

# Морской

№ 3 (126) 2019

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

# профсоюзный Вестник

ЖУРНАЛ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

ЛОЦМАНСКИЙ СЕКТОР  
РЕШАЕТ ПРОБЛЕМУ  
20-ЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ

«СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ И ОПЕРАТОРЫ,  
КОТОРЫЕ УМЫШЛЕННО  
НЕ ПЛАТЯТ ЗАРПЛАТЫ ЭКИПАЖУ,  
ДОЛЖНЫ БЫТЬ ИЗГНАНЫ  
ИЗ ОТРАСЛИ»

КРУИНГ ВЫПЛАТИЛ  
ЗАРПЛАТУ МОРЯКАМ  
ВМЕСТО СУДОВЛАДЕЛЬЦА





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА  
WWW.FPRMT.RU



С ДНЕМ  
РАБОТНИКОВ  
МОРСКОГО  
И РЕЧНОГО  
ФЛОТА!





**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:**  
Т/х «Геннадий Невельской»

#### 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  
Наталья Куликова  
Маргарита Якубенко

[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 профессиональный вестник» обязательна.

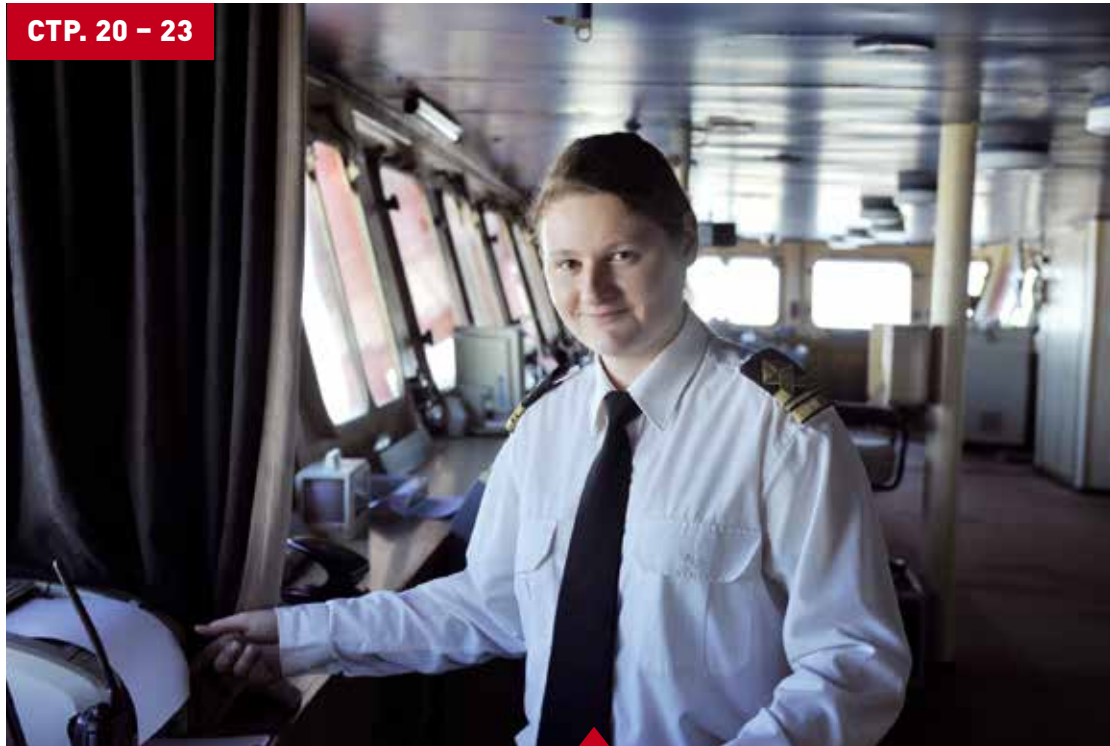
Подписан в печать: 13.06.2019

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

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство  
ПИ № 77-12041 от 11.03.2002. Тираж 3000 экземпляров. Распространяется бесплатно.

СТР. 20 – 23



#### МОРЕ БЕЗ ОПАСНОСТИ

**14 – 16** Снижение травматизма среди моряков – важная задача в обеспечении безопасности

#### МФТ

**26 – 28** «Blumenthal» опасно играет с жизнями моряков и держит их в положении рабов

#### НА ЗАМЕТКУ МОРЯКУ

**30 – 31** Как вернуть деньги за лечение?

#### ТВОРЧЕСТВО МОРЯКОВ

**32 – 36** Экватор!  
Точка. Точка. Запятая

#### ЮБИЛЕЙ

**39** 70 лет на страже интересов моряков!

**37 – 38** АДРЕСНАЯ КНИГА

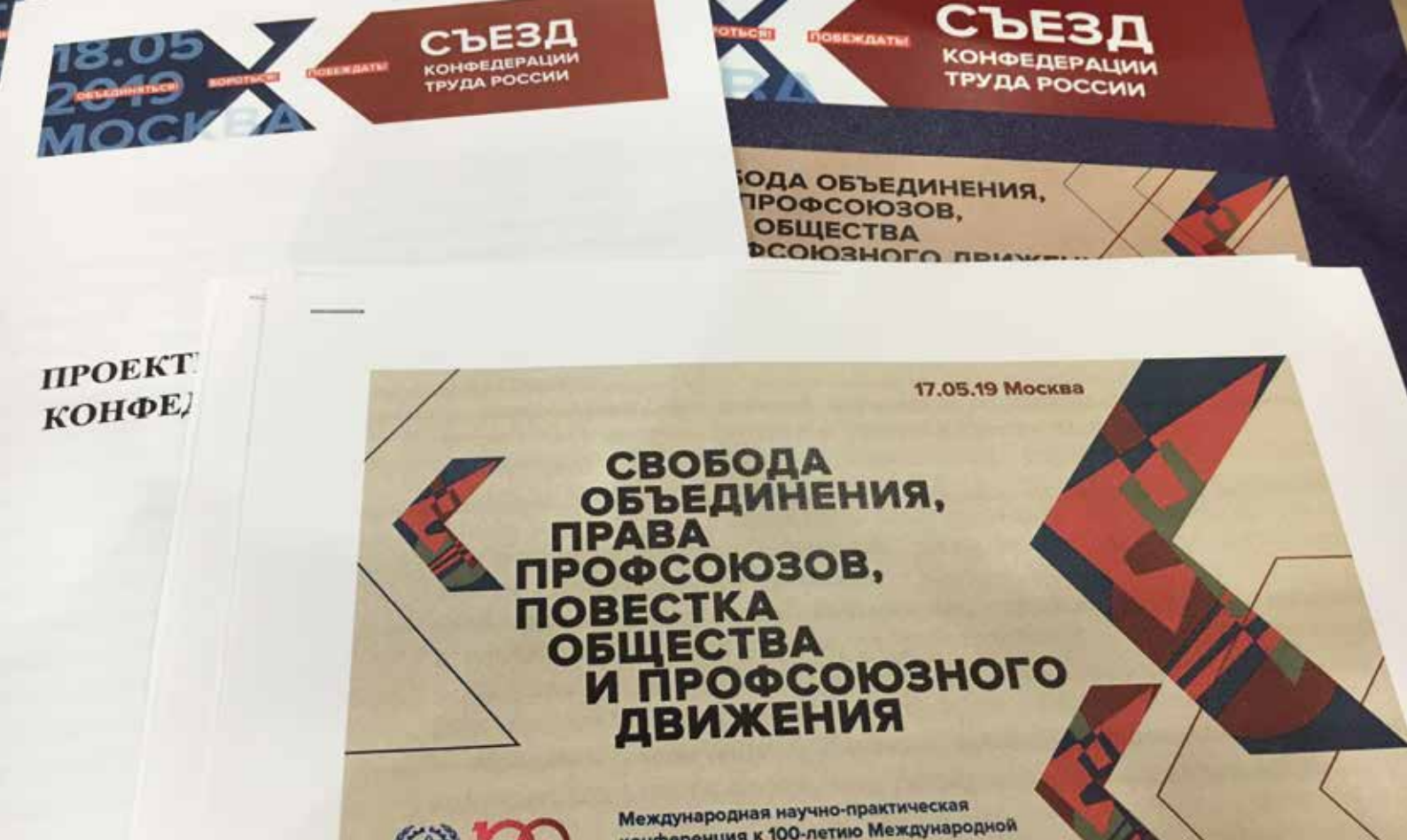
**ДИАНА КИДЖИ:**  
«Я НЕ ПРЕДСТАВЛЯЮ СЕБЯ НА ДРУГОМ МЕСТЕ»



СТР. 4 – 7

Фото: Максим Карпиков

**X СЪЕЗД КОНФЕДЕРАЦИИ ТРУДА РОССИИ: «ЧЕМ АКТИВНЕЕ ОБЩЕСТВО, ЧЕМ ГРОМЧЕ ОЗВУЧИВАЮТСЯ ПРОБЛЕМЫ, ТЕМ СКОРЕЕ ВЛАСТЬ БУДЕТ НА НИХ РЕАГИРОВАТЬ, ТЕМ БЫСТРЕЕ ОНИ БУДУТ РЕШАТЬСЯ»**



## ЧЕМ АКТИВНЕЕ ОБЩЕСТВО, ЧЕМ ГРОМЧЕ ОЗВУЧИВАЮТСЯ ПРОБЛЕМЫ, ТЕМ СКОРЕЕ ВЛАСТЬ БУДЕТ НА НИХ РЕАГИРОВАТЬ, ТЕМ БЫСТРЕЕ ОНИ БУДУТ РЕШАТЬСЯ

К такому выводу пришли участники X съезда Конфедерации труда России (КТР), состоявшегося 18 мая в Москве. В его работе приняли участие порядка 200 человек: делегаты членских организаций КТР, гости и эксперты, представляющие российские и международные профсоюзные объединения, общественные и научные организации. Российский профессиональный союз моряков (РПСМ), как крупнейшая членская организация КТР, был представлен делегатами со всех регионов страны.

### СФЕРА ТРУДА В РОССИИ

**Х** съезду КТР предшествовала международная научно-практическая конференция «Свобода объединения, права профсоюзов, повестка общества и профсоюзного движения», приуроченная к 100-летию Международной организации труда (МОТ). В ходе конференции 17 мая обсуждались такие темы, как «Сфера труда в России и в мире через 100 лет после создания МОТ», «Социально-экономическая политика и положение работников:

современное состояние. Анализ, проблемные точки и пути решения», «Свобода объединения и права профсоюзов в Российской Федерации в контексте глобальных тенденций», «Образ будущего: место профсоюзов в обществе и повестка профсоюзного движения».

Конференция стала своеобразным подведением итогов: все выступавшие говорили о том, какие изменения произошли в стране за последние годы, как они повлияли на состояние общества. И выводы оказались совсем неутешительными. В России по-прежнему очень низко оценивается труд большинства работников,

существуют серьезные диспропорции в размерах заработной платы различных групп работников. Причем для этого нет объективных причин. В свою очередь экономика дешевого труда делает невыгодной технологическую модернизацию производства – при низких зарплатах капиталоемкие и трудосберегающие инновации не окупаются в разумные сроки. Соответственно, низкий уровень оплаты труда негативно отражается на развитии страны: покупательная способность населения падает, что влечет за собой уход с рынка иностранных компаний и закрытие целых предприятий.

**ПО ОФИЦИАЛЬНЫМ ДАННЫМ, ПАДЕНИЕ ДОХОДОВ РАБОТНИКОВ ДОСТИГЛО 15%. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ САМЫЕ БОГАТЫЕ ЛЮДИ СТРАНЫ ИЗ СПИСКА «ФОРБС» УВЕЛИЧИЛИ СВОЕ СОСТОЯНИЕ В ПОЛТОРА РАЗА. НА ДОЛЮ 10% САМЫХ ОБЕСПЕЧЕННЫХ ЛЮДЕЙ ТЕПЕРЬ ПРИХОДИТСЯ 78% ВСЕХ АКТИВОВ СТРАНЫ. РОССИЙСКАЯ ОЛИГАРХИЯ ПОЛУЧАЕТ МНОГОТРИЛЛИОННЫЕ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ, А ВОЗНИКАЮЩИЕ БЮДЖЕТНЫЕ ДЫРЫ ЗАТЫКАЮТСЯ ПУТЕМ РОСТА НДС И НАЛОГОВ НА ЛИЧНОЕ ИМУЩЕСТВО РАБОТНИКОВ. НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ БИЗНЕСА В СТРАНЕ ОСТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ НИЗКИХ В МИРЕ – 32% ВВП ПО СРАВНЕНИЮ С 45-50% В СТРАНАХ ЕВРОСОЮЗА.**

## ДВА ГЛОБАЛЬНЫХ ВЫЗОВА

Многие выступающие говорили о современных вызовах сферы труда. Например, д. э. н., член Правления Института современного развития Евгений Гонтмахер сразу задал очень простой вопрос: что делать дальше, в следующие 100 лет? В мире и обществе все очень сильно изменилось, и структуры, подобные МОТ, за переменами не успевают. Он выделил два глобальных вызова: миграцию и «уход» индустриального труда. Миграция, которая сегодня благодаря прозрачности границ переросла чуть ли не в глобальную катастрофу, увеличивает противоречия на рынке труда, поскольку сталкивает низкоквалифицированных и квалифицированных работников. «Переварят» ли рынки труда развитых стран такой приток рабочей силы – вот в чем вопрос.

Сокращение индустриального труда, повлекшее уход крупных компаний, массовое высвобождение трудовых коллективов, с одной стороны, и уход большей части населения в малый бизнес, в самозанятые, с другой стороны (в Германии – 50%, в РФ – около 20%), – все это затрудняет защиту их прав, проведение трудовых инспекций и объединение в профсоюзы; приводит к снижению стабильности рынка труда.

«Если раньше человек мог всю жизнь проработать на одном предприятии, то сейчас нестабильность – это норма, – считает Гонтмахер. – Основная причина – поиск своей личности и стремление к самореализации». Кроме того, он отметил, что есть проблемы, специфические для России. Это недостаточный уровень прожиточного минимума, который не может обеспечить людям достойное существование, и неработающая система социального страхования.

Что касается прожиточного минимума, то он давно себя изжил, сегодня совершенно неправильно считать, сколько человек на эти деньги может съесть мяса и молока. Это должны быть совершенно иные нормы потребления. Как ни парадоксально это звучит, но основная часть бедных в России – это работающие люди. Статистика утверждает, что их в нашей стране 13%, но цифра эта по понятным причинам сильно занижена. Реальная цифра бедных людей в стране – более 25%. Это говорит о том, что зарплаты их ничтожно малы, на них невозможно обеспечить достойную жизнь для себя и своей семьи. Поэтому сегодня на по-

вестку дня встает вопрос не о размере прожиточного минимума, а о достойном размере минимальной оплаты труда.

И так у нас во всем: в медицине, социальном страховании, пенсионной системе. Несмотря на существующие законы, эти системы не работают. Так, например, страхование безработицы – обязательный элемент во всех развитых странах. В России об этом вообще речь не идет.

## СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ – БЕЗРАБОТНЫМ

Кризис на рынке труда – также вполне ожидаемое явление. По словам депутата Государственной думы Олега Шейна, неофициальная занятость в России за последние несколько лет выросла с 11 млн до 23 млн. Пенсионный фонд из-за этого недополучает ежегодно порядка 2,5 трлн рублей.

Кризис не только в России. По всем странам наблюдается стагнация, работодатели повсеместно не хотят увеличивать заработную плату, средний класс сокращается в сторону бедного.



При этом наступает эпоха тотальной цифровизации и автоматизации, что увеличивает спрос на высококвалифицированный персонал и ведет к росту их заработной платы. С другой стороны, в обществе изменилось само отношение к труду. Люди перестали относиться к нему, как необходимости работать от рассвета до заката, как это было раньше. Все больше людей предпочитают работать удаленно и выполнять только ту работу, которая им нравится.

Как отметил Руслан Гринберг, научный руководитель Института экономики РАН, «в мире только 15% людей занимаются тем, что им нравится. Это мало».

Последствия таких перемен в обществе – массовая безработица и рост числа бедных в стране. Предотвратить это вряд ли получится, а вот гарантировать всем некий базовый доход, что-то вроде социального пособия – возможно. Это может стать одним из направлений работы КТР в целом, и входящих в нее профсоюзов в отдельности.

«Проблема сохранения занятости – задача профсоюзов. Компьютерные технологии дают профсоюзам возможность защищать себя, нужно научиться преодолевать эти преграды. Основа человеческого капитала – здоровье, образование, культура. Необходимо развивать человеческий капитал и не допустить перехода из высшего статуса в низший», – отметил Александр Сафонов, проректор Академии труда и социальных отношений.

### ДАЕШЬ 6-ЧАСОВОЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ!

Также в ходе Конференции не раз заходила речь о перспективе введения шестичасового рабочего дня без снижения заработной платы и безусловного базового дохода, который позволит преодолеть последствия массовой потери рабочих мест из-за развития техники. Многие участники отметили, что существующие запреты на забастовки приводят к тому, что работники не могут активно отстаивать свои права. Принятый еще в 2000 году новый Трудовой кодекс, фактически уничтоживший право на забастовку, снял гарантии защиты с профсоюзных активистов и ограничил право на коллективные

переговоры. Надо ли говорить, что это оказалось только на руку работодателям. К тому же изменения были дополнены запретительными мерами в отношении права на проведение митингов и демонстраций, свободного распространения информации и демократических выборов.

Судебная система демонстрирует многолетнюю практику, при которой работодатели, корпорации и чиновники получают преимущества перед гражданами, потребителями и работниками.

На этом фоне независимое профсоюзное движение остается одной из немногих общественных сил, способных отстаивать не только интересы членов своих организаций, но и интересы общества в целом. «Мы будем продолжать и вести эту работу системно. Никто, кроме нас, этого не сделает», – сказал президент КТР Борис Кравченко.

### ДВИГАТЕЛЬ СОЛИДАРНОСТИ


Съезд начал свою работу 18 мая. Шаран Барроу, генеральный секретарь Международной конфедерации профсоюзов (МКП), возглавившая международную делегацию, в своем приветственном слове отметила роль КТР как двигателя солидарности для всего региона Восточной Европы и Центральной Азии. По ее мнению, сегодня мир нуждается в справедливом глобальном социальном контракте. Такой подход должен заключаться в разработке, принятии и соблюдении универсальных трудовых гарантий, касающихся зарплат, сохранения рабочих мест и охраны труда.

По словам лидера МКП, профсоюзному сообществу необходимо сконцентрироваться на отстаивании права на свободу объединения и укреплении мощи рабочего движения через право на коллективные переговоры для каждой организации трудящихся.

