

# Морской

№ 5 (128) 2019

профсоюзный

# Вестник

MARITIME  
UNIONS  
HERALD

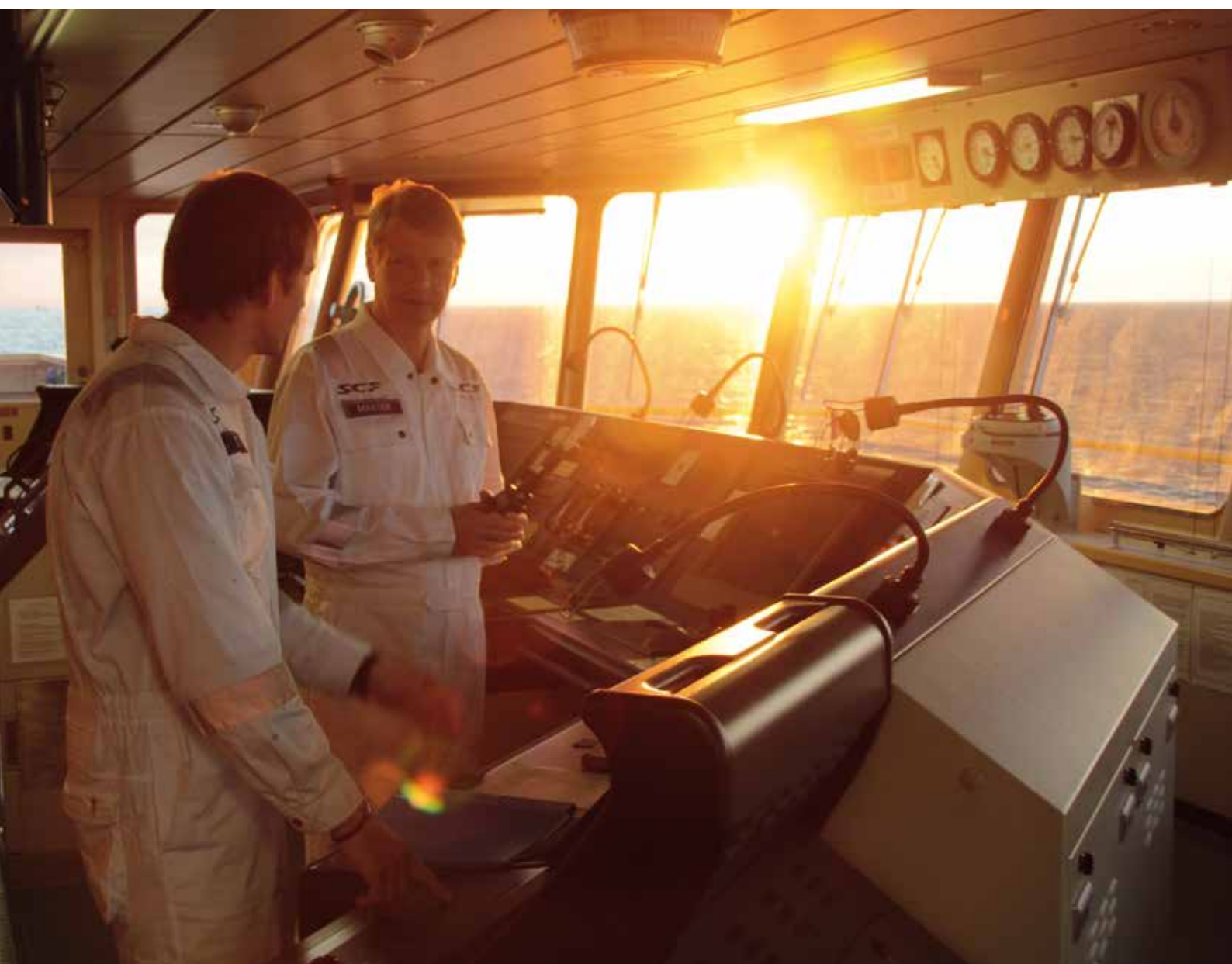
**УСЛОВИЯ ДЛЯ РОССИЙСКИХ  
МОРЯКОВ НА СУДАХ NIS УЛУЧШАТСЯ**

**РАТИФИКАЦИЯ  
И ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ КТМС  
ВСЕМИ СТРАНАМИ –  
ЗАЛОГ БЛАГОПОЛУЧИЯ МОРЯКОВ**

**МФТ УКРЕПЛЯЕТ  
СВОЮ «ЛИНИЮ  
ФРОНТА»**



МОРЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА –  
НЕЗАЩИЩЕННЫЙ  
**МОРЯК**



[WWW.SUR.RU](http://WWW.SUR.RU)





**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:**  
т/х «Принцесса Мария»

**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 профсоюзный вестник» обязательна.

Подписан в печать: 24.10.2019

**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. 6 – 23



**ВРЕМЯ РПСМ**

**4 – 5** Условия для российских моряков на судах NIS улучшатся

В колдоговоре учтено все

На «SCF Endeavour» появилось спутниковое ТВ

**ФПРМТ**

**24** «Такого тяжелого и сложного диалога не было никогда»

**МФТ**

**28 – 29** МФТ укрепляет свою «линию фронта»

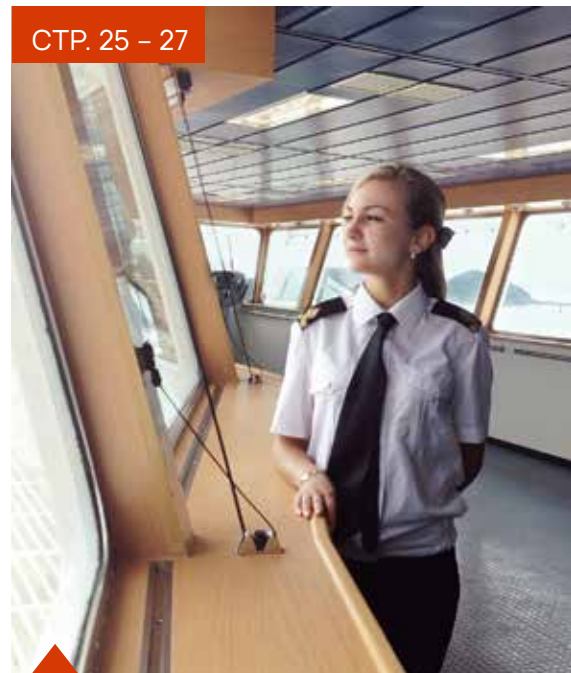
**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ**

**32 – 36** На море все бывает  
 Степан Петриченко:  
 мятежник, эмигрант,  
 агент

**37 – 38** АДРЕСНАЯ КНИГА

**РАТИФИКАЦИЯ И ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ КТМС ВСЕМИ СТРАНАМИ – ЗАЛОГ БЛАГОПОЛУЧИЯ МОРЯКОВ**

СТР. 25 – 27



**ЖЕНЩИНАМ-МОРЯКАМ – ПОДДЕРЖКУ И ВСЕВОЗМОЖНОЕ СОДЕЙСТВИЕ**



Автор: GangerRolf, nl.wikipedia.org

## УСЛОВИЯ ДЛЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ НА СУДАХ NIS УЛУЧШАТСЯ

В Олесунне (Норвегия) прошли переговоры между Российским профессиональным союзом моряков (РПСМ), Норвежской ассоциацией судовладельцев (NSA) и Норвежской ассоциацией морских офицеров (NMOA) – аффилированным членом Международной федерации транспортников (МФТ). Основной темой для обсуждения стал пересмотр условий коллективного договора по российским морякам, работающим на судах Норвежского международного регистра судов (NIS).

Со стороны РПСМ в переговорах участвовали председатель профсоюза Юрий Сухоруков, заместитель председателя Вадим Иванов и председатель Северной региональной организации РПСМ Александр Красноштан. Их задача состояла в том, чтобы добиться улучшения условий труда российских моряков на судах норвежского флота. И это им удалось.

Так, новый коллективный договор, заключенный на три года – с 2020 по 2022 год – в первую очередь предполагает улучшение финансового положения моряков и увеличение различных компенсационных выплат. В частности, с 1 января 2020 года базовая ставка вырастет на 2,5%, через два года – с января 2022 – еще на столько же. Увеличатся и компенсации за потерю личных вещей: если раньше моряк мог рассчитывать на 3 тысячи долларов, то теперь сумма достигает 3 300 долларов. В случае гибели члена экипажа компенсация составит 95 тысяч долларов – это на пять тысяч больше, чем прежде. После смерти кормильца несовершеннолетние дети до 21 года смогут рассчитывать на пособие в 19 тысяч долларов (прежде – только на 18 тысяч). При потере трудоспособности максимальная компенсация

для комсостава выросла со 130 тысяч долларов до 140, для рядовых – со 105 тысяч до 108.

Также в текст внесена поправка, предполагающая, что отныне все средства будут перечисляться морякам на банковский счет. Только в исключительных обстоятельствах моряк может получать до ста долларов наличными.

Кроме того, обсуждение затронуло права женщин-моряков, и в текст коллективного договора были внесены несколько существенных поправок. Так, прежде представители морского сообщества уже не раз высказывались о недопустимости включения теста на беременность в предшествующее трудоустройству медицинское освидетельствование. В марте Секторальный комитет Международной организации труда (МОТ) по трудоустройству, удержанию моряков и расширению возможностей женщин в судоходной отрасли признал подобную практику дискриминационной и не соответствующей Конвенции МОТ № 183 («О пересмотре Конвенции (пересмотренной) 1952 года об охране материнства») и № 111 («О дискриминации в области труда и занятий»). В связи с этим в текст коллективного договора вошла поправка, запрещающая включать тест на беременность в медосмотр.

Помимо этого, согласно новому договору, в случае беременности женщина-моряк должна получить базовую ставку за оставшиеся дни контракта (но не более, чем за сто дней). В случае, если ей выплачивается пособие от социальных фондов, эта сумма может быть вычтена из компенсации. Кроме того, ей гарантируется приоритет при восстановлении на работе.

Также в ответ на рост напряженности в Ормузском проливе, связанной со взрывами танкеров в порту Эль-Фуджайра 12 мая, в Оманском заливе 13 июня и задержанием танкера «Stena Impero» иранскими властями, в колдоговор вошел протокол о признании его зоной повышенного риска, которая определяется следующими координатами: на западе – линия, соединяющая Расе-Дастакан (26° 33'N – 55° 17'E) в Иране и маяк Джазталь-Хамра (25° 44'N – 55° 48'E) в Объединенных Арабских Эмиратах на юге (общая граница с Персидским заливом).

На востоке: линия, соединяющая Рас-Лиму (25° 57'N – 56° 28'E) в Омане и Рас-эль-Кух (25° 48'N – 57° 18'E) в Иране на востоке (общая граница с Аравийским морем).

Члены экипажей на борту судов, атакованных в этом районе, будут получать дополнительные бонусы,



равные размеру базовой ставки с надбавкой за выслугу лет. Семьям моряков, погибших при нападении в этом регионе, полагаются дополнительные компенсации. Если в случае атаки возникнет необходимость покинуть судно, моряк должен получить компенсацию за два месяца и репатрироваться за счет компании-судовладельца. Кроме того, на судах, которые совершают рейсы в этом регионе, обязательны специальные меры, соответствующие последним рекомендациям руководства «Лучшие практики по борьбе с пиратством».

В целом представители РПСМ остались довольны результатами переговоров, подчеркнув, что регулярное повышение базовой ставки и компенсаций просто необходимо. Деньги с течением времени обесцениваются из-за постоянной инфляции, поэтому очень важно, чтобы уровень реального дохода моряков не падал.

## В КОЛДОГОВОРЕ УЧТЕНО ВСЕ

Дальневосточная региональная организация Российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) и норвежская компания «Stolt Tankers B.V.» подписали коллективный договор на 2019-2022 гг. Тем самым профсоюз и судовладелец подтвердили курс на обеспечение российских моряков – членов РПСМ – достойными социальными гарантиями.

Как рассказал председатель ДВРО РПСМ, зампреда РПСМ Николай Суханов, в документе учтены все последние поправки в соответствии с требованиями Международной федерации транспортников (МФТ). В договоре предусмотрены ежегодная доплата морякам за стаж непрерывной работы на судах норвежского флота в размере \$100, а также денежные перечисления в пенсионный фонд компании, которые работник сможет получить по достижении пенсионного возраста, установленного российским законодательством. Кроме

того, в период берегового отпуска старший командный состав будет получать от \$500 до \$1400 ежемесячно. По новому соглашению заработная плата матроса 1 класса составит \$2 тысячи, капитана – около \$14 тысяч.

Отметим, что согласно условиям колдоговора, при работе в зонах военных действий и зонах повышенного пиратского риска страховка удваивается, а к заработной плате доплачивается бонус в размере 100% базовой ставки члена экипажа. В документе также оговаривается, что компания обязана предупредить моряков о прохождении опасного маршрута. Право каждого члена экипажа – отказаться без риска потерять работу. Так, в случае если моряк не согласится следовать через военную или пиратскую зону, судовладелец обязан предоставить работу на другом судне компании.

В «Stolt Tankers B.V.» работает около 500 российских моряков из Приморского края.

В переговорах по подписанию коллективного договора участвовали генеральный менеджер по персоналу «Stolt Tankers B.V.» Игорь Сегеда и директор круингового агентства «Примтанко» Владимир Никитенко, интересы российских моряков-дальневосточников представляли председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов и инспектор ДВРО РПСМ Виталий Мирошниченко.

## НА «SCF ENDEAVOUR» ПОЯВИЛОСЬ СПУТНИКОВОЕ ТВ

Экипаж танкера «SCF Endeavour» поблагодарил Тихоокеанскую профсоюзную организацию моряков Российского профсоюза моряков (ТПОМ РПСМ) за помощь в установке спутникового телевидения.

«Теперь мы имеем возможность скрасить свой досуг и следить за мировыми новостями. Все это было бы невозможно без помощи со стороны профсоюза», – написал капитан танкера Иван Томшин в адрес ТПОМ РПСМ.


Таким образом ТПОМ РПСМ продолжает реализовывать социальную программу по обновлению и пополнению судовых спортзалов инвентарем и тренажерами, усовершенствованию телекоммуникационного оборудования для качественного приема телевизионных программ и сигнала Wi-Fi.

На «SCF Endeavour» она началась весной 2019 года, когда профком наполнил «железом» спортивный зал на судне. Блины для штанги (1,5-10 кг), гриф с параллельным хватом, упоры для отжимания, боксерский мешок, скоростная скакалка, перчатки для рукопашного боя, утяжелители для ног – вот небольшой список того, что оказалось в распоряжении российских моряков для поддержания хорошей физической формы.

«Неоднократно оказанная вами помощь и поддержка высоко оценена экипажем «SCF Endeavour». Желаем вам и членам профсоюза успехов в работе, стабильности и уверенности в своих силах», – говорится в письме капитана танкера.

Ранее аналогичную помощь ТПОМ РПСМ оказала морякам с ледокола «Vitus Bering», который работает в районах добычи нефти острова Сахалин, обеспечивая бесперебойное снабжение оборудованием, материалами и круглосуточную безопасность буровых платформ. На его борту успешно установили спортивный манекен-грушу. Кроме того, поскольку большую часть времени судно остается в удалении от берега, где нет эфирного телевизионного сигнала, для улучшения быта моряков и организации качественного отдыха на «Vitus Bering» появились игровая приставка и спутниковое ТВ. С этого момента на судне во всех каютах работают более 30 каналов.

Подобное оборудование ТПОМ РПСМ передавала на суда «Алексей Чириков», «СКФ Сахалин» и «Геннадий Невельской».

Тихоокеанская профсоюзная организация моряков Российского профсоюза моряков планирует и дальше помогать в организации досуга, а также поддерживать здоровый образ жизни среди экипажей судов. 

20 августа исполнилось 6 лет, как Сводная конвенция Международной организации труда о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС) вступила в силу во всем мире. На сегодняшний день Билль о правах моряков ратифицировали 94 страны, чьи суда составляют более 91% мирового торгового флота, однако на самом деле влияние Конвенции еще шире, ведь с ее требованиями приходится считаться абсолютно всем судовладельцам, чьи теплоходы заходят в порты подписавших документ стран. КТМС стала серьезным инструментом защиты прав моряков, благодаря которому многие из них действительно стали работать в лучших условиях. Тем не менее проблемы все еще остаются: так, многие государства за эти годы не до конца имплементировали положения Конвенции в свое законодательство. Кроме того, если в Балтийском бассейне Конвенция ратифицирована всеми странами, то в черноморском и каспийском регионе остается очень много тех, кто все еще не подписал документ – в частности, это Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Турция и Украина. Ратификация КТМС всеми государствами региона имеет большое значение для российских моряков: только в этом случае возможны согласованные действия государственных портовых контролей (PSC) разных стран, которые приведут к целенаправленной работе по проверке судов и более здоровому климату в трудовых отношениях на этой территории. Чтобы изменить ситуацию, стимулировать ратификацию Конвенции и ускорить внедрение положений КТМС в нормативные документы России и других стран региона, 25 – 26 июня в Москве прошла Международная конференция «Требования Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве как важнейшая основа для защиты социально-трудовых прав моряков».



## РАТИФИКАЦИЯ И ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ КТМС ВСЕМИ СТРАНАМИ – ЗАЛОГ БЛАГОПОЛУЧИЯ МОРЯКОВ

Организаторами события, проводившегося в рамках столетия Международной организации труда, выступили МОТ, Международная федерация транспортных рабочих (МФТ) и Российский профессиональный союз моряков (РПСМ). На мероприятие помимо членов РПСМ из разных регионов России съехались представители Литовского профсоюза моряков, Латвийского профсоюза мореходов торгового флота, Финского профсоюза моряков, Норвежского профсоюза моряков и даже Профсоюза моряков Хорватии с берегов довольно неблизкого Адриатического моря.

На открытии с приветственным словом выступил председатель РПСМ Юрий Сухоруков, подчеркнувший значение Сводной конвенции для моряков всего мира – ведь основной ее целью является именно улучшение их условий труда и качества жизни: «Конвенция – это не просто четкий и всеобъемлющий сборник прав и обязанностей по трудовым и социальным вопросам для всего

морского сектора. Основное достоинство этого документа – то, что он предлагает реальные механизмы контроля над соблюдением и обеспечением ее выполнения государством флага судна и государством порта в рамках государственного портового контроля. Понимая значимость этого документа, РПСМ с самого начала принимал активное участие в его подготовке и приложил все усилия для скорейшей ратификации КТМС в России».

