проверяемых судов более 640 раз, выявили и **УСТРАНИЛИ БОЛЕЕ 120 НАРУШЕНИЙ** контрактных обязательств, конвенционных требований и условий жизни на борту.

◆ Общая сумма возвращенных средств по заработной плате морякам составила **ОКОЛО 318 000 USD**.

◆ Технические инспекторы активно работают с инспектором МФТ в Новороссийске **ОЛЬГой АНАНЫИНОЙ** и инспекторами МФТ во всем мире, активно распространяется журнал «Морской профсоюзный вестник». Запущен и активно работает сайт ЧАТО РПСМ **WWW.NOVSUR.RU**.

## ЮЖНАЯ

территориальная организация РПСМ



**Председатель Совета ЮТО РПСМ**  
 Попов Николай Яковлевич



**12078** человек  
 состоит на учете в ЮТО РПСМ

**ЮТО РПСМ включает следующие первичные организации:**

Название ППО	Всего на учете членов РПСМ	В том числе под флагом РФ (днем, управление)	В том числе под иностр. флагом
Первичная профсоюзная организация компании «Новошип ЮК» РПСМ	4667	Нет	4667
Первичная профсоюзная организация ОАО «Новошип» РПСМ	6419	192	3465
Первичная профсоюзная организация Новороссийской инспекции – филиала федерального государственного учреждения «Российский морской регистр судоходства» РПСМ	34	Нет	Нет
Первичная профсоюзная организация компании «Транспетро» РПСМ	93	Нет	93
Ейская городская территориальная организация Южной территориальной организации РПСМ	355	65	290
Первичная профсоюзная организация ООО «Аншип» Южной территориальной организации РПСМ	475	475	Нет
Таманская первичная профсоюзная организация Южной территориальной организации РПСМ	36	36	Нет

**СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ**

- ✓ Материальная помощь на оздоровление членов профсоюза – 2 190 000 рублей.
- ✓ Материальная помощь при выходе на пенсию – 5 700 000 рублей.
- ✓ Новогодние мероприятия для детей и подарки – 1 438 000 рублей.

## МОСКОВСКАЯ

первичная профсоюзная организация плавсостава РПСМ



**Председатель профкома МППО РПСМ**  
 Князев Андрей Евгеньевич



**3057** человек  
 состоит на учете в МППО РПСМ (на конец 2015 г.)

✓ Профсоюзным комитетом с помощью отдела международных связей и соответствующих подразделений ИТФ выплачено морякам более **500 000 ДОЛЛАРОВ США ЗАДЕРЖАННОЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ** по индивидуальным коллективным обращениям.

✓ **В 2012 г.**, по обращениям членов семей моряков, погибших при крушении Т/Х «SWANLAND», выплачено **340 000 РУБЛЕЙ** единовременной материальной помощи из средств профкома, оказана помощь в получении страховых выплат и выплат по потере имущества в сумме более **550 000 ДОЛЛАРОВ США**, консультативная помощь в получении страховых выплат и материальная помощь для восстановления

документов двум спасшимся членам экипажа, организована их встреча в аэропорту.

✓ Оказана материальная помощь по обращениям членов профсоюза из средств профкома (по причине трудного материального положения, дорогостоящего лечения детей, смерти близких родственников и т. д.) в сумме **1 100 000 РУБЛЕЙ**.

✓ По программе, реализованной за счет средств организации, произведена компенсация посещения культурных и спортивно-оздоровительных мероприятий для членов РПСМ на сумму **1 640 000 РУБЛЕЙ**.

✓ Количество рассмотренных **ТРУДОВЫХ СПОРОВ** – 116, в том числе решенных в пользу работников – 105.



**Главный специалист по деятельности трудящихся МОТ СЕРГЕУС ГЛОВАЦКАС**

**Д**ля меня большая честь поздравить ваш профсоюз от имени Международной организации труда. РПСМ отмечает в этом году 25 лет, за эти годы вам удалось заслужить международное признание. У вас хорошие друзья и соратники по всему миру. Вам удалось этого добиться, потому что вы прошли длинный и сложный путь. От имени МОТ хочу заявить, что с вами всегда было интересно работать. Вы — та организация, которая не только требует, но и предлагает, исполняет обещанное, а потом ещё и отчитывается о проделанной работе. Такое не каждый день встретишь. Ваш вклад в разработку сводной морской конвенции и ее продвижение был очень значительным и весомым. Поздравляю вас с этой знаменательной датой!

**М**ы начинали вместе в непростые времена: конец 80-х — начало 90-х. Люди не понимали, что происходит кругом в политике, в государственном строении и профсоюзах, но в результате в своих странах мы организовали профсоюзы и теперь отмечаем 25 лет со дня этого исторического момента.

Я очень рад, что на протяжении этих 25 лет наших моряков, моряков Латвии и России, и наши организации связывали очень хорошие отношения. Безусловно, были этапы каких-то проблем и недопониманий, но в целом, подводя итог, я могу сказать, что это были прекрасные годы взаимодействия на пользу нашим морякам. С праздником вас! С четвертью века!



**Директор по социальным и кадровым вопросам Российской палаты судоходства В. Н. ВОЛЧЕНКОВ**

**О**т имени Российской палаты судоходства поздравляю с круглой датой, 25 лет — это серьезный срок в наше время. Желаю успехов и, конечно же, нашей совместной плодотворной работы. Российская палата судоходства в этом году обрела статус полноправного общероссийского объединения работодателей морского и речного транспорта, поэтому сегодня можно сказать, что мы с полной компетентностью и отдачей можем работать совместно. В последнее время наши отношения улучшились, мы ведем большую работу по всем направлениям, в том числе и по реализации КТМС и других конвенций, ПДНВ в частности.



**Президент Латвийского профсоюза мореходов торгового флота ИГОРС ПАВЛОВС**

На сегодняшний день нам предстоит огромная работа по внедрению системы профессиональной квалификации на морском и речном транспорте, мы создаем совет по профессиональной квалификации куда, естественно, приглашаем представителей РПСМ: в составе совета будет Юрий Юрьевич Сухоруков. Желаю и нам, и профсоюзу успешной совместной работы!

**З**а прошедшее время Российский профсоюз моряков на деле доказал свою значимость в отстаивании и представлении интересов моряков как внутри страны, так и по всему миру. РПСМ является боевым профсоюзом и не только помогает работникам юридически и практическими консультациями, но и отстаивает их интересы перед лицом работодателя, в надзорных и судебных инстанциях. Благодаря исключительно работе РПСМ многие брошенные за границей моряки смогли вернуться домой, на Родину, к своим родным и близким!

Российский профсоюз докеров уверен, что накопленный опыт позволит РПСМ и в дальнейшем занимать лидирующие позиции в российском и мировом морском профсоюзном движении, а совместная работа морских профсоюзов, входящих в ФПРМТ, станет залогом процветания профсоюзов морского транспорта России! Желаем Вам и всем членам РПСМ новых свершений и успехов в решении важнейшей задачи — построении сильных Российских морских профсоюзов для эффективного отстаивания интересов, защиты и представительства прав наемных работников морского транспорта и, в первую очередь, российских моряков!

**С**озданный в непростое время, переживший вместе со страной сложные этапы становления и развития, профсоюз окреп, возмужал, завоевал доверие десятков тысяч моряков.

Благодаря опыту и знаниям профсоюзного актива, их неравнодушной позиции РПСМ вырос количественно и качественно, сегодня ваши профсоюзные организации действуют во всех главных портах.

Я с огромным уважением отношусь к деятельности профсоюза моряков. Вы достойно выполняете главную задачу — защиту законных прав и интересов трудящихся. Члены профсоюза могут уверенно заниматься своим делом, зная, что Российский профессиональный союз моряков всегда встанет на их защиту. И ваш девиз «Моряк вне профсоюза — незащищенный моряк» в очередной раз подтверждает вашу востребованность и эффективность.

Желаю вашей организации процветания, дальнейшего роста, новых успехов в ответственной работе! А всем членам профсоюза моряков — здоровья и счастья.



**Председатель РПД В. В. КОЗАРЕНКО**



**Председатель Нефтегазстрой-профсоюза России А. В. КОРЧАГИН**

# «РЫБАЦКАЯ» КОНВЕНЦИЯ ВСТУПИТ В СИЛУ В 2017 ГОДУ

**ЗНАКОВАЯ ДЛЯ РЫБОЛОВНОЙ ОТРАСЛИ КОНВЕНЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ) № 188 «О ТРУДЕ В РЫБОЛОВНОМ СЕКТОРЕ» ДОЛЖНА ВСТУПИТЬ В СИЛУ МЕНЕЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ ГОД. ДОКУМЕНТ БУДЕТ СТИМУЛИРОВАТЬ УСИЛИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДОСТОЙНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА ДЛЯ СВЫШЕ 38 МИЛЛИОНОВ РЫБАКОВ ПО ВСЕМУ МИРУ.**

## ПРОЦЕСС ЗАТЯНУЛСЯ ДО НЕПРИЛИЧИЯ

**В**ступления в силу этого документа ждали едва ли не с тем же нетерпением, что и вступления в силу Сводной конвенции той же МОТ о труде в морском судоходстве. Напомним, конвенция «О труде в рыболовном секторе» была принята на 96 ежегодной конференции МОТ в 2007 году. Однако чтобы она вступила в силу, необходима её ратификация как минимум десятью государствами, что стало реально-стью лишь спустя девять лет: десятым государством, ратифицировавшим конвенцию в ноябре 2016 года, стала Литва. Помимо Литвы конвенцию ратифицировали Эстония, Франция, Ангола, Аргентина, Босния и Герцеговина, Конго, Марокко, Норвегия и Южная Африка. Россия в их число, увы, пока не вошла. Теперь конвенция вступит в силу в 2017 году.