Президентом КТР на следующие пять лет единогласно был избран Борис Кравченко (он поблагодарил участников съезда за доверие); генеральным секретарем – Сергей Ковалев, лидер Федерального профсоюза авиационных диспетчеров России. Председателем Исполнительного комитета стал первый зампреда Российского профсоюза моряков Игорь Ковальчук;

председателем Совета – заместитель председателя РПСМ Игорь Павлов. Вице-президентом КТР избрали Олега Шеина. Юрий Сухоруков, председатель РПСМ, вошел в состав Совета КТР.

Съезд принял программную декларацию «За объединение работников, расширение гражданских и трудовых прав, построение демократического общества», а также ряд стратегических резолюций – «О ситуации с реализацией права на свободу объединения в Российской Федерации», «О пенсионной политике в Российской Федерации», «О ситуации с профсоюзным движением в странах Центральной Азии», «О работе профсоюзов Конфедерации труда России в бюджетной сфере», «За гендерное равенство в сфере труда, в профсоюзах и в обществе». Последняя резолюция призывает правительство Российской Федерации поддерживать принятие Конвенции МОТ против насилия и домогательств в сфере труда и ратифицировать ее, отменить перечень запрещенных работ для женщин и активнее содействовать достижению равных прав и равных возможностей. КТР также призывает членские организации активнее работать с гендерной проблематикой, добиваться учета специфических интересов женщин и активно привлекать их к профсоюзной деятельности.

В резолюции «О политике в сфере оплаты труда» X съезд КТР требует от правительства гарантировать законодательно и на практике право на ведение коллективных переговоров об условиях оплаты труда, обеспечив его быстрым и эффективным механизмом разрешения коллективного трудового спора, а также правом на забастовку. Пересмотреть методики формирования прожиточного минимума как основы установления минимального размера оплаты труда, предполагающего, по меньшей мере, его двукратное повышение. Внести изменения и дополнения в статью 134 Трудового кодекса РФ, установив обязанность ежегодной индексации заработной платы не меньше, чем на уровень инфляции, а также в статью 133, установив, что при определении МРОТ не должны учитываться выплаты компенсационного и стимулирующего характера. 

**СЪЕЗД ПРИНЯЛ ПРОГРАММНУЮ ДЕКЛАРАЦИЮ «ЗА ОБЪЕДИНЕНИЕ РАБОТНИКОВ, РАСШИРЕНИЕ ГРАЖДАНСКИХ И ТРУДОВЫХ ПРАВ, ПОСТРОЕНИЕ ДЕМОКРАТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА», А ТАКЖЕ РЯД СТРАТЕГИЧЕСКИХ РЕЗОЛЮЦИЙ - «О ПОЛИТИКЕ В СФЕРЕ ОПЛАТЫ ТРУДА», «О СИТУАЦИИ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ ПРАВА НА СВОБОДУ ОБЪЕДИНЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», «О ПЕНСИОННОЙ ПОЛИТИКЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», «О СИТУАЦИИ С ПРОФСОЮЗНЫМ ДВИЖЕНИЕМ В СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ», «О РАБОТЕ ПРОФСОЮЗОВ КОНФЕДЕРАЦИИ ТРУДА РОССИИ В БЮДЖЕТНОЙ СФЕРЕ», «ЗА ГЕНДЕРНОЕ РАВЕНСТВО В СФЕРЕ ТРУДА, В ПРОФСОЮЗАХ И В ОБЩЕСТВЕ».**





**УЧАСТНИКИ 33-Й РАБОЧЕЙ ВСТРЕЧИ ПРОФСОЮЗОВ И СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПО ВОПРОСАМ УЛУЧШЕНИЯ УСЛОВИЙ ТРУДА МОРЯКОВ, КОМИТЕТ ЦЕНТРАЛЬНОЙ, ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ И НОРВЕГИИ (SCOCEEN).**

## SCOCEEN: ПЕНСИИ МОРЯКОВ – ЖИЗНЕННАЯ ТЕМА

В Таллине (Эстония) прошла 33-я рабочая встреча профсоюзов и судовладельцев по вопросам улучшения условий труда моряков – заседание комитета Центральной, Восточной Европы и Норвегии (SCOCEEN).

**В** нем традиционно приняли участие представители Ассоциации норвежских судовладельцев и профсоюзов стран, поставляющих моряков для работы на судах норвежских владельцев, то есть России, Румынии, Хорватии, Латвии, Литвы, Эстонии, Украины и Норвегии. Цель мероприятия – найти точки соприкосновения профсоюзов и работодателей в борьбе за трудовые права более двух тысяч моряков, занятых на судах норвежских компаний.

Делегацию Российского профсоюза моряков (РПСМ) представляли председатель РПСМ Юрий Сухоруков, заместитель председателя Вадим Иванов, председатель Северной региональной организации РПСМ Александр Красноштан, технические инспекторы Калининградской региональной организации РПСМ Людмила Измалкова и Петр Дзендзелюк.

Коллеги из разных стран обсудили вопросы улучшения условий труда интернациональных экипажей, взаимо-

действия между профорганизациями и Ассоциацией норвежских судовладельцев, колдоговоры на 2019 год и последующие несколько лет, а также повышение уровня зарплат.

Самой животрепещущей темой SCOCEEN стал вопрос пенсионных выплат для моряков. Как оказалось, не только в России работники, посвятившие большую часть жизни службе на судах под флагом других государств, при выходе на пенсию получают минимальные выплаты. В связи с этим речь шла о возможности создания пенсионных фондов и пенсионных программ для членов экипажей и необходимости разрабатывать законопроекты, защищающие интересы моряков, выходящих на заслуженный отдых.

## РПСМ ПРИНЯЛ ОБНОВЛЕННЫЙ УСТАВ

19 мая в Москве состоялся Внеочередной съезд Российского профессионального союза моряков. Решение о его проведении было принято на последнем Совете РПСМ, и единственным и главным вопросом повестки съезда значилось внесение изменений в основной документ профсоюза, утверждение его делегатами съезда.

**П**роведению внеочередного съезда предшествовала длительная и тщательная подготовка новой редакции Устава РПСМ, в нем учтены все требования действующего российского законодательства, которые, к слову, и послужили поводом для внесения дополнений и изменений. Поскольку делегаты съезда имели возможность ознакомиться с предлагаемой редакцией Устава заранее, при его обсуждении никаких серьезных вопросов не возникло. Все 73 делегата, избранные и присутствовавшие на съезде РПСМ, проголосовали за новый Устав единогласно.

Следующий шаг – регистрация в Министерстве юстиции, после чего документ будет размещен на сайте РПСМ, где каждый желающий сможет с ним ознакомиться.

– Внесение поправок в Устав вызвано необходимостью приведения его в соответствие с требованиями российского законодательства, – отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – И хотя он претерпел необходимые изменения, общие и главные его принципы остались прежними.

Отметим, что на предшествовавшем съезде Совете Николай Попов, председатель Южной территориальной организации РПСМ, рассказал об успешных коллективных переговорах с судоходной компанией ООО «Топаз Астрахань», управляющей 17 судами: на сегодняшний день все условия договора согласованы, осталось только принять Прило-



жения к нему. Совет утвердил лидера первичной профсоюзной организации в компании, которым стал Денис Юрьевич Бондаренко.

Также было решено провести Форум профсоюзной молодежи, который состоится в рамках Совета РПСМ в Санкт-Петербурге в ноябре этого года. С этой идеей выступил председатель ППО моряков Севастополя РПСМ Артем Боев. По его мнению, мероприятие позволит вовлечь в профсоюзную работу молодых специалистов и воспитать будущий профсоюзный актив.

## МОРЯКАМ – СПРАВЕДЛИВЫЕ УСЛОВИЯ ТРУДА

В Осло (Норвегия) состоялось заседание Европейской целевой группы по офшорным судам (EOTFG). В ее работе приняли участие представители морских профсоюзов, в том числе председатель РПСМ Юрий Сухорук и заместитель председателя Российского профессионального союза моряков Вадим Иванов.

**В** повестке дня значился широкий круг вопросов – от проверки статуса коллективных договоров до сферы безопасности. Лейтмотивом стала тема социального демпинга в судоходной отрасли в целом, датских и норвежских компаниях в частности, а также обсуждение методов борьбы за достойные условия труда.

Социальный демпинг – разрушительная тенденция для морской отрасли. Когда работодатели нанимают так называемую «дешевую рабочую силу», чтобы платить меньше, они разделяют моряков по национальностям: члены экипажей одной теряют работу, а те, кто ее получают, трудятся в опасных условиях при несправедливой оплате. Например, некоторые недобросовестные датские и норвежские судовладельцы, оперируя на национальном рынке, соблюдают законы и платят морякам не ниже международных минимальных стандартов. Как только эти же

компании выходят на азиатский рынок, за выполнение той же самой тяжелой и опасной работы выплачивают членам экипажей мизерные деньги.

– Единственные, кто выигрывают в такой ситуации – глобальные компании, – уверены в РПСМ.

Морские профсоюзы всячески борются с пагубной практикой, пытаются добиться одинакового и справедливого отношения ко всем морякам. Один из способов – заключение коллективных договоров, гарантирующих морякам условия достойной занятости.

– Зарплата моряка должна соответствовать сложности выполняемой работы, степени ответственности и профессиональной квалификации и ни в коем случае не зависеть от национальности, – считают в РПСМ.

## БОЛЕЕ 4 МЛН ВОЗВРАЩЕНО МОРЯКАМ


Более 4 млн рублей невыплаченной вовремя заработной платы помогла вернуть членам экипажей судов Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков. Таков главный итог работы ДВРО РПСМ в первом квартале 2019 года.

**К** ак рассказал председатель организации Николай Суханов, за этот период профсоюзные инспекторы посетили в портах Находки 30 судов под российским и иностранными флагами. Основные цели всех визитов на суда – узнать, в каких условиях работают моряки, выяснить, выполняют ли судовладельцы требования Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), а в случае возникновения проблем – оказать членам экипажей поддержку и помощь.

Инспекции показали, что судовладельцы предпочитают удобный флаг Панамы. По крайней мере, в первом квартале в Находку преимущественно заходили такие суда: из 30 теплоходов 17 несли панамский флаг. Остальные работают под флагами России, Кипра, Либереи, Маршалловых островов и Мальты.

– Только на восьми судах есть коллективные договоры, одобренные Международной федерацией транспортных рабочих (МФТ). Все судовладельцы, чьи теплоходы работали без такого соглашения, получили от ДВРО РПСМ нотисы о необходимости начать переговоры с морскими профсоюзами – членскими организациями МФТ – по подписанию колдоговора. Всего было отправлено 11 уведомлений в адрес судоходных компаний. Большинство из них оперативно отреагировали на наши обращения и приступили к переговорам, – отметил Н. Суханов.

За три месяца в дальневосточном порту побывали 650 моряков: 300 филиппинцев, 130 китайцев, 60 россиян. Другие 160 человек – это моряки из Индонезии, Вьетнама, Украины, Эстонии, Румынии и Бирмы. В большинстве случаев при встрече с членами экипажей, у которых имелись нерешенные проблемы, инспекторы оперативно помогли их урегулировать. В первую очередь, они касались задолженности по заработной плате. Еще моряков волновала организация культурного отдыха на берегу. С этим в Находке дела обстоят отлично: в портовом городе есть Международный клуб моряков, куда ДВРО РПСМ рекомендует сходить абсолютно всем членам экипажей, чтобы отвлечься от судовых будней.

Что касается других итогов – хорошей практикой становятся совместные инспекции судов с представителями государственного портового контроля (PSC). В рамках этой работы удается гораздо быстрее реагировать на проблемы, связанные с нарушением прав моряков на борту судов. Немаловажно и другое сотрудничество: так, ДВРО РПСМ взаимодействует с транспортной прокуратурой Находки, что позволяет грамотно составлять иски и документы. 





# ЛОЦМАНСКИЙ СЕКТОР РЕШАЕТ ПРОБЛЕМУ 20-ЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ

В Кодекс торгового мореплавания (КТМ) планируется внести изменения, касающиеся проблемы 20-летней давности, – правового урегулирования лоцманского обеспечения в портах России. Эксперт рабочей группы Минтранса РФ по вопросам лоцманской деятельности в России Владимир Егоркин поделился своим видением проблемы в лоцманском секторе, рассказал о попытках Минтранса закрепить за государством функции по лоцманскому обеспечению торгового мореплавания в России и законопроекте «О внесении изменений в КТМ РФ», подготовленном членами Федерального Собрания РФ, который, наконец, может это сделать.

**– Владимир Иванович, расскажите, в чем суть лоцманского вопроса?**

– Сегодня в российских портах работают государственные и частные лоцманские организации. Если с первыми все понятно: они представлены во всех

портах нашей страны и обязаны предоставлять лоцманские услуги по проводке абсолютно всем судам, независимо от типа и размера, то коммерсанты работают только в крупных портах. Сюда заходят большие суда, поэтому им уда-

ется снимать пенки со всего валового сбора страны. Это те деньги, которыми единая государственная лоцманская служба России могла бы дотировать нерентабельные порты, как это сделано в Финляндии. Там в рамках единой лоцманской организации лоцманские сборы лишь 10% рентабельных портов страны обеспечивают дотацию 90% нерентабельных портов.

В России хозяева частных лоцманских компаний не хотят работать там, где невыгодно, и обязать их это делать не позволяет отсутствие нормативной базы. Создание правовой базы, позволяющей обеспечить стабильное и качественное выполнение государственной функции по лоцманскому обеспечению во всех морских портах России негосударственными лоцманскими организациями, потребует огромной правовой работы. В Нидерландах, например, где лоцманскую проводку на некоммерческой основе монополично обеспечивают негосударственные лоцманы, объединенные в национальную корпорацию, правовая база, регулирующая работу лоцманов, составляет порядка тысячи страниц различных документов. Она формировалась около 20-ти лет.

В то же время наличие частных лоцманских компаний в стратегически важных портах и акваториях, в том числе расположенных на Северном морском пути, является дестабилизирующим фактором. Действующее законодательство не обязывает владельцев частных лоцманских компаний использовать лоцманский сбор для закупки специфического лоцманского оборудования и снабжения и позволяет в любой момент прекратить деятельность по проводке судов, тем самым блокировать работу портов.

В последние годы возникли серьезные проблемы с лоцманским обеспечением, прежде всего, в северных морских портах, где средств от лоцманского сбора не хватает для содержания лоцманской службы, а увеличение его повышает стоимость «северного завоза».

**– Разве рыночные отношения в лоцманском деле – это плохо?**

– Лоцманская деятельность является естественной монополией и по сути нашего морского закона КТМ РФ может

осуществляться только на некоммерческой основе. Государство обеспечивает безопасность мореплавания в своих территориальных водах, несет ответственность перед международным морским сообществом за организацию лоцманской проводки и имеет полное право выбрать ту организационно-правовую форму лоцманской службы, которая наиболее соответствует целям стабильности качественного лоцманского обеспечения во всех морских портах страны.

Государственная монополия в сфере лоцманского обеспечения в России, которая продолжалась чуть менее 400 лет, официально была отменена с принятием КТМ РФ в 1999 году. Однако основным дерегулирующим фактором в лоцманском обеспечении стало неисполнение Постановления КС РФ от 06/04-2004 г. № 7-П, признавшего не соответствующими Конституции РФ и отменившего п. 2 ст. 87 КТМ РФ и ППРФ от 17/07-2001 г. № 538.

Решение, принятое КС РФ в 2004 году, обязывало федерального законодателя «в установленном порядке урегулировать деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов», но это не было сделано. Далее правовым вакуумом воспользовались «бизнесмены», и уже в следующем году в некоторых портах лоцманскую проводку стали осуществлять частные лоцманские компании с целью извлечения прибыли из лоцманского сбора, получение которого гарантировано государством и всей государственной системой обеспечения безопасности мореплавания.

Поскольку частные лоцманские компании в основных нефтяных портах и терминалах изначально были аффилированы с их владельцами и операторами, противодействие Минтрансу в принятии каких-либо нормативных правовых актов, регулирующих деятельность лоцманских организаций, организовали на самом высоком уровне. Положения п. 2 ст. 87 КТМ РФ были отменены, как того требовало Постановление КС РФ от 06/04-2004 г. № 7-П, только через семь лет после его принятия (вместо шести месяцев по закону), а деятельность лоцманских орга-

низаций не урегулирована до сих пор. Это прямое нарушение закона о КС РФ (ст. 79, 80 и 81 № 1-ФКЗ).

Это и позволило хозяевам частных лоцманских компаний, выступая в публичной сфере от имени лоцманов, спекулировать правовыми категориями рыночных отношений, которые КТМ РФ в сфере лоцманского обслуживания не допускаются, и манипулировать правом в свою пользу. Из-за коррумпированности частный лоцманский бизнес стал неподконтролен органам надзора: ни Минтрансу, ни транспортной прокуратуре, ни Минтруду. Именно она позволила бенефициарам «лоцманского бизнеса» 15 лет тормозить принятие любых правовых актов по регулированию деятельности лоцманских организаций.

По экспертной оценке, частные лоцманские компании выводят из сферы лоцманского обеспечения не менее 500 млн рублей целевого лоцманского сбора ежегодно, что наносит значительный ущерб всей системе обеспечения безопасности мореплавания в портах России. За годы их работы ущерб, нанесенный стабильности и качеству лоцманского обеспечения в портах России, составляет более 5 млрд рублей, а это десятки современных лоцманских катеров и станций.

**– Принимались ли за прошедшие годы попытки в корне изменить ситуацию? Что помешало, если деятельность лоцманской службы до сих пор не отрегулирована?**

– В сферу лоббистской деятельности частных компаний, основанной на теневых доходах, втянуты некоторые чиновники Федеральной антимонопольной службы (ФАС). Вместо того, чтобы в рамках полномочий регулировать деятельность лоцманских организаций как субъектов «естественной монополии», они применяют к ним нормы регулирования рыночных отношений в полном объеме только на основании того, что лоцманские организации занимаются хозяйственной деятельностью, регулируемой нормами ГК РФ.

Чиновники, обязанные по должности защищать интересы государства, упорно не хотят видеть, что в деятельности лоцманских организаций определяющим фактором является

## СПРАВКА:



**ВЛАДИМИР ЕГОРКИН – ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ ЛОЦМАН (1974-1992 ГГ.), ЛОЦМАНСКИЙ КОМАНДИР СПБ (1992-2007 ГГ.), ПРЕЗИДЕНТ МОО «АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ЛОЦМАНОВ РОССИИ» (1995-2007 ГГ.), «ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ТРАНСПОРТА РФ», «ПОЧЕТНЫЙ РАБОТНИК МОРСКОГО ФЛОТА РФ», КАНДИДАТ ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК И ВЕТЕРАН ТРУДА.**

их публичная некоммерческая деятельность, а не ее хозяйственная составляющая. В деятельности любой другой публичной службы: пожарной, внутренних дел, спасательной и множества других, – неизбежно присутствует хозяйственная составляющая, регулируемая нормами ГК РФ, но это не дает основания регулировать их деятельность по законам рынка.