Мария Хелена Андре, директор Бюро МОТ по деятельности трудящихся (АКТРАВ), отметила важную особенность КТМС – ее открытость к изменениям и динамичность, что дает возможность по упрощенной процедуре вносить поправки с учетом интересов моряков и требований времени. «Хотя МОТ может следить за законами и регулированием, намного сложнее узнать, как дела обстоят на практике, – отметила Мария Хелена. – И с этим нам должны помогать профсоюзы – делиться проблемами, возникающими в части импле-



ментации, рассказывать о хорошем и плохом опыте. Только так с трудностями можно будет справиться».

Стивен Коттон, генеральный секретарь Международной федерации транспортных рабочих, в свою очередь подчеркнул, что одна из целей МФТ в настоящее время – более динамично организовывать кампании против субстандартного судоходства и стран, не ратифицировавших КТМС или не придерживающихся требований Международной организации труда, чтобы в итоге документ был ратифицирован во всех государствах мира.

Все выступающие отметили огромную роль РПСМ в том, что касается ратификации КТМС и ее применения в России. В частности, президент Конфедерации труда России Борис Кравченко, отметил: «РПСМ был локомотивом Сводной конвенции в 2006 году, принимал непосредственное участие в разработке текста документа, добился ее принятия и в настоящий момент имеет четкие планы по имплементации положений Конвенции в законодательство РФ».

### ОБРАТИТЬ ПЕРЕМЫСЛИ НА БЛАГО ЧЕЛОВЕКА

Под таким девизом проходила первая панельная дискуссия «Будущее сферы труда в морском судоходстве: роль МОТ и профсоюзов».

Вызвала бурные обсуждения речь Александра Сафонова, проректора Академии труда и социальных отношений, заявившего, что в настоящее время сфера труда претерпевает изменения, которые делают сложной защиту прав работников традиционными методами. В первую очередь, речь идет о том, что изменился сам стандарт трудовых отношений: если раньше трудящиеся в основном были объединены в большие группы на промышленных предприятиях, то сегодня более 49% работающих – это люди, которые не связаны стандартными трудовыми отношениями, не работают в больших коллективах. Они либо задействованные в домашнем хозяйстве, либо самозанятые, либо работники небольших предприятий. Все это делает крайне непростой такую форму защиты прав трудящихся как, например, забастовка.

Отдельная проблема – распространённость неформальной занятости: например, в России таких работников – порядка 20 миллионов из общего числа 72 миллионов трудящихся. Кроме того, в мире есть условные «трудоовые офшоры» – страны, которые формально являются членами МОТ, готовы нарушать базовые стандарты трудовых отношений и практикуют привлечение к труду несовершеннолетних, нарушения в сфере оплаты труда, восьмичасового рабочего дня, предоставления отпусков и другие, ради экономического развития и борьбы с голодом. «Эти страны не поддерживали и не будут поддерживать усилия других государств в развитии трудовых стандартов, и с этим приходится считаться», – отмечает Сафонов. – Потому что если закрывать на проблему глаза, что сделают компании? Просто переведут рабочие места из стран базирования в эти более выгодные для себя условия».

Отдельно стоит отметить проблему роботизации и автоматизации. Сафонов утверждает, что в первую очередь этот фактор влияет на сферы массовой занятости, где не требуется особенно высокая квалификация. Многие люди теряют в связи с технологиями работу, а новых рабочих мест недостаточно, и, к тому же, для них необходимо обучение.

Все эти особенности современной сферы труда представляют угрозу социальной защите работников по всему миру и являются вызовом для профсоюзного движения: «Профсоюзы должны продолжать слышать сигналы, которые исходят из мира труда, и стремиться защищать интересы каждого. Для нормального развития сферы труда очень важно, чтобы они продолжали играть свою фундаментальную роль», – отметила Мария Хелена.

Некоторые из озвученных в ходе дискуссии проблем напрямую касаются морской отрасли: так, часть зарплат морякам нередко выплачивается нелегально, в конвертах, и эту ситуацию необходимо изменить, так как эти практики влияют на пенсионные выплаты и социальные гарантии.

Кроме того, в настоящий момент очень остро стоит вопрос автоматизации судов – уже совершают первые рейсы теплоходы, полностью лишённые экипажей. Однако, по мнению Стивена

Коттона, в ближайшее время это не представляет для занятости членов экипажей особой опасности: «Стоимость технологий в реальности слишком велика, моряки намного дешевле и выгоднее для компаний. К тому же оставить судно без членов экипажа – это оставить его без постоянно необходимого технического обслуживания. Я не думаю, что моряков не станет на морских судах, хотя, возможно, это случится на речных, где контролировать автоматизированные суда будет намного легче».

### «ЧТОБЫ ОСТАВАТЬСЯ НА МЕСТЕ, НАДО ОЧЕНЬ БЫСТРО БЕЖАТЬ»

Несмотря на то, что свобода объединения является одним из основополагающих прав человека и основой социального диалога, эта норма далеко не всегда выполняется. Этому была посвящена следующая панельная дискуссия «Свобода объединения и ведение коллективных переговоров в регионе и в морском судоходстве». Гоча Александрия, специалист по деятельности трудящихся Бюро МОТ для стран Восточной Европы и Центральной Азии, рассказал, что в некоторых странах региона допускаются грубейшие нарушения в отношении деятельности профсоюзов, в других – более мелкие, однако везде существуют схожие проблемы.

Он отметил, что в отдельных государствах – в частности, в Казахстане (подобные попытки предпринимались и в Кыргызстане) – с целью борьбы с профсоюзами выдвигаются чрезмерные требования для регистрации и перерегистрации профсоюза, а также применяется принуждение к ассоциированию и членству в федерациях. Также повсеместно ограничивается право на забастовку, отсутствует эффективный досудебный механизм для реагирования на факты дискриминации по профсоюзному признаку. Для Казахстана, Беларуси и Грузии актуально притеснение свободных профсоюзов, преследование профсоюзных лидеров и активистов, безнаказанность виновных, иногда доходящее до крайности – арестов, судов. Еще одной проблемой в сфере свободы объединения является ограничение сотрудничества с международными организациями,



А через несколько месяцев обращается к нам же с жалобами на то, что не платят. Поэтому мы считаем, что необходимо изменить существующую систему: только профсоюз, имеющий реальную возможность защитить права трудящихся, необходимые для этого ресурсы и опыт, должен иметь право заключать коллективные договоры с работодателем.

## 100 ЛЕТ – СТО РАТИФИКАЦИЙ

Дискуссия на тему «Общая оценка реализации требований КТМС в регионах» позволила понять, какова текущая ситуация с имплементацией норм Конвенции в законодательство стран-участниц. Так, глава морского отдела департамента международных трудовых стандартов МОТ Беатрис Вакотто отметила, что в общем со времени вступления КТМС в силу государства многое сделали в этом направлении. Однако несмотря на это, проблемы все еще остаются: так, например, некоторые страны просто копируют чужое законодательство, никак не адаптируя его, как, в частности, Сейшельские острова. Кроме того, во многих государствах есть трудности с определением слова «моряк»: например, в Аргентине, Корее и Малайзии в их число не входят капитаны и кадеты, что тем самым сводит на нет ту защиту, которую предполагает Сводная конвенция 2006 года. Также Беатрис рассказала, что зачастую в законодательствах не содержится явного запрета на работу до 16 лет, опасные работы и нет определения работ, которые считаются таковыми. Нередко встречается недостаточное регулирование круинговых компаний, отсутствие системы страхования таких агентств, отсутствие подписей судовладельца или его представителя на трудовом контракте моряков, неурегулированные вопросы социального обеспечения моряков, которое должно гарантироваться страной постоянного проживания. Помимо этого нередко встречается отсутствие реализации в законодательстве права на отпуск.

Также она подчеркнула, что многие государства региона – в частности Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Турция и Украина – так и не подписали документ. В общем и целом, это негативно сказывается не только на тружениках флота этих стран,

привязанное к статусу иностранного агента. Такие случаи встречались как в Азербайджане, Узбекистане и Беларуси, так и в России.

Ведение коллективных переговоров осложняется в связи с подрывом профсоюзного представительства в коллективных переговорах возможностью «иными органами трудящихся» (или иными представителями работников) заключать колдоговоры. Подобное широко распространено в России, Казахстане, Узбекистане и Таджикистане. Во всем регионе есть трудности с урегулированием трудовых споров, что приводит к трудовым конфликтам или подрыву переговоров. Кроме того, везде отсутствует эффективный механизм исполнения коллективных договоров – при нарушении госорганы не обязаны помогать в их имплементации. Также в Казахстане, Грузии, Беларуси и России широко распространены «желтые» профсоюзы. Повсеместно неформальная и нестандартная занятость подрывает силу объединений рабочих. В некоторых странах региона – например, в Кыргызстане и Узбекистане – она достигает 80-85%.

Борис Кравченко рассказал о результатах совместного мониторинга КТР и Центра социально-трудовых прав о нарушении трудовых прав в России: «Наибольшее число сообщений – около двух третей – касается дискриминации в сфере труда: незаконного увольнения профсоюзных активистов, незаконных взысканий, лишения части заработной платы. Вторая категория связана с нарушением права на коллективные переговоры, уклонением от них работодателя, а также запретами на забастовку и правом организовываться в независимые профсоюзы. Конечно, ситуация не самая плохая с точки зре-

ния региона, но это возможно именно благодаря нашим непрекращающимся усилиям. И даже для того, чтобы оставаться на месте, нам надо очень быстро бежать».

## ИЗМЕНИТЬ СИСТЕМУ

Что касается КТМС, то Статья III гласит, что каждое государство-член должно удостовериться в том, что положения его законодательства и нормативных правовых актов обеспечивают соблюдение основополагающих прав на свободу объединения и действенное признание права на ведение коллективных переговоров. Однако в России это правило выполняется не всегда. В связи с этим КТР и РПСМ неоднократно направляли жалобы в Комитет по Свободе объединения МОТ.

К слову, в рамках Конференции Людмила Измалкова, технический инспектор Калининградской региональной организации РПСМ, поделилась трудностями в работе, которые связаны с «иными представителями работников», имеющими право подписывать коллективные соглашения. Как показывает практика, ими может оказаться кто угодно – например, капитан, которого уже нет на борту по причине списания или перевода на другое судно, или представитель круинга. Такие представители работников тесно связаны с судовладельцем и в трудной ситуации защитить права моряков не могут.

– Нередко бывает, что мы приходим на суда, где заключено коллективное соглашение, подписанное капитаном и от имени администрации, и от имени работников, – рассказывает Людмила Измалкова (на снимке). – Капитан говорит, что все хорошо, экипаж все устраивает, документы в порядке.



но и на морях из других государств, суда которых заходят в их порты. В том числе, это касается и россиян. Чем больше стран ратифицирует Конвенцию – тем более здоровый климат в трудовых отношениях и меньше простора для недобросовестных судовладельцев, систематически нарушающих права членов экипажей. Поэтому в честь своего столетия МОТ поставила в этом году высокую цель – добиться ста ратификаций КТМС.

### НЕДОЧЕТЫ

Часть озвученных в ходе панельной дискуссии проблем касается и России – например, несмотря на то, что Конвенция предполагает ежегодный оплачиваемый отпуск для моряков из расчета 2,5 дня за месяц работы, Трудовой кодекс РФ этого не предусматривает. Однако такая норма содержится в Положении об особенностях рабочего времени и времени отдыха моряков, в утвержденной форме трудового договора, и на практике в большинстве случаев все же выполняется.

Помимо этого существуют и другие недочеты: например, КТМС предполагает компенсацию морякам в случае утраты или затопления судна – членам экипажей полагаются выплаты за потерю работы и даже личных вещей. В российском законодательстве первое вообще не предполагается – в правительстве считают, что в этом смысле достаточно существующего в стране пособия по безработице. Что касается второго – нигде не определена конкретная сумма.

Кроме того, согласно Конвенции страны-участники должны проводить анализ несчастных случаев на борту судов. Это необходимо в первую очередь для обеспечения безопасности моряков: так можно выявить потенциально опасные практики проведения тех или иных работ и выработать технические и организационные меры, чтобы однотипные несчастные случаи не повторялись. Статистический учет таких данных ведет Минтруд, а вот анализ случаев не производится и выводы из них не делаются. А значит, невозможно выявить закономерности, изменить устоявшиеся практики и таким образом обезопасить жизнь членов экипажей.

Вызывает вопросы и социальное обеспечение моряков. Так, в первом пункте Стандарта А. 4.5 перечислено девять видов социального обеспечения: медицинское обслуживание, пособия по болезни, пособия по безработице, пособия по старости, пособия в связи с производственным травматизмом, семейные пособия, пособия по беременности и родам, пособия по инвалидности и пособия в связи с потерей кормильца. На момент ратификации Сводной конвенции каждое государство должно обеспечивать как минимум три из них. Однако помимо этого оно обязуется принимать меры для того, чтобы достигнуть всеобъемлющей защиты в области социального обеспечения.

– Меня беспокоит реализация этого правила в отношении моряков, работающих под удобным флагом, – отметил Петр Осичанский, председатель первичной профсоюзной организации Российского профсоюза моряков (РПСМ) г. Владивостока, инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) в порту Владивосток. – Почти половина из них в государствах офшорной регистрации нереализуема: пособие по старости, по безработице, по инвалидности, семейные пособия. Более того, Конвенция предоставляет право каждому государству уточнять, то есть выбирать, те виды социального обеспечения, по которым оно может предоставлять защиту. В этом мне видится слабость Сводной конвенции.

### КОМПЕНСИРУЮЩИЙ МЕХАНИЗМ ЕСТЬ

Как пояснил первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук, Конвенция все же предусматривает механизм, компенсирующий слабость социальных систем государств удобного флага. Он содержится в пункте 3 Стандарта А 4.5, требующем равного социального обеспечения всем морякам, имеющим постоянное место жительства на территории государства-члена. В частности, российские моряки, работающие под иностранным флагом, должны иметь равные возможности социального обеспечения с теми, кто работает на российских судах. Однако это положение пока не исполняется на практике.

Заведующая отделом социально-трудовых отношений Российского профсоюза моряков Наталья Бологова отметила, что социальная защищенность российских моряков на судах под удобным флагом в период работы обеспечивается условиями коллективных договоров, заключаемых между профсоюзом и судовладельцем. Однако в межрейсовый период моряк превращается в обыкновенного гражданина, который, как предписывает Конвенция, должен пользоваться системой социальной защиты наравне с остальными гражданами России.

В соответствии с действующим законодательством российские моряки, работающие на судах под иностранным флагом, в период нахождения на берегу



**Игорь Ковальчук: «Конвенция все же предусматривает механизм, компенсирующий слабость социальных систем государств удобного флага».**

в России могут получить бесплатную медицинскую помощь, пособие по безработице и семейные пособия как граждане Российской Федерации.

Другие пособия, предусмотренные КТМС – пособия по старости, болезни, инвалидности, беременности и родам, в связи с потерей кормильца, в связи с производственным травматизмом – для граждан Российской Федерации осуществляются на основании системы обязательного социального страхования. Законодательством в отдельных случаях установлена возможность для лиц самостоятельно обеспечивающих себя работой, воспользоваться правами на участие в системе социальной защиты посредством уплаты за себя страховых взносов на обязательное социальное страхование.

– Например, российские моряки, работающие на судах под иностранным флагом, могут добровольно вступить в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию и осуществлять уплату страховых взносов за себя, – отмечает Наталья Бологова. – В этом случае они будут являться застрахованными лицами, на которые распространяется обязательное пенсионное страхование с дальнейшим правом выхода на страховую пенсию по старости, по инвалидности. В случае смерти моряка члены семьи, находящиеся на его иждивении, получат страховую пенсию в связи с потерей кормильца.

В случае отсутствия у моряков страхового стажа (в том числе и периодов уплаты страховых взносов, которые засчитываются в страховой стаж), необходимого для начисления полноценной страховой пенсии, им будет назначена (по достижении возраста 70 лет – для мужчин и 65 лет – для женщин) социальная пенсия, как нетрудоспособным гражданам Российской Федерации, постоянно проживающим в России. Соответственно будет назначена и социальная пенсия по инвалидности и по случаю потери кормильца.

Однако, как отметила Наталья Бологова, на сегодняшний день все еще не решены вопросы обеспечения моряков, работающих на судах под удобным флагом, тремя пособиями из девяти, определенных Конвенцией: пособиями по болезни (по временной нетрудоспособности), пособиями по беременности и родам и пособиями по связи с производственным травматизмом.



## СДЕЛАТЬ НОРМУ ОБ УРОВНЕ ОПЛАТЫ ТРУДА ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ

Готовых решений этих вопросов нет в силу их сложности и международной природы, однако с уверенностью можно сказать, что от них зависит благополучие множества моряков, большинство из которых работают на судах под удобным флагом.

В Конвенции также значится, что минимальный уровень оплаты труда не должен быть ниже уровня, устанавливаемого Морской паритетной комиссией, который с 1 июля 2019 года равен 618 долларам США. Это рекомендация, которой судовладельцы не обязаны следовать, однако РПСМ пытается добиться того, чтобы эта норма стала обязательной в России.

– Нередко бывают случаи, когда моряк при найме на судно соглашается, что ему в контракте указывают мизерный оклад, а фактически будут доплачивать к нему еще какие-то деньги, которые не будут проходить через счета судовладельца, – рассказал председатель ДВРО РПСМ Николай Суханов. – При этом при возникновении любых проблем, если судовладелец не выплачивает заработную плату и ее придется отстаивать через суд или страховую компанию, моряк может рассчитывать только на то,

что прописано в контракте. Есть и другая сложность – иногда практически невозможно подсчитать минимальную заработную плату моряка. Например, на танкере «Кайрос», который мы посещали в марте этого года, принадлежащем российской компании «Морской стандарт-Бункер» из Петропавловска-Камчатского, мы столкнулись именно с такой ситуацией. Согласно трудовому договору матроса, его зарплата устанавливается Положением об оплате труда, разработанным судовладельцем. В нее входит должностной оклад в размере 3480 рублей 10 копеек в месяц. В договоре моряков прописано, что остальные надбавки и доплаты осуществляются в соответствии с Положением об оплате труда, разработанным судовладельцем. Кроме того, в период нахождения судна в заграничном плавании работнику начисляется инвалюта взамен суточных. Судовладелец, указывая должностной оклад или тарифную ставку, подразумевает, что после начисления всех надбавок у моряка получится минимальный размер оплаты труда (МРОТ). Учитывая районный коэффициент, это около 30 тысяч рублей, что соответствует требованиям закона. И моряки получают эти деньги.



Но это, конечно, не те суммы, которые рекомендованы Сводной Конвенцией 2006 года, которую Россия ратифицировала.