О необходимости ратификации документа неоднократно говорили и в Российском профсоюзе моряков, в первую очередь, в Калининграде и на Дальнем Востоке, где работает большое количество российских рыбаков.

— Процесс вступления конвенции в силу затянулся до неприличия и, кстати, это редкий случай в практике МОТ, чтобы принятая конвенция почти десять лет дожидалась вступления в силу. Не случайно ее называют «обсуждавшейся в истории МОТ дольше всех». Думаю, это связано, во-первых, с самим содержанием: определить единые требования для этой категории судов и работников не так просто, а обеспечить минимальные требования на таком разношерстном и многонациональном



флоте ещё сложнее. И работодатели, и правительства многих стран просто не понимают, как ее реализовать. Работа над конвенцией потребовала учёта многих факторов: большого разнообразия рыболовного сектора, многочисленных типов и размеров судов, разнообразия видов рыбного промысла, — говорит председатель первичной профсоюзной организации моряков Владивостока Пётр Осичанский. — Есть и другие факторы.

## РАБОДАТЕЛИ НЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ

Например, представители Филиппин высказали мысль о том, что рыболовный сектор в значительной степени криминализован, а все процессы в нем абсолютно не прозрачны. Стало быть, работодатели абсолютно не заинтересованы в появлении такой конвенции, и с этим трудно не согласиться. Наши рыбаки постоянно сталкиваются с непрозрачностью результатов

своего труда: сколько рыбы выловлено, сколько продано, по какой цене и тому подобное. А ведь от этого зависит их зарплата, которая сегодня отличается в разы у приличных компаний и компаний-однодневок. У последних она не превышает уровня простого водителя такси, а в таких исконно рыбацких странах, как Норвегия, Исландия, Дания, Испания уровень зарплат совершенно иной.

Важность вступления конвенции в силу сложно переоценить. Сегодня почти 40 млн человек занимаются промысловым рыболовством и рыболовством в промышленных масштабах, в том числе 15 млн работников заняты на условиях полного рабочего времени, 13 млн — на условиях неполного рабочего времени, 8 млн человек являются временными работниками. Только рыболовством занимается 27 млн человек. В рыболовном промысле задействовано более 4,6 млн судов. Особенностью 188-й конвенции является то, что она будет охватывать все категории рыбаков.

– Нельзя сказать, что рыболовная деятельность никак не регламентировалась до этого. Международная регламентация труда в рыболовном секторе осуществляется пятью конвенциями и двумя рекомендациями. Действующими нормами МОТ являются Конвенция 1959 года о минимальном возрасте рыбаков (№ 112), Конвенция 1959 года о медицинском осмотре рыбаков (№ 113), Конвенция 1959 года о трудовых договорах рыбаков (№ 114), Конвенция 1966 года о свидетельствах рыбаков (№ 125), Конвенция 1966 года о помещениях для рыбаков на борту судов (№ 126), а также Рекомендация 1920 года о рабочем времени в рыболовстве (№ 7) и Рекомендация 1966 года о профессиональном обучении рыбаков (№ 126). Но это – старые документы. Посмотрите, с момента принятия самого раннего из них прошло больше 40 лет. К тому же действующие нормы распространяются на незначительную часть рыбаков мира. А новая конвенция направлена на охват большинства рыбаков мира, включая тех, кто занят на малых рыболовных судах. Со вступлением в силу конвенции № 188 будет обеспечена защита большего числа рыбаков, включая самозанятых, а также тех, кто получает долю в улове, – поясняет Пётр Осичанский.

## ОДНА ИЗ САМЫХ ОПАСНЫХ ПРОФЕССИЙ

Актуальность конвенции ещё и в том, что профессия рыбака считается одной из самых опасных: здесь наиболее высок коэффициент смертности и уровень травматизма, о чём свидетельствуют данные МОТ по Великобритании, Скандинавии, США, ЮАР, Японии и другим странам. Нередко в прессе или официальных докладах можно встретить такие цифры: если на морском транспорте ежегодно происходит 2000 несчастных случаев со смертельным исходом, то на рыболовном флоте таких случаев свыше 24 тысяч. Значительная часть конвенции предусматривает положения, касающиеся безопасности и гигиены труда в рыболовном секторе, что должно способствовать снижению травматизма и несчастных случаев со смертельным исходом.

**ВАЖНОСТЬ ВСТУПЛЕНИЯ КОНВЕНЦИИ В СИЛУ СЛОЖНО ПЕРЕОЦЕНИТЬ. СЕГОДНЯ ПОЧТИ 40 МЛН ЧЕЛОВЕК ЗАНИМАЮТСЯ ПРОМЫСЛОВЫМ РЫБОЛОВСТВОМ И РЫБОВОДСТВОМ В ПРОМЫШЛЕННЫХ МАСШТАБАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ 15 МЛН РАБОТНИКОВ ЗАНЯТЫ НА УСЛОВИЯХ ПОЛНОГО РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ, 13 МЛН – НА УСЛОВИЯХ НЕПОЛНОГО РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ, 8 МЛН ЧЕЛОВЕК ЯВЛЯЮТСЯ ВРЕМЕННЫМИ РАБОТНИКАМИ. ТОЛЬКО РЫБОЛОВСТВОМ ЗАНИМАЕТСЯ 27 МЛН ЧЕЛОВЕК. В РЫБОЛОВНОМ ПРОМЫСЛЕ ЗАДЕЙСТВОВАНО БОЛЕЕ 4,6 МЛН СУДОВ. ОСОБЕННОСТЬЮ 188-Й КОНВЕНЦИИ ЯВЛЯЕТСЯ ТО, ЧТО ОНА БУДЕТ ОХВАТЫВАТЬ ВСЕ КАТЕГОРИИ РЫБАКОВ.**

Если говорить о содержании конвенции, то она состоит из преамбулы, 54 статей, сгруппированных в девять частей, и трёх приложений: «Эквивалентность измерений», «Трудовой договор рыбака» и «Помещения для экипажа на борту рыболовных судов». Особая роль в конвенции отводится капитану: он не ограничен судовладельцем в принятии решений по обеспечению безопасности судна. Этот момент особо подчеркнут в конвенции и вынесен в отдельную статью. Документ содержит положения по улучшению безопасности при работе на судне; расширению медицинской помощи в море и на берегу в случае, если рыбак получил травму; обеспечению достаточных для восстановления отпускных дней. В числе прочего, документ предписывает обеспечить рыбакам те же социальные гарантии, что и у работников других сфер. Важно, что в странах, ратифицировавших Конвенцию,

рыболовные суда смогут подвергаться проверкам трудовой инспекции в портах захода. Конвенция станет мощным импульсом для улучшения трудовой ситуации в отрасли по всему миру.

– Вступление в силу конвенции станет важным этапом для рыбной промышленности, – считает генеральный директор МОТ Гай Райдер. – Это поможет обеспечить достойные условия труда на борту рыболовных судов. Нормы конвенции также могут стать превентивными мерами в решении проблемы рабского и детского труда в отрасли.

## НЕТ ПРОФСОЮЗА

К сожалению, конвенция в России пока не ратифицирована, да и ажиотажа в рыболовном секторе на этот счёт не наблюдается.

– Вспомним, как Российская Федерация и Российский профсоюз моряков готовились к ратификации Сводной конвенции 2006 года. Проводились семинары, обучающие курсы на базе морских вузов, совещания с участием известных юристов, членов правительства... РПСМ приложил огромные усилия, чтобы MLC-2006 была ратифицирована Россией в обязательном порядке. Ничего подобного в адрес рыбаков мы сейчас не наблюдаем, – говорит инспектор ИТФ в Калининграде, председатель Калининградской региональной организации РПСМ Вадим Мамонтов. Он считает, что отсутствие ажиотажа к документу обусловлено отсутствием сильного профсоюза рыбаков.

– Основная проблема в том, что нет профсоюза, защищающего интересы рыбацкого плавсостава, который выступал бы медиатором между правительством и тем же самым сообществом судовладельцев-рыбопромышленников. Если для моряков сегодня работает Конвенция о труде в морском судоходстве, а также профсоюзы, входящие в ИТФ, то у рыбаков дальнего и ближнего плавания такого подспорья нет. Нам нужно подумать над созданием отдельной организации для рыбаков России, которая была бы признана ИТФ и реально стояла бы на защите прав рыбаков, – говорит Вадим Мамонтов. 