Компетентной лоцманской властью страны – Минтрансом России, уже неоднократно предпринимались попытки вернуть лоцманскую функцию под контроль государства. Однако все они упирались в сопротивление некоторых чиновников, защищающих интересы хозяев частных лоцманских компаний в сохранении рыночных отношений в лоцманском деле, и, возможно, не представляющих, какую угрозу национальной безопасности несет конкуренция в сфере лоцманского обеспечения.

При существующем правовом регулировании лоцманская деятельность в России постепенно деградирует.



На сегодняшний день почти треть всех морских лоцманов России, осуществляющих лоцманскую проводку судов в опасных для судоходства районах с целью обеспечения безопасности мореплавания в соответствии с КТМ РФ на некоммерческой основе, – наемные работники в частных компаниях, работающих с целью извлечения прибыли.

**– Подготовленный законопроект об изменениях в КТМ РФ в части, касающейся деятельности лоцманов, – это именно то, что нужно лоцманам?**

– Да, основной идеей данного законопроекта является закрепление за государством функции по лоцманскому обеспечению торгового мореплавания в России. Он предусматривает создание единой государственной лоцманской службы. Принятие законопроекта создаст механизм гарантированного предоставления услуг по лоцманскому обеспечению торгового мореплавания во всех акваториях Российской Федера-

ции, обеспечит прозрачность расходов лоцманского сбора, упростит вопросы профессиональной подготовки и контроль за квалификацией морских лоцманов, значительно повысит степень социальной защищенности лоцманов. Все это в итоге позволит обеспечить более высокий уровень безопасности мореплавания и снизить аварийность на морском транспорте.

**– Как сами лоцманы относятся к этому законопроекту: может, они хотят работать в частных лоцманских компаниях и категорически против работы в государственной организации?**

– В России, как и в любом прибрежном государстве мира, лоцманы выполняют государственную функцию в единой системе обеспечения безопасности мореплавания и знают это. Еще в начале 90-х годов основной целью выхода лоцманов из подчинения коммерческих портов была не коммерческая

выгода, а желание навести порядок в организации лоцманского дела. Интересы лоцманов и государства всегда неразделимы, но, как правило, не соответствуют коммерческим интересам хозяев частных лоцманских компаний.

В мае этого года поддержку данного законопроекта от имени лоцманов выразил председатель Межрегионального профессионального союза лоцманов (МПСЛ) Владимир Кабанов. В своем письме заместителю председателя комитета ГД РФ по транспорту Павлу Федяеву он пояснил, что лоцманов беспокоит коммерциализация лоцманской деятельности и захват частными лоцманскими компаниями наиболее выгодного сектора лоцманских проводок. По мнению членов МПСЛ, именно это является причиной ежегодных многомиллионных убытков по лоцманской деятельности стратегического предприятия ФГУП «Росморпорт», а следствием этих убытков является недофинанси-

рование лоцманской деятельности, ухудшение условий труда лоцманов, ухудшение материально-технической базы лоцманских служб, ухудшение подготовки лоцманов.

В письме также говорилось, что – процитирую: «В существующих условиях снижаются стандарты социальной защиты, обеспечения и их уверенность в завтрашнем дне, а попытка увести принятие решения по законопроекту в бесконечные дискуссии, которые длятся уже 20 лет, приводит к разочарованию и потере положительной мотивации у лоцманов». Данный законопроект, по моему мнению и мнению МПСЛ, позволит в полной мере устранить все имеющиеся законодательные пробелы, обеспечить правильный расчет ставок лоцманского сбора и его целевое использование для безубыточной работы лоцманских служб во всех портах РФ.

Лоцманы еще в 2012 году выразили свое мнение о необходимости создать либо единую государственную лоцманскую службу России, либо с участием государства и лоцманов, но не были услышаны. Тогда коллектив лоцманов Усть-Лужского управления СЗБФ ФГУП «Росморпорт», обеспокоенный обстановкой с лоцманским обслуживанием в их порту и в целом по России, обращался к руководителю администрации Президента РФ Сергею Иванову (в копии: Председателю Морской Коллегии Д. О. Рогозину и Министру транспорта М. Ю. Соколову).

Они отмечали, что в 2011 году из-за «лояльности» морских чиновников частная компания ООО «Альбатрос» сумела начать работу в экономически выгодном порту Усть-Луга, хотя лоцманы ФГУП «Росморпорт» обеспечивали все потребности этого порта в проводках. К слову, в 2005 году эта же компания при той же поддержке вытеснила лоцманов ФГУП «Росморпорт» из порта Приморск.

Неопределенность в нормативном регулировании лоцманской деятельности позволила частным лоцманским компаниям вытеснить «Росморпорт» не только из Приморска и Усть-Луги, но также из Высоцка, частично из Санкт-Петербурга, захватить часть проводок в порту Мурманск. И это только на Северо-Западе нашей страны!

По мнению лоцманов – снова процитирую, – «работа с агентами, получающими процент от лоцманского сбора за передачу заказа на лоцпроводку, позволяет частным компаниям иметь в среднем вдвое больший доход с одной лоцманской проводки, чем у государственного предприятия. Уже много лет в России идет процесс создания единой государственной лоцманской службы, однако число действующих в лоцманской сфере организаций наоборот увеличилось. Это неудивительно: в числе руководящих работников различных портовых структур, государственных органов, связанных с мореплаванием, депутатов Госдумы, есть люди, лоббирующие интересы владельцев частных лоцманских компаний. Связи у коммерсантов реальные, приносящие нужный для них результат».

Лоцманы поднимали и другую немаловажную проблему – защита социально-экономических интересов. Они отмечали, что «социальная защищенность работников в частных компаниях гораздо ниже, чем в государственных организациях, а вопросы профессиональной безопасности в них рассматриваются владельцами в первую очередь с коммерческой стороны». Вот почему они просили «принять неотложные меры по изменению негативных для государства процессов в организации лоцманского обслуживания судов. В противном случае значительная часть лоцманского сбора будет уходить в карманы частных собственников вместо использования по целевому назначению, а уровень лоцманских услуг в России – падать вместе с престижем профессии лоцмана».

#### **– Но частных вряд ли порадует этот законопроект.**

– Конечно, они против создания государственной лоцманской службы России, ведь на этом закончится их возможность наживаться на лоцманском сборе, являющемся внебюджетным финансированием государственной функции по лоцманскому обеспечению в опасных для судоходства районах.


Бенефициары частного бизнеса, понимая, что законодательно закрепить рыночные отношения в сфере лоцманских услуг уже не получится, поставили целью на данном этапе задержку принятия подготовленного законопроекта лю-

быми способами, так как каждый месяц отсрочки пополняет их карман на 40-50 млн рублей. При этом совершенно очевидно, что затягивание процесса принятия законопроекта о лоцманской поправке в КТМ РФ противоречит государственным интересам: из сферы лоцманского обеспечения в целом по стране ежемесячно выводится эта сумма – около 40-50 млн рублей.

В апреле этого года частники, объединившиеся в некоммерческое партнерство НП «НОЛО» для лоббирования коммерческих интересов во властных структурах, собрались в фешенебельном отеле «Арабат Парк Хаятт» на очередную встречу. Ловкие «бизнесмены», а это 20-30 человек, манипулируя законом и используя его некоторую неточность, пытаются подчинить своим корыстным интересам интересы 900 морских лоцманов – столько человек занято в этой профессии – и государственные интересы России в области безопасности мореплавания.

Частники обвиняют Минтранс в том, что ведомство с 1999 года в нарушение Конституции РФ пытается монополизировать лоцманские услуги. «Конституционное право на свободное распоряжение своими способностями к труду, выбор рода деятельности и профессию лоцманы негосударственных организаций отстаивали в Конституционном суде РФ», – говорят они.

Во-первых, с 1999 года Минтранс не монополизировал лоцманскую деятельность и в 90-х годах относился по-доброму к негосударственным лоцманам – категорическим противникам коммерциализации лоцманского дела, работавшим в некоммерческих организациях. Во-вторых, в КС РФ именно лоцманы отстаивали свое право на деятельность в успешно работавших, учрежденных ими некоммерческих организациях, а не их нынешние хозяева, которых тогда и в помине не было.

Именно лоцманы, объединенные в МОО «Ассоциация морских лоцманов России», а не нынешние бизнесмены, к которым это лоцманское объединение не имело никакого отношения, всего лишь за одно десятилетие подняли лоцманское дело в России на европейский уровень, чем частники пользуются до сих пор. 



# СНИЖЕНИЕ ТРАВМАТИЗМА СРЕДИ МОРЯКОВ – ВАЖНАЯ ЗАДАЧА В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ

Это было, есть и будет одним из приоритетных направлений работы Российского профессионального союза моряков (РПСМ). Почему и что для этого нужно делать, участникам IX Международного форума «Безопасность на транспорте», проходившего в конце мая в Санкт-Петербурге, рассказал главный технический инспектор труда РПСМ Евгений Анатольевич Хижняк.

## ОТНОШЕНИЕ К БЕЗОПАСНОСТИ У ВСЕХ РАЗНОЕ

**Р**оссийский профессиональный союз моряков (РПСМ) объединяет в своих рядах более 70000 моряков. Все они работают на судах российских и иностранных компаний. И, как показывает практика, отношение к безопасным условиям труда везде складывается по-разному.

Так, наши социальные партнеры – ПАО «Совкомфлот», Мурманское, Северное, Дальневосточное морские пароходства и ряд иностранных судовладельцев эксплуатируют современные высокотехнологичные морские суда: газовозы, танкеры, сухогрузы, суда обеспечения. Здесь работают грамотные, квалифицированные капитаны, судоводители, судовые механики, электромеханики, матросы, мотористы, повара.

Это элита морского флота России, национальное достояние нашего государства.

Безопасные условия труда и комфортное пребывание на борту членов экипажей таких судов поддерживаются на самом высоком уровне. Как правило, моряки живут в одноместных (двухблочных) каютах, на борту есть сауна, бассейн, спортивная каюта. В свою очередь Российский профсоюз моряков поддерживает концепцию

здорового образа жизни и доукомплектовывает спортивные каюты на судах партнерах тренажерами и спортивным инвентарем.

Также на судах, плавающих под Государственным Флагом России, во исполнение требований Федерального закона ФЗ-426 от 28 декабря 2013 года «О специальной оценке условий труда» проведена специальная оценка условий труда (СОУТ) с обязательным участием технических инспекторов РПСМ в составе комиссий судовладельцев. По результатам СОУТ у плавсостава судов зафиксированы вредные условия труда класса 3.2 и 3.1 (по шуму и общей вибрации), что дает морякам право, я подчеркиваю – право выхода на льготную пенсию в 55 лет для мужчин и 50 лет для женщин. То есть в настоящее время благодаря объективной СОУТ право выхода на льготную пенсию у моряков сохранено.

Стоит отметить, что российские судовладельцы для реализации требований Трудового кодекса России проводят обучение и проверку знаний по охране труда лиц командного состава и инструктажи по охране труда рядового состава судов. В работе комиссий по проверке знаний участвуют представители РПСМ.

### АНАЛИЗ ТРАВМ ОТСУТСТВУЕТ

Вдобавок к этому члены экипажей обеспечиваются удобной, комфортной спецодеждой, спецобувью и высокоэффективными средствами индивидуальной защиты органов дыхания, зрения и т. д. Однако какими бы не были суда и члены экипажей, несчастные случаи и производственные травмы с моряками были, есть и, к сожалению, будут. По статистическим данным Минтруда России, на борту морских судов отечественных компаний с членами экипажей за период 2014–2018 гг. произошло 509 несчастных случаев, в том числе со смертельным исходом – 10, повлекших тяжелые травмы – 17.

Но это только «голые цифры». Минтруд РФ в приказе № 458 от 11 сентября 2013 года в полной мере не отобразил требования подпунктов 1 (с), 5 (в) Стандарта А4.3 «Охрана здоровья, обеспечения безопасности

и предупреждения несчастных случаев» Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве» в части проведения анализа произошедших производственных травм и разработки мер профилактики с целью предотвращения подобных несчастных случаев с привлечением сообщества судовладельцев – Российской палаты судоходства и представителей моряков – РПСМ. Отсутствует самая важная часть для судоходных компаний и моряков, а именно: сам анализ произошедших травм. При этом вообще нет статистики по травмам и несчастным случаям, произошедшим на судах внутреннего плавания и рыбопромысловых судах.

До «лихих» 90-х годов прошлого века Центральным научно-исследовательским институтом морского флота (ЦНИИМФ) издавался бюллетень «Безопасность мореплавания», он ежеквартально направлялся на все суда Минморфлота. В нем давался статистический отчет по всему Морфлоту и проводился анализ по всем характерным травмам, произошедшим с членами экипажей судов, включая обязательный разбор тяжелых травм с получением инвалидности и со смертельным исходом. Также разрабатывался перечень организационных и технических мероприятий по исключению подобных несчастных случаев.

Помимо этого все случаи производственного травматизма обсуждались на совещаниях комсостава, ежемесячных совещаниях машинной (палубной) команды и намечался план мероприятий по исключению аналогичных инцидентов на данном судне.

РПСМ считает, что Минтруду РФ следует откорректировать приказ № 458 от 11 сентября 2013 года в части проведения анализа произошедших травм с моряками и, кроме того, совместно с Российской палатой судоходства и участием РПСМ разработать программу профилактики подобных несчастных случаев. Анализ очень важен для российских судовладельцев, которые «варятся в собственном котле» и не могут объективно, должным образом разработать эффективные меры в части снижения травматизма на судах. Анализ обязательно должны проводить и комментировать специалисты

службы безопасности мореплавания Агентства морского и речного флота, Минтранса России.

### ПРОЦЕДУРА РАССЛЕДОВАНИЯ – ОТДЕЛЬНЫЙ ВОПРОС

Отдельный вопрос – процедура расследования и учета несчастных случаев, произошедших с моряками в период их работы на борту судна. В настоящее время процедура расследования несчастных случаев на производстве с членами экипажей в несколько строк изложена в статьях 227, 228.1 Трудового кодекса РФ и подпунктах 3 (ж), 9, 15 (б) Приложения № 2 Постановления Минтруда России № 73 от 24 октября 2002 года «Положение об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях» (далее – Постановление). Их неточные формулировки и необоснованная краткость дают возможность некорректного трактования процедуры расследования производственных травм, влекущих в подавляющем большинстве случаев инвалидность либо смертельный исход, чем пользуются некоторые чиновники контролирующих органов и судовладельцы.

В результате расследование ведется необъективно, ущемляются права пострадавших моряков и иждивенцев, потерявших кормильца.

За примерами далеко ходить не надо. В августе 2017 года в рейсе на борту судна, в своей каюте, во время сна умер 45-летний капитан. У него остались дочь 14 лет и сын 7 лет. Как мы все знаем, капитан с момента принятия командования судном и до момента его спуска по трапу на берег после передачи дел другому капитану – всегда на работе. Даже когда отдыхает – он на работе, и на время сна он никому из членов экипажа не передает право командования судном.

После проведенного расследования члены комиссии судовладельца признали смерть капитана на борту судна как несчастный случай, связанный с производством. Но представитель Фонда социального страхования (ФСС) по Санкт-Петербургу, входивший в состав комиссии, решил иначе и в заключении

написал, что «несчастный случай не связан с производством, так как капитан не выполнял своих обязанностей во время отдыха».

ФСС опротестовал решение судовладельца в суде 16 июня 2018 года. Интересы ответчика в суде представлял руководитель юридического департамента компании; интересы семьи моряка – его семья живет во Владивостоке – представлял главный технический инспектор труда РПСМ. Судья рассмотрела все доводы и пришла к выводу, что смертельный несчастный случай связан с производством, и приняла решение в пользу компании. Но такое решение не устроило ФСС, он подал иск в городской суд Санкт-Петербурга. 1 октября 2018 года Городской суд оставил в силе решение суда первой инстанции. ФСС заявил, что будет опротестовывать решение в Верховном суде, но позже изменил свое решение. 28 декабря 2018 года вдова капитана сообщила, что ФСС признал данный несчастный случай как случай, связанный с производством. В результате дети капитана до своего совершеннолетия будут получать от государства соответствующую компенсацию в связи с потерей кормильца.

Это пример того, как поступает законопослушный российский судовладелец – ПАО «Совкомфлот». Компания отстаивает до конца интересы семьи своего высококвалифицированного работника и вкладывает в это столько сил и времени, сколько требуется.

### МОРЯК ОСТАЛСЯ НИ С ЧЕМ

Но так бывает не всегда. Приведу другой пример. 7 сентября 2018 года в процессе перехода с борта буксира на баржу в штормовых условиях матрос получил травму левой руки и головы. Капитан судна не провел расследование данного инцидента. Только после заявления пострадавшего 24 января 2019 года судовладелец провел расследование несчастного случая с матросом. В результате пострадавший был признан лицом, допустившим нарушение норм охраны труда. В итогах расследования говорится, что к травме привела «...личная неосторожность матроса...», выразившаяся в нарушении перехода с судна на баржу (перепрыгивание) во время штормовой

погоды, чем он нарушил пункт 3.11.2 инструкции по охране труда № 8».

Так, пункт 3.11.2 инструкции рекомендует «...В штормовую погоду для перехода, где это возможно, пользоваться подпалубными проходами и туннелем гребного вала».

Для нас с вами, коллеги, очевидно, что это один из элементов недостаточной компетентности специалистов компании, поскольку:

- не был обеспечен безопасный переход между буксиром и баржей,
- ВПКМ не контролировал действия своего вахтенного матроса,
- для перехода с буксира на баржу рекомендовано использовать подпалубные проходы и туннель гребного вала.

Пострадавший не согласился с таким решением работодателя и обратился с соответствующими заявлениями в Прокуратуру Ростовской области и Госинспекцию труда в Ростовской области. Контролирующие органы в Ростовской области не усмотрели нарушений со стороны работодателя по расследованию данного инцидента. В итоге травмированный моряк не получил защиту от работодателя и контролирующих органов и остался ни с чем.

Это пример того, как некорректно поступают отдельные судовладельцы, в данном случае – руководство ООО «Управляющая компания «Река море».

В процессе расследования данных, «чисто морских» несчастных случаев видно, что многие организационные моменты касательно работы на борту морского судна недостаточно разъяснены в ТК РФ и Положении, что позволяет вольно трактовать нормативные документы не в пользу пострадавших моряков.

Какой из всего этого напрашивается вывод?

### ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ В ТРУДОВОЙ КОДЕКС

Нужно срочно вносить изменения (дополнения) в раздел X «Охрана труда» Трудового кодекса России, разработать и утвердить «Положение (инструкцию) по расследованию и учету несчастных случаев, произошедших на производстве с членами экипажей морских судов,


судов внутреннего плавания и рыбопромысловых судов». В данном документе, по нашему мнению, необходимо учесть работу членов экипажа (вахту) на борту судна, увольнение на берег в иностранном (отечественном) порту и т. д.