Николай Суханов также отметил, что подобная ситуация нередко наблюдается на судах под флагом РФ: «Ни на одном посещенном нами теплоходе моряки не смогли сказать, сколько же они получают в конце каждого месяца. Указывая базовую ставку или оклад, например, от 3 до 11 тысяч рублей, далее каждый судовладелец фактически сам решает, сколько же моряку доплатить к окладу. В этом случае невозможно подать в суд на судовладельца, так как он докажет, что МРОТ он моряку платит. Я считаю, что необходимо добиваться того, чтобы законодательно закрепить базовую ставку по крайней мере на уровне 35 тысяч рублей, и к ней уже выплачивать дополнительные надбавки».

– Действительно, заработная плата устанавливается работнику трудовым договором в соответствии с действующими у данного работодателя системами оплаты труда, – рассказала Наталья Бологова. – В трудовом договоре должен быть определен не только должностной оклад моряка, но также компенсационные выплаты, обусловленные условиями труда (например, за выполнение работ с вредными и (или) опасными условиями труда, за работу в местностях с особыми климатическими условиями, за работу в ночное время, за переработку рабочего времени в пределах графика несения вахт (выполнения судовых работ), за работу сверх установленной графиком несения вахт (выполнения судовых работ) продолжительности рабочего времени и др.), установленные работодателем стимулирующие выплаты (премии и вознаграждения), условия привлечения и оплаты дополнительных работ, не входящих в прямые должностные обязанности моряка, иные выплаты, установленные локальными нормативными актами работодателя. Но зачастую в трудовом договоре определен лишь должностной оклад и отдельные виды доплат и надбавок или дается ссылка на Положение об оплате труда, которым определяются условия

оплаты. Все это не позволяет моряку судить о размере заработной платы, которую он должен получить за свою работу.

### ОБЩАЯ ЗАРПЛАТА НЕ ДОЛЖНА БЫТЬ МЕНЬШЕ МРОТ

Как отметила Наталья Бологова, государственной гарантией по оплате труда работников является минимальный размер оплаты труда (МРОТ), который устанавливается одновременно на всей территории Российской Федерации. Исходя из требований законодательства заработная плата за полный отработанный месяц с учетом всей отработанной нормы рабочего времени и выполнении трудовых обязательств, не может быть ниже МРОТ или минимальной заработной платы в субъекте РФ при условии, что на работодателя распространяется соответствующее региональное соглашение. Это следует из ч. 3 ст. 133, ч. 11 ст. 133.1 ТК РФ. В настоящее время с 1 января 2019 года федеральным законом установлен МРОТ в размере 11280 рублей. В Камчатском крае, на территории которого действует судоходная компания «Морской стандарт-Бункер», региональным Соглашением «О минимальной заработной плате в Камчатском крае на 2019 год», заключенном между Правительством Камчатского края, Федерацией профсоюзов Камчатки и объединениями работодателей Камчатского края в рамках краевой трехсторонней Комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, минимальная заработная плата установлена в том же размере (за исключением работников организаций, финансируемых из федерального бюджета).

Соответственно допускается установление должностного оклада в размере меньшем, чем МРОТ. Однако общая заработная плата, включая компенсационные и стимулирующие выплаты, не должна быть меньше МРОТ.

При этом необходимо учитывать, что при сопоставлении заработной платы работника с МРОТ (минимальной зарплатой в субъекте РФ) в МРОТ не входят районные коэффициенты и процентные надбавки за работу

в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в других местностях с особыми климатическими условиями, а также повышенная оплата сверхурочной работы, работы в ночное время, оплата за работу в выходные и нерабочие праздничные дни. Это определено Постановлениями Конституционного Суда РФ от 07.12.2017 № 38-П и от 11.04.2019 № 17-П.

Таким образом, каждый работник судоходной компании должен получать заработную плату не ниже установленного законодательно минимального размера оплаты труда, а также повышенную оплату в случае выполнения работы в условиях, отклоняющихся от нормальных, за сверхурочную работу, работу в ночное время, в выходные и нерабочие праздничные дни.

Вопрос необходимости установления минимальной ежемесячной базовой оплаты труда для моряков, отвечающей международным требованиям, поднимался на последнем съезде РПСМ. В принятой резолюции отмечалось, что уровень обеспечения прав членов экипажей морских судов под флагом РФ на достойную заработную плату далек от международно-признанных стандартов оплаты труда в морской сфере деятельности.

### СУДОВАДЕЛЬЦЫ ОТНОСЯТСЯ К ЗАКОНУ ФОРМАЛЬНО

В РПСМ отмечают, что основной причиной, препятствующей реализации этого права, является низкий размер гарантий по минимальной заработной плате в судоходных компаниях: как правило, он устанавливается в соотношении с МРОТ.



Как подчеркнула Наталья Бологова, судовладельцы формально выполняют требования закона. На деле они держат минимальный уровень заработной платы моряков в минимально допустимых пределах и тем самым многократно занижают цену их труда. А для снижения расходов на персонал применяют так называемые «серые» схемы, когда с моряком заключается трудовой договор, где указана минимальная зарплата, а на руки он получает иную сумму. Все, что выше минимума, выплачивается неофициально по договоренности в конвертах под видом всевозможных дополнительных премий – то есть скрытого вознаграждения за труд. Это негативно сказывается на всем: размере оплаты морякам отпусков, пособий по временной нетрудоспособности, иных видов пособий и компенсаций, будущей пенсии. Самое плачевное – моряк юридически беззащитен в случае возникновения любого трудового спора.

Чтобы изменить эту ситуацию, РПСМ добился подписания Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту на 2018-2020 годы. Документ включает в себя пункт относительно заработной платы работников, гласящий: «Стороны Соглашения, признавая рекомендательный характер принципа В2.2.4. КТМС, уделяют надлежащее важное внимание, чтобы уровень оплаты труда на российском судне или месячная заработная плата квалифицированного моряка с учетом текущего финансово-экономического положения организации была не ниже суммы, периодически устанавливаемой Паритетной морской комиссией или иным органом, уполномоченным Административным советом Международного бюро труда при условии, что данная сумма будет не ниже минимального размера оплаты труда, установленного федеральным законом».

Однако, несмотря на вышесказанное, российское законодательство в общем и целом соответствует требованиям Конвенции, а работа по имплементации ее норм не стоит на месте.

## ПРАВА МОРЯКОВ НАРУШАЮТСЯ

Работа координаторов и инспекторов МФТ играет важную роль в защите членов экипажей. Представители федерации посещают суда, контролируют наличие и выполнение колдоговоров, смотрят на условия труда и помогают морякам отстаивать нарушенные права. Результаты этой работы представил в своем выступлении Сергей Фишов, координатор Международной федерации транспортников (МФТ) в России.

**И**тоги деятельности МФТ в 2018 году можно назвать одновременно впечатляющими и удручающими: тот факт, что инспекторам по всему миру удалось возместить более 37 миллионов долларов заработной платы, одновременно говорит и о гигантской работе, которую проделала организация, и о том, что с течением времени ситуация улучшается медленно, а недобросовестные судовладельцы продолжают нарушать права моряков. На Россию приходится огромная сумма в \$4 880 393 – страна заняла первое место по объему возвращенных долгов. К слову, инспекторат особенно силен в Европе – здесь на благо моряков трудятся 74 человека, и меньше всего представлен в африканских и арабских странах – всего 11 людьми. Однако, как заверил Сергей Фишов, это ненадолго: МФТ всерьез планирует расширить здесь свою контактную базу, так как регион проблемный и остро в этом нуждается.

Наиболее часто встречающимися несоответствиями, выявленными

при инспекциях МФТ, стали отсутствие коллективного договора и несоблюдение его требований.

Что касается России, данные инспекций по регионам сильно разнятся. Так, например, на Дальнем Востоке страны самой распространенной проблемой можно назвать отсутствие коллективного договора, которое обнаружилось в более чем 50% случаев, в то время как на Балтийском море таких случаев только 10%, на Черном – 36%. Зато черноморский регион лидирует по задолженностям – это 49% всех проблем, в то время как на Балтийском море – 22%, на Дальнем Востоке – 20%. При этом черноморские зарплаты в 29% случаев ниже уровня, рекомендованного МОТ.

В год каждый инспектор МФТ осуществляет около ста инспекций судов, благодаря чему удается решить многие трудности моряков, вовремя выявить проблемы и остановить нарушения. Регулярно посещают суда и представители РПСМ – например, инспекторы Дальневосточной региональной организации несколько раз в неделю





поднимаются на борт теплоходов в порту Находки, расспрашивают моряков об условиях труда, проверяют наличие необходимых с точки зрения Сводной Конвенции документов. В случае отсутствия коллективного договора – отправляют судовладельцам нотисы с требованиями о заключении соглашений и тесно сотрудничают с инспекторами МФТ других стран по вопросам совместных действий, призванных повлиять на судовладельца. Нередко это приводит к успеху – в следующий раз судно приходит в порт Находки уже с коллективным договором.

### ВЫПОЛНЕНИЕ КТМС ГОСУДАРСТВАМИ ПОРТА И ГОСУДАРСТВАМИ ФЛАГА

Второй день конференции начался с панельной дискуссии «Обеспечение выполнения КТМС государствами порта и государствами флага». Хайме Гонсалес-Гил, представитель Европейского агентства по морской безопасности (EMSA), рассказал об опыте Европейского Союза по обеспечению соблюдения требований КТМС. Так, агентство постоянно организует тренинги по имплементации и ратификации Конвенции как для представителей стран ЕС, так и за его пределами; проводит семинары для государств флага и инспекторов государственного портового контроля (PSC). Также для содействия обучению в EMSA создали электронные курсы по КТМС, Парижскому, Карибскому, Черноморскому, Средиземноморскому меморандуму и Меморандуму Индийского океана; по концентрированной инспекционной компании и обязанностям государства флага.

В своей работе организация также столкнулась с проблемами, часть из которых днем ранее озвучила Беатрис Вакотто: различиями в интерпретации КТМС в нормах национального законодательства и трактовки понятия «моряк» разными странами. Чтобы усилить эффективность КТМС, организация считает необходимым наращивать потенциал государств порта и флага и в ратифицировавших, и в нератифицировавших конвенцию странах, расширять информирование МОТ, обеспечить повсеместное соблюдение поправок 2014 года о финансовых

гарантиях судовладельцев, содействовать ратификации и обмену информацией между государствами порта.

Как рассказал представитель EMSA, наиболее частыми нарушениями при проведении инспекций стали проблемы с чистотой, заработными платами, трудовыми контрактами и условиями проживания.

Карин Дропперс, заместитель Генерального секретаря Парижского Меморандума (Paris MoU), рассказала о том, как в странах соглашения проводятся проверки судов службой государственного портового контроля, в том числе на соответствие требованиям КТМС. Так, в настоящее время организация отказалась от благоприятного режима для судов менее 500GT, на которых не требуется наличия сертификата соответствия требованиям КТМС, и проверяет их на выполнение необходимых стандартов. Перед приходом на любое судно инспекторы принимают во внимание флаг и учитывают его историю: в частности, важным тревожным звонком может послужить тот факт, что государство флага не ратифицировало Сводную конвенцию, или флаг на судне менялся слишком часто, что может говорить о стремлении судовладельца избежать необходимости соблюдения существующих норм. Обычно инспекции проходят следующим образом: в портах стран соглашения представители PSC проводят первоначальную проверку, в ходе которой обходят судно и смотрят на наличие обязательных документов – в частности, сертификата о соответствии требованиям КТМС и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Для более подробной проверки необходимы явные основания – такими являются недействительные сертификаты о соответствии, флаг страны, не ратифицировавшей КТМС, смена флага во избежание соблюдения необходимых требований, поступившая в PSC жалоба или нарушения, обнаруженные инспектором во время обхода судна. В таком случае проверяется соответствие судна всем 14 положениям, указанным в первой части Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Расширенная проверка



проводится на судах высокого риска или теплоходах старше 12 лет и ее охват максимально широк. Однако, как отметила Карен, многое при проверке зависит от самого инспектора и его профессионального суждения: «В конечном итоге, от решения инспектора зависит, задержат судно или нет», – отметила она.

### PSC ИДЕТ НА КОНТАКТ

Снять наложенный арест с судна могут не только после исправления обнаруженных несоответствий, но и если будет принят План действий по исправлению (RAP), который должен быть согласован с государством флага. В нем должны содержаться сроки устранения нарушений и перечисляться конкретные действия. Если план устроит инспекторов PSC этой страны, теплоход сможет покинуть ее, однако при невыполнении условий может быть задержан в следующем порту. Кроме того, он не является обязательным в странах, принадлежащих к другому меморандуму.

Парижский меморандум открыт к общению с моряками: при возникновении любых вопросов и невозможности обратиться с жалобой в конкретный государственный портовый контроль,

всегда можно написать в секретариат организации, где удостоверятся в том, что обращение попало в базу данных, и необходимые действия по проверке будут предприняты.

Отметим, что в ходе конференции деятельность государственного портового контроля (PSC) в России обсуждалась неоднократно. Так, Сергей Фишов, координатор МФТ в России, отметил, что инспекторы государственного портового контроля – это в основном технари, которые проверяют судно на соответствие документов, технического обеспечения, средства спасения. Часто проверки проходят формально: «Морякам задают вопрос: есть ли задолженность? Этим все обычно и ограничивается. Ни о каких представлениях доказательств о выплате заработной платы речь обычно не идет».

Ситуация осложняется тем, что обычно и сами моряки боятся подавать жалобы или сообщать о нарушениях, ожидая последствий со стороны судовладельца.

Однако от порта к порту ситуация неоднородная. Например, Людмила Измалкова рассказала, что в Калининграде PSC активно идет на контакт с инспекторами профсоюза и моряками: «Если сразу после вступления КТМС в силу у моряков не было доверия к российским службам портового контроля и они предпочитали подавать жалобы в следующем европейском порту захода, то сейчас ситуация кардинально изменилась. Члены экипажей видят, что реакция на жалобы есть, инспекторы действительно смотрят контракты, спрашивают о бумажных подтверждениях выплат, даже могут попросить показать смс о переводе денег, например, за прошлый месяц. Поэтому и отношение моряков изменилось, и они охотнее идут на взаимодействие».

Ольга Ананьина также отметила, что PSC Новороссийска реагирует практически на любое обращение, и порт является одним из лидеров по числу задержаний в связи с невыполнением КТМС.

### ТРУДОВЫЕ ДОГОВОРЫ МОРЯКОВ – САМОЕ СЛОЖНОЕ

В деле защиты прав моряков свою роль играет и деятельность классификационных обществ, которые помимо

обязанностей по регистрации судов, по поручению морских администраций ведут деятельность по проверке теплоходов на соответствие конвенционным требованиям, в том числе – нормам КТМС. О том, как это происходит в нашей стране, рассказал начальник отдела по освидетельствованию трудовых норм в судоходстве Российского морского регистра судоходства Павел Землянский.

В частности, он особенно подчеркнул важность работы по рассмотрению второй части Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, в ходе которой определяется соответствие документа национальному законодательству и локальным нормативным актам. После того, как в организации удостоверяются, что с ним все в порядке, на судне проходит первоначальное освидетельствование – инспекторы проводят обход теплохода, проверку документов, освидетельствование жилых помещений и беседуют с членами экипажа. В ходе этого интервью моряк может на конфиденциальной основе подать жалобу на какие-либо нарушения со стороны судовладельца. Если и здесь не обнаружено нарушений, в организации выдается сертификат сроком действия пять лет. По истечении этого времени на судне состоится возобновляющее освидетельствование. Также регистр проводит промежуточные и дополнительные освидетельствования.

Как рассказал Землянский, при проверках инспекторы порой сталкиваются с различными нарушениями: «Трудовые договоры моряков – это самое сложное. Нередко обнаруживаем, что форма договора не соответствует существующим критериям. Бывает, что в документе стоит подпись титульного судовладельца, который никакого отношения к этому судну, по сути, не имеет. Конечно, в таком случае договор практически не действителен. Иногда в договорах очень сложно разобраться. Например, в них представлены сразу два судовладельца, судовладелец по КТМС подписывает от имени титульного владельца. В случае подобных проблем с договорами морякам очень сложно доказать свою



**О домогательствах и издевательствах на борту судна моряки предпочитают не распространяться, боясь, что в конечном итоге это создаст им только дополнительные трудности.**

правоту, поэтому мы также призываем профсоюз делиться такой информацией с нами – мы появляемся на борту судна только раз в два-три года, за это время многое меняется, к тому же к нашему приходу готовятся заранее».

Также он отметил наличие существенных трудностей в том, что касается проверок заработной платы: так как сегодня практически всегда деньги переводятся непосредственно на карту, проверить факт уплаты нередко бывает не так-то просто. Даже требование предоставления банковской выписки не дает стопроцентной гарантии, потому что перевод можно отменить. В регистре посчитали, что решением может стать ведение специальной зарплатной ведомости, однако это, как известно, тоже не панацея – моряков могут принудить к подписанию, запугав или убедив в скорой выплате.

На вопрос Ольги Ананьиной, инспектора МФТ в Новороссийске, о том, есть ли процедура отзыва выданного сертификата по причине наличия на судне серьезных нарушений, Землянский ответил, что ни по одному флагу у регистра нет полномочий по такому реагированию на жалобу: «Мы работаем по поручению администрации, у каждого флага есть свои требования, и отзыв возможен только с разрешения администрации флага».

### ПРОТИВОСТОЯТЬ ПРЕССИНГУ

Как отметили многие участники конференции, особенность КТМС в том, что документ предусматривает упро-



ценную процедуру внесения поправок. С момента вступления Конвенции в силу это происходило уже три раза. Рассмотрение этих изменений прошло в ходе панельной дискуссии «Обзор и оценка поправок, внесенных в КТМС».

Последние из них были приняты в 2018 и вступят в силу только в 2020 году. В текст войдут изменения, касающиеся гарантий перед моряками при нахождении в пиратском плену: на протяжении всего пребывания в неволе будут действовать их трудовые договоры, выплачиваться зарплата, а право на репатриацию не будет истекать.

8 января этого года вступил в силу второй набор поправок, принятых в 2016 году. Изменения коснулись возможности продления Свидетельства о соответствии судна требованиям КТМС на срок не более пяти месяцев и вопросов искоренения домогательств и издевательств на борту судов. Так, в руководящий принцип В4.3.1 – «Положения о несчастных случаях на производстве, случаях травматизма и профессиональных заболеваний» была добавлена ссылка на «Руководство по искоренению домогательств, издевательств и притеснений на борту судна», выпущенное Международной федерацией транспортников и Международной палатой судоходства. В нем описывается, как моряки могут противостоять прессингу и издевательствам на борту, а также содержатся соответствующие рекомендации судовладельцам. Тем не менее Руководство не имеет обязательного характера. В этом его отличие от другого документа, принятого МОТ 21 июня – Конвенции об искоренении насилия и домогательств в сфере труда № 190, которая будет касаться работников всех отраслей. Она вступит в силу через 12 месяцев после ее ратификации двумя государствами-членами.