# РЫБАК – ТРИДЦАТЬ ДВА РАЗА МОРЯК

**ПОРТ ВИГО, СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ИСПАНИЯ. НА БЕРЕГУ ЭТОЙ БУХТЫ ПРОПАВШЕГО «ЗОЛОТОГО ФЛОТА» СОСТОЯЛСЯ СЕМИНАР ИНСПЕКТОРОВ МФТ, ИМЕЮЩИХ ДЕЛО С РЫБАКАМИ. СОБРАЛИСЬ ИНСПЕКТОРА ИЗ ТАИЛАНДА И ШРИ-ЛАНКИ, ЯПОНИИ И АВСТРАЛИИ, ВЛАДИВОСТОКА И «ПОРТА-КРИСТАЛЛ» ВАЛЬПАРАИСО, КАЛИНИНГРАДА И СЕВЕРНЕЕ, ИЗ ИРЛАНДИИ И НОРВЕГИИ. ВИГО – БОЛЬШУЩИЙ ФЬОРД, РАЗВЕ ЧТО ПОД ПАЛЬМАМИ, – СЧИТАЕТСЯ РОДИНОЙ ПРОМЫСЛОВЫХ ЭКСПЕДИЦИЙ В МИРОВОЙ ОКЕАН.**

## СЕМИНАР МФТ В ВИГО

**И** «Испанцы научили тебя и весь мир ловить рыбу в океане» – сказал испанский капитан, которого береговая охрана поймала в австралийской Антарктике. Капитан этот был отсюда, из Галисии и сказал чистую правду: они были первыми. Начиная со времен Колумба и освоения тресковых промыслов Ньюфаунленда (правда, тогда двухметровая рыба «кабальё» ходила косяками длиной в несколько суток, продавалась штабелями метровой высоты, а сейчас – это деликатес в виде сухеных ломтиков). И не заканчивая открытием Патагонского района, где давно стала белая ночь. Десятки судов, с каждого борта пылают белые люстры, и на этот свет идёт из глубин рыбешка, а за ней – стада кальмаров. И так на Патагонском шельфе десятилетиями.

Наконец, именно в Виго появился, строится и совершенствуется проект океанского тунцелова, сейнера и траулера в одном флаконе. Советские рыбаки узнали его как БСТ «Родина», калининградский «Тралфлот» успел поработать на нем в Индийском океане, а в приватизацию флотилия исчезла в Таиланде. Знаменитые испанские тунцеловы «Uno», «Does», «Tres» тоннажем до 4000 брт работают в трех океанах и обзываются Гринписом, как «суда-монстры», выкашивающие поголовье тунца без перспективы. Тем не менее, рыба «альбакор» вылавливается испанцами больше, чем другими рыбаками ЕС.

Вот по каким причинам Виго стал местом проведения семинара МФТ. К тому же это основной рыбный порт страны, где на 9 тыс. рыболовных судах работает не более 33 тыс. граждан Ис-



**Председатель КРО РПСМ Вадим Мамонтов**

пании: палубная и промысловая команды обычно комплектуются мигрантами, и условия труда и оплаты для них тоже обсуждались.

На экране конференц-зала отобразился сайт «Fishing Watch», и электронная карта Атлантики, избранной для примера, засветилась, как ёлка, сотнями огоньков AIS, где каждый – рыболовное судно в группе добытчиков, скопившихся в разных районах.

Судя по карте, настоящий рыбак – это не тот, что утром вышел в море, а к ужину вернулся. Потому что «светлячки» на экране это так называемые, «overseas FVS (fishing vessels), ocean going vessels», тоннажем от тысячи и за

пять с лишним тысяч регистровых тонн, с автономностью до 2-х месяцев и экипажем под сотню человек.

## «СВЕТЛЯЧКИ» НА КАРТЕ

Карта и скопление «светлячков» показывают, что-то клюет в районе Северной Атлантики, небольшая группа судов у Фарерских островов. В Центральной части, у Западной Африки, света побольше. Можно ввести в поисковое окошко название судна, и тогда вычлениется какой-нибудь БАТМ из Мурманска, его предыдущий маршрут и все предыдущие зигзаги (если это не браконьер с ведром на спутниковой антенне). Побережье Гвинейского залива



пылает, как огни мегаполиса, как будто ты в самолёте над ночной Сибирью. Полно испанцев, исландцев, латвийцев (с экипажами из Калининграда) и прочих разных. Но ярче всего сияет Южная Атлантика, район Фолклендов – здесь просто рождественская ярмарка. Огоньки расходятся концентрическими кругами по окружности промысла в несколько сотен миль. Плывут навстречу друг другу и расходятся бортами китайцы и японцы, бразильцы и испанцы. Порт базирования – Монтевидео, а Буэнос-Айрес закрыт для «расхитителей аргентинских вод временно оккупированных Британией».

Такая мозаика складывается из промысловых районов и судов, флагов и экипажей.

Вообще-то, на одного моряка торгового флота приходится тридцать два рыбака (от занятых в прибрежном рыболовстве и заканчивая теми, кто ушел в экспедицию). Условия труда и оплаты моряков защищают международные стандарты и сильные профсоюзы, то есть, Сводная Конвенция MLC-2006 и сеть МФТ с национальными профсоюзами. Однако у рыбаков дальнего и ближнего плавания ничего такого

нет. Конвенция моряков не для них, если портовые власти не рискнут выйти за рамки компетенции. А Конвенция МОТ № 188, соответствующая рыбацкой специфике, действует лишь в пяти государствах мира (на момент публикации 10 стран ратифицировали конвенцию – прим. редакции). Нет нормы стандартов на международном уровне, хотя океанская рыбалка ведётся в основном судовладельцами удобных флагов. Например, в составе уцелевшего отряда калининградских рыбаков в 9 тыс. человек в год, примерно 6 тыс. человек заняты под флагами «жалуйся, не знаю кому» юрисдикции.

### БИЛЕТ В ОДНУ СТОРОНУ

Для рыбаков под флагом РФ стандарты и нормы имеются. Да, они никакие и Гострудинспекция условия труда и оплаты на судах не проверяет, а больше и некому, но известно хотя бы, куда жаловаться, в случае чего. Сейчас, когда с падением цен на нефть подешевел судовой бункер, типичный рыбак из Калининграда, даже в случае пролова, получает полторы

штуки баксов в месяц. Но это круто лишь по сравнению с работниками береговых бюджетных учреждений. К тому же, прочие условия типичного трудового договора рыбака – если, документ вообще-то имеется, – субстандартны по сравнению с трудовым договором моряка. Выплата по несчастью и болезни в разы ниже, условия списания и наказания – произвольны, процедура обжалования не предусмотрена. Короче, это билет в одну сторону и обычные условия для рабсилы Третьего мира. И не зря в главном рыбацком регионе РФ, на Дальнем Востоке, российские судовладельцы набирают рыбаков из Бирмы, Индонезии и Китая.

Такая практика давно действует, но власти РФ всякий раз узнают об этом лишь после очередного кораблекрушения (БАТМ «Дальний Восток», флаг РФ, 40 погибших бирманцев в рыбцеху) или международного скандала: например, когда вскрылось, что плавбаза «Лафайетт», приписанная к Калининграду и крупнейшая в мире, в порт приписки никогда не заходила, работает в Перу и укомплектована китайцами. 

# НАГЛЕЕТ «ПАРУС» ОДИНОКИЙ

**СУДОВЛАДЕЛЕЦ «НИКОЛАЯ КАСАТКИНА» (ФЛАГ РФ, ИМО 8857796, ПОРТ ПРОПИСКИ НЕВЕЛЬСК) ООО «ПАРУС» ЗАДОЛЖАЛ МОРЯКАМ \$90 ТЫСЯЧ. СУДНО, ГДЕ НАШЛИ МНОГОЧИСЛЕННЫЕ НАРУШЕНИЯ, СТОИТ В ПОРТУ АМСТЕРДАМА БЕЗ ПРАВА УЙТИ В РЕЙС. ЭТО УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ СЛУЧАЙ БЕЗОТВЕТСТВЕННОГО ПОВЕДЕНИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦА.**

«Николай Касаткин» зашёл в порт Амстердама с грузом краба из Баренцева моря и был задержан из-за выявленных портовой инспекцией нарушений условий труда экипажа и мер безопасности. По словам председателя Калининградской региональной организации РПСМ Вадима Мамонтова, речь идет о задолженности зарплаты за четыре месяца в размере \$90 тыс., о неправильно составленных трудовых контрактах, недействительных медицинских свидетельствах моряков, несоблюдении требований техники безопасности. Кроме того, на судне заканчивается продовольствие. Инспекторы ИТФ известили судовладельца о ситуации и получили ответ, что «фактически компания задержала зарплату лишь за один месяц по объективным причинам, требования экипажа необоснованы», цитирует судовладельца ТАСС.

– Такое поведение называется глумление, – описывает поведение судовладельца Вадим Мамонтов. – В группировке «Парус» целых три с половиной года одно и то же глумление: поборы при трудоустройстве, взамен левые контракты и, как поощрение, редкие банковские переводы через корейский банк.

Экипаж объявил забастовку и отказался идти на выгрузку, пока судовладелец не погасит задолженность. В адрес местного инспектора ИТФ направлены требования о выплате задолженности по зарплате от ранее списавшихся рыбаков из Владивостока и Калининграда, Ростова и Петрозаводска, работавших по договорам с ООО «Парус».

Как сообщили в пресс-службе Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ, по сообщению о невыплате заработной платы морякам организовано проведение процессуальной проверки. «В рамках проверки следователям предстоит установить точный размер задолженности по зарплате, дать правовую оценку действиям лиц, нарушивших трудовые права моря-

ков. По ее результатам будет вынесено процессуальное решение», – говорится в сообщении следственного управления.

## НЕ ХОДИТЕ ПОД «ПАРУСОМ»!

Жертвами похожей схемы стали моряки с судна «Селенга», которое принадлежит ООО «Парус», и с судна «Павел Копытин» ЗАО «Альбакор Прим». Моряки заявляли представителям профсоюза, что «Парус» и «Альбакор Прим» – это, по сути, дублирующие друг друга фирмы.