Как видно, вопросы охраны труда тесно переплетаются с вопросами обеспечения безопасности судоходства – темой рабочей сессии. Позволю себе напомнить, что последний раз вопросы охраны труда в морской отрасли рассматривались на Коллегии аж в 2003 году, когда Минтранс России возглавлял Сергей Оттович Франк.

В последние годы в морской отрасли введены в действие новые нормативные документы, регламентирующие безопасный труд плавсостава. Это «Правила по охране труда на судах морского и речного флота» (РПСМ частично финансировал эту работу, участвовал в разработке Правил), система управления охраной труда в компаниях и на судах, СОУТ членов экипажей судов. Также начинает работать концепция «Нулевого травматизма»: РПСМ наряду с крупными российскими компаниями – «Роснефть», «Газпром», «Новотэк» и другими с 2018 года является участником концепции «Vision Zero».

Это все хорошо, но недостаточно. Назрела необходимость в том, чтобы Минтруд России в ближайшее время организовал всероссийское совещание (конференцию) с участием ответственных компаний (морских, речных, рыбодобывающих), имеющих флот, осветил проблемы производственного травматизма среди членов экипажей судов и выработал рекомендации по снижению несчастных случаев среди плавсостава.

Это мероприятие можно организовать и провести в рамках VI Всероссийской недели охраны труда в 2020 году.

В заключение Евгений Анатольевич добавил, что приоритетом в работе Российского профессионального союза моряков всегда было, есть и будет, чтобы российские моряки не только получали достойную заработную плату, но и всегда возвращались из рейсов к своим родным и близким живыми и здоровыми. Это возможно выполнить только совместными усилиями профсоюза и социальных партнеров-судовладельцев. 



# КРЕПЛЕНИЕ ГРУЗОВ В ПОРТАХ – ЭТО РАБОТА ДОКЕРОВ

Моряки, предлагают ли вам во время захода вашего судна в порты выполнять разгрузо-погрузочные работы, крепить контейнеры?

**ЕСЛИ ВАС ПРОСЯТ** выполнить крепление или раскрепление грузов в портах без письменного разрешения местного профсоюза докеров, то ваша компания может стать нарушителем коллективного трудового договора МФТ.

**СООБЩИТЕ НАМ**, если такое случилось с вами, письмом по электронной почте со всеми подробностями, включая название судна и где это происходило, по адресу: [RECLAIMLASHING@ITF.ORG.UK](mailto:RECLAIMLASHING@ITF.ORG.UK) или обратитесь в свой профсоюз. Мы будем держать ситуацию на контроле, но при этом ничего не сообщим вашему работодателю.

## **ЗНАЙТЕ, ОТКАЗЫВАЯСЬ ВЫПОЛНЯТЬ РАБОТУ ДОКЕРОВ:**

производить крепление и раскрепление груза на судах, имеющих на борту коллективный договор Международной федерации транспортников, вы защищаете не только свою безопасность, но и поддерживаете ваших братьев и сестер в портах, их право на труд и достойную заработную плату.



## МОРЯКИ ВЕРНУЛИСЬ ДОМОЙ ЗА СЧЕТ СТРАХОВЩИКА

Страховая компания «РОСГОССТРАХ» оплатила перелет повара, боцмана и донкермана российского судна «Палладий» из Пусана до Владивостока и выплатила им задержанную заработную плату за последние четыре месяца. Это стало возможным благодаря наличию на борту танкера двух Свидетельств о страховании финансовой ответственности судовладельца перед моряками согласно требованию Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС).

**Н**апомним, о проблемах на судне «Палладий» стало известно в августе 2018 года, когда его задержали за долги перед судоремонтной верфью и невыплату зарплат членам экипажа. Однако на весь мир теплоход прославился месяцем позже: экипаж предпринял попытку покинуть Южную Корею без оформления необходимых документов и игнорировал требования властей вернуться в порт. В результате к задержанию «Палладия» привлекли судно береговой охраны и вертолет с десантом. Экипаж российского теплохода оказал сопротивление южнокорейским властям. После этого судовладелец, находившийся на борту, капитан, старший механик и несколько моряков были задержаны и помещены под стражу. После расследования обстоятельств дела и судебного процесса владелец «Палладия» получил 2,5 года заключения, капитан – один год, еще трое моряков – по 10 месяцев, старшему механику дали условный срок.

Как рассказал председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов со ссылкой на вернувшегося донкермана, члена РПСМ Вячеслава Невского, который посетил офис ДВРО

РПСМ, экипаж сразу понял, что работодатель не сможет расплатиться по долгам и репатриировать команду домой, так как власти Южной Кореи арестовали главу компании «Дальтранс» и капитана судна. Кроме того, портовые власти дали понять, что не выпустят «Палладий» до завершения расследования и окончания судебных слушаний.

Оставшимся на борту людям ничего не оставалось, кроме как обратиться в компанию «РОСГОСТРАХ» – именно здесь «Дальтранс» застраховал финансовые гарантии перед моряками по выплате заработной платы и их возвращению к семьям. В Генеральном консульстве России в Пусане экипаж написал заявления на имя директора компании с просьбой взять расходы по приобретению билетов на самолет и выплату заработной платы. Диппредставительство передало заявления руководителю отдела морского страхования головного офиса «РОСГОСТРАХа» в Москве, после чего страховщик приобрел морякам билеты на самолет, а по прибытии на Родину, закончив оформление всех формальностей, выплатил заработную плату за последние четыре месяца.

Страхование ответственности судовой компании перед работниками – обязательное к исполнению требование Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС). Поправки об этом вступили в силу 18 января 2017 года. Они предписывают судовладельцам иметь на каждом судне два страховых Свидетельства, предусматривающие

финансовые гарантии перед моряками. Один документ подтверждает денежное покрытие невыплаченной заработной платы, но не более четырех месяцев, и расходов по репатриации, другой – выплату компенсации в результате длительной нетрудоспособности или смерти. Напомним, что оба Свидетельства должны находиться на судне на видном месте или быть предъявлены капитаном по первой просьбе члена экипажа.

– На Дальнем Востоке России это первый случай репатриации моряков и выплат заработной платы за счет страховой компании с момента принятия поправок к Сводной Конвенции 2006 года, – сказал Николай Суханов. – Это пример того, что КТМС работает.

## КРУИНГ ВЫПЛАТИЛ ЗАРПЛАТУ МОРЯКАМ ВМЕСТО СУДОВЛАДЕЛЬЦА

Более 280 тысяч рублей компенсаций выплатил круинг двоим морякам с судна «East Star», не получившим заработную плату от офшорного судовладельца. Иск был инициирован юристом профкома моряков города Владивостока. Петр Осичанский, председатель первичной



НА ФОТО (СЛЕВА НАПРАВО): НИКОЛАЙ СУХАНОВ, ВЯЧЕСЛАВ НЕВСКИЙ

профсоюзной организации РПСМ г. Владивостока и инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) в порту Владивосток, назвал это дело важным прецедентом, который означает, что моряки могут и должны отстаивать свои права и судиться с круингами, когда невозможно добиться выплат у офшорной компании.

**М**атрос и третий механик судна «East Star» (ИМО 9105669, флаг Белиза, по данным Equasis, в настоящее время судно носит название «UNIPROFIT») обратились в ППО моряков г. Владивостока Российского профессионального союза моряков в марте 2018 года. Члены экипажа рассказали, что при списании работодатель не рассчитался с ними в полном объеме. Компания-судовладелец, зарегистрированная в Гонконге, продала теплоход, а новый собственник не спешил закрывать долги по зарплате. Поскольку добиться каких-либо выплат от офшорной компании в суде Российской Федерации практически невозможно, в профсоюзе решили подготовить иск к владивостокской круинговой компании на основании стандарта A1.4.5 Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС), а судовладельца привлечь в соотчетчики. Согласно этому стандарту, круинг должен компенсировать морякам денежный ущерб, который они могут понести в результате невыполнения службой подбора и трудоустройства своих обязательств перед моряками или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором.

В начале 2019 года суд первой инстанции согласился с требованиями матроса и третьего механика и обязал круинг в полном объеме возместить ущерб по заработной плате. Компания расплатилась с третьим механиком, вернув ему 158 818 рублей, однако подала апелляцию на решение суда о выплате матросу 130 635 рублей. Тем не менее 9 апреля Краевой суд Приморского края оставил решение суда первой инстанции без изменений.

– Это первый случай в нашей практике, когда круинг действительно заплатил морякам причитающиеся им деньги, – рассказал Петр Осичанский. – Мы уже выигрывали в суде подобное дело, однако тогда круинг не компенсировал членам экипажа издержки, которые те понесли из-за его недобросовестной работы: сумма, которую нужно было выплатить, составляла около ста тысяч долларов, а у компании, конечно же, таких денег не было, а вскоре она и вовсе разорилась. Я считаю, что сейчас, когда уже есть прецеденты успешного завершения подобных судебных дел, отстаивать права членов экипажей на компенсации денежного ущерба будет легче.

## НЕЛЬЗЯ СПИСЫВАТЬСЯ С СУДНА ПРИ НАЛИЧИИ ДОЛГА ПО ЗАРПЛАТЕ

На флоте есть негласное правило: пока судовладелец полностью не рассчитался по зарплате, списываться с судна нельзя. Нарушив его, моряк рискует остаться ни с чем.

**В** такую ловушку недавно угодили члены экипажа транспортного рефрижератора «ODIN» (флаг РФ, ИМО 8320834). Все вместе они обратились в первичную профсоюзную организацию моряков г. Владивостока Российского профсоюза моряков (РПСМ) за помощью. Об этом сообщает председатель профкома Петр Осичанский.

Началась эта история еще в прошлом году: с декабря работодатель не выплачивает морякам даже «белую» зарплату, хотя она не такая уж высокая. Официально прописанный должностной оклад моториста – 11 400 руб., а его общая зарплата со всеми коэффициентами – 18 696 руб.; оклад второго помощника, указанный в трудовом договоре, составляет 12 150 руб., всего же зарплата – 19 926 руб. Капитан получает чуть больше – 22 960 руб. с окладом в 14 тысяч руб.

На самом деле, как это часто практикуется в отечественных судоходных компаниях, морякам обещали доходы, ука-

занные в штатном расписании, но никто из членов экипажа судна «ODIN» этих денег не получал. Так, согласно документу, оклад моториста на время стоянки во Владивостоке составлял 40 тысяч руб., в Пусане – 50 тысяч руб. и 70-80 тысяч руб. – в море. Оклад второго помощника – 45 тысяч руб. в порту Владивосток, 60 тысяч руб. – в Пусане, в море – 100-110 тысяч руб. И, наконец, капитан: ему обещали 80 тысяч руб. на время стоянки во Владивостоке, 95 тысяч руб. – в Пусане и 200-250 тысяч – в море.

В результате 26 апреля 2019 года государственный портовый контроль (PSC) Пусана задержал российское судно в рамках Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС) на основании невыплаты заработной платы. Судовладелец из Владивостока, ссылаясь на тяжелую финансовую ситуацию, просил моряков подождать, договорившись с ними на оплату в два этапа: первую часть денег он перевел незамедлительно, другую обещал отдать в мае. Так с гарантийными письмами в подтверждение, что каждому из них заплатят по \$1000, 14 мая 2019 года восемь моряков вернулись во Владивосток.

В настоящее время профком рассматривает варианты решения возникшей проблемы. В этом деле основная сложность заключается в том, что штатное расписание не является тем документом, который безоговорочно принимается российским судом в отличие от трудового договора, поэтому добиться обещанной по нему заработной платы не так-то просто. Необходимо отметить также, что компания перечисляла все необходимые выплаты в Пенсионный фонд РФ.

Как отметил председатель первичной профсоюзной организации моряков г. Владивостока РПСМ Петр Осичанский, т/х «ODIN» не первый раз оказывается в поле зрения РПСМ: моряки, не получающие заработную плату на этом судне, жалуются на своего работодателя в течение последних 10-ти лет. За многолетнюю практику работы с экипажами транспортного рефрижератора стало очевидно, что реальную помощь людям можно оказать только через суд. Судя по всему, в этом году судовладельца снова постигнет та же участь – предстать перед российской Фемидой. 

# ДИАНА КИДЖИ:

## «Я НЕ ПРЕДСТАВЛЯЮ СЕБЯ НА ДРУГОМ МЕСТЕ»

Диана Киджи в свои 25 лет – уже второй помощник на атомном ледоколе «50 лет Победы», и останавливаться на достигнутом не собирается. Первая женщина-штурман на ледокольном флоте к выбранной профессии относится серьезно и ставит перед собой большие цели: «Я считаю, что начатое нужно доводить до конца, и пока в плавсоставе есть, куда расти – я буду работать и стремиться. Пока не стану капитаном – завершать карьеру в море и переходить на береговую службу не планирую. Это моя профессия, и какой бы сложной и тяжелой она не была, как бы скептически некоторые люди не относились к женщинам в ней – я не представляю себя на другом месте».

### КРАСАВЕЦ «ГЕОРГ ОТС»

**Д**

иана родилась и выросла в Петербурге. Моряков среди близких родственников девочки не было, а ее воспитанием занималась мама,

сейчас – старший научный сотрудник Золотой кладовой Государственного Эрмитажа. Казалось бы, откуда взяться желанию пойти в море? Однако Диана с ранних лет знала, что в искусствоведение ее совсем не тянет: «Я помню, что в детстве мне хотелось стать хирургом. Еще сильно привлекали различные виды спорта: фехтование, боевые искусства; а в более осознанном возрасте поняла, что по качествам характера нужно идти в какую-то «погонную» структуру – думала об МВД. Решение выбрать морскую профессию пришло по счастливому стечению обстоятельств: когда я была в восьмом или девятом классе, случайные люди мне подсказали, что если я люблю море, мне следует поступать в Морскую академию имени адмирала С. О. Макарова, которая в 2008 году открыла набор девушек на все специаль-

ности. Изучив вопрос, я сразу поняла, что если поступлю сюда – то только на плавспециальность, и только на ту, которая в дальнейшем предполагает командование и руководство судном. Так выбор пал на судоводительский факультет».

Любовь к морю тогда была, конечно, связана с воспоминаниями детства: оно казалось красивым, интересным, романтическим. Летом семья часто выбиралась на Финский залив, где мелькали корабли, идущие в порт Санкт-Петербург. Очень запомнилась первая близкая встреча с судном: «Мне тогда было лет пять, и мы с мамой ходили на выставку в «Ленэкспо». Когда я подошла к самому берегу, подняла голову, увидела: передо мной, прямо как на картинке, огромный красавец-паром с большими буквами «Георг Отс» на борту».

### МОРЕ – ЭТО ПРИЗВАНИЕ

По мнению Дианы, у молодых курсантов судоводительского факультета Макаровки в первое время учебы настоящего понимания профессии не было – оно пришло позже, вместе с первыми рейсами: «Невозможно до конца понять эту всеобъемлющую специальность, сидя на берегу. Только оказавшись на борту, приступив к обязанностям, ощущаешь всю многогранность этой профессии». Мама решению дочери пойти в море не уди-



вилась и сочла за лучшее не мешать: характер у девушки упрямый и целеустремленный, а трудиться в офисе она не хотела – от профессии всегда ждала активной деятельности. Сейчас Диана считает, что ей безумно повезло поступить именно сюда – сделанный в 16 лет практически случайно выбор оказался решающим и позволил ей найти свое призвание. Это удается не всем: «Скажем, поступает на специальность 160 человек, из них выпускаются 80, работают 30, а до капитанов дорастают единицы, – отмечает Диана. – С женщинами в процентном соотношении то же самое, только и поступает их изначально меньше».

Так, в один год с Дианой на судоводительский факультет пришли еще 5 девушек, только одна из которых продолжает работать в море. Многие курсанты еще после первых практик понимают, что не готовы к такому труду – тяжелому, многомесячному, без выходных, без возможности связаться с близкими – и либо оставляют университет, либо доучиваются просто, чтобы получить диплом о высшем образовании, но карьеру в отрасли строить не планируют.

Диану учеба захватила: все свободное время она читала книги по специальности, практически ни на что не отвлекаясь. Найти общий язык с сокурсниками удавалось не всегда: «Большинство не понимало меня и мою целеустремленность, а я не считала нужным ничего объяснять. Был один показательный случай: я пришла к заместителю начальника факультета и добилась разрешения носить фланку, форму одежды № 3 – традиционную одежду курсантов. Девушки в Макаровке носят кители; я же считала, что плох тот капитан, который никогда не был матросом и, пожалуй, немного романтизировала форму. Кроме того, моей целью было показать, что и в учебе, и на берегу женщин нет – есть только члены экипажа; я собираюсь работать наравне со всеми и ни в каких поблажках не нуждаюсь. Многие молодые люди моего поступка не поняли и нередко обсуждали его за моей спиной, не очень меня стесняясь».

Однако близкие друзья во время учебы у девушки все же появились –



**ДИАНА КИДЖИ С КАПИТАНОМ Л/К «ИВАН КРУЗЕНШТЕРН» АЛЕКСАНДРОМ ЕФИМОВЫМ.**

так, например, Диана до сих пор часто общается с бывшей соседкой по кубрику в Стрельне Анастасией Перегудовой, которая сейчас работает третьим помощником на одном из танкеров «Совкомфлота», хотя расписание работы девушек не совпадает, и встретиться бывает непросто.

### **ПЕРВАЯ ЖЕНЩИНА-ШТУРМАН НА ЛЕДОКОЛЕ**

К моменту выпуска из университета плавценз Дианы даже превышал необходимый минимум: она успела не только пройти практику на паруснике «Мир», но и дважды поработать в рядовом составе на борту танкеров-стотысячников «Совкомфлота». Однако перспективы были туманными: в целевую группу компании девушка не входила, и после выпуска место на судне ей не предоставили. Снова вмешался случай: в 2016 году, за месяц до ГОСов, Диану попросили помочь на Фестивале ледоколов в Санкт-Петербурге, где она познакомилась и разговорилась с капитаном ледокола «Иван Крузенштерн» Александром Ефимовым. Увидев интерес девушки, он показал ей судно

и позвал к себе на работу – здесь как раз освобождалось место третьего помощника. Так Диана стала первой женщиной-штурманом на ледокольном флоте.

Вместе с этим она решила продолжать обучение в университете и поступила в аспирантуру: «С одной стороны, мне было грустно расставаться с вузом, с другой – я понимала, что все равно буду самостоятельно учиться, читать книги, статьи. И решила делать это официально – в аспирантуре. Совмещать с работой, конечно, не всегда просто, но я нахожу возможности либо сдать необходимые рефераты и статьи заранее, либо написать их на борту между вахтами».

Выбранная тема связана с морской астрономией: в век автоматизации и спутниковых систем навигации в случае отказа техники у моряков всегда должен быть запасной альтернативный метод, – считает она. Есть шанс на внедрение результатов ее работ – девушка активно общается с представителями Государственного научно-исследовательского навигационно-гидрографического института (АО «ГНИНГИ») и производителями электронных карт.