Подробно на принципах Руководства и Конвенции № 190 остановился Виктор Хьюго Рико, старший специалист Бюро МОТ по деятельности трудящихся. Сравнение показало, что ратификация Конвенции странами-участниками способна стать крайне действенным инструментом в защите интересов всех работников, в том числе и труженников флота, и является базой

для придания обязательного характера борьбе за искоренение насилия, домогательств и издевательств во всех трудовых сферах – в том числе и в морской отрасли.

Так, Конвенция будет являться международным трудовым стандартом, принятым тремя сторонами, в центре внимания которого – обязательства ратифицировавших ее правительств, которое согласовано социальными партнерами и нацелено только на судовладельцев и моряков. Государства, ратифицируя документ, соглашаются с тем, что будут содействовать реализации права каждого человека на сферу труда, свободную от насилия и домогательств, в том числе через соответствующие законодательные и нормативные акты и политику, гарантирующую право на равенство и недопущение дискриминации, а также обязываются обеспечить эффективные средства правовой защиты. Также предполагаются конкретные обязательства работодателей по предупреждению насилия и домогательств, в частности, через политику на рабочих местах.

### МОРЯКИ ПРЕДПОЧИТАЮТ МОЛЧАТЬ

В конечном итоге Конвенция гарантирует более широкую защиту, чем Руководство, и способствует предупреждению подобных случаев. Поэтому Виктор Хьюго Рико призвал профсоюзы активно содействовать ратификации

Конвенции и проводить направленные на это кампании – от этого напрямую зависит то, насколько защищенным будет труд моряков от достаточно сильно распространенных в морской отрасли насилия и притеснений.

Необходимость принятия мер по борьбе с подобными злоупотреблениями на борту подчеркнула Беатрис Вакоцто, глава морского отдела департамента международных трудовых стандартов МОТ: «Проблема действительно существует: от дискриминации и притеснений страдают как женщины, так и мужчины. Мы считаем этот вопрос крайне важным, ведь если даже один человек может пострадать – мы должны принять меры против этого».

Отметим, что в России действенность этих поправок оценить пока сложно. В первую очередь потому, что о домогательствах и издевательствах на борту судна моряки предпочитают не распространяться, боясь, что в конечном итоге это создаст им только дополнительные трудности: обидчик так и не понесет наказание, член экипажа, пострадавший от чьих-то нападок, прослышет «проблемным» и конфликтным, а судовладелец в следующий раз дважды подумает, прежде чем взять его на работу. В частности, это касается дискриминации на судах по отношению к женщинам: нередко они воспринимают нападки в свой адрес как часть правил игры и не хотят жаловаться, считая, что так только вызовут дополнительное недовольство коллег.





Председатель ДВРО РПСМ  
Николай Суханов и донкерман  
т/х «Палладий», член РПСМ  
Вячеслав Невский (слева направо)

## СТРАХОВАНИЕ ФИНАНСОВЫХ ГАРАНТИЙ НОСИТ СТИХИЙНЫЙ ХАРАКТЕР

Что касается первой серии поправок, касающихся финансовых гарантий судовладельца по выплате компенсаций в связи с потерей трудоспособности или смерти моряка в результате несчастного случая, а также репатриации в случае оставления судна, эти обязательства действуют с января 2017 года, когда вступили в силу Поправки к КТМС 2014 года. Изменения играют огромную роль для моряков, однако их положительное действие осложняется тем, что в некоторых странах, в том числе в России, они до сих пор не в полной мере имплементированы в законодательство.

**Т**ак, относительно репатриации в Сводной конвенции есть требование, закрепленное в пункте 3 Стандарта А 2.5.2., гласящее, что каждое государство, ратифицировавшее документ, «должно обеспечить, чтобы в отношении судов, плавающих под его флагом, действовала система финансовых гарантий, отвечающая требованиям настоящего стандарта. Система финансовых гарантий может иметь форму либо системы социального обеспечения, либо страхования, либо национального фонда, либо какой-нибудь иной аналогичной схемы.

Ее форма определяется членом Организации после консультации с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков». Кроме того, КТМС в Приложении А2-1 содержит требование о том, какую информацию должно в себя включать свидетельство таких финансовых гарантий. Однако ни тип системы, ни форма самого документа в России не утверждены.

### СИСТЕМА РАБОТАЕТ

– Практика сложилась такая, что судовладельцы пользуются страховой схемой, – отметил первый заместитель председателя Российского профсоюза моряков Игорь Ковальчук. – И по факту она работает, но только потому, что судовладельцы самостоятельно приобретают страховки, опасаясь задержаний в иностранных портах, ведь их наличие на борту обязательно. Все это носит стихийный характер, в то время как формальные вопросы не урегулированы. Государство на данный момент особого участия в этом не принимает.

Ситуация обстоит иначе, когда речь идет о финансовых гарантиях при несчастном случае. Дело в том, что в России уже есть собственная система – обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профзаболеваний. Страховщиком при этом выступает Фонд социального страхования Российской Федерации. В целом система соответ-

ствует той, которую требует Сводная конвенция, но есть одно «но»: при ней конкретное предприятие в целом страхует всех своих работников, перечисляя взносы за каждого конкретного человека, Конвенция же предполагает, что свидетельство должно выдаваться на определенное судно и касаться любого члена экипажа, находящегося на борту во время действия страховки. В итоге российским судовладельцам, чтобы соответствовать и национальным, и международным требованиям, приходится иметь сразу два однотипных документа: страховку Фонда социального страхования, и страховку, полученную в коммерческих страховых компаниях.

– Чтобы было достаточно только страхового свидетельства Фонда социального страхования, необходимо внести изменения в законодательство и разработать специальную процедуру страхования экипажей судов, а также разработать и установить форму соответствующего КТМС свидетельства, – отмечает Игорь Ковальчук. – Мы общались с представителями Фонда по этому вопросу, и они проявляли определенный интерес, однако конкретных действий пока не предпринято.

### СУММА СТРАХОВКИ – ТАЙНА ЗА СЕМЬЮ ПЕЧАТЯМИ

Есть также другой нюанс – часто судовладельцы не указывают сумму страховки в трудовом договоре. При этом страховые компании не всегда готовы сообщить, на какую сумму застрахована жизнь и здоровье моряка или его репатриация. Поэтому сами члены экипажа об этой сумме могут не иметь ни малейшего представления.

На практике с выполнением финансовых гарантий тоже часто возникают проблемы. В частности, на сегодняшний день примеров успешной репатриации очень немного. Первым случаем с участием российской страховой компании была репатриация экипажа судна «Geo Star» (флаг Того), задержанного в румынском порту Констанца в конце января 2017 года за многочисленные нарушения и долг по зарплате, превышавший 140 000 долларов США. Судовладелец после задержания перестал выходить на связь и бросил восьмерых украинских и одного российского



моряка, минимальные условия жизни на борту поддерживались представителями ИТФ и Румынского профсоюза моряков. При этом в течение нескольких месяцев компания «Росгосстрах» не соглашалась репатриировать экипаж, требуя результатов официального расследования со стороны портовых властей. Моряки отправились на Родину только 5 октября, после длительной переписки с РПСМ. «Поскольку на тот момент поправки были только приняты, страховая компания не очень понимала, как определить, бросил судовладелец судно или нет. В конце концов, нам удалось убедить их, что если судовладелец не выплачивает зарплату в течение двух месяцев согласно КТМС, это уже является достаточным основанием для того, чтобы считать судно брошенным», – отметил Игорь Ковальчук.

### НУЖЕН ЖЕСТКИЙ КОНТРОЛЬ

Кроме того, по всей видимости, на рынке морского страхования в России есть немало компаний, которые попросту игнорируют свои обязанности. Так, можно привести в пример ситуацию на судне «Nika Fortune» (флаг Палау), 5 декабря прошлого года задержанном в порту Варны (Болгария) за технические неисправности и невыплату заработной платы. Несмотря на то, что на теплоходе были проблемы с поставками питания и топлива, зарплата российско-украинскому экипажу не выплачивалась в течение нескольких месяцев, а само судно значилось в списке брошенных судов Международной организации труда, страховая компания «Arsenal Insurance» отказывалась выполнять свои обязанности и репатриировать моряков,

ссылаясь на то, что небольшую часть зарплаты члены экипажа от судовладельца все же получили. Полностью долги экипажу не возвращены до сих пор.

– Не исключено, что подобные страховые компании – это просто жульнические схемы для недобросовестных судовладельцев, благодаря которым они могут получить страховое свидетельство. Мошенничество должно преследоваться по закону, однако когда судно ходит под иностранным флагом, сделать это непросто – получается, что правонарушение произошло как бы на территории другого государства, и разбираться с этим должны в другой стране. Из-за таких случаев мы убеждены, что должна существовать система аккредитации (регулирования страхового рынка) тех страховых компаний, которые могут работать в сфере судоходства, – отметил Игорь Ковальчук.

– Мне кажется, что нужен более жесткий контроль за теми, кто страхует финансовую ответственность судовладельца по правилам 2.5 и 4.2, и за теми, кто выдает свидетельства, – также отметил Петр Осичанский, инспектор Международной федерации транспортников (МФТ) во Владивостоке и председатель первичной профсоюзной организации моряков Российского профсоюза моряков г. Владивостоке. – Не очень ясно, на кого, например, возлагается ответственность в Стандарте А 2.5.2 в пункте 6: «Каждый член Организации требует, чтобы на борту судов, плавающих под его флагом, и к которым применимы пункты 1 или 2 Правила 5.1.3., хранилось письменное удостоверение или другое документальное свидетельство финансовых

гарантий, выданное службой финансового обеспечения». То есть страховая компания страхует, и она же выдает это свидетельство и подтверждает сама себя. Полагаю, имело бы смысл, чтобы такое свидетельство выдавала признанная организация государства флага – Российский морской регистр судоходства, который должен будет оценивать страховые компании с точки зрения их надежности.

### РЕПАТРИАЦИЯ ЗА СЧЕТ СТРАХОВЩИКА

Однако успешные примеры репатриации российскими страховщиками в этом году все же были. Так, например, за счет страховой компании «Росгосстрах» были репатриированы повар, боцман и донкерман задержанного в Южной Корее за долги перед судоремонтной верфью и невыплату зарплат членам экипажа российского судна «Палладий». Теплоход стал печально известен после того, как в августе прошлого года 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, а часть моряков и судовладелец были приговорены к тюремным срокам: владелец получил 2,5 года заключения, капитан – один год, еще трое моряков – по 10 месяцев, старшему механику дали условный срок. Отметим, кстати, что в сентябре этого года суд Пусана пересмотрел вынесенное решение и заменил наказание капитану и морякам на условные сроки и штраф. Реальный тюремный срок получил только владелец судна.

Вернувшийся донкерман, член РПСМ Вячеслав Невский, рассказал, что экипаж сразу понял, что арестованный работодатель не сможет расплатиться по долгам и репатриировать команду домой, и моряки приняли решение обратиться в страховую компанию. Все прошло хорошо: им купили обратные билеты и выплатили зарплату за четыре месяца. Отметим, что на Дальнем Востоке это первый случай успешной репатриации за счет страховой компании с момента принятия поправок.



Т/х «Палладий»

## «НЕВОЗМОЖНО ПОСТАВИТЬ ТОЧКУ В ОБРАЗОВАНИИ МОРЯКОВ»

Чтобы KTMC действительно работала и помогала морякам, важно, чтобы сами члены экипажей были хорошо осведомлены о нормах Конвенции и своих правах – ведь только так они смогут их отстоять. Эта тема стала центральной в панельной дискуссии «Как улучшить знания моряков о KTMC».

**Т**омас Абрахамссон, старший советник Генерального секретаря Международной федерации транспортных рабочих, в своем выступлении подчеркнул, что в первую очередь необходимо более полное информирование не только непосредственно о положениях самой Конвенции, но и о законодательстве конкретных стран: «Для моряков и в особенности их представителей мало только знаний о положениях KTMC. Почему? В частности, в Конвенции идет ссылка на пункт 8 статьи 19 Устава Международной организации труда, в котором предусматривается, что принятие какой-либо конвенции или рекомендации Конференцией или ратификация какой-либо конвенции любым государством-членом никоим образом не затрагивает какой-либо закон, судебное решение, обычай или соглашение, которые обеспечивают соответствующим работникам более благоприятные условия, чем условия, которые предусматриваются конвенцией

или рекомендацией. Несмотря на это, при ратификации, например, в довольно законопослушной Швеции пытались снизить существующие в национальном законодательстве стандарты до минимальных, предусмотренных в KTMC, и не допустить это удалось только благодаря усилиям профсоюзов. Именно поэтому необходимо двухуровневое обучение – как о нормах документа, так и о нормах конкретного государства, а если речь идет о Евросоюзе – то и о его директивах».

Абрахамссон рассказал, что для информирования членов экипажей в МФТ используются различные методы – курсы, публикации, активность в социальных сетях, визиты на суда. По его мнению, последнее играет особенно важную роль, так как во время проверок инспекторы встречаются с членами экипажей, не являющимися членами профсоюзов – а значит, более других подвергающимися рискам во время работы на судне и мало осведомленными о своих правах. Поэтому особенно важно, чтобы обширными знаниями законодательства обладали инспекторы МФТ, так как они должны быть способны дать квалифицированные и полные рекомендации таким морякам.

Помимо всего прочего, спикер отметил, что Сводная конвенция – это живой документ, в который регулярно вносятся правки, а значит, невозможно поставить точку в образовании моряков и их представителей – знания необходимо время от времени обновлять.

Однако взаимодействие с профсоюзами и МФТ – это только один из источников, в которых моряки получают знания о своих трудовых и социальных правах. Свою лепту в это должны вносить и другие стороны: государство, в котором моряк проживает, образовательные организации, судовладелец, служба подбора и трудоустройства моряков. Как рассказал Александр

Горобцов, советник по конвенционной подготовке Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, в рамках Морской академии это реализуется в различных формах. В первую очередь, через образовательную программу: в частности, в этом году были введены новые федеральные государственные образовательные стандарты, которые предусматривают для специальностей судовождение, эксплуатация судовых энергетических установок, эксплуатация судового электрооборудования обязательную дисциплину «Управление социально-трудовыми отношениями в судовых экипажах». Помимо этого будущие моряки получают информацию во время встреч с представителями судоходных компаний, профсоюзов и в ходе практики на борту судов, где им также должны рассказать о том, как к их труду применима Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и другие существующие на борту нормы. Однако реализуется это, к сожалению, не всегда в полной мере.

Отметим, что обучение в вузе проводится с использованием учебника «Управление социально-трудовыми отношениями в судовых экипажах» Е. А. Лаврентьевой, разработанным в том числе при содействии Российского профессионального союза моряков. «Для нас очень почетно, что мы помогли в издании этой книги, – отметил Игорь Ковальчук. – Крайне важно, чтобы курсанты могли начать изучать этот вопрос в самом начале своей профессиональной карьеры. Многих серьезных проблем, связанных с трудовыми правами моряков, можно было бы избежать, если бы все члены экипажей были хорошо осведомлены о существующем законодательстве, своих правах и своевременно пресекали все нарушения со стороны судовладельцев».





Первый заместитель председателя РПСМ Игорь Ковальчук, Ольга Лазовская, президент российского подразделения Международной ассоциации женщин в судоходстве и торговле (WISTA Russia), Илона Денисенко, член совета директоров Международной ассоциации морской медицины (ИМНА) и член WISTA Russia (на фото слева направо).

## НЕОБХОДИМО МЕНЯТЬ ИМИДЖ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ

Вопросы участия женщин в морской отрасли в последние годы широко обсуждаются на самых высоких уровнях. Позиция как МОТ, так и МФТ сводится к тому, что девушки должны иметь равные возможности при обучении и трудоустройстве на флоте. О своем отношении к вопросам гендерного равенства не раз высказывались и в Международной морской организации (ИМО), которая даже сделала «Расширение прав и возможностей женщин в морском сообществе» темой Всемирного дня моря в этом году, не говоря уже о созданной организацией программе «Женщины в море», которая на протяжении более чем тридцати лет существования ставит целью сделать морское образование максимально доступным для девушек по всему миру и предоставляет им стипендии. Огромное число организаций проводит специальные кампании, направленные на привлечение женщин в судоходство и освещение позитивных примеров их работы как на береговых, так и на морских должностях.

**П**оэтому неудивительно, что эта актуальная тема была поднята и на конференции. Так, в ходе своего выступления Ольга Лазовская, президент российского подразделения Международной ассоциации женщин в судоходстве и торговле (WISTA Russia) озвучила статистические данные о числе женщин в отрасли: согласно различным исследованиям, их от одного до трех процентов. По данным МОТ, около 94% из них занято на круизных судах. Международная сеть социального обеспечения и помощи морякам (ISWAN) озвучивает другие цифры: в круизном секторе заняты около 40%, остальные 60% работают на различных грузовых теплоходах.

Почему же число женщин в отрасли остается столь низким? Лазовская считает, что причины этого лежат в сложившемся образе морской отрасли, в которой исторически доминировали мужчины: «В настоящий момент редкая психически здоровая женщина пойдет работать в морскую отрасль. Почему? Создаются такие представления: как только ты ступишь на борт, ты подвергнешься домогательствам и притеснениям, а если захочешь пожаловаться, возможно, тебе скажут, что ты сама виновата и это спровоцировала – ты же женщина и знала, куда идешь. От этого необходимо избавляться».

Кроме того, по мнению президента WISTA Russia, это результат того, что девушки не имеют равных возмож-

ностей получить образование, пройти практику и устроиться работать: «Нередко их «отсекают» еще на этапе поступления – отговаривают. Безусловно, мы понимаем, что сложно изменить психологию за день. Чтобы это сделать, важно, чтобы уже на уровне школы исчезли шутки, издевки, убеждения в доминировании мужчин. Не у каждого мальчика или девочки сильный характер, благодаря которому они могут противиться этим установкам – и большинство людей просто соглашается с заранее отведенными для них ролями и профессиями. Мы считаем, что возможности у всех, конечно, все равно будут разными, но это должно определяться талантами, умениями и знаниями».