Молва о них доносится с Сахалина и опубликована в Украине, несколько страниц горестных отзывов бывших работников на сайте рыбаков Fishflot.ru и жалобы на сайте Antijob.net. Суть отзывов сводится к одному: не ходите в эту компанию, условия тяжелейшие, зарплаты нет, кидают даже капитанов.

Стандартное разъяснение выглядит примерно так: «У них две бухгалтерии, причем вторая – в Корее. Зарплата состоит из белой и черной. Например, для судомеханика – оклад плюс районный коэффициент, плюс северная надбавка, то есть, по договору получается 18 000 руб., из которой компания удерживает 13% (интересная деталь, с каждым вновь поступившим на работу заключается бессрочный трудовой договор). Перед окончанием рейса, каждый списавшийся пишет заявление об увольнении по собственному желанию. В следующем рейсе документы оформляются заново.

Черная зарплата составляет 1900 долларов в месяц, которые я получил лишь один раз за рейс. Ночные часы и выходные дни, в которые я работал, не учитывались. Когда судно стало на ремонт в Норвегии, позвонил в инспекцию ИТФ, так как не платили зарплату уже три месяца. Компания сразу же выплатила мне все деньги по белой зарплате и купила билет домой. Они сказали, что остальные деньги я получу только через суд».

Можно свести наиболее яркие высказывания бывших работников в одно, и получится такое:

– Рейс был пять месяцев, заплатили лишь за один, жду зарплату четвертый месяц, звоню в Корею, там тоже не берут трубку.

– А я звонил два месяца каждый день и добился своего! Рейсы регулярно продлевают на два месяца, комсостав ждёт замену на борту по девять месяцев, офицеры оттуда бегут.

– Не ври, теперь они гребут офицеров на Украине, где крьюинг сдирает с них по 4000 долларов в месяц.

– Я и говорю, не компания, а ж..а полная. В договоре через агента было сказано, что получать буду не меньше 3000 долларов, а по факту получается не более тысячи в месяц. По белой зарплате – за пять месяцев в Баренцевом море 1170 долларов США!

А где происходит весь этот беспредел, на задворках Камчатки или в Экваториальной Африке, где свищи не свищи, а порядка нету?

Нет, всё это несколько лет подряд наблюдается в норвежском порту Батсфьорд (Batsfjord), где с 2014 года и базируется флотилия «Альбакор Прим»-«Парус» в составе упомянутых судов.

– Перед правоохранительными органами «Парус» тих и смирен, формально соблюдая требования трудового законодательства РФ (что несложно, ведь нормы у нас мизерные) и изображая благородное негодование, когда наступает трудовой конфликт. Но с портовыми властями Амстердама и голландской инспекцией ИТФ этот номер не прошёл, – рассказывает Вадим Мамонтов. – Думается мне, если судно постоит ещё недельку, то долги его утопят. Впрочем, зарплата в Нидерландах выплачивается в приоритет коммерческим требованиям, а значит, забастовщиков уже не кинут. Наше дело – правое. 

# ВЫПУСК «МАКАРОВКИ» 1973 ГОДА ВНОВЬ ВСТРЕТИЛСЯ В ПЕТЕРБУРГЕ

ОЧЕРЕДНАЯ ВСТРЕЧА ВЫПУСКНИКОВ 1973 ГОДА СУДОМЕХАНИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА ЛЕНИНГРАДСКОГО ВЫСШЕГО ИНЖЕНЕРНО-МОРСКОГО УЧИЛИЩА ИМ. АДМ. С. О. МАКАРОВА ПРОШЛА НА 22-Й ЛИНИИ ВАСИЛЬЕВСКОГО ОСТРОВА 28 ОКТЯБРЯ. ЗА 43 ГОДА ТОНКИЕ НИТИ ДРУЖБЫ МЕЖДУ БЫВШИМИ «ОДНОКАШНИКАМИ» НЕ ТОЛЬКО НЕ РАЗОРВАЛИСЬ, НО СТАЛИ ДАЖЕ КРЕПЧЕ.

**В**стреча, вопреки традиции, прошла не спустя пять лет после последней, а через три года. На юбилейной встрече в 2013 году моряки решили, что встречаться нужно чаще – ведь с даты выпуска прошло почти 50 лет, многих бывших сокурсников уже нет в живых...

Первый день встречи по заведённому обычаю начали с поездки к могиле командира роты – капитана 1 ранга Игнатова Игоря Борисовича. Даже через почти полвека моряки с теплотой вспоминают строгого, но справедливого командира, подготавливавшего тогда ещё «салаг» к серьёзной и тяжёлой профессии.

Встреча продолжилась в учебном корпусе судомеханического факультета на 22-й линии Васильевского острова, где бывалые моряки вновь сели за парты и почувствовали себя мальчишками – с перешёптываниями и выкриками с места, опозданиями и дружескими шутками. Провели переключку и раздали сувениры. Каждому





досталась кепка с эмблемой самой высокой квалификации механиков судов морского флота – якорь-цепи с гребным винтом по центру в овальном венчике и книга «Наш путь», вобравшая в себя историю выпуска-73. В книге собраны архивные фото, авторские рисунки моряков, их истории и главное – память о каждом человеке того выпуска...

После небольшой «официальной части» зал уютно загудел: за партами можно было услышать об изменениях в alma mater, личные истории, ностальгические воспоминания.

Всего в этот раз в стенах факультета собралось 29 человек не только из разных уголков России, но даже из других стран. Моряки приехали из Таллина, Риги, Вентспилса, Гамбурга, Архангельска, Мурманска, Клайпеды. Причём некоторые – девять человек – до сих пор работают на судах старшими механиками! Многие сменили море на сушу и нашли себя в коммерческих организациях, в областях науки и производства, почти никто не сидит на пенсии без дела.

Моряки с интересом, а некоторые и с чувством светлой грусти рассматривали альбом «Наш путь», вспоминая товарищей, времена учёбы, которые пришлось на самый рассвет существования училища. Опытные преподаватели и профессора с мировыми именами учили курсантов в великолепных аудиториях. Занятия

проходили в лабораториях и мастерских, оснащённых самым современным оборудованием.

Морскую практику проходили на пяти учебно-производственных судах, четыре из которых были только что построены. В пригороде Ленинграда – Стрельне, на берегу Финского залива, началось строительство нового комплекса училища, включавшего в себя учебные и жилые корпуса, лаборатории и мастерские и даже небольшую гавань для учебных судов училища. Будущие выпускники тоже принимали участие в строительстве...



**КАК СКАЗАЛ  
АЛЕКСАНДР  
ГОРОДНИЦКИЙ:**  
ПРОВОЗГЛАСИМ СВОЙ  
ПЕРВЫЙ ТОСТ  
ЗА ТЕХ, КОГО ЗДЕСЬ НЕТ.  
ЗА ТЕХ, КОГО В ЧУЖИХ  
МОРЯХ  
ОТ МИЛЫХ МЕСТ ВДАЛИ,  
ВСЕЛЯЯ В СЕРДЦЕ БОЛЬ  
И СТРАХ,  
КАЧАЮТ КОРАБЛИ.  
ПУСТЬ СОКРАТИТСЯ  
ДОЛГИЙ СРОК,  
ЧТО ИМ РАЗЛУКОЙ ДАН,  
ПУСТЬ ВОЗВРАТИТ  
НА СВОЙ ПОРОГ  
ИХ ГРОЗНЫЙ ОКЕАН.

Официальная часть закончена. Все собираются на торжественный ужин. Воспоминания, тосты, песни, анекдоты звучали до позднего вечера – словно бы снова собрались вместе двадцатилетние друзья-курсанты, словно не было всех этих лет разлуки. 

# НОВЫЙ ГОД ВДАЛИ ОТ ДОМА

МОРЯКИ ТОРГОВОГО ФЛОТА ХОРОШО ЗНАКОМЫ С СИТУАЦИЕЙ, КОГДА ПРАЗДНИК ЗАСТАЁТ ТЕБЯ В РЕЙСЕ. С ЭТИМ НИЧЕГО НЕ ПОДЕЛАЕШЬ – ТАКОВА ОСОБЕННОСТЬ НЕПРОСТОЙ ПРОФЕССИИ. И В ЭТОТ НОВЫЙ ГОД НЕКОТОРЫЕ ОКАЖУТСЯ ВДАЛИ ОТ СЕМЬИ И ДРУЗЕЙ. ОДНАКО ДАЖЕ В ЭТОМ СЛУЧАЕ НУЖНО ИСКАТЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ МОМЕНТЫ И СТАРАТЬСЯ ИЗВЛЕЧЬ МАКСИМУМ ИЗ СИТУАЦИИ. В ПРЕДДВЕРИИ ПРАЗДНИКА ОНИ РАССКАЗАЛИ, ЧЕМ РАЗВЛЕКАЛИ СЕБЯ, ОКАЗАВШИСЬ НА НОВЫЙ ГОД В РЕЙСЕ.

## «КРАБОВЫЙ» НОВЫЙ ГОД

**Б**ывший радист, а ныне председатель Петербургской первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза работников морского транспорта (ППО РПРМТ) Сергей Гуляев четыре раза справлял Новый год в рейсе, один из них – в Сингапуре.

– Переход из 92-го в 93-й год мы с экипажем совершили на теплоходе «Коломна» на рейде в Сингапуре.