**РАБОТА В МОРЕ – ЭТО ПРИЗВАНИЕ, И СПЕЦИАЛЬНО ПРИВЛЕКАТЬ ДЕВУШЕК В ПРОФЕССИЮ НЕ НУЖНО, – СЧИТАЕТ ДИАНА.**

**«АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ – ЭТО ВЫЗОВ, БОЛЬШАЯ ЧЕСТЬ И БОЛЬШАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»**

Учеба в аспирантуре отчасти поспособствовала тому, что в 2018 году Диана пришла работать в «Атомфлот» – на атомный ледокол «50 лет Победы». Научная деятельность постоянно толкает девушку на то, чтобы участвовать в различных проектах и работах на берегу. Так и получилось, что победив в конкурсе Арктического молодежного центра компетенций, она в качестве приза получила возможность пройти стажировку в Крыловском государственном научном центре, а после нее стала участвовать в их научно-исследовательских работах: по заказу крупных предприятий вместе с другими специалистами составляла и проводила на навигационных тренажерах центра программы навигационного моделирования. И вот на одном из совещаний, где Диана рассказывала о том, что, по ее мнению, можно сделать для про-

екта на Обской губе, она познакомилась с капитаном-наставником «Атомфлота», который предложил ей работу в компании, да к тому же с повышением до второго помощника капитана. Это вообще редкость – обычно моряков на атомные ледоколы берут либо в той же должности, либо с понижением из-за специфики работы, с которой сначала нужно освоиться. Диане нравилось на «Иване Крузенштерне», но на предложение она согласилась: «Для меня работа на атомном ледоколе на тот момент была своеобразным вызовом себе: трудоустройство в незнакомом городе, работа в высоких широтах, атомная специфика. Прекрасная возможность учебы и профессионального роста. Вообще ледокольная работа привлекает тем, что постоянно заставляет думать: работа во льдах имеет свою специфику, отличную от навигации судна по чистой воде. Необходимо постоянно оценивать окружающую обстановку, заранее просчитывать маневр, отвечать за себя и за проводимое судно. Круг задач

судоводителя вообще широк и многогранен, от непосредственно навигационных задач и решения юридических вопросов, связанных с деятельностью судна, и до навыков оказания первой медицинской помощи, или, скажем, борьбы с пожаром».

**РАБОТА В МОРЕ – ЭТО РАБОТА С ЛЮДЬМИ**

В первую очередь в море девушке помогает сильный характер и лидерские качества: без них, конечно, такое быстрое продвижение по службе – да еще в «Атомфлоте», где многие дорастают до старпомов только к 35-40 годам, а до капитанов и того позже – было бы невозможно. Она стремится быть действительно хорошим руководителем: правильно организовывать работу, прислушиваться к коллегам. Иногда это бывает не так просто.

– Работа с людьми – одна из самых сложных и важных составляющих этой профессии, – считает Диана. – Нужно уметь находить общий язык с коллегами, с которыми ты далеко не всегда совпадаешь по характеру, увлечениям и мировоззрению; взаимодействовать между собой, по многу месяцев находясь в замкнутом коллективе; иногда – идти на компромиссы. Трудясь в этой сфере, казалось бы, достаточно суровой, очень важно быть терпимым. Не всегда это получается: с одной стороны, всегда есть, что обсудить с коллегами, – по работе или каким-либо личным интересам, увлечениям, хобби, – но, с другой стороны, я придерживаюсь жесткой и категорической позиции по некоторым вопросам: в частности, отказываюсь обсуждать на рабочем месте политические и религиозные темы и в рамках своих возможностей призываю к этому коллег. В первую очередь потому, что это чаще всего острые и конфликтоопасные вопросы, которые идут в ущерб работе: на вахте важнее не доказать кому-то что-то по своему личному мировоззрению, а позаботиться о безопасности судна и экипажа. То же касается и обсуждения женщин и неуместных шуток. Отказ от этой темы – единственное требование, которое я как девушка выдвигаю на мостике. В то же время,

со своей стороны я всегда готова выслушать конструктивную критику, принять ее к сведению и по возможности что-либо исправить.

Помимо работы и учебы, Диана много времени уделяет своим увлечениям: в свободное время занимается верховой ездой, водит мотоцикл, а иногда может прокатиться на квадроцикле или взять билет на легкомоторный самолет и пролететь над Петербургом. Любит выбираться на природу – в длинных рейсах на ледоколе чистой воды и зелени очень не хватает. И большое количество времени посвящает книгам, в первую очередь – биографическим. Сейчас изучает биографию и политику Николая I, но с детства ее любимым герой – Наполеон: «Он в каком-то смысле служит для меня примером того, что хорошо зная свое дело, упорно и трудолюбиво работая, можно достичь очень многого», – рассказывает Диана.

### ГЛАВНОЕ – ЗНАТЬ СВОЕ ДЕЛО

Этого принципа она придерживается и в своей профессии: основная составляющая успеха при работе в море, по ее мнению – это крепкое знание специальности, умение руководить, организовывать работу и самому грамотно выполнять свои обязанности вне зависимости от того, женщина ты или мужчина. «Сегодня я не вижу существенных препятствий для девушек в профессии, – говорит Диана. – В принципе, если они действительно хотят строить карьеру в море и готовы к ней – все дороги для этого открыты: у них есть возможность получить образование и устроиться на суда. Мой пример – живое тому доказательство: я работаю на ледоколах, хотя до меня никто из девушек этого не делал. Если даже раньше, в 20 веке, женщины – например, всем известная капитан Щетина или ныне здравствующая Людмила Тибряева – могли достигнуть больших высот в профессии, то сегодня это сделать несравнимо легче».

Скептические обсуждения женщин на борту, периодически возникающие в соцсетях, Диана старается не замечать и своими знаниями и профессио-

нализмом доказывает окружающим, что она способна справиться с любыми задачами: «Конечно, иногда обо мне что-то говорят, обсуждают и хорошее, и плохое. Я и как девушка в этой специальности, и как вообще будущий руководитель, естественно, привлекаю к себе повышенное внимание. Это нормально. Чтобы менталитет и отношение изменилось, должно пройти несколько поколений женщин, чья работа будет успешной и благополучной. Так было и с вождением автомобиля – сначала девушка за рулем была нонсенсом, потом над ними посмеивались, а сейчас этим уже никого не удивить. Женщина на судне должна быть, в первую очередь, профессионалом, специалистом. К сожалению, иногда девушки сами провоцируют отношение к себе как к женщине, допускают какие-то ошибки в поведении или рассчитывают на какие-то поблажки. К нам в судоходстве еще приглядываются, и любой неверный шаг, к несчастью, воспринимается сильнее, чем какой-то позитивный пример хорошей работы – поэтому всегда нужно вести себя очень осторожно. Уважения к себе можно добиться, только если ты знаешь и любишь свое дело».

### НУЖНО ПОВЫШАТЬ ПРЕСТИЖ МОРСКИХ ПРОФЕССИЙ

Работа в море – это призвание, и специально привлекать девушек в профессию не нужно, – считает Диана: «У меня четкая позиция на этот счет. Я могу сравнить работу в море со службой в театре. Если человек приходит к мэтрам и задает вопрос: «Слушайте, а не стать ли мне актером?», ему ответят – если вы можете жить без сцены, то лучше не играйте. То же самое и здесь. Человек, который приходит целенаправленно, точно достигнет большего успеха. Однако важно повышать престиж морских профессий в целом. Было время, когда эта сфера переживала серьезный кризис – конкурса в вузе практически не было. Сейчас возникла другая проблема – в стране очень мало судовладельцев, которые могут предложить морякам хорошие зарплаты, поэтому выпускники чаще всего стремятся перейти под удобный флаг и работать в иностранных компаниях. Нужно возвращать ту планку, которая когда-то была, но сейчас утеряна: Россия нуждается в своем флоте и в морях, и привлекать их нужно – как мужчин, так и женщин – престижностью образования и хорошими условиями труда».



## «СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ И ОПЕРАТОРЫ, КОТОРЫЕ УМЫШЛЕННО НЕ ПЛАТЯТ ЗАРПЛАТЫ ЭКИПАЖУ, ДОЛЖНЫ БЫТЬ ИЗГНАНЫ ИЗ ОТРАСЛИ»

Международная федерация транспортников (МФТ) подвела итоги деятельности инспекторов за 2018 год. За это время инспекторы провели 10509 проверок в 119 портах 56-ти стран мира, морякам возвращено около

38 миллионов долларов США задолженностей по заработной плате. Это свидетельствует о том, что права моряков в судоходной отрасли все еще регулярно нарушаются и ситуация не меняется к лучшему, – отмечают в МФТ. Единственная возможность положить этому конец – наделить МФТ или другую подобную организацию правом задерживать суда, на которых не выплачиваются зарплаты.

**У**правляющий директор британского консалтингового агентства «Gray Page» Джеймс Уилкс был совершенно шокирован масштабами задолженностей: «Судовладельцы и операторы, которые умышленно не платят зарплаты экипажу, должны быть изгнаны из отрасли. Это эксплуатация самого ужасного сорта, и это должно вызывать всеобщее возмущение».

Основатель организации по защите прав человека на море «Human Rights at Sea» Дэвид Хаммонд так прокомментировал статистику МФТ: «Судоходство – это многомиллиардная индустрия, достаточно жестко регулируемая законодательством. Именно она отвечает за доставку товаров, общая стоимость которых превышает 16 триллионов долларов в год. Суммы, озвученные МФТ, являются убийственным обвинительным заключением морской отрасли и ее неспособности защитить моряков, которые трудятся на передовой и обеспечивают работу мировых торговых маршрутов изо дня в день».

В 2018 году благотворительная организация «Apostleship of the Sea» провела исследование, которое показало, что невыплата зарплат – одна из ключевых проблем жизни в море. Однако члены экипажей

редко жалуются на нее, пока ситуация не обостряется до предела. Представители организации также отметили, что невыплата заработной платы и попытки ее вернуть нередко приводят к серьезному стрессу, депрессии, ухудшению состояния здоровья и неудовлетворенности работой в море. «Необходимо принять жесткие меры против компаний, которые систематически не платят морякам, особенно если это также отражается на их семьях», – отметили в исследовании.

37,8 миллионов долларов, возвращенных морякам в этом году, – сумма не исключительная. Такие цифры наблюдаются на протяжении последних десяти лет. Только за прошедшие месяцы 2019 года удалось вернуть морякам около 15,5 миллионов долларов. Совершенно ясно, что этой практике невозможно положить конец, если государственный портовый контроль (PSC) не будет проявлять большую активность и задерживать суда недобросовестных владельцев. Вероятно, подобными полномочиями следовало бы наделить профсоюзы: если бы задерживалось каждое судно, где моряки не получают зарплату, судовладельцы очень скоро прекратили бы подобные злоупотребления.


– Мы солидарны с позицией МФТ: проблема невыплаты заработных плат достигает таких масштабов, что необходимо принятие серьезных мер, – отмечают в Российском профессиональном союзе моряков (РПСМ). – Если у профсоюзов будет возможность задерживать суда, где моряки не получают денег – у членов экипажей будет намного меньше поводов для беспокой-

ства. Судовладельцы не захотят потерять огромные суммы, простаивая в порту, и найдут средства и возможности расплатиться с моряками.

– Из этой суммы на долю российской МФТ приходится \$4 880 393, – уточнил координатор МФТ в России Сергей Фишов. – За прошлый год мы проинспектировали 527 судов, заключили и пролонгировали 48 коллективных договоров.

Работа координаторов и инспекторов МФТ играет не последнюю роль в защите членов экипажей. Представители федерации посещают суда, контролируют наличие и выполнение колдоговоров, смотрят на условия труда и помогают морякам отстаивать нарушенные права. Они также участвуют в кампаниях, помогая морским профсоюзам, входящим в МФТ, привлекать новых членов и поддерживают тех, кто уже находится в их рядах.

Свою работу инспекторы МФТ по всему миру проводят в тесном взаимодействии с национальными морскими профсоюзами. В нашей стране это Российский профсоюз моряков – член МФТ. Такое сотрудничество позволяет добиваться лучших результатов по оказанию реальной помощи морякам. И пусть пока не все проблемы моряков решены, МФТ, РПСМ и их зарубежные коллеги продолжают двигаться в этом направлении, чтобы каждый работник получил не только заработанные деньги, но и другие социальные гарантии.

Команда МФТ в России насчитывает пять человек. В Калининграде это Вадим Мамонтов, Санкт-Петербурге – Кирилл Павлов, Новороссийске – Ольга Ананьина, Владивостоке – Петр Осичанский, координатор – Сергей Фишов. Их контакты можно найти на сайте РПСМ во вкладке МФТ. 

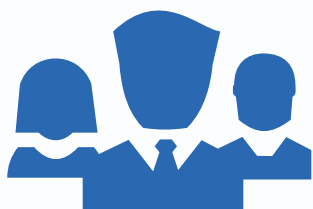






# МФТ ПОМОГАЕТ МОРЯКАМ

2018 ГОД В ЦИФРАХ:



В ИНСПЕКТОРАТЕ МФТ

**136**

координаторов,  
инспекторов  
и представителей,  
работающих



В **119** портах

В **56** странах мира



ПРОВЕДЕНО

**10 509**

ИНСПЕКЦИЙ



ПОГАШЕННАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРПЛАТЕ

**\$37 839 085**





# «BLUMENTHAL» ОПАСНО ИГРАЕТ С ЖИЗНЯМИ МОРЯКОВ И ДЕРЖИТ ИХ В ПОЛОЖЕНИИ РАБОВ

Капитан судна «Patria» (флаг Либерии, ИМО 9580053) уже полтора года не может получить многомесечную задолженность по заработной плате в размере \$19 тысяч. После ряда попыток Калининградской региональной организации Российского профсоюза моряков (КРО РПСМ) помочь моряку, его дело было передано международным адвокатам в Лондоне. Ответчик – небезызвестная компания «Johann M. K. Blumenthal GmbH & Co KG». Она прославилась тем, что держит моряков в положении рабов: они вынуждены платить по \$1,5 тысячи на нужды фирмы, собирать дождевую воду или пить из танков, бесплатно выполнять сверхурочные задания и в целом работать за «спасибо».

**Н**еудивительно, что в апреле 2019 года Международная федерация транспортников (МФТ) развернула широко-масштабную кампанию для привлечения внимания к методам ведения бизнеса в «Blumenthal» и бесчеловечным условиям труда на борту судов. Главное, за что борется МФТ и ее членские профсоюзы, – подписание коллективного договора для всего флота немецкого судовладельца, где трудится более 700 работников, или уход судоходной компании с рынка. Акцию МФТ поддерживают морские профсоюзы по всему миру. Российский профсоюз моряков – не исключение: РПСМ осуждает нарушение компанией «Blumenthal» фундаментальных прав человека.

## НЕ ХВАТАЕТ ЕДЫ И МОРЯКОВ

В феврале 2019 года представитель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза

моряков (ДВРО РПСМ), посетили в порту Находка балкер «Anna-Elisabeth» (флаг Либерии, ИМО 9407471). Отсутствие на судне коллективного договора сказалось на уровне зарплат моряков. Так, рядовой состав довольствовался суммами в пределах \$300-\$585, что меньше ставки, установленной Паритетной комиссией Международной организации труда (МОТ) в размере \$614. По итогам посещения балкера ДВРО РПСМ направила немецкому судовладельцу нотис с предложением провести переговоры по подписанию коллективного договора МФТ. Компания не отреагировала.

Уже в следующем месяце члены экипажа обратились с жалобами к представителям МФТ в порту Кембла (Австралия) на условия труда, в том числе издевательства на борту. После посещения судна инспекторы выявили серьезные нарушения: моряки не сходили на берег с 23 января 2019 года и не имели в достаточном количестве снабжения.

Вот как описал увиденное координатор МФТ в Австралии Дин Саммерс: «Мясо и рыба переморожены, свежих запасов на судне крайне мало, этого явно не хватило бы для 17 моряков на пути следования в Сингапур».

Также инспекторы с удивлением обнаружили, что в списке экипажа значилась должность «deck rider», что немедленно вызвало сомнения в уровне квалификации всей команды. После визита на балкер МФТ связалась с Австралийским управлением морской безопасности (AMSA), попросила проверить квалификацию членов экипажа и подтвердить, что они в безопасности и могут выйти в море.

В результате AMSA арестовала судно за нарушения Сводной конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС), обнаружив уже упоминавшийся недостаток еды и отсутствие увольнений на берег, а также – несоответствие числа моряков минимальному безопасному составу экипажа, проблемы с индивидуальными контрактами и частичную неисправность механизмов шлюпбалок.

## «BLUMENTHAL» ПРИСВАИВАЕТ КАПИТАНСКУЮ ЗАРПЛАТУ

Весной 2018 года в калининградский порт зашло судно «Patria» (флаг Либерии, ИМО 9580053). На борту работал интернациональный экипаж, состоящий из россиян, украинцев и филиппинцев. В ходе проверки местным инспектором МФТ капитан убеждал, что на судне все хорошо – и с зарплатой, и с едой, и со всем остальным. Буквально через месяц этот же капитан стал бить в колокола: оказалось, что с января 2018 года он, старший механик и часть филиппинцев не получают заработную плату.

В результате за филиппинцев договорился родной профсоюз – AMOSUP, за стармеха – КРО РПСМ, а с капитаном возникли проблемы. После безуспешных попыток решить вопрос мирным путем профсоюз передал дело международным адвокатам в Лондоне.

В «Blumenthal» решили биться за присвоение капитанской зарплаты до конца: сперва представители судовладельца дали адвокатам поддельное соглашение «Об отказе от требований», якобы подписанное моряком, затем предоставили ложную бумагу, что он получил \$8 тысяч, а после выставили баснословные требования, мол, капитан погнул винт.

15 марта 2019 года портовый контроль Греции задержал судно «Patria» по иску капитана и страховой компании «Skuld P&I». Судовладелец вместо того, чтобы погасить долг перед бывшим работником, внес залог за освобождение балкера.

Дело капитана находится в Арбитражном суде Лондона. Расчет по зарплате до сих пор не произведен.

## ЛИБЕРИЯ БЕЗДЕЙСТВУЕТ

Балкер «Lita» (флаг Либерии, ИМО 9117416) – еще одно ужасное доказательство плохого обращения с членами экипажей на флоте немецкого судовладельца.

– «Blumenthal» опасно играет с жизнями моряков на борту судна «Lita», вот почему морская отрасль должна осудить методы работы компании, – говорит морской координатор МФТ Жаклин Смит.

Для подобного призыва к индустрии у нее есть веское основание. В МФТ попала информация, что члены экипажа балкера вынуждены собирать дождевую воду в брезент, поскольку на судне закончилась питьевая вода, а новую партию не поставили. В это было бы невозможно поверить, но шокирующие сведения подтверждала фотография.