Отметим, что в России эта проблема стоит довольно остро – несмотря на то, что морское образование доступно для женщин и многие из них в настоящий момент учатся в профильных вузах, на их пути много проблем: из-за существующего в отрасли предубеждения им сложнее пройти практику, устроиться на работу, а если это все же удастся, на борту зачастую приходится столкнуться с издевками и дискриминацией. Надо сказать, что во время конференции вопрос был принят весьма неоднозначно: многие участники говорили о том, что женщины на флоте подвергаются риску, в том числе высказывались опасения относительно того, как это может повлиять

на их репродуктивное здоровье. Такие опасения, может быть, и оправданы, однако одна из задач современного судоходства в том, чтобы сделать работу безопаснее для всех – и для мужчин, и для женщин. Тем более что негативное влияние она, естественно, оказывает и на работу первых.

Также Лазовская отрицательно отозвалась о документе, против которого выступал и Российский профессиональный союз моряков: Перечне производств, работ и должностей с вредными и (или) опасными условиями труда, на которых ограничивается применение труда женщин. Отметим, что недовольство недавно, наконец, возымело свои плоды: с 1 января 2021 года список будет заметно сокращен, из 456 пунктов в нем останется только 100, а женщины, наконец, смогут быть боцманами, шкиперами и матросами. Таким образом, маленькая битва за равенство в морской отрасли была выиграна, но впереди остается еще много вещей, которые необходимо изменить.

### «ВРАЧ ДЛЯ МОРЯКОВ – ЦЕРБЕР»

Илона Денисенко, член совета директоров Международной ассоциации морской медицины (ИМНА) и член WISTA Russia, в своем выступлении затронула еще одну болезную тему судоходства – психологическое

здоровье моряков. Она пояснила, что не существует исследований, которые бы доказывали, что уровень числа психических заболеваний среди моряков заметно выше, чем у остального населения. Однако подчеркнула, что члены экипажей сталкиваются с большим числом стрессоров, которые делают их уязвимыми для этой проблемы: в частности, это одиночество; изоляция; шум; жара и вибрация, издевательства и притеснения; культурные и поколенческие конфликты, экстремальные погодные условия, опасная работа и нестабильность занятости.

Илона считает, что в настоящий момент в области психологического здоровья моряков вопросов больше, чем ответов: все свидетельства о том, что член экипажа имел проблемы с психическим здоровьем, опираются на анкеты, которые тот заполняет перед тем, как идет к врачу. Конечно, никого резона признаваться в их наличии они не видят: «Врач для них – цербер, который сидит в клинике и пытается не допустить. Если проблемы и были, о них никто никогда не скажет, боясь, что на работу просто не возьмут. Сложно их в этом винить: мне рассказывали, например, что на некоторых круизных судах при малейшем подозрении на психические отклонения никто даже разговаривать не будет – человека изолируют и в первом же порту захода списывают на берег».

### ТОЧНОЙ СТАТИСТИКИ НЕТ

Член совета директоров ИМНА также отметила, что несмотря на широкое обсуждение, эта тема все еще крайне мало изучена. Однако недавнее исследование «Ментальное здоровье и факторы риска у моряков» Лефковица показало, что 25% моряков страдает депрессией. В том, что касается самоубийств – о них фактически нет достоверной информации, потому что они часто скрываются, нередко – для того, чтобы семьи могли получить компенсацию. Также она рассказала, что по некоторым имеющимся данным из 20 случаев самоубийств моряков только 2 происходят на борту, остальные 18 – либо за 48 часов до, либо через 48 часов после рейса.

По ее мнению, улучшения возможны, если моряки смогут уходить в увольнение на берег, иметь доступ к телемедицине, горячим линиям, выполнять упражнения для уменьшения уровня стресса. Также необходимо добиваться дестигматизации проблемы, групповой сплоченности, уменьшения уровня насилия и издевательства, улучшать обучение моряков и докторов, развивать их внимание к поведенческим изменениям. Также Илона подчеркнула важность систематических проверок после крупных происшествий в море, поскольку у моряков велик риск развития посттравматического стрессового расстройства.

Отметим, что в России, как и во всем мире, нет точных статистических данных о случаях психических расстройств моряков и тем более суицидах на борту. Поскольку они зачастую скрывают свои проблемы как от врачей, так и от коллег, на помощь квалифицированных специалистов и даже дружеский совет им рассчитывать не приходится. В этом смысле стоит отметить тот ценный вклад, который делают различные морские благотворительные организации, которые не только готовы оказать посильную помощь в ходе визитов на судно, но и создают специальные горячие линии, на которых моряки абсолютно конфиденциально и без последствий могут поделиться своими трудностями.





# ЧТО ДЕЛАТЬ?

Итогом мероприятия стало обсуждение и принятие Рекомендаций Международной конференции «Требования Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве как важнейшая основа социально-трудовых прав моряков», в которых нашла отражение большая часть озвученных в ее ходе проблем. Модератором дискуссии был Стивен Коттон. Документ принят после кратковременного обсуждения, свидетельствующего об общности мнений большинства участников. Так, в первую очередь в Рекомендациях содержится призыв к правительствам и работодателям стран Черноморского, Каспийского и Балтийского регионов принять меры и обеспечить реальную свободу объединений. Без этого невозможен нормальный социальный диалог и достойная защита трудовых прав моряков. Вторым разделом документа стало развитие законодательства и нормативного регулирования, где речь идет о необходимости повсеместной ратификации КТМС, полной реализации ее норм в национальном законодательстве и законодательном установлении минимального уровня оплаты труда членов экипажей на уровне, рекомендованном МОТ.

**В** текст вошло предложение Петра Осичанского рассмотреть возможность установления порядка выдачи письменного удостоверения или другого документального свидетельства финансовых гарантий организацией, признанной государством флага. Это требование направлено на то, чтобы



удостовериться в действительной силе таких гарантий и способности страховой компании в случае необходимости произвести выплаты.

Также в Рекомендациях говорится о необходимости укрепления системы, обеспечивающей соблюдение требований в сфере труда в морском судоходстве. В первую очередь они касаются государств и судовладельцев, которые должны прилагать больше усилий для создания безопасных условий труда моряков, в том числе путем регулярных инспекций, привлечения представителей профсоюза и увеличения финансирования государственного портового контроля.

Профсоюзы же заявили о необходимости помощи морякам в случае их оставления и иных нарушений их прав, сборе статистики, проведения экспертизы и мониторинга. Участники конференции убеждены в необходимости специальных мер по информированию моряков, искоренению насилия и домогательствам и обеспечению гендерного равенства.

## СИТУАЦИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ

Несмотря на то, что план Конференции был составлен таким образом, чтобы максимально полно осветить все аспекты документа и выделить существующие трудности, некоторые нерешенные проблемы из-за нехватки времени и большого объема информации подробно в ее ходе обсудить не удалось. В первую очередь речь идет о медицинских аспектах КТМС, которые в российском законодательстве все еще до конца не урегулированы.

Так, на сегодняшний день издан только один документ – Перечень заболеваний, препятствующих работе на морских судах, судах внутреннего плавания, а также на судах смешанного (река-море) плавания. Требования Сводной конвенции и Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) также предполагают наличие списка признанных врачей, имеющих право проводить медицинское освидетельствование плавсостава, который должен быть доступен другим странам,

компаниям и морякам – то есть, находиться в свободном доступе в интернете. В случае нашей страны это должен быть список соответствующих лечебных учреждений, которого до сих пор нет.

– Минздрав считает, что медицинскую комиссию для моряков может проводить любая организация, имеющая лицензию на проведение медицинских осмотров, со списком которых можно ознакомиться на сайте Росздравнадзора, – рассказал Игорь Ковальчук. – Но, во-первых, отдельно о моряках там речи не идет, во-вторых, он не на английском, а в третьих, информацию там найти очень сложно, для этого необходимо знать точное название или другие реквизиты организации, о которой нужны эти данные. Помимо этого, до сих пор не определен порядок прохождения медкомиссии, не утверждена компетентным органом форма медицинского сертификата. Вследствие отсутствия регулирования выдаваемые документы не соответствуют

требованиям конвенций и у властей в иностранных портах могут возникнуть вопросы.

Однако в действительности такие случаи если и есть, то их не очень много – по крайней мере в РПСМ в последнее время подобных жалоб не поступало. Отчасти это может быть связано с тем, что многие моряки идут к тем врачам и в те медицинские учреждения, которые получили право выдавать свидетельства от имени другого государства – а таких сегодня немало. Таким образом многим членам экипажей удастся избежать проблем.

И все же выход из ситуации должен быть найден на законодательном уровне, но до сих пор неясно, когда это произойдет: «Минздрав постоянно обещает исправить ситуацию, говорит о том, что работа ведется, – отмечает Игорь Ковальчук. – Но вот уже на протяжении нескольких лет ситуация не меняется».

#### СУДОВЫЕ АПТЕЧКИ: В ЧЕМ ПРОБЛЕМА

К слову, до сих пор в России не существует ни одного нормативного документа, который бы регулировал содержимое судовых аптечек. Зато есть строгие ограничения на оборот наркосодержащих веществ, к которым относятся и болеутоляющие средства, в обязательном порядке входящие в состав медицинской аптечки согласно Сводной конвенции 2006 года и 3-ему изданию Международного руководства по судовой медицине, выпущенному Всемирной организацией здравоохранения в сотрудничестве с Международной организацией труда (МОТ) и Международной морской организацией (ИМО). «Оборот таких веществ в России вообще запрещен без соответствующей лицензии, – отмечает Игорь Ковальчук. – Оформлять ее нужно, по идее, на каждое судно, а выдают ее только лечебным учреждениям. Врачей на современных теплоходах нет, то есть это практически неосуществимо. При этом в иностранных портах наличие аптечки и болеутоляющих средств – обязательное требование,

так как без них невозможно оказать необходимую помощь человеку, получившему серьезную травму, и их отсутствие может грозить проблемами при проверке государственного портового контроля».

Отметим, что в ходе Международной конференции член совета директоров Международной ассоциации морской медицины Илона Денисенко также коснулась этого вопроса: «Проблемы с бортовыми аптечками есть не только в России, где действует запрет на некоторые включенные в них лекарства. Третье издание Международного руководства по судовой медицине, выпущенное Всемирной организацией здравоохранения, далеко от идеала. Сейчас идет работа над четвертым изданием, которое, как мы надеемся, будет современным, удобным и применимым во всех странах».

#### ОТМЕНА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ РАЗРУШИТЕЛЬНОЙ

Другой серьезной проблемой рискует стать лицензирование круингов. До недавнего времени казалось, что в этой сфере все улажено, урегулировано и сюрпризов ждать неоткуда. Так, на сегодняшний день службы подбора и трудоустройства моряков на суда под иностранным флагом лицензируются в рамках действующего порядка по лицензированию деятельности по трудоустройству граждан РФ за границей. В отношении агентств, которые занимаются моряками, в ней существуют требования, полностью соответствующие тем, которые предъявляет KTMC. Однако в скором времени ситуация может кардинально измениться.

– После упразднения Федеральной миграционной службы заниматься этими вопросами стало Министерство внутренних дел РФ, которое в настоящее время хочет избавиться от несвойственных функций и в рамках этого процесса пытается вообще отменить лицензирование деятельности по трудоустройству за рубежом, – рассказал Игорь Ковальчук. – Таким образом, на этот рынок будут допущены иностранные компании, а как контролировать их деятельность – совершенно неясно. В том, что касается морской





отрасли, отмена лицензирования может оказаться разрушительной: по нашим прогнозам, если это вдруг состоится, во-первых, к Российской Федерации точно появятся претензии в отношении выполнения требований КТМС; во-вторых, скорее всего, увеличится число обманутых моряков, потому что деятельность круингов никак не будет контролироваться, и в-третьих, если эта система в России не будет нормально работать и соответствовать международным нормам, это может стать причиной для задержания судов в иностранных портах.

Сейчас действует довольно жесткое регулирование: например, каждая такая организация должна иметь в своем составе компетентного в судоходстве человека, то есть опытного моряка, который может здраво оценивать профессиональный уровень членов экипажа и способность судовладельца обеспечить нормальные условия труда. Кроме того, круинг несет определенную ответственность, находится под надзором и для получения лицензии должен предоставить определенный набор документов, в том числе иметь договоры, заключенные с судовладельцами.

Если лицензирование отменят, это будет значить, что любая контора, которая занимается трудоустройством, может работать в этой отрасли без всякой оценки рисков и фактической ответственности. В конечном итоге это может привести к тому, что этим будут заниматься однодневки, которые, если запрет на это не отразить в законодательстве, еще и будут брать деньги с моряков. Что нередко и происходит. Однако люди, которые этим занимаются, по крайней мере понимают, что нарушают закон. Если же требование не будет отражено в российском законодательстве, не факт, что даже после жалоб моряков на неправомерные действия подобных компаний, взимающих деньги за трудоустройство, правоохранительные органы будут каким-то образом вмешиваться, так как в КТМС это норма непрямого действия, а значит, она должна быть включена в национальное законодательство. Поэтому сейчас РПСМ работает над тем, чтобы существующая система осталась без изменений.



### **Председатель РПСМ Юрий Сухоруков: «Вступление Сводной конвенции в силу стало поворотным моментом для судоходной отрасли, предоставив морякам реальный инструмент защиты от нарушения их трудовых прав, и это самое главное».**

Законопроекты, касающиеся отмены лицензирования, уже дважды рассматривались в рабочих группах Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, однако так и не вышли на заседания РТК. Во многом благодаря тому, что против выступают как профсоюзы и работодатели, в частности, РПСМ и Российская палата судоходства, так и Минтруд, и Минтранс.

– В конце июля этот вопрос также обсуждался на заседании Межведомственной комиссии по подготовке к реализации в РФ Конвенции о труде в морском судоходстве. Со своей стороны РПСМ направил письмо в Правительство РФ с просьбой оставить регулирование в рамках МВД, по крайней мере в отношении моряков. Мы надеемся, что наши доводы будут услышаны, – отметил Игорь Ковальчук.

#### **БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ КТМС ВЫПОЛНЯЕТСЯ**

Подводя итог, скажем, что во всем мире и в России, в частности, все еще возникают проблемы с импле-

ментацией норм Сводной конвенции в национальное законодательство. Однако за годы своего существования КТМС не только доказала свою жизнеспособность, но и действительно сделала лучше жизнь многих моряков:

– Вступление Сводной конвенции в силу стало поворотным моментом для судоходной отрасли, предоставив морякам реальный инструмент защиты от нарушения их трудовых прав, и это самое главное, – отметил председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Со времени ее принятия многое было сделано: РПСМ приложил немало усилий для того, чтобы документ реально заработал.

В целом можно сказать, что нам это удалось – большая часть положений документа в нашей стране выполняется, хотя, конечно, есть нюансы. Мы продолжаем вести работу над тем, чтобы реализация принципов КТМС в России не могла вызывать никаких нареканий, и не собираемся сдаваться. 

# «ТАКОГО ТЯЖЕЛОГО И СЛОЖНОГО ДИАЛОГА НЕ БЫЛО НИКОГДА»

10 сентября в Керчи прошел III съезд Профсоюза работников морского транспорта Республики Крым (ПРМТК). В его работе в числе приглашенных участвовали министр транспорта республики Крым Сергей Карпов, глава муниципального образования городской округ Керчь Сергей Бороздин, представители профсоюзов, входящих в Федерацию профсоюзов работников морского транспорта.

**Д**елегаты съезда заслушали отчет о работе профсоюза, приняли изменения и дополнения в Устав, избрали руководящие органы на следующие 5 лет. Ирина Черненко, избранная единогласно председателем, рассказывая о колдоговорной кампании, отметила: «Отчетный период был самым сложным и непредсказуемым, а 2016 год можно смело назвать испытательным сроком для нашего профактива и всего трудового коллектива. Несмотря на организованную руководством предприятия кампанию на коллектив и подготовленную ими проверку профкома правоохранительными органами, желательного результата они не достигли. Не только потому, что профсоюз ведет свою деятельность, не допуская нарушений закона, но еще и потому, что мы проявили себя грамотно, сплоченно, слаженно».

У профсоюза в отчетный период было два основных направления деятельности – колдоговорное урегулирование, связанное с оплатой труда, и правовой контроль нормативных актов работодателя. В прошлом году, в связи с окончанием договора были проведены коллективные переговоры по заключению нового договора с целью максимально возможного сохранения гарантий работников пред-

приятая. «Учитывая мой 18-летний опыт в качестве председателя профсоюзного комитета, такого тяжелого и сложного диалога не было никогда. И надеюсь, что больше никогда не будет ни у меня, ни у моих коллег. От всей души желаю новому составу ЦК и всем профсоюзам нормального, честного и продуктивного диалога с работодателем», – сказала Ирина Черненко.


Напомним, Профсоюз работников морского транспорта Республики Крым был учрежден 25 марта 2014 года представителями коллективов крымских портов, в июле этого же года он прошел официальную регистрацию в Минюсте РФ. Данный статус позволил профсоюзу достойно представлять интересы своих членов в отношениях с работодателями и представителями органов государственной власти, местного самоуправления.

## СОХРАНИТЬ ГАРАНТИИ ПО ОПЛАТЕ ТРУДА

– Задача нашего профсоюза не только сегодня, но и в будущем – это сохранение гарантий по оплате труда и социальных гарантий работников морского транспорта Крыма. В этом вопросе нам не обойтись без тесного сотрудничества с работодателем, налаживания социального диалога и взаимного уважения, – такими словами завершила работу съезда Ирина Черненко, отметив, что в насто-

ящее время «работодатели очень боятся проведения коллективных переговоров, категорически не хотят подписывать какие-либо бумаги, даже дополнения в существующий колдоговор, которые прошли все переговоры, согласованы сторонами и подписаны координаторами сторон».

Напомним, становление ПРМТК проходило в непростых условиях: менялась законодательная база, создавались новые транспортные предприятия, нужно было решать рядовые текущие вопросы. На этом фоне основной задачей профсоюза оставалось сохранение рабочих мест и трудовых гарантий работникам предприятий морской отрасли Крыма. По этим вопросам ПРМТК неоднократно обращался в правительство республики Крым и Российской Федерации. В марте 2014 года Постановлением Госсовета республики Крым было создано ГП «Крымские морские порты», а 7 апреля на совместном заседании администраций крымских морских портов и профсоюзного актива была достигнута очень важная договоренность: о сохранении действия имеющихся коллективных договоров предприятий до заключения новых.

По состоянию на 1 января 2019 года, ПРМТК насчитывает в своих рядах 1882 члена профсоюза, что составляет 86% численности предприятия. 