Оказавшись на Новый год вдали от дома, моряки чувствуют себя неуютно, особенно если это их первый большой рейс или если между членами экипажа не наблюдается сплочённости. Но Сергею Гуляеву повезло – экипаж был дружный, сработанный, большинство моряков хорошо знали друг друга и не впервые работали вместе на длительном рейсе. Несмотря на то, что моряки оказались вдали от дома,

они смогли весело проводить старый и встретить новый год: с песнями и плясками, праздничным столом и даже собственным Дедом Морозом.

– У нас была заготовлена искусственная ёлка, – рассказывает Сергей Гуляев. – Мы тогда делали по две кругосветки, и нам было некогда искать

на берегу настоящее дерево. Мы ведь не возвращались в Петербург, а менялись в Бремене. Вот эту искусственную ёлку мы и нарядили, как смогли.

Наряд получился вполне «домашним». Часть мишуры и «дождика» пошла на украшение кают и кают-компаний, где развернулось главное действие.



Отмечать из-за значительной разницы часовых поясов начали по местному времени. Стараниями поваров моряков встретил стол, ломившийся от разнообразных блюд. Были и привычные для российского моряка угощения, и традиционная для праздничного стола еда, чтобы можно было, как выразился Сергей Гуляев, «закусить, выпить, закусить». Но выпить – чисто символически, ведь праздник не отменяет того, что моряки находятся на судне и нужно нести вахту и следить за безопасностью.

К празднику работники камбуза совместными усилиями испекли торт. Он получился настолько удачным, что Сергей Гуляев до сих пор, вспоминая его вкус, мечтательно закатывает глаза.

Поскольку моряки стояли в довольно экзотическом на тот момент Сингапуре, они решили воспользоваться возможностью и закупили крабов к новогоднему столу. «Для нас крабы были эксклюзивом», – вспоминает Сергей Гуляев. Так и получилось, что изюминкой новогоднего стола стали не мандарины и гора оливье, а гора крабов, которую гордо водрузили по центру стола на большом блюде.

– По сути, это был хороший торжественный обед. Продуктов на судне было много, а ребята-повара из чего угодно могли сделать вкусные блюда, поэтому мы их держали и никуда не отпускали. Да и сами они не хотели уходить: экипаж был хороший и слаженный, люди редко менялись. Я до сих пор иногда встречаюсь с шеф-поваром.

Под воображаемый бой сингапурских курантов моряки обменялись подарками. Порадовала и профсоюзная организация: кому радиоприёмник маленький достался, кому ещё что. В качестве доброго Дедушки Мороза выступил боцман Валерий Михайлович. Он надел тулуп и поздравлял всех моряков с наступившим годом.

– Хорошо, что теплоход уже был современный, с кондиционером, иначе боцману тяжело бы пришлось: в почти тридцатиградусную жару, да ещё и в тулупе, да ещё и, так сказать, в разгар праздника – чувствуешь себя как в сауне. Я как-то заходил к другу на судно без кондиционера, которое стояло на Кубе, – вспоминает Сергей Гуляев. – Пароход древний, у него ещё



штурвал был в виде колеса огромного. А на Кубе жарница ещё та, к тому же гаванский порт очень загазованный, воздух тяжёлый, и вентиляция просто гоняет его из каюты в каюту. Так что без кондиционера жарковато. У южного климата есть особенность – днём жарко и душно, а только солнце село – становится прохладно. Но зато интересно.

### ТРИЖДЫ ВСТРЕТИЛ НОВЫЙ ГОД

Главного технического инспектора РПСМ Евгения Хижняка Новый год не раз заставлял в рейсе. В одно из таких плаваний он умудрился отметить Новый год трижды.

– Дважды я встречал Новый год в Саргассовом море, когда на пароходах Мурманского пароходства перевозил грузы на Кубу.

В первый раз Евгений Хижняк умудрился встретить Новый год в рейсе ещё будучи практикантом. В 1967-ом году он работал в должности моториста на дизель-электровозе «Куйбышев ГЭС».

Через четыре года уже в должности второго механика Евгений Хижняк вновь оказался в Саргассовом море в канун Нового года. Тогда на теплоходе «Станиславский» моряки везли из Советского Союза на Кубу тракторы и тракторное оборудование. Своеобразной особенностью того рейса стал четырёхмоторный самолёт-разведчик ВВС США типа «Орион», который «встретил»

моряков днём 31 декабря 1971 года. Из-за напряжённых отношений СССР и США того времени облетающий судно на бреющем полёте самолёт-разведчик не вызывал большого удивления.

– В тот раз я вообще трижды встречал Новый год. Первый раз – по иркутскому времени, поскольку у меня в Братске тогда жили родители, второй раз – по московскому времени и третий – по судовому, – вспоминает Евгений Хижняк.

Когда время по Москве приближалось к полуночи, капитан пригласил к себе в каюту командный состав. В торжественной обстановке он поздравил моряков с наступающим Новым годом, пожелал всего самого лучшего и решил пригубить в честь праздника. Моряки сделали по глотку шампанского и разошлись – ведь нужно было продолжать работу. Конечно, неприятно, когда тебе приходится работать в то время, как остальные уже чистят мандаринку, удобно устроившись в кресле или на диване. Но это неизбежные издержки профессии. Вот и Евгению Хижняку пришлось заступить на вахту с мотористом 1 класса Иваном Колосом и мотористом 2 класса Пашей Замулько, в то время, как остальная команда – уже по судовому времени – отправилась на заслуженное празднование в столовую. Тяжела и неказиста жизнь простого моториста. Однако Евгений Хижняк решил хоть как-то скрасить новогоднюю ночь.

— Я попросил Ивана подняться ко мне в каюту, где у меня была припрятана бутылка белого сухого Токая. Он сбегал за ней, и мы, в нарушение Устава службы на судах морского флота СССР, отметили праздник, пожелав друг другу успеха и здоровья, — делится Евгений Хижняк.

Когда Иван Колос поднимался наверх за вином, он прошёл мимо столовой команды и краем глаза увидел, как экипаж поёт песню «Потолок ледяной, дверь скрипучая...», о чём потом со смехом рассказал коллегам в машинном отделении. Дело в том, что на пароходе, построенном в 1956 году, кондиционеров не было. Поэтому с моряков, распевавших песни о ледяном потолке, заснеженных ёлочках и Морозе, Красном носе, градом стекал пот. Возможно, песни о холоде и зимней вьюге хоть как-то помогали морякам переносить вест-индийскую жару.

Так и встретил экипаж теплохода «Станиславский» тот Новый год с песнями про русский мороз в кубинской жаре. Но рано или поздно вахта заканчивается, и в 4 утра 1 января 1972 года ребята из «машины» смогли наконец отправиться на заслуженный отдых. Евгений Хижняк вместе с мотористами, а также второй помощник капитана с матросами поднялись в столовую и уже отдельно вахтой, так как остальные члены экипажа отдыхали, отметили наступивший новый 1972 год.

### «ВСЁ СМЕШАЛОСЬ В ДОМЕ ОБЛОНСКИХ...»

Когда широко отмечаешь Новый год — сразу двумя экипажами, важно не разгуляться до такой степени, чтобы потом приходилось разбираться, где чей моряк. Что бывает в таких случаях, рассказывает технический инспектор Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Русецкий.

— Так случилось в моей морской жизни, что судьба ненадолго забросила меня на пассажирский флот. Среди моряков, работающих на обычных сухогрузах, ходило много легенд о нравах на «пассажирах», но попав туда, я понял, что это в основном легенды. Тем не менее, своя специфика там, безусловно, была.

Моим первым лайнером стал «ветеран» пассажирского флота «Михаил Калинин», попал я туда третьим механиком в 1988 году, аккурат перед Новым годом. Наслушавшись историй о фривольной жизни на «пассажирах» от своих коллег по торговому флоту, я вступил на борт судна с некоей тревогой и ждал, что сейчас начнётся шторм моей каюты, и я буду разыгран как козырная карта... Но увы, а может быть и к лучшему, я никого не заинтересовал и спокойно заступил на свою первую вахту. Что мне сразу понравилось, так это большое количество народа на вахте, приветливого и дружелюбного. Работалось очень легко. Что хорошо на «пассажирах»: там бурлит жизнь, экипаж большой и не чувствуешь себя «обречённым», как на обычном судне.

С 28 декабря мы вместе с так называемым sister ship «Эстония» работали в Риге на морских прогулках. Суть их заключалась в том, что в девять часов вечера мы брали на борт пассажиров и выходили в Рижский залив на пять-шесть миль. Потом ложились в дрейф и к девяти утра возвращались обратно в Рижский порт. Во время прогулок пассажиры веселились по-новогоднему, думая, что они далеко в море, и в этом есть морская романтика, хотя на самом деле они были всего в часе хода от берега. Тем не менее, было очень весело: танцы под судовой оркестр, специальная развлекательная программа с участием приглашённых артистов и членов экипажа. И вот так, с шутками-прибаутками мы целую неделю встречали Новый год. Не обошлось и без курьезных случаев.

1 января, после «бурной ночи», мы стояли у причала вместе с «Эстонией». Нам требовалась пауза для восстановления сил и желания работать. После обеда пронёсся клич о совместном продолжении банкета с экипажем «Эстонии». Был срочно послан гонец на борт sister ship, и к нам потянулась «народная тропа» гостей, навьюченных всякими свёртками да коробками... Началось всё хорошо и солидно, но примерно к четырём часам пополудни «народная тропа» превратилась в двусторонний людской поток, как на набережной курортного городка в летний сезон: «всё смешалось в доме Облонских», как говорится.