– Систематическое нарушение прав моряков является ужасной реальностью на многих судах, работающих под удобным флагом. Мы обеспокоены, но не удивлены отсутствием реакции со стороны либерийского регистра, – продолжает Смит.

– Это последняя капля, – отмечает руководитель кампании МФТ против «Blumenthal» Свен Хемме. – Либерийский флаг должен вмешаться, а президент компании Матиас Рейт (Matthias-K. Reith) – начать сотрудничать с МФТ, чтобы установить единый и достойный стандарт для моряков на своем флоте.

– Очевидно, что компанию интересуют только издержки и прибыль, и это единственный способ на нее повлиять, – добавляет Дин Саммерс. – Очень симптоматично, что система удобных флагов позволяет судовладельцу безнаказанно эксплуатировать и нарушать трудовые права моряков по всему миру. За последние недели инспекторы МФТ в Европе выявили и другие случаи нехватки провизии на судах «Blumenthal».

## МФТ БРОСАЕТ ВЫЗОВ

12 апреля 2019 года МФТ официально объявила о начале целенаправленной кампании против немецкой судоходной компании «Johann M. K. Blumenthal» в связи с игнорированием всех предложений федерации и членских профсоюзов признать право моряков на достойную занятость и подписать колдоговор.

– МФТ бросает вызов одной из старейших судоходных компаний Германии, чтобы та модернизировала



**КАПИТАН СУДНА «PATRIA» (ФЛАГ ЛИБЕРИИ, ИМО 9580053) УЖЕ ПОЛТОРА ГОДА НЕ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ МНОГОМЕСЯЧНУЮ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ В РАЗМЕРЕ \$19 ТЫСЯЧ.**

ла деловую практику в соответствии с требованиями, которые предъявляются к судовладельцам в 2019 году, – говорит Хемме. – Управление рисками и соблюдение принципов корпоративной ответственности имеют значение в современном мире. Добросовестные компании присоединяются к таким инициативам, как Глобальный договор ООН, который декларирует десять принципов в области прав человека, трудовых отношений, охраны окружающей среды и борьбы с коррупцией. Все чаще мы видим, что ответственные фрахтователи играют активную роль в морской отрасли, выбирая для перевозки грузов суда с коллективным договором МФТ. Реальность такова, что нерегулируемые удобные флаги (FoC) – система, позволяющая злоупотреблять трудом моряков любой национальности. Это – огромный риск, на который ответственные фрахтователи не хотят идти. МФТ призывает «Blumenthal» начать работать над изменениями, чтобы сделать судоходный бизнес лучше и установить в компании прозрачный процесс соблюдения прав моряков.

Помимо объявления о запланированной кампании МФТ также пригласила президента «Blumenthal» Матиаса Рейта (Matthias-K. Reith) к сотрудничеству с Глобальной федерацией профсоюзов для улучшения стандартов занятости моряков, задействованных на флоте под удобным флагом.

В рамках акции 147 инспекторов МФТ будут проверять условия труда членов экипажей на судах немецкой компании во всех портах захода. После задержания балкера «Anna-Elisabeth» защита прав моряков, работающих на блюментальских судах, – приоритетное направление работы для 56-ти инспекторов федерации по всему миру.

### МОРЯКИ ХОТЯТ РАЗОБЛАЧЕНИЯ

После объявления о стартовавшей кампании бывшие работники «Blumenthal» и занятые на судах моряки стали активно принимать в ней участие, описывая личный опыт. Все, как один, они рассказывают о случаях дискриминации по национальному признаку, принудительной неоплачиваемой сверхурочной работы, удержания заработной платы,

отсутствия продовольствия и питьевой воды, об угрозах в случае обращения в профсоюз или МФТ.

– Нас заставляют работать дольше обычного рабочего времени, при этом сверхурочные не оплачиваются, – сказал один из них. – Судовых механиков просят выполнять швартовые операции, но при несчастном случае компенсации не выплачиваются. «Blumenthal» установила фиксированные зарплаты, поэтому даже если мы отработали больше и выполнили дополнительную работу, нам платят одну и ту же сумму ежемесячно. Перед прибытием в порт страны с сильным профсоюзным движением или инспекторатом МФТ нас вынуждают подписать отказ от членства в профсоюзе. В таких бумагах говорится, что «мы, члены экипажа определенного судна компании «Blumenthal», не хотим вступать в профсоюз». Нам угрожают, если об этом узнают в МФТ. Снабжение тоже никуда не годится. На судно присылают запас еды на месяц, и заставляют растягивать на два. Овощей в рационе мало, некоторые продукты выдаются только офицерскому составу. Зарплата всегда задерживается, на борту не выдают аванс наличными.

Другой моряк рассказал, что когда на судне заканчивается питьевая вода, то капитан предлагает пить воду из танков, «но она не годится даже для мытья».

Бывшие члены экипажей судов компании требуют разоблачить «Blumenthal», один из них сказал: «Таких работодателей нужно выводить на чистую воду. У них нет уважения к экипажу, который выполняет тяжелую работу и делает это под именем компании».

МФТ уже призвала правительство Германии отреагировать на ситуацию, а морскую отрасль страны – присоединиться к кампании.

### РПСМ ВЫРАЖАЕТ СОЛИДАРНОСТЬ

– То, что мы видим, – прямое посягательство на фундаментальные права человека в море: права на оплату выполненной работы, права на полноценное питание и чистую питьевую воду, права на свободу объединений и вступление в профсоюз, – отмечает председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Мы призываем всех, кто занят в морском бизнесе, осудить жестокую эксплуатацию моряков на судах

«Blumenthal» и отказаться от сотрудничества с ней, пока компания не примет за основу хотя бы минимальные международные стандарты занятости членов экипажей. Мы также не рекомендуем трудоустроиваться на суда компании.

– Практика давно показала, что судовладельцы, которые препятствуют общению моряков с профсоюзами и проверкам судов со стороны МФТ, всегда что-то скрывают, – говорит координатор МФТ в России Сергей Фишов. – Не секрет, что таким образом недобросовестные компании пытаются утаить ненадлежащие условия труда на своих судах и плохое обращение с моряками. Но тем самым они еще больше привлекают внимание к своей работе и ситуации на борту. Немецкая компания «Blumenthal» как раз из их числа. Судовладелец, оперирующий флотом под удобным флагом, отказывается от переговоров с МФТ по заключению коллективного договора, а значит, лишает моряков достойной занятости, защиты и ряда преимуществ, которые гарантирует соглашение. МФТ будет продолжать свою кампанию до тех пор, пока судовладелец не заключит договор. Мы оповещаем всех фрахтователей, что «Blumenthal» оперирует флотом, где варварски используется труд людей и условия занятости моряков не соответствуют требованиям МФТ. [📍](#)

**По данным «Equasis», флот «Johann M. K. Blumenthal GmbH & Co KG» насчитывает 30 судов: «Ida» (ИМО 9109536), «Olga» (ИМО 9109548), «Lita» (ИМО 9117416), «Comet» (ИМО 9146106), «Palau» (ИМО 9261035), «Papua» (ИМО 9266906), «Pluto» (ИМО 9432531), «Clara» (ИМО 9304083), «Cristina B» (ИМО 9304162), «Tiger» (ИМО 9307841), «Pollux» (ИМО 9379648), «Anna-Maria» (ИМО 9407469), «Anna-Elisabeth» (ИМО 9407471), «Anna-Barbara» (ИМО 9407500), «Helga» (ИМО 9444912), «Edwin» (ИМО 9462471), «Emil» (ИМО 9462483), «Else» (ИМО 9462471), «Hannah» (ИМО 9464558), «Anna-Dorothea» (ИМО 9482213), «Anna-Meta» (ИМО 9514406), «Ina-Lote» (ИМО 9574030), «Irmgard» (ИМО 9590967), «Patria» (ИМО 9580053), «Jolanda» (ИМО 9724867), «Johanna» (ИМО 9730397), «Jutta» (ИМО 9730402), «Puma» (ИМО 9748265), «Panda» (ИМО 9748277) и «Pegasus» (ИМО 9755842).**

# «АНШИП» РАСШИРЯЕТ ГРАНИЦЫ

Южная территориальная организация Российского профсоюза моряков (ЮТО РПСМ) имеет в своем активе несколько коллективных договоров, которые по праву можно ставить в пример. Среди них – договор с ООО «Аншип». Однако если раньше он распространялся только на труженников филиала в городе Темрюке, то в этом году защиту главного документа вместе с рядом существенных корпоративных льгот и преференций получили все работники судоходной компании – в том числе и береговые. Теперь благодаря коллективному договору еще больше сотрудников «Аншипа» могут пользоваться всеми преимуществами членства в профсоюзе, а моряки получили важный подарок: в мае этого года на балкер «Владимир Захаренко» доставили тренажеры для нового судового спортзала. Так первичная профсоюзная организация ООО «Аншип» Южной территориальной организации РПСМ вместе с компанией воплощает в жизнь пункты спортивной программы, предусмотренной новым договором.



**Владимир Захаренко** – один из двух сухогрузов, запланированных на этот год под оборудование спортзалом. Сейчас

подбирают спортивный инвентарь для экипажа второго – балкера «Анатолий Сиденко». Оба судна новые – 2014 и 2015 годов постройки. При выборе и приобретении спортивного инвентаря задача была не только вписаться в бюджет, но и позаботиться о соответ-

ствии нормам безопасности, которые на мировом торговом флоте очень строгие.

Спортзал на балкере «Владимир Захаренко» оборудовали на баке, в одном из помещений, служивших раньше артелкой. Морякам привезли вело- и эллиптический тренажеры фирмы «HouseFit». Последний в народе более известен как «лыжи» – он имитирует ходьбу и бег на них. Это один из любимых тренажеров при кардиотренировках, который дает нагрузку на ноги, руки и спину, тренирует сердце и при этом щадит суставы. Не забыли и про любителей «качать железо». Им привезли штангу со стойкой под нее, скамью для жима лежа и полный набор «блинов». Едва успели распаковать и установить новые, с иглолочки, тренажеры, как тут же нашлись желающие их опробовать.

– Письмо от экипажа «Владимир Захаренко» с просьбой оказать помощь в приобретении спортивного инвентаря пришло в конце прошлого года, – рассказывает Игорь Холявка, председатель первичной профсоюзной организации ООО «Аншип» РПСМ. – Мы связались с работодателем, согласовали с отделом технической эксплуатации флота ООО «Аншип» установку тренажеров в соответствии с нормами безопасности, запланировали в бюджете первички необходимую сумму и выполнили просьбу моряков.

Спортивный инвентарь для активного отдыха членов экипажей на судне, согласно Сводной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, может быть предусмотрен по мере возможности. В этом смысле совместная спортивная программа профсоюза и компании «Аншип» значительно расширяет требования «Билля о правах моряков». 80 квадратных метров на баке для занятий спортом – это отличное начало. Море ведь не ждет – оно сейчас проверяет на прочность не только суда, но и здоровье тех, кто решил связать с ним свою жизнь.

Экипажу больше всего понравилось то, что при выборе и покупке спортивного инвентаря прислушались

к их мнению и учли пожелания, что, кстати, было не так просто. По словам капитана Сергея Владимировича Трусова, в составе экипажа есть моряки с весом в 130 килограммов, а значит, тренажеры должны быть еще и надежными, чтобы заниматься могли люди разной комплекции. Помогло то, что у председателя ППО ООО «Аншип» РПСМ Игоря Холявки большой опыт в организации спортивных мероприятий для моряков.

– Флот компании уже давно вышел за пределы Черного и Средиземного морей. «Аншип» расширяет свои границы. Его суда регулярно ходят за Гибралтар, в Африку или на континент, – рассказывает Виктор Яковец, групповой механик отдела технической эксплуатации флота ООО «Аншип». – Контракт у нас длится три месяца; случается, месяц берега не видишь. Спорт – это лучшее, что помогает человеку развеяться и отвлечься от судовой рутины.

Работа на флоте сама по себе достаточно сложна, так почему бы не дать морякам то, что укрепит их здоровье и скрасит суровые морские будни. Хорошая компания заботится о своих кадрах. И новый коллективный договор, который действует с февраля и распространяется не только на моряков, но и работников берега, предусматривает и другие бонусы, кроме спортивной программы.

И все же главное – это условия труда, полностью соответствующие Трудовому кодексу РФ и международным конвенциям, достойная зарплата и соцпакет, куда входят больничные, пенсионные отчисления, страхование здоровья и жизни. Труд работников компании оценен по достоинству, а условия работы, безопасность и быт на борту превосходят международные требования – в немалой степени благодаря социальному партнерству между первичной профсоюзной организацией ООО «Аншип» РПСМ и судоходной компанией. 

«Профсоюзная морская газета»



# КАК ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ

## ЗА ЛЕЧЕНИЕ?

Ни для кого не секрет, что работа в море сопряжена с определенными рисками для здоровья: начиная от производственных травм и заканчивая нервным истощением. Поэтому многие моряки после рейсов вынуждены обращаться за медицинской помощью, при этом отдавая предпочтение платным клиникам. Причиной такого выбора может послужить неуверенность в квалифицированности врачей или желание пройти обследование в кратчайшие сроки.

Но в любом случае обращение в частный медицинский центр чаще всего сопряжено с серьезными денежными затратами. Между тем часть средств, потраченных на лечение, можно вернуть – иначе говоря, получить социальный налоговый вычет. Он является своеобразной формой участия государства в софинансировании социально значимых расходов физических лиц.

### СОЦИАЛЬНЫЙ НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ

**С**оциальный налоговый вычет – это сумма, которая уменьшает размер дохода, с которого взимается налог. В этом случае сумма вычета уменьшает так называемую налогооблагаемую базу, то есть ту сумму дохода, с которой должен быть уплачен налог на доходы физических лиц (НДФЛ). Его может получить любой работающий гражданин РФ. Если вы добросовестно платите налоги, то имеете право обратиться в налоговую службу за налоговым вычетом. При отсутствии у вас доходов, с которых удерживается НДФЛ, оснований для предоставления социального налогового вычета по расходам на лечение нет.

Моряк имеет право на получение социального налогового вычета в сумме, уплаченной им в налоговом периоде за медицинские услуги в соответствии с Перечнем медицинских услуг, утвержденным Правительством Российской Федерации, которые оказаны медицинскими организациями, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими медицинскую деятельность, лично ему, супруге (супругу), родителям, детям (в том числе усыновленным) в возрасте до 18 лет, подопечным в возрасте до 18 лет, а также в размере стоимости лекарственных препаратов для медицинского применения в соответствии с Перечнем лекарственных средств, утвержденным Правительством Российской Федерации, назначенных лечащим врачом и приобретаемых за счет собственных средств.

При оказании медицинских услуг по договору добровольного медицинского страхования (ДМС) в состав вычета включаются расходы по уплате страховых взносов по договору ДМС, предусматривающему оплату страховой организацией исключительно медицинских услуг.

Для получения вычета необходимо, чтобы медицинские организации и индивидуальные предприниматели, оказывающие медицинские услуги, имели лицензии на осуществление соответствующей деятельности, а указанные выше расходы были оплачены за ваш счет.

При санаторно-курортном лечении указанный социальный налоговый вычет может быть предоставлен на часть стоимости путевки, которая соответствует затратам на медицинские услуги, заложенные в ее стоимость, а также

на сумму оплаты медицинских услуг, не включенных в стоимость путевки, при их оплате за ваш счет.

## НЕ БОЛЬШЕ 120 000 РУБЛЕЙ

Вычет ограничен суммой 120 000 руб. за год. Данная сумма учитывается в совокупности с другими социальными вычетами, за исключением вычетов по расходам на обучение ваших детей и на дорогостоящее лечение.

По дорогостоящим видам лечения сумма социального налогового вычета принимается в размере фактически произведенных расходов. Перечень дорогостоящих видов лечения утверждается постановлением Правительства Российской Федерации.

Таким образом, социальный налоговый вычет за медицинские услуги предоставляется налогоплательщику в виде уменьшения дохода, полученного им в налоговом периоде, подлежащего налогообложению по ставке 13 процентов.

Следует помнить также, что согласно российскому законодательству, получить налоговый вычет может любой из супругов вне зависимости от того, кто фактически оплатил лечение. Налоговики обратили внимание на то, что супруги довольно часто оплачивают счета друг друга, и пошли навстречу гражданам: поскольку доходы супругов становятся совместно нажитым имуществом, то и оформить налоговый вычет может как муж, так и жена.

## КАКИЕ НУЖНЫ ДОКУМЕНТЫ

Обращаясь в медицинский центр, пациент заключает с ним договор на оказание услуг – без такого договора лечить кого бы то ни было врачи не имеют права. После того как все необходимые анализы были сданы, а лечение проведено и оплачено, в клинике следует затребовать следующие документы:

- ✓ договор(ы) с медицинским учреждением на оказание медицинских услуг;
- ✓ копию свидетельства о регистрации медучреждения и лицензии на предоставление медицинских услуг;
- ✓ оригинал справки об оплате медицинских услуг, выданной медицинским учреждением, оказавшим услугу;

- ✓ справку из медицинского учреждения, в которой указано, что для проведения лечения пациенту (лицу, оплачивающему лечение) необходимо за свой счет приобрести дорогостоящие медикаменты, предусмотренные договором на оказание медицинских услуг (в случае если вычет производится по расходам на лечение с применением дорогостоящих расходных материалов);

- ✓ копии платежных документов, подтверждающих ваши фактические расходы на лечение и (или) покупку медикаментов (чеки контрольно-кассовой техники, приходно-кассовые ордера, платежные поручения и т. п.).

При прохождении реабилитации в санаторно-курортном учреждении необходимо иметь корешок санаторно-курортной путевки.

Также понадобится справка из бухгалтерии по месту работы о суммах начисленных и удержанных налогов за соответствующий год по форме 2-НДФЛ.

При оплате лечения или приобретении медикаментов для членов вашей семьи вам необходимо подготовить копии документов, подтверждающих степень вашего родства.

Для получения вычета на лечение по договору добровольного медицинского страхования необходимы копии: договоры добровольного медицинского страхования или страхового медицинского полиса добровольного страхования; кассовых чеков или квитанций на получение страховой премии (взноса).


Чтобы пациент мог получить налоговый вычет за покупку лекарств, врач должен выдать специальный рецепт – по форме N 107-1/у со специальным штампом «Для налоговых органов Российской Федерации, ИНН нало-

плательщика». Об этом с лечащим доктором нужно поговорить заранее. Налоговой нужно предоставить оригинал рецепта, а вместе с ним и кассовые чеки с приходными кассовыми ордерами, подтверждающие оплату лекарств (такие чеки должны выдать в аптеке).