В Российский профессиональный союз моряков поступил циркуляр Международной федерации транспортников. В нем организация заявляет, что вопросы продвижения участия женщин и молодежи в морской отрасли являются ключевым приоритетом секции моряков МФТ на ближайшие несколько лет, и призывает делиться любой информацией о передовых практиках в отношении женщин-моряков. Также секция моряков готовит рекомендации для филиалов по взаимодействию с женщинами-моряками, которые будут включать информацию о событиях МОТ по указанной теме и наиболее актуальные законодательные акты. Пособие будет охватывать основные проблемы, с которыми сталкиваются женщины-моряки, и показывать примеры прогрессивной практики, пропагандируемой филиалами МФТ во всем мире.



Ксения Коимчева,  
третий помощник капитана

## ЖЕНЩИНАМ-МОРЯКАМ – ПОДДЕРЖКУ И ВСЕВОЗМОЖНОЕ СОДЕЙСТВИЕ

**В** связи с последним пунктом секция обращается ко всем заинтересованным лицам и организациям за примерами поддержания интересов девушек на флоте и оказываемой им поддержки.

Особенно МФТ хочет получить информацию о компаниях, осуществляющих любую передовую практику по поощрению женщин-моряков; примеры их борьбы с дискриминацией, преследованиями и любыми другими проблемами, с которыми девушки могут столкнуться в море. Также важна информация о морских учебных заведениях, которые стре-

мятся увеличить число женщин, обучающихся для получения морской квалификации.

**«МУЖЧИНЫ ОТКАЗЫВАЮТСЯ  
ПРИНИМАТЬ ТОТ ФАКТ,  
ЧТО ЖЕНЩИНЫ МОГУТ  
РАБОТАТЬ В МОРЕ»**

Согласно исследованию Всемирного банка «Женщины, бизнес и закон – 2019», россиянки имеют только три четверти тех прав, что есть у мужчин. Такая же ситуация в Марокко и Уганде. Наряду с Бангладеш, Центральноафриканской Республикой и Эфиопией

Россия получила 25 баллов в категории «Оплата труда». Во многом это связано с недоступностью для россиянок некоторых денежных «мужских» профессий, – сообщает Лента.ру. Женщины России, особенно жительницы моногородов, ждут отмены списка запрещенных профессий с 2000 года, однако в апреле министерство труда объявило лишь о его сокращении. По просьбе издания журналистка Светлана Коваленко поговорила с женщинами, которые решили работать и зарабатывать на заводах и ледоколах вопреки ограничениям, но им говорят – «лучше бы искала мужика».



**Юлиана Котт:**  
**«Из-за открытой дискриминации и предвзятого отношения от женщины требуют выкладываться в профессии на 200 процентов. То, что прощается мужчине, не прощается женщине... От нас требуют невозможного. Мы должны знать то, чего не знает даже капитан, чтобы в любой момент придумать отговорки, почему женщина не справляется».**

**Рассказывает Юлиана Котт:**

«В 2011 году, после девятого класса, я хотела поступить в морской колледж. Девушек в то время туда не принимали, поэтому я пошла учиться на юридический факультет, но через пару месяцев подала прошение о переводе на судовождение и получила подтверждение.

У преподавателей и одногруппников возникало недоумение – сомневались на мой счет. И хотя мне не создавали препятствий, они до конца не верили, что я далеко уплыву – в прямом и переносном смысле – со слишком женским и мягким характером.

Для получения должности вахтенного помощника капитана мне было необходимо наработать 12 месяцев плавательной практики. Я устроилась матросом в Северо-Западное пароходство в Санкт-Петербурге. Профессия «матрос» входит в список запрещенных для женщин в России

согласно пункту № 397 о палубной команде, так же как и боцман, шкипер, помощник шкипера и матросы всех наименований судов всех видов флота, а также плавучих зачистных станций, доков, плавучих перегружателей зерна, цемента, угля и других пылящих грузов. Но так как я на тот момент была студенткой морского колледжа, никаких препятствий при устройстве на эту должность не возникло. Год я работала матросом на сухогрузных судах, выполняла тяжелые палубные работы и снисхождения к себе у экипажа не просила.

После первой плавательной практики я поняла, что хочу быть в этой профессии. Судно и море – не просто место моей работы, а отражение моей души. Колледж я закончила с грамотами и положительными характеристиками.

#### ПОЧЕМУ ЗАПРЕЩАЮТ КОМПАНИИ, ЕСЛИ РАЗРЕШАЕТ ГОСУДАРСТВО?

Трудности начались после получения рабочего диплома, который давал мне право занимать должность вахтенного помощника капитана. Я хотела работать на ледоколах, меня тянуло в северные моря. Было желание работать именно в таких условиях. Я обратилась в компанию в Санкт-Петербурге, у которой тогда были новые ледоколы, работавшие в Мурманске. И получила отказ. Капитан сказал, что не хочет брать на себя дополнительную ответственность, потому что я женщина.

У нас принято думать, что женщина не поймет, не справится, не будет знать, что нужно делать, начнет перекладывать свои обязанности на кого-то еще... Мужчины отказываются принимать тот факт, что женщины могут работать в море. Кроме того, из-за открытой дискриминации и предвзятого отношения от женщины требуют выкладываться в профессии на 200 процентов. То, что прощается мужчине, не прощается женщине.

От нас требуют невозможного. Мы должны знать то, чего не знает даже капитан, чтобы в любой момент придумать отговорки, почему женщина не справляется.

Я обращалась в письменном виде во многие крупные компании в России:

**РОССИЯНКИ ИМЕЮТ ТОЛЬКО ТРИ ЧЕТВЕРТИ ТЕХ ПРАВ, ЧТО ЕСТЬ У МУЖЧИН. ТАКАЯ ЖЕ СИТУАЦИЯ В МАРОККО И УГАНДЕ. НАРЯДУ С БАНГЛАДЕШ, ЦЕНТРАЛЬНО-АФРИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И ЭФИОПИЕЙ РОССИЯ ПОЛУЧИЛА 25 БАЛЛОВ В КАТЕГОРИИ «ОПЛАТА ТРУДА». ВО МНОГОМ ЭТО СВЯЗЫВАЮТ С НЕДОСТУПНОСТЬЮ ДЛЯ РОССИЯНОК НЕКОТОРЫХ ДЕНЕЖНЫХ «МУЖСКИХ» ПРОФЕССИЙ.**

в Сахалинское морское пароходство, в Мурманское морское пароходство, во многие другие организации, добралась от Санкт-Петербурга до Новороссийска и Владивостока.

Из всех компаний мне пришел письменный отказ. Где-то говорили, что на момент моего обращения в компании нет мест, где-то отказывали из-за отсутствия опыта работы, хотя очевидно, что если человека не принимают на работу, то опыта он и не наберет. В некоторых компаниях причина отказа была абсолютно неадекватной: писали, что не могут меня принять, так как я живу в другом городе. Разве это проблема для моряка – приехать в любую часть России?

Из-за того, что я женщина, мне отказывали только в устной форме – не будет ведь отдел кадров подставлять сам себя.



После всех полученных отказов я обратилась с письмом в Министерство транспорта Российской Федерации. Это была не жалоба, это было письмо о том, что я окончила учебное заведение и получила диплом государственного образца, следовательно, само государство разрешило мне работать в этой сфере. Почему мне запрещают компании, если мне разрешает государство? Они нарушают права человека и открыто дискриминируют меня по гендерному признаку.

Ответом было то, что компания приняла меня на должность вахтенного помощника капитана – временно. Меня взяли летом, когда ледоколы не работают и не ходят в Арктику. Взяли на замещающую должность, чтобы потом было легче избавиться. Кормили обещаниями, что отправят на ледокол в Мурманск, но этого так и не произошло.

Обязанности вахтенного помощника заключаются в несении ходовой вахты, а также, при необходимости, замещении старшего помощника капитана, возложении на себя его обязанностей и помощь самому капитану – взаимодействие с портовыми службами, оформление документов, несение вахты в порту и на ходу судна.

### НИ ОДИН КАПИТАН НЕ СОГЛАСИЛСЯ ВЗЯТЬ НА РАБОТУ ЖЕНЩИНУ

Я проработала около десяти месяцев на списанном ледоколе, который стоял в порту Санкт-Петербурга, после чего у меня закончился срочный контракт, который мне отказались продлить, потому что снова ни один капитан не согласился взять на работу женщину.


Период ледовой навигации закончился, лето я провела дома, так как получала дополнительное образование в Академии МЧС по правовому обеспечению национальной безопасности и сдавала сессию. После чего устроилась в Институт Арктики и Антарктики на научно-исследовательское судно. Изначально я согласилась на должность матроса, которую мне снова предложили, несмотря на то, что это запрещено. Я прорабо-

тала 1,5 месяца во время подготовки судна к выходу в рейс в Антарктиду. Это был октябрь. Я несла ночную вахту на улице по 12 часов без какой-либо рабочей одежды – мне не предоставили снабжение и экипировку. Не знаю, чем это объяснить, так заведено в компании. Может быть, это элементарная жадность.

Затем капитан сказал, что в антарктический рейс матросом меня взять нельзя, и перевел меня на должность четвертого помощника капитана. На научно-исследовательском судне у нас был достаточно большой женский коллектив — научные сотрудницы, работницы антарктических станций, обслуживающий персонал. Но в штурманском составе я была единственной девушкой. Я полностью отработала рейс, и меня уволили. Не смогли принять тот факт, что мне своими силами удалось попасть в Антарктиду.

В прошлом году министр обороны России Сергей Шойгу разрешил женщинам служить на военной службе во всех должностях, был первый набор женщин-летчиков. Я считаю, что это правильно. Не все хотят быть офисными работницами или парикмахершами. Если у женщины есть способности поступить в военный университет, то она имеет полное право наравне с мужчинами занимать должность и в военной структуре, и в морской структуре, и в летной структуре.

Мне нравится профессия моряка, потому что она предполагает постоянное развитие. Необходимо уметь думать, анализировать, принимать решения, ведь от тебя зависит не один десяток жизней. И, конечно, я люблю свою профессию за возможность путешествовать. Я побывала в Азербайджане, Иране, Казахстане, Турции, Ливане, Египте и ЮАР.

За границей нормальная практика, что на военном флоте женщины работают без проблем. Даже если мы не будем опираться на опыт европейских стран, а возьмем Турцию и Индонезию, где мусульманское общество, — и у них на флоте работают женщины! Они имеют равные права с мужчинами и защищены законом от домогательств». 

Официальный список 456 профессий из 38 отраслей, запрещенных для женщин в России, действует с 1974 года. ООН неоднократно признавала документ ущемляющим права россиянок. Последняя действующая версия перечня была утверждена в феврале 2000 года, но фактически это был старый список, о чем говорят такие включенные в него профессии, как кочегар паровоза в депо (паровозы прекратили производить в СССР в 1957 году, а к середине 1970-х этот вид транспорта полностью вывели из эксплуатации). Но туда же вошли и хорошо оплачиваемые в регионах современные профессии матроса, боцмана, машиниста электропоезда и водителя автобуса на междугородных и международных маршрутах. Сильнее всего проблему ощущают в моногородах, где вся жизнь сконцентрирована вокруг единственного крупного завода или месторождения. Например, Ловозерский горно-обогатительный комбинат, градообразующее предприятие Ревды (Мурманская область), предлагает работу горнорабочим очистного забоя, где не нужен опыт работы и высшее образование, а зарплата составляет от 70 до 90 тысяч рублей. Эта специальность местным жительницам недоступна, зато есть вакансия медсестры с зарплатой около 25 тысяч рублей.

# МФТ УКРЕПЛЯЕТ СВОЮ «ЛИНИЮ ФРОНТА»

На войне, как известно, все средства хороши. Международная федерация транспортников (МФТ) в борьбе за права моряков выбирает только мирные и действенные: в Коломбо (Шри-Ланка) прошел семинар инспекторов МФТ – ITF Worldwide Inspectors' Seminar (WWIS). Условия труда кадетов, режим труда и отдыха членов экипажей, двойная бухгалтерия на судне, морские травмы, привлечение адвокатов – об этом и многом другом говорили на трехдневной встрече.

**П**одобные мероприятия МФТ проводит раз в четыре года с целью обучения и повышения квалификации инспекторов для более результативной помощи морякам. Практический опыт и возможность вживую пообщаться с коллегами – вот что в будущем позволит эффективнее защищать интересы плавсостава по всему миру. Так МФТ укрепляет свою «линию фронта».

## СВОБОДУ КАПИТАНУ ГАВРИЛОВУ

Шри-Ланку выбрали местом проведения семинара не случайно: МФТ решила привлечь внимание правительства к делу украинского капитана Геннадия Гаврилова, который с июня 2016 года находится здесь под стражей.

Моряк попал в тюрьму, когда по приказу береговой охраны его судно «Avant Garde» вынуждено было зайти в территориальные воды страны. Теплоход находился во фрахте для защиты от пиратских нападений, соответственно, на его борту имелись оружие и боеприпасы, что стало причиной задержания капитана.

В августе 2017 года в зале суда ему стало плохо: это произошло после того, как сообщили, что слушание по делу переносится на март 2018 года. Капитана доставили в госпиталь, где врачи обнаружили проблемы с коронарными артериями и рекомендовали операцию на открытом сердце. Однако по сей день он проходит лишь медикаментозное лечение. Геннадия Гаврилова запрещено покидать страну и работать на Шри-Ланке.

По плану, в Коломбо должен был пройти марш МФТ с призывом освободить украинца, но городские власти не согласовали проведения митинга из-за угрозы террористической атаки. Однако

это не помешало МФТ выразить слова поддержки и солидарности моряку.

– Продолжающийся арест – не что иное, как грубое нарушение прав человека, – уверен президент МФТ Пэдди Крамлин. – Ни один член экипажа морского судна не должен пройти через то, что выпало на долю Геннадия Гаврилова и его родных.

Эти слова, как нельзя лучше, подходят к прологу другой истории.

## КАДЕТСКИЕ ДОПОЛНЕНИЯ К КОЛДОГОВОРУ

31 марта 2017 года на борту т/х «MSC Damla» погиб 19-летний индиец Кшитидж Сингх Бишт. Это был его второй рабочий день в первом рейсе. На судно он пришел в качестве кадета после окончания первого курса морского университета в Мумбаи, чтобы узнать как можно больше о профессии моряка и торговом флоте. В трагический день на «MSC Damla» дважды сработала трюмная сигнализация. И если первый раз Кшитидж спустился в грузовой отсек вместе с вахтенным офицером, то второй – самостоятельно. Через несколько часов парня нашли мертвым в трюме.

Судовладелец не давал семье полной информации о том, что произошло, почему кадет направился в отсек один и как он погиб. Все эти вопросы были вполне закономерны, ведь согласно Международной конвенции по подго-

товке и дипломированию моряков и несении вахты (ПДНВ), вся работа кадета на судне должна проходить в строго отведенные для этого часы под постоянным наблюдением руководителя практики.

Кроме того, возникли проблемы с выплатой страховки. Добиться денежных средств для семьи Кшитиджа удалось лишь после вмешательства в процесс бельгийского инспектора МФТ Кристиана Рооса: компания все-таки перевела деньги в полном объеме согласно коллективного договора МФТ, который был на «MSC Damla».

Эта история вызвала широкий резонанс в морском сообществе и именно с нее началась разработка кадетского допсоглашения к коллективному договору МФТ.

Сегодня необходимость таких дополнений стоит особенно остро. Дело в том, что многие судоходные компании используют кадетов в качестве матросов, привлекая молодежь к абсолютно любым работам. Очень часто их ставят на вахте у трапа, на швартовые операции в позднее время, хотя рабочий день практиканта регламентирован – с 09.00 до 17.00. Кадетов отправляют на грязные работы – вынести мусор, удалить ржавчину. При этом им платят самую мизерную ставку на судне – кадетскую, в среднем это \$250 в месяц. Для сравнения, зарплата матроса второго класса на судах Ver.di по договору ТСС – \$1170.





Вот и получается, что кадет для большинства судовладельцев – «свободные руки» и дешевая рабочая сила одновременно.

Вместе с тем есть компании, где практиканты готовятся стать младшими офицерами и выполняют обязанности под руководством старших товарищей. Но таких работодателей гораздо меньше.

МФТ считает, что защитить права и интересы кадетов и прекратить практику социального демпинга можно путем внесения дополнений к коллективному договору. Предполагается, что в соглашении по кадетам будет четко прописан режим их работы, обязанности, размер и периодичность выплат, ведение отчетности о прохождении практики и многие другие нюансы. Основная цель – прописать в допсоглашении нормы ПДНВ, обязав судовладельцев исполнять требования Конвенции, которые пока что в большинстве случаев игнорируются. Когда такие дополнения появятся, любой инспектор МФТ сможет проверить, на каких условиях кадет работает на судне.

На сегодняшний день специальные условия труда кадетов частично прописаны только в дополнительном соглашении к договорам, которые заключает немецкий профсоюз Ver.di, в остальных – в лучшем случае в шкале зарплат указана их ставка.

### ДВОЙНОЙ БУХГАЛТЕРИИ НЕТ МЕСТА НА СУДНЕ

Другая немаловажная проблема, о которой говорили на семинаре, – двойная бухгалтерия. Это распространенный метод ведения бухучета, суть которого состоит в ведении двойной зарплатной ведомости. Известны случаи, когда капитан по просьбе судовладельца заставлял членов экипажа подписывать липовый документ, соответствующий шкале МФТ для проверяющих.

Уличить судовладельца сложно, но ничего невозможного нет, когда факт нарушения действительно есть. На семинаре инспекторы обсуждали способы выявления двойной бухгалтерии. Например, в этом может помочь элементарная сверка документов.

В качестве примера успешного выявления двойной бухгалтерии можно привести случай с бирманскими экипажами судов одной тайваньской судоходной компании. В течение

нескольких лет инспекторы МФТ собирали факты ведения двойной бухгалтерии на ее судах, которые работали по колдоговору. В результате, когда в руках инспекторов оказалось достаточное количество доказательств, МФТ выставила компании счет на сумму более \$2 млн – столько работодатель умудрился не доплатить своим морякам.

Надо отметить, что двойная бухгалтерия – не единственная хитрость, на которую готовы пойти судовладельцы ради собственной выгоды.

### В РЕЖИМЕ РАБОТЫ И ОТДЫХА

Расхождения в документах встречаются и в ведомостях, касающихся режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов, а это вопрос гораздо серьезнее заработка, так как относится к сфере безопасности людей, судна, груза и окружающей среды.

Мировая практика свидетельствует о том, что примерно 80% всех аварий на флоте обусловлены человеческим фактором. При этом их основной причиной является переутомление. Вот почему так важно, чтобы режим работы и отдыха на судах регулировался и самое главное – соблюдался.