Часам к шести все нашли свое место на празднике, кто на нашем судне, кто на «Эстонии». В восемь часов началась посадка пассажиров на очередную прогулку, к девяти судно уже полностью должно было быть готово к отходу. Примерно в это время я спокойно и совершенно заслуженно доедал прекрасный праздничный торт в своей каюте, отстояв вахту с полуночи до четырёх утра. В самый кульминационный момент вкусовой феерии ко мне влетел второй механик с криком: «Хватит жрать! Отходить некому, быстро в машину!» И растворился в тумане судового коридора. Я бросил торт и поспешил в машинное отделение. Картина была безрадостной: в «машине» вместо 12 человек был только 2-й механик и я. На мой логичный вопрос «а где же все?» был дан ответ, где удалось разобрать только слово «Эстония». На наше счастье в «машине» появился электрик, которого мы незамедлительно послали найти хоть кого-нибудь. Ему удалось привести четырёх человек машинной команды, трое из которых оказались с «Эстонии». «Погуляли», — простионал 2-ой механик, но делать было нечего, и мы стали готовить «машину». На наше счастье это было каботажное плавание, а значит, оформления документов не требовалось. Несмотря на все препятствия, мы благополучно отошли от причала. Как оказалось, часть моряков, задействованных в самостоятельности на двух судах, поменялись местами. Это вызвало шок у главного администратора, но не повлияло на качество выступлений, наоборот: в программе на каждом судне появились свежие лица, новые номера... Хороший был Новый год, запоминающийся. Правда, после этого администрация судов категорически запретила обмен опытом между нами и «Эстонией», но это уже другая история!

Наверняка у каждого моряка есть в запасе своя новогодняя история, отчасти весёлая, отчасти грустная, ведь приходится отмечать праздник вдали от родных. Даже если в этот раз вам выпало провести этот праздник на судне, помните, что рано или поздно рейс закончится, и вы вернётесь к своей семье, с которой встретите ещё не один Новый год. А свои истории «Как я встретил Новый год» присылайте в редакцию. 📧

# РАССТРЕЛЯТЬ!

**В ОДИН ИЗ ФЕВРАЛЬСКИХ ДНЕЙ 1947 ГОДА ПЕРЕПОЛНЕННЫЙ ЗАЛ ДВОРЦА КУЛЬТУРЫ МОРЯКОВ В ЛЕНИНГРАДЕ ГУДЕЛ КАК ПОТРЕВОЖЕННЫЙ УЛЕЙ – ЗДЕСЬ ПРОХОДИЛА ВЫЕЗДНАЯ СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СУДА СССР ПО ДЕЛУ О КРУШЕНИИ ПАРОХОДА «ПЕЧЕНГА».**

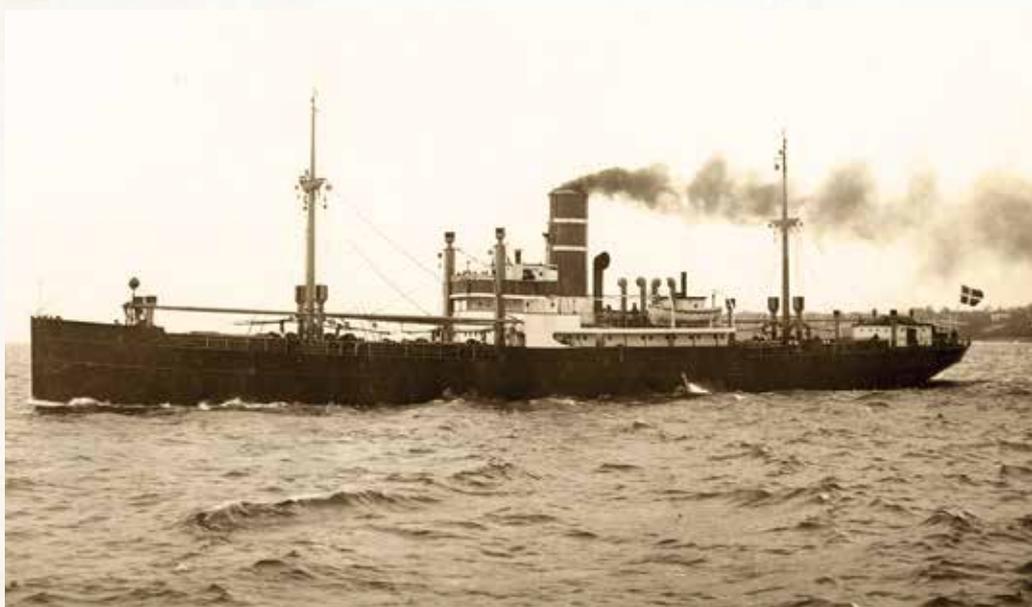
**ПОСОВЕЩАВШИСЬ, СУД ВЫНЕС ПОСТАНОВЛЕНИЕ: ДЛЯ ПОМОЩНИКА КАПИТАНА ПРИМЕНИТЬ НАКАЗАНИЕ В ВИДЕ ЛИШЕНИЯ СВОБОДЫ СРОКОМ НА ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ, КАПИТАНА – РАССТРЕЛЯТЬ. ПОСЛЕ ОГЛАШЕНИЯ ПРИГОВОРА В ЗАЛЕ ВОЦАРИЛАСЬ ГРОВОВАЯ ТИШИНА. НАРОД НЕ ПОНЯЛ СУРОВОСТИ СУДЕЙ. МОРЯКИ ЗНАЛИ КАПИТАНА ТОЛЬКО С ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ СТОРОНЫ...**

## НАЗНАЧЕНИЕ НА «ПЕЧЕНГУ»

**В** распоряжении редакции газеты «Морской профсоюзный телеграф» Балтийской территориальной организации РПСМ оказались некоторые документы по делу «Печенги»: выписки из судового журнала, протоколы опроса членов экипажа, рапорты капитанов судов, которые принимали участие в спасательной операции, копии радиogramм, различные докладные записки и объяснительные, результаты работы ведомственной комиссии.

– Разбирая эти бумаги, мы пытались понять, почему расследование рядовой, в принципе, аварии дошло до Верховного Суда СССР, – говорит редактор газеты Ольга Лукина. – Более того, почему в процесс вмешалась даже Военная прокуратура? При ближайшем рассмотрении история с «Печенгой» оказалась еще загадочнее и трагичнее.

Итак, 31 октября 1946 года пароход «Печенга» Балтийского государственного морского пароходства, погрузив в порту Штеттин 1650 тонн кубатурного груза в трюма и на палубу, вышел в очередной рейс на Ленинград. Судном командовал капитан Валериан Дмитриевич Бушен, который, несмотря на свои «чуть за сорок», был самым опытным из судоводителей на «Печенге». На флоте он отработал почти два десятка лет, но капитаном стал только в декабре 1945 года. Его помощники были совсем неопытные ребята. Старпом с дипломом штурмана малого плавания из четырех лет работы на флоте в должности работал чуть



**П/х «Печенга» («Sirius»), 1929 г. п., длина – 88 м, ширина – 12 м, 1600 л. с. Фото forums.airbase.ru**

более года. Второй помощник, получивший первый штурманский диплом накануне рейса, в должности третьего помощника совсем не работал. Третий помощник капитана Владимир Николаевич Аскалонов до войны закончил три курса морского техникума и только в июне 1946 года, сдав техминимум, получил назначение на свой первый пароход – «Печенгу».

Осенняя Балтика весьма сурова, поэтому капитан проложил курс, оставляя Готланд справа, затем планировался стомильный переход к Хийумаа, а дальше финскими шхерами до Гогланда – Финский залив еще не был очищен от мин.

2 ноября на вахте третьего помощника сделали последнее визуальное

определение места судна по маяку Готска-Санден. От точки, поставленной Аскалоновым в 11:30, до места аварии судно шло по счислению. Видимость была три-пять миль, волнение моря – пять-шесть баллов.

На вахте второго помощника «по солнышку» определили поправку магнитного компаса. В 20:00 на вахту снова заступил третий помощник Аскалонов. Капитана на мостике не было. Судя по счислению, уже должны были показаться огни маяков Ристна и Кыпу, но их не было. В 21:10 Аскалонов увидел зарево маяка Ристна и доложил об этом капитану. В 21:15 судно наскочило на грунт. На этом рейс «Печенги» закончился, судно снесло на двенадцать миль вправо от счислимого места. ▶

интервью-опросительных работ БУШЕН можно информировать управление Пароходства о состоянии аварийного судна, Независимо от того, насколько и месту аварии парохода и не принял мер к немедленному освобождению судна от чьей-либо груз, что явилось важным значением для успешного завершения опросительных работ. Кроме того, БУШЕН неправомерно организовал перевозку личного имущества экипажа, что привело к гибели освобожденного судна БАЙКАЛ. Однако преступными действиями БУШЕН нарушил ст. 81, 82, 106, 114 и 116 Устава Службы на судах Морского Флота СССР, что привело к гибели парохода «Печенга» и нанесению громадного материального ущерба.