## ИДИТЕ В НАЛОГОВУЮ СЛУЖБУ

Следующий шаг – необходимо заполнить налоговую декларацию по форме 3-НДФЛ по окончании года, в котором была произведена оплата лечения и (или) приобретены медикаменты (можно скачать и заполнить на сайте налоговой службы). По общему правилу декларация представляется в налоговый орган не позднее 30 апреля года, следующего за годом, в котором вы оплатили расходы на лечение. Однако если декларация представляется исключительно с целью получения налоговых вычетов, то подать ее можно в любое время в течение трех лет после окончания календарного года, в котором оплачено лечение.

Далее весь пакет документов подается в налоговую службу. На месте при оформлении документов также нужно будет заполнить заявление на получение налогового вычета и указать реквизиты счета, куда будут перечислены деньги. Как правило, на проверку всех документов и перечисление средств у налоговиков уходит 3-4 месяца – долго, конечно, но главное, что деньги к вам все-таки вернуться.

Социальный налоговый вычет можно получить и до окончания налогового периода при обращении к работодателю, предварительно подтвердив это право в налоговом органе. 





МОРЯКИ ПО-РАЗНОМУ ВЫРАЖАЮТ СВОЮ ЛЮБОВЬ К МОРЮ. ОДНИ СТАНОВЯТСЯ ХУДОЖНИКАМИ И ПЕРЕНОСЯТ ЕЕ НА ХОЛСТ, ДРУГИЕ ОБЛЕКАЮТ В СЛОВА И ИСТОРИИ, КАК ДЕЛАЕТ ЭТО НОВОРОССИЙСКИЙ ПИСАТЕЛЬ НИКОЛАЙ БОЙКОВ. ОН РОДИЛСЯ В 1946 ГОДУ, ЗАКОНЧИЛ РОСТОВСКУЮ МОРЕХОДКУ, СДЕЛАЛ КАРЬЕРУ ОТ МАТРОСА ДО КАПИТАНА ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ... В 1980 ГОДУ ЗАКОНЧИЛ ЛИТЕРАТУРНЫЙ ИНСТИТУТ ИМ. ГОРЬКОГО. ПЕРВАЯ КНИГА «МЫ ПРИШЛИ, ЧТОБЫ КТО-ТО ПОВЕРИЛ...» БЫЛА ИЗДАНА В 1991 ГОДУ. ВСЛЕД ЗА НЕЙ БЫЛ ОПУБЛИКОВАН ПОЭТИЧЕСКИЙ СБОРНИК «ПТИЦЫ НА МАЧТАХ» (1994 Г.), ГДЕ ОН ПИШЕТ О МОРЕ И МОРСКОМ БРАТСТВЕ. В 1999 ГОДУ СВЕТ УВИДЕЛА КНИГА «КАТАСТРОФА», КУДА ВКЛЮЧЕНЫ ПОВЕСТИ И РАССКАЗЫ, НАПИСАННЫЕ В РАЗНОЕ ВРЕМЯ И СТИЛИСТИЧЕСКИ ОЧЕНЬ НЕ ПОХОЖИЕ ДРУГ НА ДРУГА. СЕГОДНЯ МЫ ЗНАКОМИМ ВАС С РАССКАЗАМИ ИЗ СБОРНИКА «АФГАНСКИЙ КАПКАН».

# ЭКВАТОР!

**Т**очка прохождения экватора обнуленными значениями широты забита в путевом приборе спутниковой навигации. По его показаниям экватор пересечем в тринадцать двадцать судового времени. Останавливаться не будем: фрахтователь торопит с приходом в Аргентину, а до нее еще пол океана «спускаться с горки», как шутит дед, подразумевая «спуск» от экватора в сторону южного полушария. «С горки легче бежать!..»

На камбузе готовится праздничный обед: шашлык «по-одесски!», фрукты и мороженое! Под особым секретом готовы соленые огурчики и грибы по фирменному рецепту нашего повара. После того, как его оставили в экипаже, он проявляет чудеса на камбузе и ни разу не заикнулся ни о каких прибавках к контрактному жалованью, наоборот, уговаривает: «Хлопцы! Вы, ото, фрукты та шашлык не фотографируйте, бо ваши жены та родичи, на берегу, не поверят, шо це в рейсе? Будут казати, шо вы на курорте булы? А як не курорт: воздух морской! Харч бугром! Солнце тропическое! Та ще и деньги кажый дэнь платют. Мериканские гроши! Курорт!..» Оказалось, он и улыбаться умеет.

«Хохол без улыбки, как горилка без сала – факт», – смеется над поваром старший механик. С капитаном они чаще всего вспоминают советское время. Только больше, наверное, врут, приукрашивая. Вчера вспоминали или

придумали, как пришла на борт радиogramма из кадров: «...выбрать двух мотористов на Доску почета». – А у нас из пяти мотористов – пять пьяниц. Значит, понимаем, из пяти пьяниц выбрать двух лучших! Это просто. На «Судовом листе наших успехов» отмечен весь экипаж, посписочно. Против каждой фамилии отмечено цветным карандашом, кто как работает, каждый день: красным – передовик, желтым – хорошист, синим и черным – лентяи. Агент в порту спрашивает: «А получают одинаково?.. Так эти лентяи – умнее всех!?»

Как они жили в этом советском времени? И чего они так болеют о нем? Или просто о молодости своей? Наверное. Скоро они уйдут с флота, и никто не вспомнит, был ли Севастополь российским? Кто основывал и строил Херсон и Николаев? И какой такой русский флот громил турок на Черном море и Средиземном, когда?.. Хотя? Мама рассказывала, что папу увидела на улице в Одессе в бескозырке с ленточкой «Черноморский флот», и ходил он потом на китобоях флотилии «Слава» и на научных в Антарктиду. Папа? Капитан чем-то похож на него, особенно, когда начинает говорить:

– Каждая профессия обязательно привносит только ей присущие особенности в характер добросовестного практика. Бухгалтер становится с годами еще более аккуратным и внимательным к цифрам – «букво-цифро-ед». Старый учитель добрую тысячу взрослых

людей помнит по именам и оценкам их в пятом классе и по этим оценкам судит о них взрослых – «идеалист-воспитатель» с вечно поднятой для ответа рукой. Инженер, пытаюсь объяснить шестилетней дочери разницу поведения мальчиков и девочек на просторе улицы, будет непроизвольно сползать к сравнениям и аналогиям свойств цветных металлов или постоянного и переменного электрических токов. И аналогии будут! Конечно, я немного упрощаю, немного блефую, немного шучу. Слегка. Но если с таким же упрощенно схематичным подходом оценить профессию моряка? Что увидим? Какие особенности характера формирует морская профессия?

Во-первых, и, безусловно, – лень. «Море любит сильных, а сильные любят поесть и поспать», – гласит старая морская поговорка. Это, видимо, еще с тех времен, когда паруса шелестели под ветром, а моряки, развалиясь благодатно на теплых деревянных палубах, пахнувших лесом, сладко подремывали.

Во-вторых, умение мгновенно самоорганизовываться. Ведь на этих тридцатиметровых веревочно-деревяннопарусных конструкциях находилось одновременно от ста до трехсот человек. И все успевали поесть и, простите, сходить в туалет. Найти на палубе свободное место и плюнуть, потому что плевать в океан – было равносильно осквернению иконы. А как гово-



рится: «Морской волк во всем знает толк». Мгновенно, по сигналу ночного аврала, проснуться и найти свое место и дело, когда дождь или снег били в заспанное лицо шквальным ветром и щедрыми горстями холодного страха. «Море – открытая могила», – учили старики-матросы.

В-третьих, когда боцман скомандует: «Спать!» – в секунды – расслабиться и уснуть, следуя старым морским правилам: «Бойся бога и не спорь с боцманом», «Вахта с плеч – можно и прилечь», «Не выпастся всегда успеешь!». Ибо «У воды спина гибкая» и «Воду в узел не завяжешь». – Спать! – Накреняясь, скользя и проваливаясь. Обнимая летящую койку. Чтобы уснуть и проснуться готовым сменить других, обреченно усталых и мокрых. Если, Бог даст, проснуться живым, конечно.

В-четвертых, изобретательность! Это, безусловно, от лени (смотри выше). Когда моряк спит, он видит во сне свою напряженную работу и представляет всякие измышления и варианты, как бы ему эту работу сделать быстрее или не делать вовсе, например, проснувшись уже в раю в окружении птиц с женскими головами. Ибо: «По морям плавать – не пряник жевать», но «Ни одно плавание не длится вечно», а «Счастливое плавание то, что счастливо закончилось». Вот и приходят тогда ему во сне незамысловатые морские истории, которыми станет он делиться с товарищами, и работа от этого пойдет веселее или покажется легче, и силы экономятся сами, а напряжение, боли, страхи и мысли всякие – все забудется. А друзья, посмеявшись, назовут его трепачем и травилкой. Но быстро привыкнут к веселой болтовне, как к наркотику. Будут любить и беречь его. И хвастать на причале или за стойкой бара, если речь пойдет о достоинствах родного экипажа и судна, что есть, мол, у нас на борту такое, чего ни у кого нет. Тогда может дойти и до соперничества между экипажами и даже флотилиями. Создавая особый колорит, выразительный, как цвета морских флагов. Типа: «Нос судна и корму делают разными, чтобы моряки сами не путали» и «Если у тебя одна нить, каната из нее не свить».

Короче, как на море говорят: «Ветер в лицо делает моряка мудрецом». Поэтому пятым (порядок нумерации может меняться) качеством моряка, стабилизирующим его психику, а потому, безусловно, и положительно влияющим на плавучесть и остойчивость корабля, вошла и осталась в морской практике способность по команде «Покинуть судно!» непременно сдурашничать: «Ой, я к нему пуповиной прирос!» или «Мама, я холодной воды боюсь!» Треп в иные моменты, болтовня попросту, равноценны на флоте лестной рекомендации: «Балагур – морское качество хорошее».

Одним словом, поощряется на флоте способность шевелить языком. Чтоб работалось веселее. Чтоб душа грустью не обрастала, как дерево мхом. Чтоб радоваться умел чужому веселью и удовольствию. Глядишь – кто-то улыбнулся с тобою рядом. И – хорошо! Всем! «В морском деле мелочей не бывает», а «Каков экипаж – таков и вояж».

А у нас – экватор на горизонте! Боцман на баке готовит с матросами пожарный шланг для окатывания новичков в океанской купели. Показывает капитану на мостик, что у него все готово. Это и меня ждет. Нас, новичков, набралось на борту семь человек. «Целый хор ансамбля песни и пляски бывшего Черноморского флота! – смеется боцман, намекая на наше предстоящее исполнение на баке морских песен. – Капитан сказал твердо: кто песен не выучит и петь не будет – грамоту Нептуна не получит! А я, боцман и «Виночерпий» по совместительству, еще и другое наказание в резерве имею, все поняли?!» Намек понятен. Пришлось нам учить «Варяга», «Раскинулось море широко» и «На рейде большом легла тишина». Как минимум! По поводу «Варяга» много читающий матрос-электрик затеял, было дискуссию: «Подвига не было, треп один, легенда и миф исторические!» Капитан, как у него это принято, сказал, не надрываясь и коротко: «Есть своя правда у исторических фактов и своя правда и жизнь у исторических мифов. Одно другому не мешает, поскольку для потомков значение мифов и легенд, зачастую, важнее фактов бывает. Потому

что в мифах исторического обобщения и оценки исторической всегда больше, чем в одном факте... Под другими именами корабли и экипажи не менее геройские были. Но факт, что один на один с целой эскадрой на бой «Варяг» вышел – этого никто не оспаривает. А много ли урона японской эскадре сделал? А мог не выходить во все и всю войну в Чемульпо простоять без риска? А мог без «Корейца» уйти? Так много чего теперь говорить можно. Сколько кораблей боевых не только свои флаги «Андреевские» спускали перед японцами, да японские поднимали на мачтах без единого выстрела, а «Варяга» не спустил. И вошел он в историю японского и корейского флотов с уважением к российскому флагу и подвигу. Я с корейцами на контракте работал, так они, когда мы, случалось, «Варяга» за столом пели, всегда вставали! Вставали корейцы! Факт! Так нам разве можно ронять эту честь, не нами «на флаг!» удостоенную?!

Капитан, конечно, еще та штука. Никогда не поймешь, говорит он всерьез или треплет. Особенно, если они с дедом на пару. Как сегодня утром. Разливает дед в чашки свежезаваренный чай. У каждого чашка своя. У деда – судовая, обычная. У капитана – домашняя, с рисунком: белое лиственное деревце на черном фоне. Капитан спрашивает: «Рассказывал я вам историю этой чашки? Нет? Сейчас расскажу, а то каждый агент от Бристолья до Кейптауна слышали от меня, а вы – нет. Рассказываю. Перед моим уходом в рейс, как-то, договорились с женой сделать незамысловатые подарки друг другу. Каждый – отдельно, не подглядывать! Договорились – сделали. Вечером жена приготовила торжественный ужин, при свечах, на двоих. Две коробочки, в цветной упаковке с бантиками, стоят соответственно около нее и около меня. Обменялись. Распаковываем. У меня: чашка с белолыственным деревом на черном фоне, вы видите ее сейчас. Жена улыбается, распаковывает свою: чашка с белолыственным деревом на черном фоне! А?! В разных магазинах покупали, не подглядывали и мнениями не обменивались. Двадцать лет супружеской жизни! Правда, через океан, чаще...».

Тяга капитана к песенному процессу тоже им обоснована любовно, будто он готовился заранее ее защитить от нашего молодого непонимания или нападок: «Взять, к примеру, любой морской рейс. Экстрим? Конечно! Мозги у нас плавают натурально. Вопрос, можно сказать, стратегический, учитывая роль мужской половины в обороннонаступательном комплексе. Потому что в 60–70 годах военная наука создала целую программу исследований, как защитить здорового мужика в замкнутом пространстве ракетной шахты, подводной лодки, подземного бункера или аварийного поста. Как его от стрессовой нагрузки расслабить? Выпить? Спиртное только на третьем месте оказалось, потому что оно, как правило, усугубляет те настроения и эмоции, которые ты сдерживал: грустил, хотел женщину, жаждал смеяться или крушить стены... Секс? Это только на втором месте, потому что в этом замкнутом пространстве, о котором идет речь, минутное наслаждение может непредсказуемо перерасти в моральный конфликт... А что же на первом месте? Пение! В строю, как солдаты. У костра, как в походе. У алтаря, как в церковном хоре, или у стойки бара, перед экраном «караоке» ... Не важно, ты поешь, подпеваешь или слушаешь только, но душой ты уже не один. Запомни науку выживания: учись быть «не один», когда так одиноко...».

Мы продолжали бежать на юг. На баке поливали из брандспойта океанской водой браво поющих «Варяг» семерых молодых и смелых. Солнце зажигало радуги в высоких фонтанах

пожарных струй и брызгах, отлетающих от загорелых тел и горячего металла. Клеймили счастливых судовой печатью в положенное место, обнимали троекратно, по-русски, и вручали каждому долгожданный свиток, составленный капитаном и подписанный им в соответствии с традициями: «Мы – Нептун – гроза морей! Покровитель кораблей! Мы – Нептун – хранитель злата флибустьеров и пиратов! Мы – Владыка страшных бурь, рвущих водную лазурь! Мы – Нептун – пучины Царь! Океанов Государь! Рыб и тварей Господин! Видим все и говорим: обладателя сего, за геройское его прохождение за Экватор, в месте, сверенном по карте, искупать в морской купели! Вбить печать на мокрому теле! Причастить отменно водкой с огурцом или селедкой! Называть отныне гордо ОКЕАНСКИМ МОРЕХОДОМ! И ходить по всем морям разрешаю лично Я, Нептун – Царь Морской (грозный)!!! Широта... Долгота... Дата... Поверенный Царя: Капитан...»

Отметка царской таможни: «Мореход Вениамин Максимович ... экватор прошел!»

Вручая грамоты, предусмотрительно вложенные в целлофановые файлы, чтобы не намокли и не потеряли вид, капитан спросил, хитро шурясь:

– А кто из российских моряков первыми в истории отечественного флота пересек экватор? Веня, предупрежденный старшим механиком за неделю до события, отрапортовал браво, радуя всех и себя, в том числе, так ему это понравилось:

– 14 ноября 1803 года шлюпки «Нева» и «Надежда» под командованием Крузенштерна и Лисянского! Первое российское кругосветное плавание!

– Молодец, третий помощник! – В тон ему отчеканил капитан, молодецково подбирая живот рукой и вытягиваясь: «Благодарю за службу и желаю счастливого плавания!»


Когда утихли и расслабились, разглядывая сертификаты и ожидая выключения пожарного насоса, чтобы уложить на палубу шланги, Веня добавил к своему рапорту несмело:

– На каждых трех?! – артистично парировал капитан.

– Ай, да помощник! – радостно поддержал боцман. – Ай, да память молодая и в корень!

– Добро, экипаж! – весело подхватил капитан. – Хорошо, когда все хорошо!

На вечерней вахте Веня сделал в тетради короткую запись: «Сегодня на экваторе, когда меня поливали водой из шланга, мне показалось, что моего плеча коснулся рукой отец. Он где-то совсем рядом. Может здесь, у экватора, он и погиб?»

Веня посмотрел в иллюминатор, за которым было темно и бесконечно, как тысячи лет назад. Задумался на минуту и продолжил: «Как странно сказал капитан сегодня деду-имениннику: «Спасибо тебе за то, что мы вместе. Что ценим не то, чего мы достигли, а что не разлюбили за жизнь. Как пацаны перед лужей с корабликом...». 

## ТОЧКА. ТОЧКА. ЗАПЯТАЯ

**С** тарик занимает одну комнату в трехкомнатной квартире девятиэтажного дома. В двух других комнатах живет молодая семья – муж, жена и их четырехлетняя дочь Танечка.

Каждое утро, выпив неизменный стакан чаю с кусочком сахара, садится у окна. Последние пятнадцать лет он находит особое удовольствие – смотреть на жизнь.

С высоты девятого этажа хорошо видны и окраина города, одноэтажная, огородная, с заборами и сараями, многоцветными лоскутками на белых веревках, и коричнево-посатый склон совхозного виноградника, ошестинившийся рядами кольев, и аллея тополей – длинная стена сверкающей листвы, накрытая плющом и светом, или дождем. Как смело тополя уходят в небо! А голая земля проселочной дороги тонет в луже.

Сараи, виноградник, тополя – все наклонилось и сползает к морю, но кто остановил их веселым и категоричным окриком детской игры: «Замри!» И не замерло только море. Оно гудит, как полчище варваров перед штурмом, катит на приступ, выстреливая из прибой окатанную гальку, леденящие дротки острых брызг, опутывающие кружева пены, тараном из тысячи «и-э-эх!» ударяет в обесиленный, осыпающийся, оседающий пыльными обвалами обрывистый берег.