Четкое указание на часы работы и отдыха моряков дает, например, Сводная конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС). Так, максимальная продолжительность рабочего времени не должна превышать 14 часов в течение любого 24-часового периода и 72 часов в течение любого семидневного периода. В свою очередь Конвенция ПДНВ шире трактует требования: в этом документе говорится о 77-часовой работе в течение недели.

О том, как инспектору МФТ во время проверки выявить нарушения в часах работы и отдыха, тоже говорилось на семинаре. В частности, обсуждали методики и эффективность того или иного способа. Как показывает практика инспекторов МФТ, если и здесь есть нарушения, то при правильном подходе найти их не составит труда.


### FACE TO FACE

Всемирный семинар инспекторов МФТ стал полезной встречей с практической точки зрения. Огромное внимание



было уделено темам выплаты компенсаций при расследовании несчастных и смертельных случаев, арестам судов и проведению инспекций, работы с морскими травмами и привлечения адвокатов. Это было не просто теоретическое обсуждение проблем, с которыми сталкиваются моряки, а разбор реальных ситуаций. Инспекторы делились личным опытом, обсуждали тонкости при урегулировании тех или иных случаев нарушения прав моряков, советовали друг другу, как грамотнее и эффективнее вести работу в разных направлениях.

Пожалуй, самое главное, что вынесли инспекторы МФТ с обучающего семинара, – живое, активное и свободное общение друг с другом. Контакт face to face важен по нескольким причинам. В большинстве случаев трудовой конфликт на судне – многонациональная проблема. Например, на судне под флагом Белиза могут работать россияне и филиппинцы, офис же судовладельца – в Германии, менеджер – в Голландии, а судно стоит в Турции. В такой ситуации в урегулировании конфликта разом могут быть задействованы до трех-четырех инспекторов МФТ из разных стран. Безусловно, лично зная друг друга, они смогут быстрее скоординировать действия и найти максимально эффективные пути решения проблемы. Именно поэтому налаживание личных контактов – важная составляющая работы любого инспектора МФТ.

По возвращении домой с новыми знаниями все инспекторы Международной федерации транспортников продолжают выполнять каждодневную работу, помогая морякам добиться соблюдения прав и улучшения условий труда. В том числе, это относится к российским инспекторам МФТ, которые тоже участвовали в обучающем семинаре. 

# КОГДА НЕПОНЯТЕН ТЕКСТ ДОГОВОРА

Один из распространенных вопросов в ходе инспекции труда на судах в порту Калининград – условия труда кадетов старше 21 года. Очень часто в отношении них наблюдаются случаи социального демпинга, а согласно политике МФТ, они должны пресекаться.

**В**от один из нехитрых примеров: работодатель оформляет совсем не юного моряка кадетом, тот пашет один за двоих матросов по шестнадцать часов, а получает при этом как стажёр. Зарплата стажёра обычно 200-400 долларов США, а у матроса – не меньше тысячи. Поиски справедливости в вопросах о кадетях иногда уходят в дебри философии, а решаются каждый раз разными способами. И вот почему.

Практически во всех коллективных договорах МФТ имеется пункт, в котором говорится, что труд любого

моряка, кроме стажёра, работающего в машине или на палубе, возраст которого 21 год и старше, должен оплачиваться, исходя из ставки не меньшей, чем ставка матроса. Именно этот пункт и является тем самым щитом, который защищает моряков от «плачу сколько хочу». Но бывает так, что взрослый человек, поработав там-сям, на берегу приходит к мысли, что нормально заработать получится только в море. Он отучивается «на моряка» и идёт проходить стажировку на судно. При этом он действительно проходит практику, а именно: четыре часа смотрит, четыре – работает, имеет два выходных и никаких овертаймов.

## КАДЕТ В 40 ЛЕТ?

Однако в вышеуказанном пункте говорится о любой должности, в том числе и о кадетях. При этом в некоторых компаниях в судовой роли так и написано – «DECK TRAINEE» (палубный стажёр), а в некоторых – «DECK CADET» (палубный кадет). Тут и начинаются недопонимания, особенно, когда у такого сорокалетнего кадета по 120 часов переработки в месяц, а оклад стажерский. Такого работника ну никак «TRAINEE» не назовешь. В этом случае мы заставляем компанию рассчитаться с моряком сполна.


В других, не столь очевидных ситуациях, мы требуем от компании доказательства, что взрослый кадет находится на борту с целью прохождения практики. А тут уж кто во что горазд: одни присылают соглашения по кадетам, естественно одобренные профсоюзом, другие – полностью переделывают контракты, исправляя должность. Например, так и произошло со всеми судами под удобным флагом болгарского пароходства («Болгарский морской флот»). Именно наша калининградская организация совершила эту

маленькую революцию на болгарском торговом флоте.

И это, отнюдь, не единственный яркий случай.

## «СТАЖЕР» – ЭТО СИНОНИМ

Недавняя проверка принесла ещё один уникальный случай по кадетам в копилку нашей инспекции. Называть судно и компанию пока не будем, так как вопрос до конца не решён. Скажем только, что это довольно известный и, как нам раньше казалось, солидный судовладелец. На официальный запрос в компанию нам пришёл ответ от менеджера, что стажёр – это синоним слова «кадет», а в подтверждение такому умозаключению менеджер прикрепила ссылку на Википедию, посчитав, вероятно, наш запрос придиришкой к мелочам. Однако, как мы знаем, именно в них кроется дьявол. Поэтому, как бы то ни было, в своей работе мы можем руководствоваться только юридически значимыми источниками, такими, как конвенции МОТ, разные легитимные договоры и т. п., а методы используем исключительно непротиворечащие праву третьих лиц. На наше замечание судовладельцу, что сайт Википедия к правовым источникам не относится, менеджер на нас обиделась и сказала, что кадетов вообще принимать больше не будет. Вот такой судовладелец.

На самом деле вопрос с кадетами – весьма серьёзный вопрос и, как показывает статистика, итог таких разбирательств приносит хорошие результаты. Где-то бумаги приводятся в порядок, где-то на таких кадетях перестают «кататься», в смысле нагружать их работой, которая к ним не относится, а где-то и пересчитывают всю зарплату с начала устройства на работу, иногда даже переводят в «Ordinary Seamen». Мелочи? Для судовладельца – не знаю, а вот для моряка – точно нет. 

**ПЁТР ДЗЕНДЗЕЛЮК, юридический отдел, Калининградская региональная организация (КРО) РПСМ**





# «ЧЕРНЫЙ» СПИСОК МОРЯКОВ – МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

Практика «чёрных списков», когда кто-то где-то хранит секретные материалы на недовольных моряков, обиженных или обидевших судовладельца, запрещена.

С ней борются и профсоюзы ИТФ, и государства, поддерживающие требования «Сводной конвенции о труде в морском судоходстве» (MLC-2006).

**И** все же у некоторых моряков, особенно тех, кто находится в поиске работы, может появиться страх, что его имя занесено в «черный список». Иначе чем объяснить затянувшийся береговой отпуск, когда каждый день ждешь звонок из круинга? Подогревать переживания могут «доброжелатели», якобы способные удалить имя из листа за денежное вознаграждение. Интересно, что по мнению многих моряков, такой список непременно существует, но при этом его никто не видел.

## СУЩЕСТВУЕТ ЛИ ОН НА САМОМ ДЕЛЕ?

Технически базу, куда круинги или работодатели могли бы вносить имена моряков, проявивших себя не с лучшей стороны в период рейса, создать очень сложно. Тем не менее работодатель или круинг вправе позвонить на предыдущее место работы потенциального кандидата согласно представленному им «sea service» и поинтересоваться его квалификацией, профессиональными и личными качествами. В связи с этим в компаниях, да и то не во всех, имеются собственные базы «проблемных» моряков. Но в них речь идет только о тех работниках, которые нанимались через конкретный круинг или работают в определенной судоходной компании.

## ЗА ЧТО МОЖНО ПОПАСТЬ ВО ВНУТРЕНнюю БАЗУ?

Причин оказаться в собственной базе круинга или судовладельца достаточно. Например, употребление алкоголя и/или наркотиков на борту; тяжелое (возможно, хроническое) заболевание, ставшее причиной списания в последнем рейсе; уголовно наказуемое деяние (драка с последствиями и т. д.); профессиональная некомпе-

тентность; антисоциальные качества, склонность к агрессии или депрессии.

Есть и другие, менее серьезные причины, по которым напротив фамилии моряка менеджер сделает отметку в своей базе данных. Например, если моряк – любитель скандалить, или он ищет любой повод предъявить претензию круингу. Навредить могут и беспокойные родственники, например, супруга, постоянно названивающая менеджеру с вопросами или претензиями. Кроме того, галочка напротив имени может появиться, если моряк склонен «задевать» членов экипажа в политическом контексте и ругаться по этому поводу; не подчиняется требованиям начальства; ленивый и работает «из-под палки».

И если одни причины – серьезные основания для отказа в работе или для увольнения, то «мелкие» – просто пометки для внутреннего пользования.

Если кто-то пытается продать доступ к «настоящей» базе или готов удалить ФИО моряка из этого списка, не торопитесь отдавать деньги! Международного «черного списка моряков», как и «черного списка круингов» не существует, а вот список недобросовестных компаний-судовладельцев – есть.

## ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ

Однако один случай внесения моряка в «черный» список нам все же известен.

В прошлом году в Калининградскую региональную организацию РПСМ обратился моряк с просьбой разобратся в его случае. Восемь лет назад его списали с формулировкой «за употребление алкоголя на борту». Причём медицинского осмотра не было, вердикт вынес капитан, нарушение дисциплины моряк признал добровольно. Дело было под флагом Маршалловых Островов. После этого моряк работал на разных судах, в разных


должностях и под всякими флагами. И знать не знал, что ещё восемь лет назад был официально «поражен» в праве работать под флагом Маршалл.

Когда его однажды не взяли на работу – судовладелец обосновал отказ так: «Наше судно под флагом Маршалловых Островов и ты у них в «чёрном списке», моряк очень удивился и пришёл в РПСМ.

Стали разбираться. В морской администрации флага после длительной переписки сослались на Кодекс торгового мореплавания флага, где трудовые отношения расписаны в общем виде, зато санкции за правонарушения всё-таки конкретизированы. И в случае употребления алкоголя на борту юридически доказанном, виновник может либо загреметь в тюрьму на полгода, либо должен заплатить штраф 800 долларов. А вот о том, что он может потерять право работать под флагом на всю оставшуюся жизнь – ни слова!

С такими аргументами КРО РПСМ продолжила переписку с администрацией флага. И в конце концов получила официальное извещение, что моряк «восстановлен в статусе имеющего право на работу».

По правилам республики Маршалловых Островов, государство действительно ведёт реестр моряков, уличённых в употреблении алкоголя или наркотиков. Но в тех же правилах сказано, что процедура «клеймения» не является произвольной: должны быть доказательства и материалы расследования, и показания не менее трех свидетелей.

И даже при наличии такой кучи подписанных и проштампованных бумаг необходима ещё одна процедура, когда каждый случай «заявы-предъявы» проходит через специальные слушания своеобразного следовательского комитета при морской администрации. 

# НА МОРЕ ВСЕ БЫВАЕТ

Осенью прошлого года в Санкт-Петербурге по адресу Невский пр., д. 184 состоялось открытие мемориальной доски в память о Герое социалистического труда, капитане Араме Михайловиче Оганове. Памятный знак в честь прославленного судоводителя установлен по инициативе и за счет Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков. Вся трудовая деятельность капитана в течение более пятидесяти лет была связана с Балтийским морским пароходством. А уже будучи на пенсии, Арам Михайлович написал замечательную книгу воспоминаний – «Капитанский час». С разрешения его дочерей Марины и Тамары публикуем в сокращении один из рассказов.

**П**осле Второй мировой войны несколько лет между странами-союзниками по антигитлеровской коалиции были нормальные отношения. В 1946 году была открыта международная линия Ленинград – Лондон, с заходом в Хельсинки и Стокгольм. На этой линии курсировали полуценные по репарации из Финляндии пассажирские пароходы «Белоостров» и «Сестрорецк». На «Белоостров» вторым помощником назначили Арама Оганова. Невероятная история, которую рассказывает Арам Михайлович в своей книге, приключилась как раз на борту «Белоострова».

## «БЕЛООСТРОВ»

«Пережив военные годы, «Белоостров» сохранился в хорошем состоянии. Это был белый грузопассажирский пароход предвоенной постройки, предназначенный для перевозки 180 пассажиров и примерно тысячи тонн груза. К сожалению, пароход работал на угле, и каждая бункеровка доставляла команде много забот. По нынешним меркам пароход имел скромные размеры, но тогда казался всем настоящим высоко комфортабельным лайнером. Командовал судном

опытный капитан Павел Иванович Овчинников... Плавание на Лондонской линии было делом нелегким – весь путь от Ленинграда до Лондона пролегал в районах сплошных минных полей, через которые были протралены неширокие судоходные фарватеры. Плавание по Финскому заливу и далее до Кильского канала разрешалось только в светлое время суток. В целях безопасности приходилось использовать путь через финские и шведские шхеры. После Кили обстановка в Северном море была не лучше – на баке и ходовом мостике нам приходилось неизменно держать впередсмотрящих, высматривающих мины. Естественно, что для рейсов, проводимых в таких условиях, расписание предусматривало лишь ориентировочное время прихода в порты и отхода из них, но выдерживать даже и такое расписание удавалось с трудом».

## ЦЕННЫЙ ГРУЗ

«...В одном из рейсов на подходе к Ленинграду меня вызвал капитан и сообщил, что предстоит погрузка важного груза, который мы должны доставить в Лондон. Не уточняя, что за груз, капитан просил подготовиться





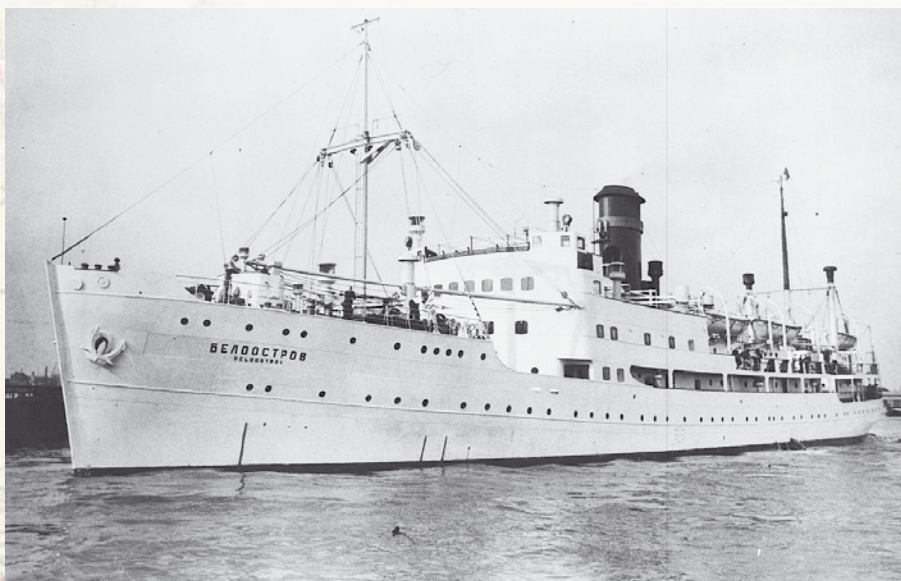
и отнестись к погрузке с максимальной серьезностью. И, действительно, как только мы закончили выгрузку привезенного, на борт прибыли банковские работники в сопровождении специальных представителей. Согласовывалась предстоящая операция. Прибывшие осматривали трюм и решали, как разместить груз. В самый последний момент капитан сообщил, что груз – это крупная партия золота в слитках.

В точно назначенное время к борту подошли бронированные машины с грузом, подходы к судну были оцеплены милицией. Началась погрузка. Золото было упаковано в прочные деревянные ящики по 50 кг с контрольными металлическими лентами, с двух сторон – веревочные ручки для переноса. Погрузка проводилась специальной бригадой грузчиков.

Каждый ящик проходил строгий контроль со стороны представителей берега и судна. Ящики не только пересчитывали, но и тщательно осматривали на предмет повреждений. Всего золота было погружено 13 тонн. Ящики разместили в одном из углов трюма. Затем трюм загрузили кипами верблюжьей шерсти назначением также на Лондон. Кипы не были обшиты тканью, а были только обкручены двумя металлическими ободами. На погруженное золото я подписал штурманскую расписку, на основании которой был выписан коносамент за подписью капитана.

В Лондон мы прибыли без приключений. Началась высадка пассажиров. Одновременно приступили и к разгрузке шерсти. Прибывший наряд английской полиции занял тем временем позиции на берегу. И когда с шерстью было покончено, к борту подошли броневики с вооруженной охраной – золото ящиками разгружают не каждый день.

Началась выгрузка, которая проводилась силами особой береговой бригады. Под тщательным контролем, как со стороны перевозчика, так и со стороны получателя, груз был загружен в броневики. О тщательности счета, вероятно, говорить излишне. Сдав полностью все золото, я надлежащим образом



**«Белоостров», грузо-пассажирский пароход, полученный Советским Союзом от Финляндии в качестве репараций по итогам Второй мировой войны. Построен на верфи в Дании в 1937 году. В 1946 году приступил к выполнению регулярных рейсов на международной грузо-пассажирской линии Ленинград – Хельсинки – Стокгольм – Лондон. Таким образом, «Белоостров» стал первым пассажирским судном, связавшим Ленинград с заграницей после окончания войны, и наравне с «Ильёй Репиным» – одним из первых пассажирских судов, базировавшихся в Ленинграде в послевоенное время. Порт приписки с 1937 по 1945 гг. – Хельсинки, с 1945 по 1956 гг. – Ленинград, с 1956 по 1968 гг. – Одесса, с 1968 по 1975 гг. – Холмск. В 1975 году «Белоостров» был выведен из состава флота Сахалинского морского пароходства и продан за границу для разделки на металлолом.**

оформил документы, в частности, получил подпись ответственного получателя с доверенностью о принятии груза в полном соответствии с коносаментом. На этом вроде бы и закончилась операция. Затем выгрузили остатки шерсти и прикрыли трюм.

#### НЕСОСТОЯВШИЙСЯ СКАНДАЛ

«Грузов на Ленинград в этот раз не было. Только перед самым отходом агент, запыхавшись, вручил мне небольшой деревянный ящичек, с контрольными металлическими лентами и пломбами. Мы быстро оформили сопроводительные документы, и так как объявленная стоимость того, что был в ящичке, составляла 300 тысяч долларов,

то я отнес ящичек в штурманскую конторку и закрыл в сейф. Ящичек шел в адрес одного из часовых заводов Ленинграда, в нем были швейцарские пружинки для механизмов наручных часов. Астрономическая стоимость пружинки для дорогих часов. А сколько их в ящичке? Я не стал углубляться в подробности – уже шла посадка пассажиров...