АСКАЛОНОВ, являясь 3-м помощником капитана парохода «Печенга» и находился на яхте, 2 ноября 1946 года в 20 часов, зная, что судно находится в опасном районе плавания (район маяков Ристну и Кыпу), в 70-метровых яхтах экипажа, не обнаружив огня маяка, не подошел об этом к капитану судна, не выставил вышка-смотрового и не дал тактичного предостережения экипажу в отношении видимости и непосредственной близости огня маяка Ристну, не принял необходимых мер предосторожности: не уменьшил ход и не вывел гребные винты, тем самым нарушил постановление № 1000 от 18.08.46 и ст. 116 Устава Службы на судах Морского Флота СССР, повлекшее за собой гибель парохода «Печенга» и нанесение громадного материального ущерба. Вина АСКАЛОНОВА заключается в том, что он не принял необходимых мер предосторожности, не выставил вышка-смотрового и не дал тактичного предостережения экипажу в отношении видимости и непосредственной близости огня маяка Ристну, не принял необходимых мер предосторожности: не уменьшил ход и не вывел гребные винты, тем самым нарушил постановление № 1000 от 18.08.46 и ст. 116 Устава Службы на судах Морского Флота СССР, повлекшее за собой гибель парохода «Печенга» и нанесение громадного материального ущерба.

Учитывая злобную преступную деятельность БУШЕН и вина АСКАЛОНОВА, виновности АСКАЛОНОВА, Комитетом принято решение по ст. 59-3-а ч. 1 УК РСФСР и АСКАЛОНОВА по ст. 59-3-а ч. 1 УК РСФСР квалифицировано преступление.

Предъявленное обвинение ДИВЕНШТЕЙНУ по ст. 106-17 п. 4 ч. 1 УК РСФСР в том, что он, будучи заместителем начальника Пароходства, получил сообщение об аварии парохода «Печенга» по своей преступной халатности, не принял своевременно мер и организовал видимую-опросительных работ по судам парохода в районе маяков Ристну и Кыпу, не принял необходимых мер предосторожности и преступные действия, повлекшие за собой гибель парохода «Печенга» и нанесение громадного материального ущерба от Гибели парохода не доказаны, тем же самым действиями судна не доказано, что ДИВЕНШТЕЙН принял все возможные меры к спасению парохода, но спасения судна, не спасения п/х «Печенга» не представляется возможным по причинам от него не зависящим.

Руководствуясь ст. ст. 519, 520 и 526 УК РСФСР Комитетом принят

#### П Р И К А З

ДИВЕНШТЕЙН Борис Коопрович за отсутствием в его действиях состава и уголовного преступления по делу считать СПРАВАЩИМ.

АСКАЛОНОВА Владимира Яковлевича на основании ст. 59-3-а ч. 1 УК РСФСР вменить в свободу на 3 месяца, 5 лет лишения свободы, 5 лет лишения свободы, 5 лет лишения свободы по ст. 59-3-а ч. 1 УК РСФСР от 27 ноября 1946 года.

БУШЕН Владимира Дмитриевича на основании ст. 59-3-а ч. 1 УК РСФСР подвергнуть вмененной мере наказания — Р а с с т р е л а т ь, с конфискации личного имущества и имущества семьи.

Всего порочно объявлено в объявлении И. Подлежит.

Н.д. Прокурор-наместник — МАШИВ

Ч л е н и: АСХИН, ТИШУРАКИ

Секретарь: Подполковник милиции — МАШИВ

Секретарь по делу ИСТИ (МОСКОВСКИЙ)

## СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ

После посадки судна на камни капитан немедленно поднялся на мостик. Сразу же началась спасательная операция. По команде капитана замеры глубины с борта и со шлюпки: нос, корма, точка касания грунта. Работали машиной, чтобы сняться самостоятельно. Начали пробиваться в трюм к месту пробоины. Заводили подкильные концы для пластыря. Потом попытки сняться самостоятельно прекратили из-за опасения, что судно после схода с мели затонет на большой глубине.

В пароходство дали аварийную радиограмму: «МОЛНИЯ. СЕЛИ НА КАМНИ У РИСТНА. 21:30 2 НОЯБРЯ ПРОБОИНА НОСОВОЙ ЧАСТИ ЛЕВОГО БОРТА ВОДА ПРИБЫВАЕТ ТЧК ГРУЗ МЕШАЕТ ПРОБРАТЬСЯ К ПРОБОИНЕ ТЧК РАБОТЫ ПО ОТКАЧКЕ= КМР БУШЕН 2 НОЯБРЯ 22.00 GMT».

Следующие двенадцать дней судно пытались снять с камней. Подошли несколько судов, прибыл личный катер командующего Балтийским флотом Трибуца с аварийной партией, из Таллинна и Ленинграда пришли буксиры, была задействована даже парусная шхуна «Юхно». Более того, к месту аварии «слетелось» все начальство. На буксире «Аполлон» прибыл Борис Левенштейн — замначальника БГМП, который настолько оперативно отбыл из Ленинграда, что на буксире даже не оформили положенный правилами отход. Осмотрев место аварии, Левенштейн на «Аполлоне» ушел в Таллинн и через начальника штаба Балтийского флота выбил оборудование для организации спасательных работ, а вернувшись, взял на себя командование спасательной операцией. Из Москвы прибыл начальник Главной морской инспекции ММФ.

Несмотря на то, что часть груза с «Печенги» удалось снять, а часть по указанию Левенштейна выброси-

ли за борт, судно продолжало крепко сидеть на камнях — полностью трюма освободить не удалось. Погода при этом не баловала. К утру 15-го ноября на «Печенге» оставались только шесть человек во главе с капитаном. В 02:00 судно разломилось напополам, в 08:00 капитан Бушен последним покинул обломки своего парохода.

## РАССЛЕДОВАНИЕ

Практически сразу же началась череда расследований и проверок. По их результатам все комиссии пришли к выводу, что авария «Печенги» произошла вследствие грубейшего нарушения капитаном Бушеном Устава службы на судах морского флота и правил судовождения, а также неудовлетворительной работы службы гидрографии Балтийского флота, которая не обеспечила работу маяков Ристна и Кыпу.

На этом расследование можно было бы считать законченным — как правило, «разборы полетов» на этом заканчиваются: редко дело переходит в уголовную плоскость, чаще виновные несут наказания в виде лишения должностей и дипломов. Однако в случае с «Печенгой» это было только началом.

Спустя месяц после гибели парохода вышел Приказ Министра ММФ № 456 от 14.12.1946, где были перечислены все упущения со стороны руководства БГМП, и министр особо подчеркнул, что в пароходстве «проявляют недопустимый либерализм к аварийности», а посему виновников аварии капитана Бушена В. Д. и третьего помощника капитана Аскалонова В. Н., а заодно и заместителя начальника БГМП Левенштейна Б. И. следует передать следственным органам для привлечения к уголовной ответственности.

Следствие было скорым. Никто не принял во внимание смягчающие обстоятельства: радиопеленгатор на судне не работал, гирокомпас не было, эхолот отсутствовал в принципе, а из всего навигационного оборудования, кроме магнитного компаса, в наличии был только заборный лаг. Никто не вспомнил, что во время аварии не работали оба маяка, и если Ристну работал с перебойми, то Кыпу вообще не горел. Капитану Бушену в вину ставился отказ

от помощи некоторых подошедших судов. Но никто не подумал о том, что они все были гружеными, и не имели возможности подойти близко к «Печенге», а кроме того, у них также не было на борту необходимых спасательных средств. Поэтому Бушен и отказывался – ему нужна была спасательная партия для заделки пробоин и откачки воды, а прежде нужно было снять груз и перегрузить его на судно в балласте, и с подходом таких судов грузовые операции немедленно начались. Зато членов различных комиссий очень интересовали вопросы о дисциплине на судне и моральном облике членов экипажа...

## ПРИГОВОР

В общем, процесс был на двести процентов показательным. Судьи в своем обвинительном приговоре капитану – расстрел с полной конфискацией имущества – не забыли даже указать, что капитан Бушен «из дворян». Ошеломленный приговором народ молчал, и тут дело приняло совершенно неожиданный оборот.

Борис Левенштейн, находившийся тут же в зале, подошел к Бушену, обнял его и на весь зал громко заявил: «Валя! Не падай духом! Мы тебя в беде не оставим!» и троекратно его расцеловал. Этот акт солидарности зал встретил громовыми аплодисментами. Тут надо сказать, что Левенштейн, тоже находившийся под следствием, был настолько уверен в своей правоте, что отказался от адвокатов и доказал, что все его действия были правильные, и с его стороны ошибок не было. Суд его оправдал.

Но на этом неожиданности не закончились. После судебного процесса случилось немыслимое. Работники пароходства начали сбор подписей под прошением об отмене решения суда и более мягком приговоре капитану! Под прошением подписались более трехсот человек! Заявление было направлено в адрес председателя Верховного Совета СССР Шверника, и сыграло положительную роль. Приговор был пересмотрен, и капитану Бушену расстрел заменили на двадцать пять лет тюрьмы, а третьему

помощнику Аскалонову наказание смягчили до четырехлетнего срока заключения.

Надо ли говорить, что подобное проявление не самых худших, в общем-то, человеческих качеств вызвало моментальную реакцию партийных органов. Срочно состоялось объединенное заседание бюро Ленинградского областного и городского комитетов ВКП(б), которое осудило «столь массовое непонимание значения показательного процесса».

Терминология тут же сменилась. Если в ведомственном расследовании специалисты оценивали действия капитана и третьего помощника как «нарушение Устава и элементарных правил судовождения», то партийные товарищи заговорили на другом языке. Осмелившиеся подписать прошение назывались не иначе, как «группа лиц, возглавляемая аварийщиками и лицами, отстраненными от заграничавания» и «государственные преступники», а сам факт подачи прошения – «враждебная вылазка», «политическое и моральное разложение», а также «притупление политической бдительности».

Решение приняли единогласно: «разъяснить всем коммунистам и всему составу пароходства политический вред подачи коллективного заявления о помиловании преступника и врага Советского народа Бушена, а также выявить и привлечь к строгой партийной ответственности всех коммунистов, подписавших заявление о помиловании».

## ПОСЛЕДСТВИЯ

Естественно, решение бюро обкома и горкома обсудили в политотделе БГМП и на всех судах пароходства. Естественно, «подписантов» выявили и примерно наказали: кого-то лишили визы, кому-то остановили карьерный рост, кого-то просто выжили из пароходства.

Несмотря на оправдательный приговор, заместителя начальника пароходства Бориса Левенштейна из партии исключили, а затем и уволили из БГМП. Спустя некоторое время он был вынужден уехать из Ленинграда в Таллинн, где поступил на службу в Эстонское пароходство на совершенно рядовую должность. Начав все с нуля, он вновь стал уважаемым человеком, был назначен



**Борис Иосифович Левенштейн, заместитель начальника Балтийского государственного морского пароходства, был исключен из партии и уволен. Фото bbc.com**

на пост заместителя начальника пароходства и за трудовые успехи награжден Орденом Ленина. Оба его сына стали моряками, но Всеволод Борисович Левенштейн больше знаком широкой публике как музыкант и радиоведущий «Би-Би-Си» Сева Новгородцев, получивший орден Британской империи. Умер Борис Иосифович в 1991 году.

К сожалению, ни в одном архиве мы не нашли сведений о работниках БГМП Валериане Дмитриевиче Бушене и Владимире Николаевиче Аскалонове. Следы их затерялись. Точно также мы не смогли найти и ответа на вопрос, за что же так сурово наказали моряков и тех, кто им сочувствовал. Остается только догадываться, что все дело в утерянном грузе. И хотя ни в одном из документов ни слова не говорится о грузе, перевозимом на «Печенге», можно предположить, что утрачены были какие-то трофейные ценности, и затронуты интересы высокопоставленных партийных или военных чинов... 



ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ  
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

 Главная

 О нас

 Членские  
организации

 Профсоюзная  
сторона РТК



# В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ КОМАНДЕ!



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

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



 **АДРЕС:** Москва,  
Большой Коптевский проезд,  
д. 6 А, стр. 1, 4-й этаж

 **ПОЧТОВЫЙ АДРЕС:**  
125315, Москва,  
а/я 61

 **ТЕЛ.:** (499) 151-24-78,  
151-24-90,  
**ФАКС:** (495) 234-43-68

 **ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
ФЕДЕРАЦИИ**  
Сухоруков Юрий Юрьевич



# 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  
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

## ЧЛЕНСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ФПРМТ

### РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ (РПСМ)

**Председатель профсоюза  
СУХОРУКОВ** 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 (РПА)

**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  
ПАРШЕВ** Павел Юрьевич  
183038, Мурманск,  
ул. Шмидта, д. 43  
Тел./факс: (8152) 28-81-51  
E-mail: pav7222@yandex.ru

### ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

**Председатель  
ЧЕРНЕНКО** Ирина  
Николаевна  
298312, Республика Крым,  
г. Керчь, ул. Кирова, 28  
Тел./факс: (365 61) 2-25-07,  
(365 61) 3-93-05  
E-mail: irinachernenko@mail.ru

### КАМЧАТСКАЯ

региональная организация  
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

### 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

### СЕВЕРНАЯ

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

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ

региональная (территориальная)  
организация

**Председатель Совета  
СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич  
Санкт-Петербург, ул. Двинская,  
д. 10/2, 7-й этаж.  
Тел./факс: (812) 714-95-65.  
E-mail: petersburg@sur.ru  
Почтовый адрес: 198035,  
г. Санкт-Петербург,  
а/я 210

### 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

### 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) 714-95-65  
E-mail: petersburg@sur.ru

### Председатель

**СУХОРУКОВ** Юрий Юрьевич

### Первый заместитель председателя

**КОВАЛЬЧУК** Игорь Васильевич

### Заместитель председателя

**ИВАНОВ** Вадим Геннадьевич

### Заместитель председателя

**ПАВЛОВ** Игорь Николаевич

## 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

**ГЛУШАК** Леонид Александрович

Ростов-на-Дону,

ул. Социалистическая,

д. 184, 3-й этаж, оф. 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, оф. 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, оф. 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: srorpsm@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

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

Тел./факс: +7 831 422 02 60,

моб.: +7 920 257 94 24

## ППООМ Г. СЕВАСТОПОЛЬ РПСМ

### Председатель

**БОЕВ** Артем Геннадьевич

Севастополь, пр. Нахимова,

д. 15, офис 14.

Тел./факс: (8692) 54-43-16

E-mail: sevastopol@sur.ru

## 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



# ВСЁ, ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ ОБ УДОБНЫХ ФЛАГАХ – В ОДНОЙ КНИГЕ

ЕСТЬ ЛИ ПРАВА У МОРЯКОВ ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ? НА ЭТОТ ВОПРОС РЕШИЛ ПОДРОБНО ОТВЕТИТЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ (ДВРО РПСМ) НИКОЛАЙ СУХАНОВ – И ВЫПУСТИЛ КНИГУ.

«Настольную книгу» для моряков, работающих на судах под удобными флагами, выпустили в Приморье. Книга «Есть ли права у моряков под удобным флагом» вышла тиражом в тысячу экземпляров. Книгу не только приятно держать в руках, она также является весьма полезной для моряков.

– Книга дает возможность морякам узнать, что такое удобные флаги, когда и как они появились, и почему многие судовладельцы отдают предпочтение именно им, – рассказывает Николай Суханов. – Кроме того, я очень подробно рассказываю о Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, которая стала безусловным прорывом в деле защиты прав моряков. Несмотря на то, что с момента её вступления в силу прошло чуть больше трёх лет, представители судоходной отрасли уже дали ей объективную и весьма положительную оценку.

Помимо исторических сведений об удобных флагах, в книге рассказывается о деятельности организаций, следящих за соблюдением прав моряков. Читатель сможет найти практические советы и контактные данные инспекторов, которые могут помочь людям в сложной ситуации.

Сама книга пусть и небольшого формата, но содержит максимально полезную выжимку необходимых морякам знаний. Содержание разбито на пять глав. В первой, под названием «Удобные флаги», разъясняются основные понятия, употребляющиеся в нормах морского права. Рассказывается о связи между низкими и опасными условиями труда и удобными флагами, о многолетних кампаниях ИТФ против удобных флагов. В первую главу также входит наиболее полезная информация – перечень стран удобных флагов, карта мира с нанесёнными на неё точками – штаб-квартирами ИТФ и списки

инспекторов с номерами телефонов. Так что даже если моряк оказался на проблемном судне без связи, имея эту книгу под рукой, он может связаться с инспектором ИТФ.

В третьей главе рассказывается о Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (MLC-2006) и о правовом положении моряков, работающих под удобными флагами. «Весьма необычным является тот факт, что единственными значительными регуляторами условий найма на суда под удобными флагами являются международные профсоюзные организации», – отмечается в этой главе. Для тех, кто уже работает под удобным флагом, Николай Суханов приводит десять полезных правил, которые могут помочь морякам в нелёгком труде. Одним из самых важных советов является проверка на наличие коллективного договора между компанией и российским профсоюзом. Важно также и то, чтобы соглашение, которым покрыто судно, было одобрено ИТФ.

Отдельно про роль ИТФ и других международных организаций рассказывается в четвёртой главе. Международная защита прав моряков держится на «трёх китах»: помимо ИТФ это Международная организация труда (ILO) и Международная морская организация (IMO). Благодаря деятельности всех трёх «китов» удаётся принимать программы, конвенции, рекомендации и другие документы, улучшающие условия труда и жизни моряков.

– Книга вручается морякам, работающим на судах под удобным флагом, перед выходом в рейсы. Она также полезна и курсантам, так как рассказывает о сущности удобного флага. И главное – она рассказывает морякам, как отстаивать свои права, если работодатель не заплатил



зарплату или произошёл несчастный случай, – говорит Николай Суханов. – В книге рассказано о роли РПСМ в защите прав моряков, а также объясняется, зачем морякам вступать в профсоюз. Для «начинающих» профсоюзных работников я привожу полезную информацию. Профсоюз должен быть независимым от работодателя и основной его задачей должно быть заключение коллективного договора с судовладельцем. В книге даны телефоны и адреса инспекторов ИТФ, поэтому имея такую книгу на борту, моряк сможет связаться с любым инспектором, в каком бы порту он ни находился, и получить необходимую помощь.

Первым моряком, которому была вручена книга, стал боцман Михаил Медведев, более 40 лет отдавший морскому флоту России. Сейчас он работает на судах под удобным флагом, и книга ему пригодится.

Пока книга выпущена только на русском языке, но, по словам Николая Суханова, в ближайшее время планируется перевести её на английский. 



**РОССИЙСКИЙ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
СОЮЗ МОРЯКОВ**

**25 ЛЕТ**  
В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ



FULL  
SPEED  
AHEAD!