В комнату старика безбоязненно заходит и привычно влезает ему на колени четырехлетняя Танечка. Он гладит ее по голове. Ей интересно, что он увидел в окне. Она сплющивает о стекло любопытную мордашку, катает со щеки на щеку: вправо – влево, влево – вправо. Стекло скрипит.

С крыши над головой срывается кубарем круглый воробей. Замирает на уровне подоконника, отчаянно отбиваясь крыльями от неба. Забарабанил. Отвесно упал на уровень еще двух этажей. Что-то кричит оттуда.

От дыхания старика и девочки на стекле появляется матовый налет. Старик вдруг отстраняется. Рука его ищет руку девочки, поднимает ее, заведя маленьким пальчиком, водит по стеклу:

– Точка, точка, огуречик, – говорит тихо, – вот и вышел человек.

Девочка упрямо вырывает руку:

– Сама! – Дышит. Водит пальцем. – Точка, точка, огуречик.

Старик слышит, как на кухне, в который уже раз, муж успокаивает жену: «Он сам говорил, что у них все в роду живут до восьмидесяти пяти. А ему уже восемьдесят четыре. Потерпи... – Да он ничего, но знаешь, все сидит и сидит у своего окна. Бррр...»

– Дедуля, ты куда смотришь? – спрашивает Танечка.

– В окно.

– А что там?

– Что вижу.

– Зачем?

– Чтобы помнить.

– Зачем помнить?

– Чтобы любить...

... Он помнил дом на краю аэродрома. Дом был построен в войну саперами, весь деревянный (непривычно для этих мест, где и сейчас строят исключительно из дикого камня), с деревянной же тесовой крышей. Непривычность материала и отдаленность от поселка и дороги объясняют, видимо, и отсутствие жильцов, когда, после войны уже, расформированная воинская часть передала дом сельсовету. Боялись воров, пожаров, дождей. Бесхозный дом быстро остался без рам в окнах, как близорукий без очков. Без дверей.



Печку разобрали и вынесли по кирпичику. И долго торчала худая железная труба в шляпке, стыдливо прикрыв ломотьями крыши и стен пустоту украденного тела. Старика со старухой вселили в этот дом зимой, перед Новым годом. Их прежняя квартира в поселке была востребована под какое-то учреждение.

По утрам старик ходил вокруг дома, трогал размякшие доски стен, вздыхал и повторял одно слово: «Ничего...ничего...» И трудно было понять, что именно он в себе успокаивает и чего ждет, то ли весны, оттепели, то ли смерти, то ли чего-то еще. Чего? Может, увидеть нас: меня, вас, его? Но важность ожидания придавала значение тысяче мелочей, которые он выполнял теперь, точно обряд. И которые помогали ему жить дальше.

Упираясь, как муравей, буквально по листочку и веточке стаскивая в одно место, он ежедневно убирал сад – десяток деревьев, посаженных неизвестно кем. При этом он низко наклонялся к земле, будто кланялся или будто глазам его было трудно разглядеть и выбрать тот единственный посильный для него лист из сотни ежедневно осыпающихся. Его галоши, ватные штаны, ватная куртка, шапка – были для всех оберегающей упаковкой с надписью: «Не толкать!» Он мог затратить полдня, а то и день, на то,

чтобы, пробираясь меж густыми зарослями терновника, добраться, наконец, и убрать обрывок газеты или смятую пачку из-под сигарет, бог весть откуда занесенные и застрявшие там после ветреной ночи. Отрезать сухую веточку на акации, смести снег с крыльца, разложить под кроватью картошку, чтобы проросла на посадку, – все это долго, утомительно, мелко и обязательно, как ежедневно читать обе стороны календарного листка.

Потом ожидание приняло другую форму. Он стал нетерпелив. Возбудим. Горяч. Жене он объяснял это неожиданным вторжением в тишину их жизни массы людей, шумом бульдозеров и машин, запахом бензина и бетона, визгом механических пил, смехом девчонок, матом шоферов и прорабов – началось строительство какого-то большого объекта. Лес положили на землю, как вечерние тени. Бульдозеры содрали траву и кустарник, и земля сжалась и покраснела, насильно раздетая. Бетонные капли вошли в ее тело. Потом вдруг все кончилось. Стало тихо. Прошел год. Потом опять осень. Зима. Весна началась дождями. Ржавели куски металла. Светлели черные пятна солянки на просеках. Рубчатые следы гусениц зарастали травой. Красную землю оплодотворяли сбегавшие по склонам

молодые ручки. Лопались почки. Шелестел ветер. Скрипели, просыпаясь и потягиваясь, мощные ветви. Птицы кричали, кричали, кричали. Суетились над гнездами, над деревьями, над облаками, над еще замурованными муравейниками. За их суетой наблюдал первый, только что раздвинувший влажную листву голубыми ладонями, подснежник.

Строители вернулись через пять лет. Старик помнит, как апрельским вечером проурчал мимо калитки, мигая подфарниками, зеленый газик. Хлопнул двумя дверцами, дуплетом. Двое в плащах и сапогах вышли на пригорок, прошли до леса, что-то долго высматривали в сумерках, вернулись к дому. «Ну, здравствуй, хозяин! – крикнул тот, что постарше. – Принимай на ночлег!»

И все началось сначала. Старик никогда не вникал в эти понятия: первый проект, второй проект, дополнение к проекту, изменения проекта, смета, объем... Для него было достаточно того, что он видел, как бетон заливали в землю, а потом выковыривали из земли, как в стенах прорубали окна, а потом замуровывали. Как людей заселяли в общежитие, поздравляли, завидовали. Общежития строили современные, со всеми удобствами, но в коридорах стояли ведра, корыта, тазики с водой, горели керосиновые лампы, топили буржуйками. На холодные трубы парового отопления складывали одежду, детские игрушки, или, на Новый год, сосновые ветки. Люди приезжали и уезжали. Приезжали веселые и уезжали тоже веселые. И те и другие завидовали друг другу.

По одному из проектов дом старика подлежал сносу. Землю вокруг дома – сад, огород, сарай – давно срезали, так что дом остался как на полтораметровом постаменте. Внимательные строители сделали удобную лестницу с перильцами, но старик со старухой почти не спускались со своего островка. О хозяйстве они не жалели. Корову пришлось резать через полгода после возобновления строительства, ибо пасти теперь надо было гонять далеко, а пустишь одну – вечером придет уже кем-то подоенная. Куры исчезали

сами собой. Сначала исчезали только яйца, а потом исчезли и куры. Но старики не обижались, они понимали, что молодым хочется и пошалить и поесть, что, как говорил начальник постарше: «Лес рубят, щепки летят». Иногда старику было даже интересно, чем кончится это строительство, что все-таки будет построено, кто останется жить здесь. Он спрашивал об этом жену. «Мне уже все равно», – шептала она. Спрашивал начальника постарше. «Все! Все построим! – зачем-то кричал и обязательно хлопал старика по плечу. – Увидишь, хозяин. А тебя с женой переселим в новый дом. Со всеми удобствами. А хочешь – хоть сейчас в общежитие?» Но старик не хотел. И жена не хотела.

Прошло еще четыре года. Завод, а это оказался завод, начал давать продукцию – лепить и обжигать кирпичи: «А ты, старик, сомневался».

Старики так и жили в своем доме на островке. Вокруг него, на полтора метра ниже, лежала огромная бетонная площадка. По ней шуршали машины, тянулись рельсы, катался на двух ногах, как мальчик на роликах, высокий П-образный кран, цвели простенькие цветы на круглых клумбах, стояли шеренгой портреты передовиков, трехэтажной солнечной батареей отражало солнце здание из стекла и бетона.

Старик знал, что в городе уже построены два пятиэтажных дома для строителей и рабочих. Но начальник постарше все объяснял:

– Понимаешь, дед, люди работали в поте лица. Приехали сюда черт знает откуда. С семьями, с надеждами. Они молодые. Им все невтерпеж, им все положено. Они знают законы – вот вынь и положи им ключи от квартиры. Варвары. Скандалисты. Кляузники. Потерпи. Мы вас в девятиэтажный вселим. Первый девятиэтажный дом в городе!

Старику было безразлично. Что ему эта квартира? У него было много дел. Он ухаживал за больной женой. Она уже не вставала с постели. Он ходил в столовую, которую открыли в стеклянной батарее. Приносил оттуда немного супа, каши, котлет или рыбы и обязательно пакет молока.


Пакет он выбирал долго, не обращая внимания на ворчанье молоденькой продавщицы, переключившись на бумажные пирамидки, подозрительно осматривая каждый пакет. Наконец, выбирал, платил деньги и шел мимо застывших фото передовиков, мимо солнечных стекол витрин, за которыми показывала на него пальцами смешливая продавщица: «Этот старик совсем чокнутый. Другой бы давно получил квартиру и еще денежную компенсацию. Чего он ждет?» Старик не слышал. Он думал о солнце. Ждал лета. Летом жена обязательно поднимется, будет выходить на крыльцо, сидеть, греясь...

Прошло уже три года, как он один.

В комнате на девятом этаже он отчетливо помнит переваливающийся хруст птичьих шагов на весеннем снегу. Запах прелой листвы. Защитно извивающегося червячка под тенью прожорливой птицы. Крик вороны, от которого замирал лес. Помнит жену... Но прошлая жизнь осталась позади, как отплывшая за окно вагона станция. А он не покинул поезда. Остался. И опять у окна. И глаза его не устают рассматривать рвань беспризорных листьев на взрыленной земле, бегающие пятна кур меж сараев, чьи-то маечки и чулки на веревке, газету, летящую с обрыва в море. Он смотрит и никак не насмотрится. Никак не устанет. Будто не может насытиться.

С кухни опять слышны голоса: «А где Танечка? – Опять у старика сидит. – А он что делает? – Что-что, в окно смотрит. У него и занятия другого нет. Только комнату занимает. Когда же это, наконец, кончится? Когда он оставит нас в покое? – Ну, что ты так? Чем он тебе мешает? – Мешает... Таня! Таня, доченька моя, иди сюда!»

Таня слезает с дедовых коленей. Машет ему ладошкой, улыбаясь. Уходит. Он слышит, как она громко рассказывает на кухне:

– Мы с дедушкой рисовали на окне. Я сама могу. Точка, точка, огуречик... И еще могу. Точка, точка, запятая, вышла рожица кривая. Меня дедушка научил, потому что эта рожица смеется. А когда смеется, то – лучше. 

# АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов  
работников морского транспорта  
[WWW.FPRMT.RU](http://WWW.FPRMT.RU)



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 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 СУХОРУКОВ Юрий Юрьевич**

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 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](mailto:union@sur.ru)  
Почтовый адрес: 125315,  
Москва, а/я 61

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (РПРМТ)

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

### РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ ДОКЕРОВ (РПД)

**Председатель  
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: [kprim@mail.ru](mailto:kprim@mail.ru)

### «МУРМАНСКИЙ ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ» Территориальная профсоюзная организация **Председатель**

**ПАРШЕВ Павел Юрьевич**  
183038, Мурманск,  
ул. Шмидта, д. 43  
Тел./факс: (8152) 28-81-51  
E-mail: [pav7222@yandex.ru](mailto: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) 6-00-05,  
(365 61) 3-93-05  
E-mail: [irinachernenko@mail.ru](mailto:irinachernenko@mail.ru)

### АРКТИЧЕСКАЯ региональная (территориальная) организация **Председатель Совета**

**КЛИНДУХОВ Петр  
Николаевич**  
Мурманск, Флотский проезд,  
д. 3, кв. 2.  
Тел./факс: (8152) 42-28-60,  
42-28-15  
E-mail: [arorpsm@gmail.com](mailto:arorpsm@gmail.com)  
Почтовый адрес: 183038,  
Мурманск, Флотский проезд,  
д. 3, кв. 2

### 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](mailto:petersburg@sur.ru)  
Почтовый адрес: 198035,  
г. Санкт-Петербург,  
а/я 210

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ **Председатель**

**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](mailto: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](mailto:ugmor@nvrsk.ru)



**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\\_serгей@itf.org.uk](mailto:fishov_serгей@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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:pavlov_kirill@itf.org.uk)



## МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА – НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЯК



### **РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЯКОВ**

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 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 (территориальная) организация**

**Председатель Совета**  
КЛИНДУХОВ Петр Николаевич  
Мурманск, Флотский проезд,  
д. 3, кв. 2  
Тел./факс: (8152) 42-28-60  
E-mail: arorpsm@gmail.com  
Почтовый адрес: 183038,  
Мурманск, Флотский проезд,  
д. 3, кв. 2

### **БАЛТИЙСКАЯ территориальная организация** **Председатель Совета, заместитель председателя РПСМ**

БОДНЯ Александр Михайлович  
Санкт-Петербург, ул. Двинская,  
д. 10, кор. 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**

КРАСНОШТАН 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. +7 (423) 2521003  
Тел./факс +7 (423) 2521170  
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**  
САВОСТИН Сергей Владимирович  
Самара, ул. Фрунзе, д. 70, оф. 309  
Тел./факс: +7 927 264 56 56  
E-mail: savostin@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. 6, 4-й эт.  
Тел.: (495) 229-91-19  
факс: (495) 234-43-68  
E-mail: moscow@sur.ru  
Почтовый адрес: 125315,  
г. Москва, а/я 61

### **ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО РПСМ в г. Нижний Новгород**

**Представитель**  
ГОРИН Сергей Вениаминович  
Тел./факс: +7 831 422 02 60,  
моб.: +7 920 257 94 24

### **ППОМ 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

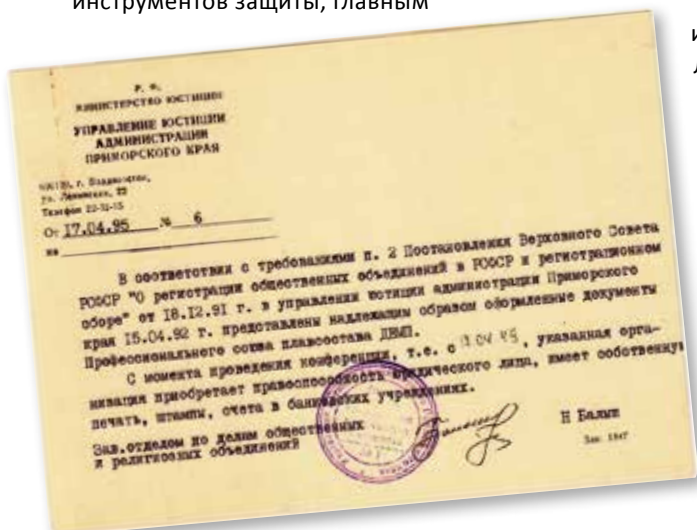
учреждение «Центр информации  
и аналитики РПСМ»  
**Директор**  
ЕРЕМЕЕВ Андрей Михайлович  
Новороссийск, наб.  
им. адм. Серебрякова, д. 15  
(Международный центр  
моряков)  
Тел./факс: (8617) 61-33-55  
E-mail: cia@sur.ru  
Почтовый адрес:  
353922, г. Новороссийск, а/я 439

# 70 ЛЕТ НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ МОРЯКОВ!

Первичная профсоюзная организация плавсостава Дальневосточного морского пароходства отметила 70-летие. За это время она пережила переход из крупнейшего в СССР объединения работников морской отрасли в новый, только созданный Российский профсоюз моряков (РПСМ), а после – не раз планомерно добивалась изменений, качественно улучшающих условия труда и быта российских моряков на судах.

**П**О ДВМП была создана в апреле 1949 года в структуре Тихоокеанского бассейнового комитета Профсоюза рабочих морского и речного флота СССР. На тот момент она считалась одной из самых крупных среди профсоюзных организаций на советском морском флоте – на учете состояло 17 тысяч человек.


В 1991 году, когда проходила отчетно-выборная конференция ППО, ее делегаты заявили о желании войти в состав в Российского профсоюза моряков – молодого и независимого объединения работников флота. По признанию делегатов, прежние профсоюзные структуры не соответствовали духу времени и, по сути, не защищали права и интересы плавсостава пароходства. В течение последующих нескольких лет работа организации была переориентирована и направлена на развитие инструментов защиты, главным



из которых стали цивилизованные переговоры и заключение коллективных договоров.

– Сегодня от имени первичной профсоюзной организации плавсостава ОАО «ДВМП» РПСМ подписаны три коллективных договора, которые, по мнению специалистов в области трудового права, соответствуют самым

высоким требованиям современности, – говорит председатель первички Николай Задоянов. – Нашу работу организует и координирует профсоюзный комитет плавсостава, в аппарате которого трудятся профессионалы, посвятившие свою жизнь, и в этом нет преувеличения, борьбе за интересы и права моряков-членов РПСМ.

В ППО ОАО «ДВМП» РПСМ созданы все условия для оперативной и эффективной защиты интересов моряков – вот почему коллектив с уверенностью и оптимизмом смотрит в будущее. 

# ИНФОРМИРОВАТЬ И ЗАЩИЩАТЬ

WWW.SUR.RU

Российский профессиональный союз моряков  
Аффилированный член ITF  
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)

МОРЕК ВНЕ ПРОФСОЮЗА - НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОРЕК

О НАС  
СОЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ  
ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ  
НОВОСТИ  
ДЛЯ МОРЕКОВ  
ITF  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО  
ЖУРНАЛ МПВ  
ФОТОГАЛЕРЕЯ  
КОНТАКТЫ

**05.06.2019**  
**Команда судна «Star Aqua» рассчитывает на порядочность судовладельца**

Российский экипаж теплохода «Star Aqua» (флаг Панамы, IMO 9573921) два месяца не получает заработную плату, но надеется на порядочность судовладельца: по договоренности с компанией, морякам выплатят деньги в следующем порту захода в Китае. В профсоюзе предостерегли: слепо верить работодателю, чье судно работает под удобным флагом и без коллективного договора МФТ – рискованное дело.

**НОВОСТИ**

- 05.06 Танкер «Проспект Гагарина» – судно следующего поколения
- 04.06 Речному капитану присудили компенсацию морального вреда за заболевание, вызванное условиями труда
- 04.06 Большая часть экипажа т/х «Партизан» репатрирована в Россию
- 04.06 «Довольный и здоровый моряк – работоспособный моряк»
- 04.06 Топливо из водорослей – будущее судоходства?
- 03.06 Международная палата судоходства выпустила обновленное руководство по КТМС
- 03.06 Порядок начисления заработной платы на российских судах несовершенен
- 03.06 Выпуск марок – шаг к популяризации профессии

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ МОРЕКОВ  
АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF  
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)

ИВАНОВ ИВАН  
0000 0002 4567 8910  
Идентификационный номер

Международная организация труда 100

ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ СРЕДСТВЕННОГО КОМПЛЕКТА РФ

**ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ МОРЕКУ**

ПРИ ТРУДОУСТРОЙСТВЕ В ИНОСТРАННЫЕ КОМПАНИИ ЧЕРЕЗ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ, ДЕЙСТВУЮЩЕГО ПО ДОВЕРЕННОСТИ