Отход происходил на моей вахте. Выйдя из дока, где «Белоостров» был ошвартован, последовали по Темзе на выход в море под проводкой английского лоцмана... Вскоре на Темзу лег туман, и мы были вынуждены встать на якорь – радаров на судах тогда не было. И тут капитан



получает весьма срочную телеграмму от нашего берегового агента: недостает одного ящика со слитками, в банке переполох. Павел Иванович вызывает меня. Я показываю ему документы, подтверждающие сдачу всех ящиков без каких-либо претензий. Капитан успокаивается: действия его второго помощника безупречны. И я иду заниматься своими делами – как раз в это время палубная команда занималась зачисткой трюма. Направляясь туда, я столкнулся с боцманом, который, оказывается, искал меня. Он без всяких эмоций доложил, что в трюме под грудой очесов от шерсти лежит ящик. Спрашивает, куда его девать. От такого неожиданного поворота событий я опешил. Да не может того быть! Ведь проверяющий на проверяющем сидел! Я бросился в трюм. Так и есть – то, что не могло быть, произошло. Вот, воистину, у семи нянек дитя без присмотра. Делать нечего, факт был налицо – судно увозило обратно 50 кг теперь

уже бесхозного золота. Я пошел к капитану с докладом. Он побледнел, но самообладания не утратил. Надо было сообщить агенту о находке и просить прислать катер с представителем банка и охраной. Предстояла морока, но ничего не поделаешь. Капитан дал радиограмму.

Ожидая расследования и громкого скандала, мы в густом тумане стояли посреди Темзы. Даже о примерном соблюдении расписания уже нечего было и думать. Мы покорно ждали неприятного развития дальнейших событий.

Но никаких неприятностей не последовало. Англичане были счастливы, что ящик найден, а мы были рады тому, что от него избавились. Тут, конечно, все были хороши. Одни считать не научились, у других в мусоре ящик с золотом потерялся. А главное, по бумагам – все в порядке. Потом англичане признались, что потрясены честностью команды советского лайнера. Сюжет, конечно, тянет на завязку детектива, хотя пред-

ставить себе, что советскому человеку в 1946 году было делать с ящиком золота, могли только англичане. Моей фантазии тут не хватает».

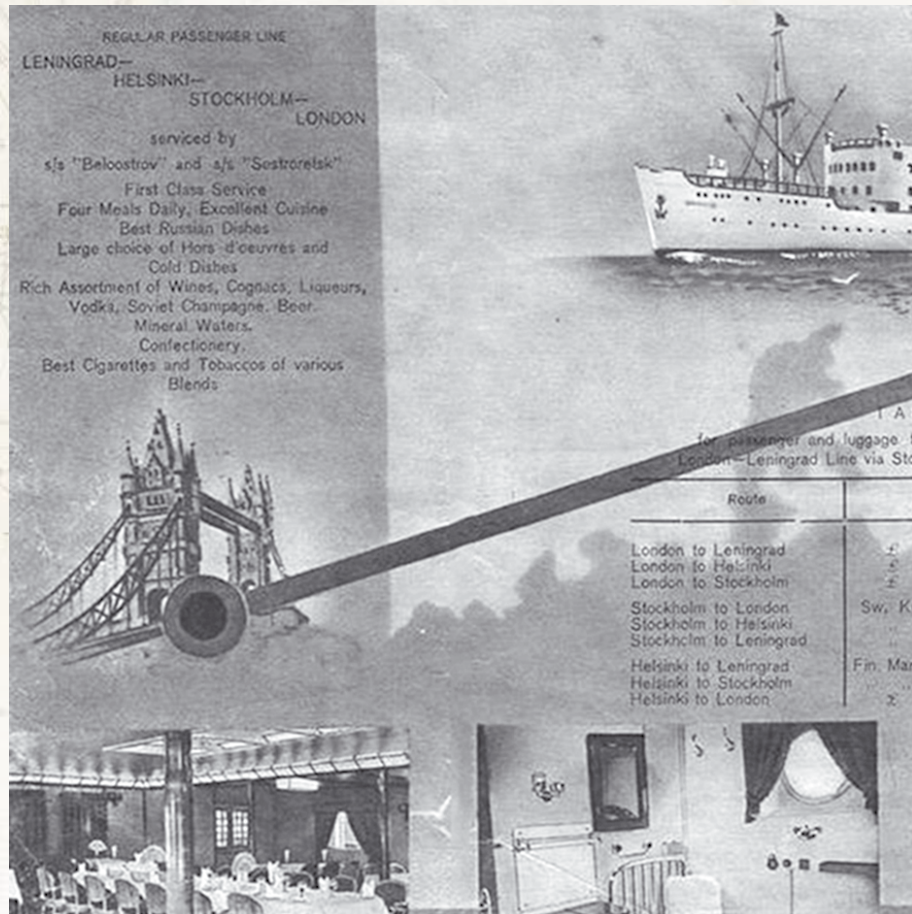
### ПРУЖИНКИ

«В Ленинград мы прибыли в полном благополучии и стали готовиться к очередному рейсу. Я передал представителям порта и грузополучателя ящик с часовыми пружинками – единственный груз в этом рейсе. Разумеется, соответственно были оформлены документы. Уже выйдя в обратный путь на Лондон, капитан получил радиограмму, что не поступил груз по коносаменту, и указывается номер этого документа. Опят началась уже знакомая история. Показываю бумаги, из которых явствует с указанием даты, что груз получен без претензий. Капитан, шутя, промолвил: как бы не повторился прежний вариант. Слова оказались пророческими. Через пару дней, когда я работал с бумагами в штурманской конторке, мне понадобилась копировальная бумага. Я сунул в нижний шкафчик конторского стола и рукой наткнулся на тот самый ящикек. Естественно, что он был передан получателю только со следующим приходом в Ленинград.

А произошло следующее: достав ящикек из сейфа, я передал его ответственному представителю порта. Затем мы вышли из конторки каждый по своим делам. Портовик решил зайти к знакомому члену экипажа, а перед этим заскочил снова в конторку и сунул ящикек в шкафчик стола, чтоб не таскаться с ним по судну. Ну, а дальше все пошло своим чередом: они с приятелем поднабрались так, что он ушел с судна, не помня себя и, конечно, без ящичка...

Все, что здесь рассказано, сегодня кажется неправдоподобным. И я с этим согласен. Но факт есть факт. А на море все бывает».

Фото из архива Марии Леонтьевны Курт, члена экипажа парохода «Белоостров» в 1946-1951 годах (www.kruiznik.ru).



Реклама круизов на т/х «Белоостров»

«Морской профсоюзный телеграф», БТО РПСМ



# СТЕПАН ПЕТРИЧЕНКО: МЯТЕЖНИК, ЭМИГРАНТ, АГЕНТ

«В моей черепной коробке все перевернулось вверх тормашками. Все, что я делал – делал искренне, честно: отдавая свои силы, энергию и жизнь, будучи убежден, что служу мозолистыми руками интересам рабочих и крестьян. Я не карьерист и не честолюбец.

Я не преследовал никаких, абсолютно никаких личных целей...» Так писал о себе перед смертью организатор Кронштадского мятежа, старший писарь линкора «Петропавловск» Степан Петриченко. Как показывает история, никогда люди так остро не нуждаются в героях, как в смутные, нестабильные времена. Война, разруха, голод, диктатура любой политической окраски – именно в такие периоды назревает острая необходимость в некоем вожаке, сильной личности, способной сплотить вокруг себя народные массы во имя общей идеи. Называться он может по-разному: мятежник, борец или даже бандит – все зависит от называющей стороны. Понятно, что тот, кто для народа – «борец», для власти будет бунтовщиком, но бывает и так, что любого «борца» власть в конечном итоге переформатирует в тот вид, который ей удобен, и «мятежник» вполне может поменять статус на «агент». Казалось бы, противоречие, но на самом деле просто закон единства и борьбы противоположностей. Вот к числу таких «противоречивых» фигур принадлежал и один из вождей Кронштадтского восстания 1921 года, матрос Степан Петриченко.



Третий слева моряк в бескозырке – Степан Петриченко, фото сделано в Финляндии после бегства с Наргена (фото [www.homsk.com](http://www.homsk.com))

**В**первые Степан Максимович осознал, что не совсем согласен с большевиками, практически сразу после Октябрьской революции, а вернее, после подписания Лениным «Декрета о мире». Флотская служба, на которую он попал в 1913 году, приходилась ему по душе, и никаких революционных стремлений он не чувствовал. «Во время войны, – вспоминал он впоследствии, – от души кричал «ура!» на всяких смотрах и парадах в честь побед российского оружия и сильно болел душой при поражениях». Бурный 1917-й он встретил матросом на острове Нарген, или, как более привычно, Найссаар. Этот остров и сейчас хорошо известен морякам – он лежит в Финском заливе у входа в Таллинн. Тогда Таллинн назывался Ревель, но это дела не меняет. Из-за стратегического положения острова фортификационные сооружения строились на нём с XVIII века, а в 1911 году остров был превращён в «сухопутный дредноут», прикрывающий своими орудиями ревельский рейд. Вот эти оборонительные сооружения и обслуживали около восьми десятков российских моряков, среди которых был Петриченко, и пара сотен строителей.

Приняв февральскую революцию и октябрьский переворот, беспартийный матрос не выступал ни за новую власть, ни против. Но вот ход перего-

воров по заключению мира и намерениями большевиков отдать Прибалтику, часть Белоруссии и Украину Германии его крайне возмутил, также как и других обитателей Наргена. В знак протеста на острове в декабре 1917 года была провозглашена... Советская республика матросов и строителей.

## СОВЕТСКАЯ РЕСПУБЛИКА МАТРОСОВ И СТРОИТЕЛЕЙ

Петриченко взялся за дело основательно. Несмотря на скромную численность жителей республики, были выбраны комиссары по военным и морским делам, внутренним делам, труда, финансов, здравоохранения и образования. Петриченко был избран председателем Совета народных комиссаров. Но республика развалила себя сама – в распоряжении Совета оказались огромные запасы спиртного и продовольствия, поэтому свежее избранное правительство, не осознав свалившейся на него ответственности, веселилось до упаду. Вплоть до 26 февраля 1918 года, когда остров взяли без боя немцы. «Товарищи матросы», бросив на острове пьяных, сбежали в Гельсингфорс (т. е. Хельсинки), а потом в Кронштадт. Протрезвевших же «комиссаров» Наргена немцы взяли в плен. Так Степан Петриченко получил первый опыт «государственного» руководства.



### Флаг Советской республики матросов и строителей: «Смерть буржуям!» (фото www.homsk.com)

Любопытно, что никакого наказания он за это не понес, но командование флота поспешило избавиться от Петриченко и демобилизовало «оппозиционера». Матросу ничего не оставалось, как ехать к родным на Украину. Семья Петриченко проживала в Запорожье, где в те времена в большом авторитете был Нестор Махно. Какими уж там делами занимался Петриченко, неизвестно, но известно, что был арестован, просидел в тюрьме три месяца и, видимо, за это время успел проникнуться анархическими идеями.

Как бы то ни было, после освобождения Петриченко вернулся в Кронштадт и даже записался в ряды коммунистов, но сомнения уже поселились в его душе. «Долой Советы!», «Долой политотдел», «Даешь свободу слову!» – под этими лозунгами и выступили кронштадтские матросы в феврале 1921 года. Выступление моряков поддержали рабочие Петрограда, прокатилась волна забастовок и демонстраций. Революционный остров был изолирован, и в течение восемнадцати дней во главе уже Военно-революционного комитета стоял тот же старший писарь Степан Петриченко.

Кронштадтский мятеж сильно встревожил большевиков. Ленин, например, называл это выступление «более опасным, чем Деникин, Юденич и Колчак вместе взятые». На подавление восстания были брошены многие силы, пытались договориться по-хорошему, но безрезультатно. Моряки стояли за «Советы без коммунистов». Возглавив восстание, Степан вновь не сумел удер-

жать власть, хотя за его спиной стояло около двадцати тысяч вооруженных матросов, неприступные форты могли бы выдержать любую атаку, но не выдержали. Мятежники во главе с лидером восстания вновь ушли в Финляндию. Тем же, кто не бежал, была уготована тяжелая участь: более двух тысяч расстреляно, шесть тысяч отправлены в тюрьмы и концлагеря...

#### ТОН ЗАДАВАЛ ПЕТРИЧЕНКО

Петриченко же, оказавшись в Финляндии, то ли сам осознал, что бороться с коммунистами у него не хватает сил, то ли (что более вероятно) были какие-то другие причины, но стал придерживаться просоветской позиции. В Финляндии после восстания оказались около восьми тысяч участников Кронштадтского мятежа. Их руководителями были несколько белых офицеров. Но тон всему задавал председатель Военно-революционного комитета Степан Петриченко. Без него не решался ни один вопрос. Очевидцы событий потом рассказывали, что большинство бывших участников мятежа слушали указания и распоряжения только самого Петриченко. А эти указания не всегда нравились белогвардейским офицерам и финским властям, поддерживавшим российскую контрреволюцию. Например, решение о направлении кронштадтских «добровольцев» для организации восстания в Советской Карелии или приказ о слиянии отряда бывших кронштадтцев с армией барона Врангеля были отменены по указанию Петриченко.

В мае 1922 года финская полиция арестовала «товарища матроса», который подозревался в работе в пользу Советского правительства. После освобождения из финской тюрьмы Петриченко действительно в Риге обратился в Советское посольство с просьбой дать ему разрешение вернуться обратно на родину и... стал агентом чекистов. Председатель ОГПУ Ягода докладывал лично Сталину о просьбе Петриченко. Как поступить? Что сделать? «Родине можно полезно служить, даже находясь за ее рубежами», – был ответ. И Петриченко оставили в Финляндии.

Так Степан Петриченко стал активным помощником советской внешней разведки. Через него она получала информацию об антисоветских планах и замыслах белоэмигрантских организаций, обосновавшихся в Финляндии, их контактах с единомышленниками в других странах Европы, сведения о самой финской разведке и контрразведке. Он и вправду полезно служил родине, в частности, в начале 1941 года сообщил о готовящейся войне с СССР. В 1941 году был вновь арестован финской полицией. После выхода Финляндии из войны с СССР был освобожден, но вновь арестован, уже СМЕРШем. Тут ему припомнили и наргенскую республику, и «Кронштадтское дело».

Приговор, вынесенный 17 ноября 1945 года, гласил: «Петриченко Степана Максимовича за участие в контрреволюционной террористической организации и принадлежность к финской разведке заключить в исправительно-трудовой лагерь сроком на 10 лет, считая срок с 24 апреля 1945 года». Петриченко заявил, что ходатайств и дополнений не имеет. В июле 1947 года в Соликамском лагере Степан Петриченко умер. А в уголовном деле осталась записка двадцатилетней давности, которую он писал советскому консулу еще в Риге: «В восстаниях участвовал только потому, что слишком чутко принимал к сердцу все нужды тружеников и всегда готов был положить свою голову за интересы трудящихся».

**В статье использованы материалы книги под редакцией Е. М. Примакова «Очерки истории российской внешней разведки». «Морской профсоюзный телеграф», БТО РПСМ**



# АДРЕСНАЯ КНИГА

Федерация профсоюзов  
работников морского транспорта  
WWW.FPRMT.RU



## ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Москва, Большой Коптевский проезд, д. 6, 4-й этаж  
Тел.: (495) 229-91-19,  
(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  
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: ktprim@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

### 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

### 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  
Почтовый адрес: 183038,  
Мурманск, Флотский проезд,  
д. 3, кв. 2

### СЕВЕРНАЯ региональная организация

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

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ региональная (территориальная) организация

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

### МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОЦМАНОВ

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

### СЕВЕРО-КАСПИЙСКАЯ региональная организация

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

### «ЮГМОР» Территориальное объединение организаций профсоюзов Юга России

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



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

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

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

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

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



## 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**

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

### **ТИХООКЕАНСКАЯ**

региональная организация

### **Председатель Совета**

ЗАДОЯНОВ Николай Григорьевич  
Владивосток, ул. Алеутская, д. 15  
Тел. +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





ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ  
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО  
ТРАНСПОРТА

**В ЕДИНОЙ И ДРУЖНОЙ  
КОМАНДЕ!**

**FPRMT.RU**





# ИНФОРМИРОВАТЬ И ЗАЩИЩАТЬ

WWW.SUR.RU

Российский профессиональный союз моряков  
АФФИЛИРОВАННЫЙ ЧЛЕН ITF  
SEAFARERS' UNION OF RUSSIA (AFFILIATED WITH ITF)

МОЯК ВНЕ ПРОФСОЮЗА - НЕЗАЩИЩЕННЫЙ МОЯК

О НАС  
СОЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ  
ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ  
НОВОСТИ  
ДЛЯ МОЛЯКОВ  
ITF  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО  
ЖУРНАЛ ИМП  
ФОТОГАЛЕРЕЯ  
КОНТАКТЫ

23.10.2019  
**«Забота о молодом поколении – одна из главных задач профсоюза»**  
Первичная профсоюзная организация моряков Владивостока Российского профсоюза моряков (ППО РПСМ) учредила три персональные стипендии отличникам учебы плавателейских факультетов МГУ им. Г. И. Невельского. Их размер почти в три раза будет превышать существующие стипендии в университете. Об этом в ходе встречи с ректором университета Денисом Буровым сообщил председатель ППО РПСМ Петр Осичанский.  
– Мы просто обязаны позаботиться о тех, кто придет нам на смену, – подчеркнул он. – Важно, чтобы на флоте работали не только

НОВОСТИ »

- 23.10 «Судно – это маленькая страна с президентом и депутатами»
- 23.10 «The Sea Rider»: статья капитаном контейнеровоза
- 23.10 Исполком МОТ обсуждает стратегию развития
- 22.10 71 день: история захвата «Stena Impero» из первых рук
- 22.10 ЕССА призывает ЕС остановить пиратство в Гвинейском заливе
- 22.10 Условия труда т/х «Southern Spirit» не вписываются в современные стандарты
- 22.10 Думать о своей безопасности – значит, работать под колдовором
- 21.10 Акции солидарности в порту Владивосток
- 21.10 «Совкомфлот» развивает «зеленое» судоходство на трассах Севморпути
- 21.10 «Беда – в гроб» человек
- 21.10

ИВАНОВ ИВАН  
0000 0002 4567 8910  
0000 0000 0000 0000

Международная организация труда 100

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ МОЛЯКУ

О НАЛОГАХ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОТРАС

